

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

Вестник

профсоюзный

WWW.SUR.RU | № 2 (101) 2015

СОВЕТ ФПРМТ

ОБЪЕДИНЕНИЯ РАБОТОДАТЕЛЕЙ
В КРЫМУ НЕТ, ЗАКЛЮЧАТЬ ОТРАСЛЕВОЕ
СОГЛАШЕНИЕ НЕ С КЕМ

НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ

МОРЯКИ МОГУТ ОЗНАКОМИТЬСЯ
С ПРОЕКТОМ ПРИМЕРНОЙ
ФОРМЫ ТРУДОВОГО ДОГОВОРА

ПРОИСШЕСТВИЕ

СГОРЕВШИЕ НАДЕЖДЫ
ТРАУЛERA «АТЛАНТ»





ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Севастополь,
автор: Алекс Малев

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

Редакция:
Главный редактор
Ирина Устоменко

Информация
Наталья Пан

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

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

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

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

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

Тираж 3000 экземпляров.
Распространяется бесплатно.

ПРОФФРОНТ
TRADE UNION FRONT

3 – 6 Главная проблема ТПО «МТФ» – перевод моряков на срочный договор

НОВОСТИ
NEWS

7– 8 РПСМ в Севастополе

Флот под флагом РФ пополнился

ДВПМ и РПСМ подписали Протокол

Калининградские моряки покоряют американских «птичек»

ФПРМТ
FMTWUR

9 – 11 Объединения работодателей в Крыму нет, заключать Отраслевое соглашение не с кем

НЕЛЕГАЛЫ
ILLEGAL IMMIGRANTS

16 – 19 Экипаж не имеет права оставить в беде «зайцев» и беженцев

Весна в сентябре, или Семь дней в стране тайфунов
стр. 31– 36

Автор: Кирилл Букетов



«Морская вода у меня в крови». Александр Туманов
стр. 20 – 23



ПРИЗВАНИЕ
VOCATION

24 – 26 Светлана Медведева: «Я все равно буду рулевым мотористом!»

ПРОИСШЕСТВИЕ
EMERGENCY

27 – 30 Сгоревшие надежды траулера «Атлант»

37 – 38 **АДРЕСНАЯ КНИГА**
ADDRESS BOOK



ГЛАВНАЯ ПРОБЛЕМА ТПО «МТФ» – ПЕРЕВОД МОРЯКОВ НА СРОЧНЫЙ ДОГОВОР

Перевод работников тралового флота с трудового договора бессрочного действия на срочные договоры – проблема номер один, – считают в территориальной профсоюзной организации «Мурманский траловый флот» (ТПО «МТФ»). Если власти не хотят допустить, чтобы российские рыбаки и их семьи перешли в группу социально незащищенных слоев населения, необходимо решать этот вопрос на законодательном уровне.

Перевод работников тралового флота с бессрочного трудового договора на срочные договоры начался в 2011 году, когда администрация ОАО «Мурманский траловый флот» и ОАО «Мурманский губернский флот» в добровольно-принудительном режиме перевела подавляющую часть плавсостава на срочные трудовые договоры. Для моряков это означает потерю социальных и трудовых гарантий, предусмотренных законодательством РФ.

«Моряк, работающий по срочному трудовому договору, не защищен от потери работы, так как договор составляется на один рейс и его действие прекращается по окончании работы на судне. Заключение срочных трудовых договоров приводит к частичному ограничению пенсионных прав, затрагивает другие виды социального страхования: оплату временной нетрудоспособности, лишает компенсации стоимости проезда во время отпуска по территории РФ для лиц, работающих в условиях Крайнего Севера, а также возмещения стоимости прохождения медкомиссии», – рассказывает председатель ТПО «МТФ» Владимир Кудишкин.

ХОРОШАЯ ЛАЗЕЙКА

Есть и другие негативные моменты. Так, например, оформление документов, необходимых при трудоустройстве для работы в море, члену экипажа судна, работающему по срочному трудовому договору, придется оплачивать самому. Для сравнения, работнику с договором неопределенного срока действия компания компенсирует эти расходы. Кроме того, комсостав каждые пять лет в обязательном порядке проходит профессиональную переподготовку. При работе по трудовому договору с неопределенным сроком действия их переподготовку оплачивает работодатель. Моряки, работающие по срочным трудовым договорам, вынуждены оплачивать свое переобучение из собственного кармана. При этом курсы переподготовки стоят недешево, так, курсы переподготовки капитана обходятся в сумму около 100 тыс. рублей.

Перевод работников на срочные трудовые контракты существенно уменьшает кадровые расходы судов-



Председатель ФПРМТ Игорь Павлов

ладельца, перекладывая их на самих моряков. Это хорошая лазейка для работодателя.

Профсоюзный комитет ТПО «МТФ» пытается бороться с этим процессом, но, к сожалению, не находит поддержки ни у государственных органов по труду и занятости, ни у самих моряков, которые боятся обращаться в суд, опасаясь потери работы. А работодатель тем временем продолжает наступление на профсоюз и на права моряков.

ЛИШИТЬ ПРОФСОЮЗ ПРАВА

На предприятиях ОАО «Мурманский траловый флот» и ОАО «Мурманский губернский флот» был заключен коллективный договор (КД), действие которого заканчивалось в январе 2015 года. Чтобы продлить договор и защитить права работников, профсоюзный комитет ТПО

«МТФ» направил на суда телеграмму и получил от экипажей судов полномочия на ведение коллективных переговоров и заключение коллективного договора.

«Мы обратились к экипажам судов, чтобы моряки дали нам полномочия на ведение коллективных переговоров. Все экипажи откликнулись, согласились дать нам полномочия», – говорит В. Кудишкин.

Однако тут же последовали ответные действия со стороны администрации компаний. Используя административный ресурс, были созданы иные представительные органы работников, куда вошли руководящие работники ОАО «МТФ» и ОАО «МГФ». Так, в состав представительного органа ОАО «МТФ» вошли первый заместитель генерального директора, директор по экономике, начальник производственной службы и начальник отдела оформления торго-

вых сделок. А в состав представительного органа работников ОАО «МГФ» – главный инженер, заместитель главного бухгалтера и другие.

Профсоюзному комитету ТПО «МТФ» был предъявлен документ о том, что экипажи, ранее предоставившие право на ведение коллективных переговоров профсоюзной организации, передали эти полномочия иному представительному органу работников компаний.

В профсоюзе уверены, что руководство компаний оказало административное давление на экипажи судов.

«Мне понятны мотивы действий членов экипажей судов. Им было поставлено условие: или подписывай документ о передаче полномочий, либо произведем замену – в следующий рейс не пойдешь. Из-за боязни потерять работу они отдали предпочтение иному представительному органу, сформированному администрацией. Работники не до конца понимают намерения судовладельца, который манипулирует ими, используя естественный страх человека потерять работу», – поясняет В. Кудишкин.

В профсоюзе посчитали действия ОАО «МТФ» и ОАО «МГФ» незаконными и обратились в Первомайский районный суд. Однако в ходе досудебного разбирательства профкому ТПО «МТФ» удалось

договориться с администрацией и прийти к мировому соглашению, к определенному компромиссу.

«Профком признал факт создания иного представительного органа, уважая выбор работников. Но предложил руководству ОАО «МТФ» подписать трехсторонний коллективный договор, который до этого был подготовлен профсоюзным комитетом. Мы выставили жесткое требование – сохранить все льготы и гарантии, которые закреплены за моряками тралового флота с советских времен. Меня заверили, что льготы и гарантии останутся за работниками. Только на этих условиях мною был подписан коллективный договор на 2015 год», – рассказывает лидер профсоюза тралового флота В. Кудишкин.

К сожалению, с руководством ОАО «Мурманский губернский флот» договориться не удалось, Первомайский районный суд г. Мурманска вынес решение в пользу руководства компании «Мурманский губернский флот».

РЕАКЦИЯ ГОСИНСПЕКЦИИ ТРУДА

В связи с указанными выше событиями Федерация профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) направила в Роструд письмо за подписью председателя Игоря Павлова. В нем

указывалось, что согласно Конвенции № 98 Международной организации труда (МОТ) организации трудящихся должны пользоваться защитой от любых актов вмешательства со стороны предпринимателей (работодателей) или со стороны их агентов ... (п. 1 ст. 2).

Роструд перенаправил письмо в Государственную инспекцию труда по Мурманской области, откуда пришел ответ: трудовое законодательство допускает заключение срочных трудовых договоров. Все без исключения физические лица, вступившие в трудовые отношения с работодателем, вне зависимости от возложенных на них обязанностей, являются работниками в контексте положения ч. 1 ст. 29 ТК РФ для целей социального партнерства». То есть согласно Трудовому кодексу РФ, первый заместитель генерального директора является таким же наемным работником, как и член экипажа судна, и соответственно может представлять интересы трудового коллектива в переговорах с администрацией компании. Но кто же тогда будет представлять администрацию предприятия, если первый заместитель руководителя, финансовый директор компании и главный бухгалтер компании – представляют интересы работников!?

«Мы считаем, что фактически это переговоры работодателя с самим собой, ►

Мурманский порт



что запрещено законом», – комментирует ситуацию председатель ФПРМТ И. Павлов. – «В последнее время работодатели часто прибегают к созданию «желтых» или карманных профсоюзов. Но нынешняя ситуация в Мурманске показывает полное пренебрежение администрации ОАО «Мурманский траловый флот» и «Мурманский губернский флот» к закону, полное попустительское со стороны Государственной инспекции труда по Мурманской области и полное попустительское работодателю со стороны судебных органов.

КЛИН МЕЖДУ ПРОФСОЮЗОМ И МОРЯКОМ

В ТПО «МТФ» считают, что с начала 2012 года, при смене собственника в ОАО «МТФ» и ОАО «МГФ», бизнес пытается произвести разделение между коллективом трудящихся и профсоюзом. Простое правило «Разделяй и властвуй» всегда работает на руку власть имущим. Если не будет сплоченности действий между членами экипажей и членами профсоюзных организаций, рыбаки потеряют один за другим свои права и социальные гарантии.

«Даже самые лучшие из руководителей всегда пытались вбить клин между коллективом и профсоюзом. К сожалению, представителям профсоюза

приходится общаться не с реальными хозяевами флотов, которые зачастую находятся даже не в России, а с их ставленниками здесь, которые по сути такие же наемные работники, как и мы», – говорит член профсоюзного комитета, в прошлом председатель трудового коллектива ОАО «Мурманский траловый флот» Юрий Заторский.

Руководителям не стоит забывать, что они такие же наемные работники и их касаются те же проблемы, что и других работников.

«Сегодня ты руководитель, но вопрос стоит просто. Завтра, когда тебя поведут под руки, кто за тебя заступится? Коллектив может поддержать, существует практика, когда адвокаты обращаются за поддержкой коллектива. Но вопрос в том, захочет ли работник заступиться за того, кто лишил его социальных прав и трудовых гарантий», – уточняет Заторский.

Для решения насущных проблем необходимы солидарные действия, нужна индивидуальная работа с людьми прямо на судах. Другого пути нет. Однако все усложняется тем, что больше 80% судов ТПО «МТФ» в Северном бассейне не заходят в порты. В профсоюзе надеются, что со вступлением в законную силу постановления Правительства РФ об освобождении российского судовладельца по уплате сборов при заходе судна иностранного производства в российский порт, они охотно будут заходить в порты Российской Федерации. Это даст представителям профсоюза возможность личных встреч с членами экипажей судов.

ДЛЯ СПРАВКИ


Территориальная профсоюзная организация «Мурманский траловый флот» (ТПО МТФ) является членской организацией Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ). 6 марта в ТПО «Мурманский траловый флот» прошла отчетно-выборная конференция. На очередной срок в третий раз председателем организации переизбран Владимир Александрович Кудишкин.

После окончания Высшего мореходного училища он 8 лет ходил в море на судах тралового флота. Затем перешел в управление МТФ, где работал главным энергетиком и одновременно

заместителем председателя профкома профсоюзной организации. В 2005 году был избран председателем профкома.

Когда Владимира Кудишкина избрали председателем ТПО «МТФ», основной задачей для себя он поставил изменить отношения моряков к профсоюзу. Ему было важно убедить людей поверить в способность профсоюзного комитета решать проблемы, которые стоят перед работниками.

В 2005 году на учете в организации состояло более 5000 человек, а Мурманский траловый флот, существующий с 1920 года, был одним большим предприятием. Однако со временем многое изменилось, крупный флот разделили на несколько небольших флотов, которые представлены разными ЗАО, ОАО. Поначалу руководителями предприятий были люди советской закалки, их можно назвать «красными директорами», которые привыкли, к тому, что профсоюз является неизбежной и необходимой частью управления трудовым коллективом, что он должен быть, что с ним нужно считаться, договариваться, вести переговоры. Сейчас в компании вместо «красных» директоров пришли новые молодые руководители, взращенные в постсоветское время, закаленные в условиях рыночной экономики, с совершенно другим менталитетом и мышлением: им не нужен профсоюз, моряки и пароходы для них – это средство получения прибыли. Они пытаются упростить процедуру извлечения прибыли, убрать то, что может мешать их бизнесу, поэтому проводят политику, направленную на уничтожение профсоюзов.

На сегодняшний день в составе профсоюза ТПО «МТФ» насчитывается 1375 членов. В ОАО «Мурманский траловый флот» 448 работников являются членами профсоюза, в ЗАО «Стрелец» – 216 человек, ЗАО «Феникс» – 114, ЗАО «Таурис» – 335, ЗАО «Эридан» – 196 членов, ОАО «Мурманский губернский флот» – 11 членов, а также от первичных организаций «Меридиан» и «Индустриальный колледж» – 18 членов и 12 членов соответственно. С целью оказания профсоюзом материальной помощи ветеранам труда Мурманского тралового флота создана первичная профсоюзная организация при Совете Ветеранов труда Мурманского тралового флота. 



Председатель ТПО «МТФ»
Владимир Кудишкин

РПСМ в Севастополе

Совет Российского профсоюза моряков утвердил создание первичной профсоюзной организации моряков г. Севастополя (ППОМ) РПСМ. Ее председателем моряки выбрали 32-летнего Артема Боева. Этим решением профсоюз продемонстрировал приверженность своей главной миссии – оказывать помощь и защищать права и интересы российских моряков.

Предпосылки к появлению первичной организации возникли год назад после проведения 16 марта референдума в Крыму. После известных событий моряки столкнулись с рядом закономерных проблем и начали обращаться в РПСМ за помощью. Их волновало все: обмен гражданских паспортов и удостоверений личности моряков, получение загранпаспортов и виз, подтверждение дипломов и квалификаций, законность деятельности круизных агентств и судоходных компаний на территории Крыма, получение заработной платы на счета банков полуострова и влияние санкций Запада, а также многие другие социальные, правовые и экономические вопросы.

Оставить моряков один на один с проблемами профсоюз не мог и решил изучить возможность появления на территории Крыма своих первичных организаций, тем более сами работники выступали за это. После утверждения рабочей группы по Крыму и проведения ряда встреч с моряками, проанализировав всю полученную информацию и поняв масштаб предстоящей работы, в РПСМ пришли к выводу, что назревает необходимость в создании региональной организации Российского профсоюза моряков (РПСМ).

Артем Боев хорошо знаком членам профсоюза, с 2011 года работал в должности технического инспектора труда в Тихоокеанской региональной организации РПСМ. До прихода в профсоюз ходил на судах японской компании «Mitsui O.S.K. Lines».



Артем Боев

Что касается дальнейших планов, то вслед за севастопольцами моряки Керчи и Феодосии тоже намерены объединиться в первичные профсоюзные организации.

А пока с вопросами касательно жизни и работы в Крыму члены РПСМ могут обращаться непосредственно в ППОМ РПСМ по адресу: 299011, г. Севастополь, проспект Нахимова, д. 15, тел.: (8692) 54-43-16, e-mail: boev@sur.ru, а также в головной офис Российского профсоюза моряков в Москве по телефону: (499) 151-24-78 или по электронной почте: union@sur.ru.

Стоит отметить, что в планах РПСМ – усиление взаимодействия с другими транспортными профсоюзами на региональном уровне, ведь проблемы у транспортников полуострова аналогичные. Первый шаг к совместной работе сделан: Профсоюз работников морского транспорта Республики Крым (ПРМТК) вступил в Федерацию профсоюзов работников морского транспорта (ФПРТМ), в составе которой уже много лет находится РПСМ.

Флот под флагом РФ пополнился

Торговый флот продолжает возвращаться под российскую юрисдикцию.

Есть ли выгода или преимущества от перефлагации, покажет время, однако одно можно сказать с полной уверенностью: работая на судне под флагом РФ, российские моряки в социальном плане защищены лучше.

Флот под флагом России пополнился еще одним судном. Теплоход «Анга», долгое время работавший под флагом Камбоджи, сменил собственника на ООО «Ладога Шип», теперь называется «Сормово 3» и с 23 марта 2015 года гордо несет отечественный флаг.

Как рассказал координатор Международной федерации транспортников (МФТ) в России Сергей Фишов, МФТ приветствует смену удобных флагов на национальные. С 1948 года федерация проводит кампанию по борьбе с удобными флагами (FOC), основными целями которой являются либо перевод судов под национальную юрисдикцию, либо подписание коллективных договоров для судов FOC, обеспечивающих моряков приемлемыми условиями труда.

– Смена камбоджийского флага на российский позволит экипажу почувствовать себя более социально защищенным как во время нахождения на судне, так и после списания, – пояснил он. – Работа под флагом РФ гарантирует российским морякам правовую защиту интересов и обеспечит отчисления в различные социальные фонды, в том числе пенсионный.

Добавим, что по итогам переговоров между работодателем и Российским профсоюзом моряков (РПСМ), для теплохода «Сормово 3» подписан коллективный договор. Для моряков, помимо защиты государства, это гарантия протекции со стороны РПСМ.

ДВМП и РПСМ подписали Протокол

Во Владивостоке состоялась рабочая встреча по улучшению условий труда моряков Дальневосточного морского пароходства (ДВМП), работающих на судах под российским флагом, и заключению коллективного договора.

Работодателя на переговорах представлял первый вице-президент ДВМП Владимир Корчанов, интересы моряков – председатель первичной профсоюзной организации плавсостава ОАО «ДВМП» Российского профсоюза моряков (РПСМ) Николай Задоянов.

Стороны подписали организационный Протокол, где отразили все вопросы, требующие обсуждения и качественных изменений. Как рассказал Н. Задоянов, первоочередная задача – увеличение заработной платы морякам, работающим на судах ДВМП под российским флагом. По этому пункту договора РПСМ уже занял принципиальную позицию и намерен отстаивать 35%-ое повышение зарплаты.

Другим немаловажным моментом является выплата компенсации валютной составляющей в каботаже. Стороны сошлись в едином мнении, что существующий расчет по валютному курсу трехгодичной давности сегодня

не актуален. От работодателя поступило предложение зафиксировать компенсацию по текущему курсу.

Что касается самого коллективного договора, то от пароходства поступило предложение пролонгировать существующий документ на следующие три года, подписав к нему Соглашение, а не заключать новый колдоговор, что избавит стороны от ряда юридических формальностей. Профсоюз на этот счет возражений не имеет: во-первых, это не противоречит российскому законодательству, а во-вторых, для РПСМ, как представителя интересов моряков, гораздо важнее, чтобы в документе были отражены достойные условия труда.

Калининградские моряки покоряют американских «птичек»

Три океанских судна «Дрозд-белобровик» (Redwing, IMO 9333931), «Чайка-маевка» (Kittiwake, IMO 9254549) и «Утка-гоголь» (Goldeneye, IMO 9244855) будут укомплектованы калининградскими моряками через агентство «RusAM». Все «птички» принадлежат компании «Eagle Shipping International LLC».

Как рассказал председатель Калининградской территориальной организации Российского профсоюза моряков (КРО РПСМ) Вадим Мамонтов, сотрудничеству круинга и судоходной компании уже шесть лет. Суда американского работодателя комплектуются в основном российскими моряками, по крайней мере, теперь 20 судов полностью управляются калининградскими экипажами и работают по коллективному договору МФТ, подписанному с РПСМ.

Всего флотилия «Eagle» насчитывает 50 крупнотоннажных балкеров тоннажем 30-50 тысяч регистровых тонн. На судне по 20 моряков, и каждое из них имеет красивое «птичье» имя. Здесь «Пересмешник» (Thrasher)



ВАДИМ МАМОНТОВ:
«Сотрудничеству круинга и судоходной компании уже шесть лет».

и «Буревестник» (Petrel Bulker), «Зимородок» (Kingfisher) и «Иволга» (Oriole), «Поморник» (Skua) и «Канарейка» (Canary), и даже крылатый конь – «Пегас» (Pegasus).

Офисы компании расположены в США, Греции, Индии. Районы работы американских «птичек» – от железнодорожных терминалов Бразилии до сырьевых портов Малайзии и Индонезии. Иной маршрут может пролегать через пиратопасный район, но всегда под охраной «морских котиков». Моряки защищены не только американскими военными, но и действующим коллективным договором, это значит, что рейс в опасные края – дело добровольное и покрыто дополнительным страхованием.

Группа компаний «Eagle» нанимает россиян не просто так. Руководство считает наших моряков компетентными в условиях любой работы, особенно, например, когда требуется молниеносная реакция и безошибочное поведение всего экипажа. В свое время менеджер компании был впечатлен тем, как быстро русские на плаву смогли перенастроить тяговое устройство судовых кранов: ребята вручную ташили на высоту мачты тяжеленную цепь.

Остается добавить, что «Eagle» лишь условно можно считать американской компанией. И пусть у всех «птичек» тамошные имена, за компанией – международные банки, греческие интересы и президент Алексис Золлас. 🇺🇸

ОБЪЕДИНЕНИЯ РАБОТОДАТЕЛЕЙ В КРЫМУ НЕТ, ЗАКЛЮЧАТЬ ОТРАСЛЕВОЕ СОГЛАШЕНИЕ НЕ С КЕМ

В Санкт-Петербурге состоялось заседание Совета Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ), главным итогом которого стало вступление в ФПРМТ Профсоюза работников морского транспорта Республики Крым (ПРМТК). За расширение сотрудничества и сферы деятельности на российском пространстве положительно проголосовали все члены ФПРМТ, принимавшие участие в работе Совета: Российский профсоюз моряков (РПСМ), Российский профсоюз докеров (РПД), Российский профсоюз работников морского транспорта (РПРМТ), Межрегиональный профсоюз лоцманов и ТПО «Мурманский траловый флот». Представлять ПРМТК в Совете ФПРМТ будет Ирина Николаевна Черненко.

В ПРМТК входят первичные профсоюзные организации Ялтинского торгового порта, Керченского торгового порта, Керченского рыбного порта, Госгидрографии Крыма, Керченской паромной переправы и Евпаторийского торгового порта. Сейчас идет работа по созданию организации лоцманов, – рассказала председатель ПРМТК Ирина Николаевна Черненко: – Проблем много. У нас в Крыму нет отраслевого соглашения на морском транспорте, работа в этом направлении сейчас ведется в основном со стороны профсоюза. Самая главная проблема состоит в том, что

в Крыму нет объединения работодателей, заключать Отраслевое соглашение просто не с кем. Государственное унитарное предприятие «Крымские морские порты», объединяющее все порты Крыма, является одним юрлицом и соответственно не может представлять интересы работодателя по закону. Сейчас мы работаем над соглашением о социальном партнерстве, готовим прототип отраслевого соглашения, параллельно ведем работу по созданию объединения работодателей.

Во всех крымских портах заключены коллективные договоры, где оговорены высокие гарантии,

особенно в оплате труда. Например, минимальный уровень оплаты труда по предприятиям морского транспорта равен прожиточному минимуму Российской Федерации, который принят для трудоспособного населения на федеральном уровне, умноженный на коэффициент 1,2.

– Пересчитываем каждые три месяца или раз в год, в зависимости от того, как это записано в коллективном договоре, – пояснила И. Черненко. – По договорам-то все есть, но как это все применить к Крыму – сейчас главная задача профсоюза.





Ирина Черненко (в центре) будет представлять ПРМТК в Совете Федерации профсоюзов работников морского транспорта.

Как заметила Черненко, международные санкции очень негативно сказываются на ситуации в Крыму, спасает только то, что все порты объединили в ГУП. Поскольку нет грузов, у людей нет возможности обеспечивать себя заработной платой. Особенно сложно обстоят дела в Феодосийском, Ялтинском и Евпаторийском портах. Поэтому средства, которые получают Керченский торговый порт от канала, то, что получает паромная переправа и Керченский торговый порт от перевозок пассажиров, и то, что получает Керченский рыбный порт – идут на поддержку работников других портов Крыма, чтобы они хоть как-то могли кормить свои семьи. По сути, Керченские порты содержат все остальные порты Крыма.

Ситуация усугубляется неплатежами. Так, задолженность перед ГУП «Крымские морские порты» за проход по каналу составляет 125 млн рублей, и нет никакой гарантии, что в ближайшее время она будет погашена.

Также на заседании Совета участники рассмотрели вопросы о положении дел в членских организациях Федерации. Первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук рассказал, что на сегодняшний день появились определенные

проблемы на судах под российским флагом. Из-за изменения курса валюты образовалась значительная разница в заработной плате между моряками, работающими под удобными и российским флагами. Это серьезная проблема, поскольку может привести к тому, что

квалифицированные моряки начнут уходить с судов под российским флагом на более высокую зарплату под флаг удобный. К сожалению, никто не может предположить, когда и на каком уровне остановится рост курса валюты. Поэтому одна из задач РПСМ – привести зарплаты моряков, работающих под российским флагом, к уровню, что получают моряки на судах под удобным флагом.

В непростой ситуации оказались работники научно-исследовательских судов, которые являются собственностью РФ. Суда переданы в оперативное управление институтов Российской академии наук (РАН), система финансирования науки в стране изменилась. Всеми «научными» средствами управляет созданное Федеральное агентство научных организаций. Отчасти по этой причине и из-за непрофессиональной эксплуатации в том числе суда стали попадать в сложные ситуации. Так, сегодня стоят два судна: «Академик Петров» в Китае и «Академик Страхов» в Коломбо. Оба принадлежат разным институтам, но проблемы примерно одинаковые: долги за ремонт и перед агентами, как следствие – отсутствие продуктов, воды, топлива, электричества. Принято решение передать эти суда в управление Институту океанологии им. П. П. Ширшова.

Василий Козаренко, председатель РПД:
«Прошедшие полгода со времени проведения последнего Совета ФПРМТ профсоюз провел практически в судебных разбирательствах с работодателями в портах Восточный и Ейска».



РПСМ работает с институтом им. П. П. Ширшова в рамках социального партнерства, есть коллективный договор, поэтому у профсоюза появится возможность оказывать своевременную помощь экипажам научно-исследовательских судов.

Кроме того, в зоне пристального внимания РПСМ находятся крымские моряки, оказавшиеся в непростой ситуации. Для решения проблем, которых у моряков полуострова много, была создана первичная организация РПСМ в Севастополе, а на прошедшем Совете РПСМ утверждено положение этой организации, которая будет работать с моряками непосредственно на месте.

Василий Козаренко, председатель РПД, говоря о положении дел в профсоюзе, отметил, что прошедшие полгода со времени проведения последнего Совета ФПРМТ профсоюз провел практически в судебных разбирательствах с работодателями в портах Восточный и Ейска. Что касается дела профсоюзного лидера в порту Восточный Леонида Тихонова, который обвинен в хищении профсоюзных средств и заключен под стражу, до сих пор по стране повсеместно проходят пикеты, цель которых – добиться пересмотра дела, объективного и непредвзятого рассмотрения. Дело Тихонова получило широкую огласку не только в России, но и за рубежом. Международная федерация транспортников (МФТ) взяла его на особый контроль.

У РПД также есть две первичные организации в Севастополе и Феодосии, где ситуация критичная, докеры сидят без работы. РПД направил соответствующее обращение в Министерство транспорта, но оно осталось без ответа. Теперь докеры обратились к российскому президенту.

В ТПО «Мурманский траловый флот» отношения с работодателями тоже непростые. По словам председателя Владимира Кудишкина, наиболее значимым для мурманских рыбаков является вопрос, касающийся трудовых договоров: «Большую часть работников тралового и губернского флотов, у которых трудовые договоры были заключены на неопределенный срок, перевели на срочные договоры. А это привело к частичному ограничению пенсион-



Председатель ТПО «Мурманский траловый флот» Владимир Кудишкин: «Наиболее значимым для мурманских рыбаков является вопрос, касающийся трудовых договоров».

ных прав рыбаков и затронуло другие виды социального страхования, такие как оплата листа временной нетрудоспособности, компенсация стоимости проезда во время отпуска по территории РФ для лиц, работающих в условиях Крайнего Севера, а также прохождение медкомиссии».


Другой проблемой в ТПО «МТФ» называют трудоустройство на суда тралового флота иностранных граждан из Эстонии, Литвы, Латвии, «что сказывается на благополучии семей рыба-

ков – работников ОАО «Мурманский траловый флот» – граждан Российской Федерации».

Кроме того, в Мурманске администрация ОАО «Мурманский траловый флот» ведет работу по уничтожению профсоюза. Так, например, при комплектовании экипажей от моряков, являющихся членами профсоюза, требуют выйти из профсоюза, в противном случае «в рейс не пойдешь».

Не оставили без внимания участники Совета ФПРМТ инициативу российского правительства, предполагающую не выплачивать пенсию тем работающим пенсионерам, чей годовой доход составляет свыше 1 млн рублей. Если она будет воплощена, то это напрямую коснется моряков, лоцманов, докеров, многих высококвалифицированных специалистов, работающих во вредных условиях труда.

Такую позицию правительства члены Совета сочли в корне неверной: пенсия – это заработанные за 30-40 лет деньги работников, и никто не вправе отбирать их у работающих пенсионеров только потому, что государству нужно заткнуть брешь в бюджете.

Члены Совета решили направить в адрес правительства соответствующее обращение. 



МОРЯКИ МОГУТ ОЗНАКОМИТЬСЯ С ПРОЕКТОМ ПРИМЕРНОЙ ФОРМЫ ТРУДОВОГО ДОГОВОРА

Минтруд подготовил проект приказа «Об утверждении примерной формы трудового договора, заключаемого работодателем (судовладельцем) и работником (моряком) для работы в составе экипажей морских судов, работающих под государственным флагом Российской Федерации».

Документ разрабатывался в целях реализации положений Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC). Он находится в свободном доступе на Едином портале раскрытия информации regulation.gov.ru (ID проекта: 00/04-18577/09-14/28-13-5) с декабря 2014 года. Таким образом, с проектом может ознакомиться любой желающий. В настоящее время проект проходит экспертизу, после чего начнется общественное обсуждение.

Российский профсоюз моряков (РПСМ) принял участие в работе над новой редакцией примерной формы трудового договора моряков, работающих

под российским флагом. Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации (Минтруд) приняло во внимание ряд замечаний, но какая-то часть не вошла в итоговый проект.

Первоначально Минтруд представил на обсуждение разработанный проект примерной формы трудового в июле 2014 года. В РПСМ ознакомились с текстом документа, после чего направили основные замечания на имя замминистра Любови Ельцовой и предложение о создании рабочей группы: проект требовал существенной доработки.

В октябре Минтруд вынес откорректированный с учетом поступивших замечаний проект на совместное за-

седание рабочих групп «По развитию рынка труда и содействию занятости населения», «По защите трудовых прав и охраны труда промышленной и экологической безопасности» Российской трехсторонней комиссии (РТК). По итогам обсуждения участники согласились с предложением РПСМ о проведении Министерством труда дополнительных консультаций по доработке проекта с участием заинтересованных лиц.

Кроме РПСМ в доработке проекта участвовали представители Минтранса России, Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ), ПРВТ РФ, Российской палаты судоходства, Российского морского регистра судоходства, Федерального агентства морского и речного флота, Союза работодателей атомной промышленности, энергетики и науки России.

ЗАМЕЧАНИЯ РПСМ

РПСМ предложил определить сроки и условия прекращения срочного трудового договора, как того требует Конвенция. Например, если срочный трудовой договор оформляется на один рейс, необходимо уточнить промежуток времени, по истечении которого моряк имеет право покинуть судно.

«Срок окончания срочного трудового договора должен определяться с учетом права моряка на репатриацию (возвращение). Мы даже предлагали такую формулировку, что срок действия срочного трудового договора не может закончиться ранее даты, когда работник, списанный с судна в связи с истечением срока действия трудового договора, будет репатрирован к месту его найма, месту жительства или иному месту, определенному работником в качестве места репатриации. Это требование соответствует требованиям конвенции (MLC) и является обязательным условием трудового договора», – говорит заведующая отделом социально-трудовых отношений Наталья Владимировна Бологова.

Не менее важно определить место работы. Это может быть судоходная компания или непосредственно судно, когда, например, договор заключается только на один рейс.

Конечно, в трудовом договоре необходимо отразить определение

особенностей режима рабочего времени и времени отдыха: максимальную продолжительность времени работы и минимальное время отдыха.

В проекте Минтруда были предусмотрены конвенционные нормы, согласно которым максимальная продолжительность рабочего времени не может превышать 14 часов в течение любого 24-часового периода и 72 часов в течение любого периода в семь дней.

Минимальная продолжительность времени отдыха должна составлять не менее 12 часов в течение любого 24-часового периода и 77 часов в течение семи последовательных дней.

Между тем российское законодательство содержит более жесткие требования по максимально допустимой продолжительности ежедневной работы моряка, которая должна составлять не более 12 часов работы. Соответственно, минимальная ежедневная продолжительность отдыха должна быть не менее 12 часов.

Еще одно замечание РПСМ – определение минимальной продолжительности ежегодного оплачиваемого отпуска для моряка.

В MLC сказано, что ежегодный оплачиваемый отпуск моряка должен ис-

числяться из расчета 2,5 дня за каждый месяц работы. Соответственно, ежегодный основной оплачиваемый отпуск моряков должен быть установлен продолжительностью 30 календарных дней. По российскому законодательству минимальная продолжительность отпуска составляет не меньше 28 календарных дней в году.

Исходя из принципа пропорциональности выплаты компенсации работникам за неиспользованные дни отпуска при увольнении, закрепленного в п. п. 28 и 29 Правил об очередных и дополнительных отпусках, утвержденных НКТ СССР 30.04.1930 № 169 (в ред. от 20.04.2010), действующих в настоящее время в части, не противоречащей Трудовому кодексу Российской Федерации, минимальный размер компенсации отпуска производится по общему правилу – исходя из 2,33 календарных дней отпуска за месяц работы (28 календарных дней ежегодного основного оплачиваемого отпуска за 12 месяцев рабочего года. Таким образом, российское законодательство не соответствует нормам конвенции, что также необходимо учитывать в новом трудовом договоре.



В конвенции предусмотрено, что в трудовом договоре должен быть указан размер заработной платы или предусмотрена формула, на основании которой эта заработная плата и будет рассчитываться. То есть необходимо обозначить, из чего складывается заработная плата члена экипажа.

Специалисты РПСМ считают, что помимо должностного оклада (тарифной ставки) в трудовом договоре должны быть предусмотрены обязательные виды компенсационных выплат, связанные с особенностями выполнения моряками трудовых обязанностей: с особенностями условий их труда, а также режима рабочего времени и времени отдыха. Например, в соответствии с ТК РФ обязательно должны быть предусмотрены компенсации за работу в условиях, отклоняющихся от нормальных: за выполнение работ с вредными и (или) опасными условиями труда; за работу в местностях с особыми климатическими условиями; за работу в ночное время. А также компенсационные выплаты за переработку рабочего времени в пределах установленного моряку графика работы на судне (предоставление суммированных дней отдыха – отгулов или их денежная компенсация).

Учитывая, что моряк может привлекаться к работе сверх установленного графика – к работам временно отсутствующего члена экипажа, по распоряжению капитана к выполнению авральных и аварийных работ, соответственно должен присутствовать такой вид компенсационной выплаты, как оплата за работу сверх установленного моряку графика работы.

Отдельно должна быть предусмотрена оплата за выполнение дополнительных работ, не выходящих в круг прямых должностных обязанностей

моряка, а также выплата инвалюты взамен суточных при выполнении заграничных рейсов.

Виды дополнительных работ предусмотрены Положением об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей морских судов. Это грузовые работы (погрузка, разгрузка судна), осуществляемые силами членов экипажа судна; подготовка грузовых помещений судна (очистка, мойка трюмов и танков); крепление (раскрепление) груза; счет груза (тальянство); стирка постельного белья и спецодежды; ремонтные работы заводского характера, выполняемые членами экипажа с разрешения и под контролем технических служб работодателя; выпечка хлеба; работы по покраске судна. Работодатель должен устанавливать расценки на каждый вид дополнительных работ.

Эти работы не являются обязательными и выполняются моряками в свободное время, поэтому за их выполнение должна быть предусмотрена дополнительная оплата.

Следующее замечание – определение условий труда на рабочем месте, а также гарантий и компенсаций за работу с вредными и (или) опасными условиями труда.

Отметим, что в первой редакции примерной формы трудового договора необходимость отражения установленных на основе проведенной специальной оценки условий труда была предусмотрена. Но профсоюз предлагал обозначить конкретно, какие компенсации должны предоставляться моряку за установленные условия труда на рабочем месте. По российскому ТК к ним относятся: сокращенная продолжительность рабочего времени, повышенная оплата и дополнительный отпуск.

«Кроме всего прочего, в трудовом договоре необходимо обозначить медицинское обеспечение работника – какая медицинская помощь должна ему оказываться как на борту судна,



**Председатель РПСМ
Юрий Сухоруков**

так и на берегу. Все это должно быть расписано: в каком порядке, куда он должен обращаться», – говорят в РПСМ. У моряков есть право на должное медицинское обслуживание на борту судна и на берегу в соответствии с конвенционными требованиями (Стандарт А4.1).

ВАЖНЫ ДЕТАЛИ

В РПСМ считают, в договоре необходимо конкретизировать права моряков. Так, в первоначальной версии отсутствовало право работников на объединение для защиты своих интересов, объединение в профсоюзы с целью ведения коллективных переговоров.

В обращении к Ельцовой председатель РПСМ Юрий Сухоруков отмечает это: «В пункте 5 Раздела II (права работника) необходимо предусмотреть право работника на объединение, включая и право на создание профсоюзов и участие в их работе с целью коллективного представительства и защиты трудовых и связанных с ними законных прав моряков (ст. 21 ТК РФ)».

По его мнению, в этом же месте необходимо также указать, что одной

из форм защиты законных прав моряка является установленная процедура рассмотрения жалоб на борту судов (Стандарт А5.1.5 МЛС).

«Мы также настаивали на том, что моряк имеет право на подготовку – это профессиональная подготовка, профессиональное обучение и дополнительное профобразование в порядке, предусмотренном Трудовым кодексом», – говорят в РПСМ.

ОБЯЗАННОСТИ РАБОТОДАТЕЛЯ

МЛС устанавливает право моряка на защиту своих трудовых прав и свобод. Это предусматривает Стандарт А5.1.5, касающийся процедуры подачи жалоб со стороны экипажей судов. В РПСМ считают, что в обязанность работодателя (судовладельца) должно быть закреплено справедливое, эффективное и быстрое рассмотрение такого рода жалоб. При этом к моряку в этой связи не должны применяться какие-либо меры преследования.

«В обязанности работодателя входит обеспечение питания работников за счет собственных средств, это предусмотрено договором. Мы добавили «обеспечение качественной питьевой водой», как это предусмотрено Стандартом А3.2 Конвенции: не ниже норм, которые должны быть определены государством», – поясняют в РПСМ.

Дополнительно в разделе «Обязанности работодателя» должны быть предусмотрены конвенционные нормы, которые не нашли отражения в первоначальном варианте проекта:

- ✓ принимать меры по обеспечению сохранности имущества, оставленного на борту судна больным, травмированным или погибшим работником (Стандарт А4.2 п. 7), в дополнение к предусмотренным в проекте обязанностям работодателя, обусловленным ст. 59 КТМ: в случае гибели имущества работника или повреждения такого имущества вследствие происшествия с судном возмещать работнику причиненный ущерб.
- ✓ содействовать возможностям карьерного роста работника (Стандарт А2.8);

- ✓ проводить на основании международных и национальных требований к подготовке работников плавсостава обучение работника по профессиональной подготовке и подготовке по вопросам личной безопасности на борту судна, для чего направлять работника на подготовку, переподготовку, повышение квалификации, обучение вторым профессиям (ст. ст. 196,197 ТК РФ);

- ✓ помимо экземпляра трудового договора предоставлять работнику экземпляр процедуры рассмотрения жалоб на борту судна, установленной локальным нормативным актом работодателя, а также копию положений статьи 58 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, регулирующих вопросы репатриации (Стандарт А2.5);

- ✓ обеспечивать доступ к судовым средствам телекоммуникационной связи для телефонных переговоров с берегом, в соответствии с коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами (Руководящий принцип В3.1.11);

- ✓ знакомить работника под роспись с принимаемыми локальными нормативными актами, непосредственно связанными с его трудовой деятельностью, коллективным договором, соглашениями (ст. 22 ТК РФ);

- ✓ нести ответственность за покрытие расходов, предусмотренных Стандартом А4.2 «Ответственность судовладельцев» Конвенции;

- ✓ возмещать работнику потерю заработка, вызванного утратой или затоплением судна (Стандарт А2.6 п.1).

По итогам дополнительных консультаций замечания РПСМ были согласованы в рабочем порядке, в результате почти все предложения были учтены. В согласованную версию не вошло предложение о ссылке на Руководящий принцип В2.2.4, определяющий, какой должна быть минимальная заработная плата моряка.

На основании п. 6 стандарта А2.2 Конвенции при установлении долж-

ностного оклада работодатель должен учитывать руководящий принцип В2.2.4 Конвенции, в соответствии с которым базовая оплата труда или зарплата квалифицированного матроса должна быть не меньше суммы, устанавливаемой Паритетной морской комиссией или иным органом, уполномоченным административным советом Международной организации труда (МОТ). На 1 января 2015 года минимальная базовая ставка квалифицированного моряка установлена в размере 592 доллара США.


ЧТО ПОТЕРЯЛОСЬ В ПРОЕКТЕ

Не были учтены предложения РПСМ касательно определения места работы. В новой редакции указано «судно», хотя местом работы может быть указана судоходная компания.

Не оговорены конкретно условия истечения срока срочного трудового договора, исчезла формулировка, что датой исчисления срочного трудового договора является дата завершения его (моряка) репатриации (возвращения) к месту жительства или найма. В проекте дана лишь ссылка на право моряка на репатриацию в соответствии с ч.1 ст. 58 КТМ РФ.

Из обязанностей работодателя исчезло содействие возможности карьерного роста и профессиональной подготовке моряка, повышению квалификации, обучению вторым профессиям.

Был также исключен предложенный РПСМ важный пункт о том, что работодатель должен нести ответственность, предусмотренную Стандартом А4.2 по защите моряков от финансовых последствий, связанных с болезнью, травмами или смертью, произошедшей в связи с трудовой деятельностью. Исчезло требование о необходимости наличия на борту судов, совершающих заграничные рейсы, копии стандартной формы трудового договора судоходной компании на английском языке.

Как ответили в Минюсте РПСМ, предложения профсоюза будут учтены при проведении правовой и антикоррупционной экспертиз проекта приказа. 

НЕЛЕГАЛЫ

Экипаж не имеет права оставить в беде «зайцев» и беженцев. Спасая, отвечает материально.



Тема нелегальной миграции в судоходной отрасли в последние годы набирает обороты. Проблема незаконных мигрантов, дрейфующих на утлых суденышках в открытом море, и беженцев, пытающихся «зайцами» доплыть на судах в землю обетованную, всерьез затронула моряков во всем мире. Специалисты рассказывают о том, какая ответственность предусмотрена в ситуациях с перевозкой «нелегалов» или «зайцев» на морских судах.

В отношении безбилетных «зайцев» моряки руководствуются Брюссельской конвенцией 1957 года.

И хотя она так и не вступила в силу, ее положения принято выполнять. В отношении беженцев (нелегальных мигрантов) моряки соблюдают нормы международной Конвенции о статусе беженцев 1951 года. Российские моряки или суда, работающие под российским флагом, также могут обращаться к Федеральному закону РФ от 19 февраля 1993 года «4528-1» «О беженцах».

Ситуация вокруг нелегальной миграции с каждым годом усугубляется. Поток нелегальных мигрантов из Африки давно стал головной болью для стран Евросоюза. Так, например, за прошедший год число мигрантов, пытающихся морем достичь Италии, значительно возросло. Многие люди в поисках лучшей доли отправляются в сторону Апеннинского полуострова с побережья Ливии на «ржавых посудинах».

За минувший год Италия спасла около 150 тысяч мигрантов, найденных в Средиземном море, большинство из них – выходцы из стран Северной Африки и Ближнего Востока. За этот же период около трех тысяч человек утонули.

Недавно было решено, что Италия сворачивает свою программу по спасению беженцев, итальянские власти заявили, что более не могут финансировать спасательные работы, т.к. это дает мигрантам ложную надежду, тем самым число жертв только увеличивается. Отметим, программа была разработана после трагедии, которая произошла вблизи итальянского острова Лампедуза (Средиземное море), где утонули более 300 мигрантов.

Последним нашумевшим случаем нелегальной миграции стала трагедия, произошедшая в августе 2014 года, когда в британском порту Тилбери полиция нашла 30 беженцев, которые прятались в контейнере. Судно, на котором контейнер прибыл в Великобританию, следовало из Бельгии. Не обошлось без жертв – погиб один человек, многих госпитализировали.

В октябре этого года британский МИД заявил, что Великобритания более не будет участвовать в операциях по спасению беженцев в Средиземном море.

Сегодня страны ЕС сокращают финансирование программ по спасению беженцев. Так, например, итальянская программа «Маре нострум», ныне не действующая, за последний год помогла спасти десятки тысяч человек, бежавших из Северной Африки. Новая программа «Тритон» европейского агентства по безопасности внешних границ «Frontex», которая приступила к спасательным работам осенью этого года, финансируется в несколько раз ниже, чем «Маре нострум».

КОГДА КАПИТАН В ОТВЕТЕ ЗА БЕЖЕНЦЕВ

«Вопросы о «зайцах» и мигрантах тесно связаны между собой и их сложно разделить. «Зайцы» или безбилетные пассажиры зачастую это те же беженцы, которые используют нелегальные способы транспортировки в страны с высоким уровнем жизни. Беженцы выбирают самостоятельный путь на лодках, суденышках, баржах в районе Средиземного моря, в районе Вьетнама и Таиланда. А «зайцы» используют «чужие» судна, которые уходят в рейс. Там они прячутся в надежде, что их не обнаружат. И по прибытии в пункт назначения стараются незамеченными покинуть судно, сходят на берег той страны, где планируют обосноваться», – разъясняет президент Дальневосточной ассоциации морских капитанов (ДВ АМК), председатель первичной профсоюзной организации моряков города Владивостока Российского профсоюза моряков (ППОМ РПСМ) Петр Осичанский.

По его словам, беженцы чаще всего используют доступное средство передвижения – небольшие пароходы, рыбацкие судна типа сейнера (морское рыболовное судно типа траулера, обычно однопалубное судно с надстройкой, смещенной к носовой части). Это не очень большие суда, поэтому это действительно сложно сделать. Если мимо проходит судно торгового



Петр Осичанский:
«В случае с «зайцами» все по-другому, это связано с тем, что вина лежит на членах экипажа судна, т.к. вахта пропустила посторонних на судно по своему недосмотру».

флота, то капитан должен принять правильное решение, в противном случае он понесет ответственность за жизнь людей.

«Если судно обнаруживает нелегальных мигрантов, беженцев в территориальных водах какой-то определенной страны и им не грозит прямая опасность для здоровья и жизни, то он вызывает береговую или спасательную службу той страны. Таким образом,

забота о них переходит в юрисдикцию государства, в чьих водах оказались мигранты», – говорит координатор Международной федерации транспортных рабочих (ITF) Сергей Фишов.

По словам специалистов, если погодные условия позволяют людям находиться на судне без угрозы для здоровья, экипаж может поделиться с ними запасами воды и продовольствия и не брать их на борт. Достаточно сообщить об этом властям.

«При штормовой погоде и если беженцы терпят бедствие, отделаться продуктами и водой не получится, людей придется принять на борт судна и доставить в ближайший порт, предварительно предупредив об этом портовую администрацию или отвезти беженцев в порт назначения, в зависимости от ситуации. В этом случае капитан должен быть освобожден от ответственности за то, что он их привез на территорию того или иного государства. Более того, он может

быть поощрен за спасение людей», – поясняет Осичанский.

Если же беженцы терпят бедствие в международных водах, то тогда вступают в силу международные требования по спасению беженцев согласно Конвенции о статусе беженцев от 28 июля 1951 года. Конвенция, основанная на гуманных принципах, регулирует, как необходимо поступать по отношению к людям, которые претендуют на статус беженца или находятся в этом статусе.

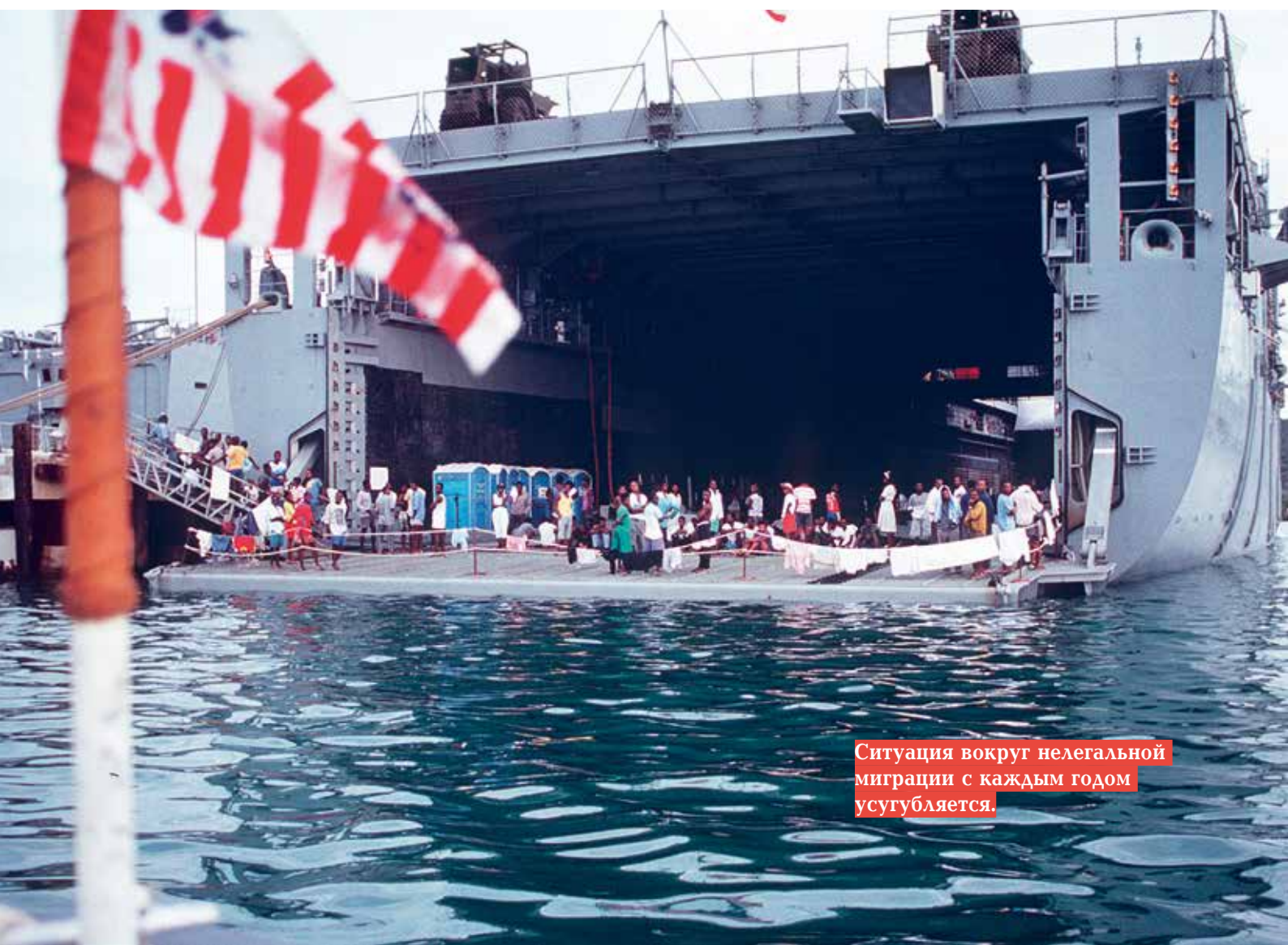
«Конвенция, по сути, обязывает капитана спасти беженцев, и это, с одной стороны, правильный поступок, а, с другой, вызывает недовольство компаниисудовладельца, для которого это оборачивается непредвиденными расходами. моряки неоднократно обсуждали эти вопросы на ассамблеях, конференциях и других мероприятиях. Также ребята пишут различные обращения в морские организации и правительства разных стран с целью решения этого вопроса, – расска-

зывает Осичанский. – В случае с беженцами вину и материальную ответственность «повесят» на капитана и членов экипажа или судовладельца. Другое дело, когда в море терпят бедствие люди (нелегальные мигранты), у них может не быть воды, они могут голодать, болеть. Это другая ситуация, когда речь идет о спасении человеческих жизней».

В любом случае капитан не имеет права оставить беженцев, терпящих бедствие, и уж тем более не имеет права не вмешиваться, если люди гибнут. В этом случае ему придется нести за это ответственность по закону.

ЗА «ЗАЙЦЕВ» ПРИДЕТСЯ ОТВЕТИТЬ МАТЕРИАЛЬНО

Нелегальный пассажир (заяц, stowaway) проникший на судно или мигрант на своем средстве передвижения не имеют права пересекать границу другой страны без визы страны, в порт которой направляется судно. Иногда



Ситуация вокруг нелегальной миграции с каждым годом усугубляется.

нелегальный мигрант остается на судне до тех пор, пока оно не прибудет в родную страну, откуда вышло.

«Капитан или судовладелец договариваются с представителями стран или организациями из числа тех, которые занимаются проблемами нелегальной миграции», – поясняет Сергей Фишов.

В случае обнаружения «зайца» или «зайцев» на судне, судовладелец несет полную ответственность за его здоровье, жизнь и содержание, чем доставляет морякам множество проблем, главным образом, материального характера. Им обязаны предоставить каюту для проживания, спальные принадлежности, одежду по сезону и полноценное питание наравне со всеми членами экипажа судна. После высадки на берег их встречают представители государственных органов страны, куда прибыло судно.

По словам Осичанского, сошедших на берег «зайцев» устраивают в лагеря беженцев или обеспечивают проживание в хорошей гостинице, в случае необходимости оплачивают медицинские услуги. Все эти расходы ложатся на виновную сторону – владельца судна, на котором они прибыли в порт, а тот в свою очередь расходы раскидывает на проштрафившихся моряков. Кроме того, судовладелец обязан оплатить «зайцам» дорогу домой. Считается, что незаконное проникновение безбилетных пассажиров на судно произошло по недосмотру экипажа: вахта пропустила посторонних на борт судна, что обеспечило их незаконное прибытие в страну.

Лучший вариант, когда какое-либо государство на пути следования разрешит пересечь границу и высадить их на берег. Были случаи, когда моряки, чтобы избежать проблем, просто убивали «зайцев», а тела сбрасывали за борт», – говорят специалисты.

ГЕРОИ ФИЛЬМА, НО НЕ ГЕРОИ В ЖИЗНИ

Беспрецедентный по своей жестокости случай расправы над безбилетными пассажирами произошел в 1992 году на контейнеровозе «МС Ruby», работающем под флагом Монако. Экипаж судна состоял из украинских моряков

под руководством капитана Владимира Ильницкого. Когда контейнеровоз вышел из порта Такоради (Гана, Западная Африка) в порт Гавр (Франция), на нем спрятались девять ганейских «зайцев», которых обнаружили во время рейса.

«На судне всех девяти человек убили, затем выбросили за борт. Но один ганиец спасся и по прибытии в порт назначения незамеченным покинул судно, спустившись по якорной цепи. Он доложил о бойне во французскую полицию. В суде вина капитана была полностью доказана, участие в его дальнейшей судьбе приняли капитаны Международной ассоциации капитанов (МАК) и французские капитаны, т. к. он сидел в тюрьме во Франции. В той истории вина капитана все-таки была налицо, пусть морального плана, но, тем не менее, была, не зря ведь приговор был таким суровым – 30 лет лишения свободы», – говорит Осичанский.

Экипаж, состоящий из украинских моряков, не хотел терять свою зарплату, понимая, что «отвечать рублем» придется им. Поэтому они приняли решение всех перестрелять, выбросить тела за борт, будучи в совершенной уверенности, что это останется в тайне. В основе убийства стоял материальный интерес.

«Я трижды ездил к Ильницкому во Францию. При нашей встрече в тюрьме, я задал ему прямой вопрос, знал ли он о том, что должно произойти судне. И несмотря на то, что он все отрицал, я не скажу, что до конца поверил. Я думаю, он выбрал позицию «Ничего не слышу, ничего не вижу и ничего никому не скажу», убьют, так убьют, он личного приказа не отдавал и здесь ни при чем», – говорит Осичанский.

Большинство экспертов склоняется к мысли, что невозможно скрыть ничего на судне, тем более в экипаже, где насчитывается менее тридцати человек. По мотивам этой страшной истории был снят художественный фильм «Смертельный рейс» (режиссер Джон Маккензи). Только в кино капитан и в самом деле ничего не знал о бойне и в финале ленты звучат его слова: «Я тоже виновен. Я капитан, я отвечаю за все происходящее на судне». А в жизни не все так однозначно. 📌



Сергей Фишов:
«Если судно обнаруживает нелегальных мигрантов в территориальных водах определенной страны и им не грозит прямая опасность для здоровья и жизни, то он вызывает береговую или спасательную службу той страны. Таким образом, забота о них переходит в юрисдикцию государства, в чьих водах оказались мигранты».



В Российский профсоюз моряков (РПСМ) часто приходят в гости моряки, со многими из них нас связывают долгие и теплые отношения. Что не встреча, то история. Вот и в этот раз к нам заглянул моряк из Петербурга Александр Туманов.

«МОРСКАЯ ВОДА У МЕНЯ В КРОВИ»

Работает он вторым помощником на газовозе «Green speed» иностранной компании «Thome» под флагом Мальты. На судах этой же компании в качестве электромеханика трудится его отец. Прадед Александра ходил в экспедиции на ледоколе «Красин», дед Александр Львович Туманов был капитаном второго ранга на торпедном катере, на котором бил фашистов во время Второй

мировой войны. Да и мама до рождения Александра работала в море. Как говорит Туманов-младший, «морская вода у меня в крови».

«Все свое детство провел в деревне неподалеку от Кингисеппа, в доме дедушки и бабушки. Помню, когда был маленьким, пытался поиграть с дедушкой, но он, человек военный, был очень строгим и суровым. Все-таки командир военного корабля. Он разби-

рался в технике и машинах, занимался плотницким делом. Всему научил меня, приучил к порядку и дисциплине», – вспоминает Александр Туманов.

После школы он поступил в Государственную морскую академию им. С. О. Макарова (ныне – Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) им. адм. С. О. Макарова, прим. ред). Говорит, что всегда знал, «куда хочу пойти учиться, чем хочу заниматься».

«Многие мне говорят: ты счастливый человек, занимаешься тем, что тебе нравится, – улыбается Туманов. – Это правда. Я получил диплом и пошел работать по специальности. У меня не было раздумий по поводу своего будущего».

ПОЖАР В МАКАРОВКЕ

Студенческие годы курсанта Александра Туманова омрачила трагическая история, произошедшая 24 июня 2006 года. В то утро во время пожара в общежитии вуза погибло 8 курсантов, пострадали 19 человек. Среди погибших был однокурсник Туманова Рома Алексеев.

Александр вспоминает, что в то утро они вместе с другими курсантами возвращались с Алых парусов – ежегодного бала выпускников, который традиционно проводится в Петербурге в сезон белых ночей.

«Мы шли с Дворцовой площади, думали пойти ночевать в общежитие, отоспимся – в потом по домам. Но по счастливой случайности метро открылось раньше. Я и другие питерские ребята поехали домой, Рома Алексеев – иногородний, поехал в общежитие, в роту», – вспоминает подробности того дня Туманов.

Утром ему стали звонить друзья, знакомые, все спрашивали про пожар. Александр не знал подробностей и не предполагал ничего плохого: «До этого был случай – загорелась урна, но искать виноватого тогда не стали. А тут новости по телевизору, пожар в роте. Оказалось, что все очень серьезно».

ОФИЦЕРСКАЯ МАТРИЦА ПРОТИВ КАРЬЕРЫ

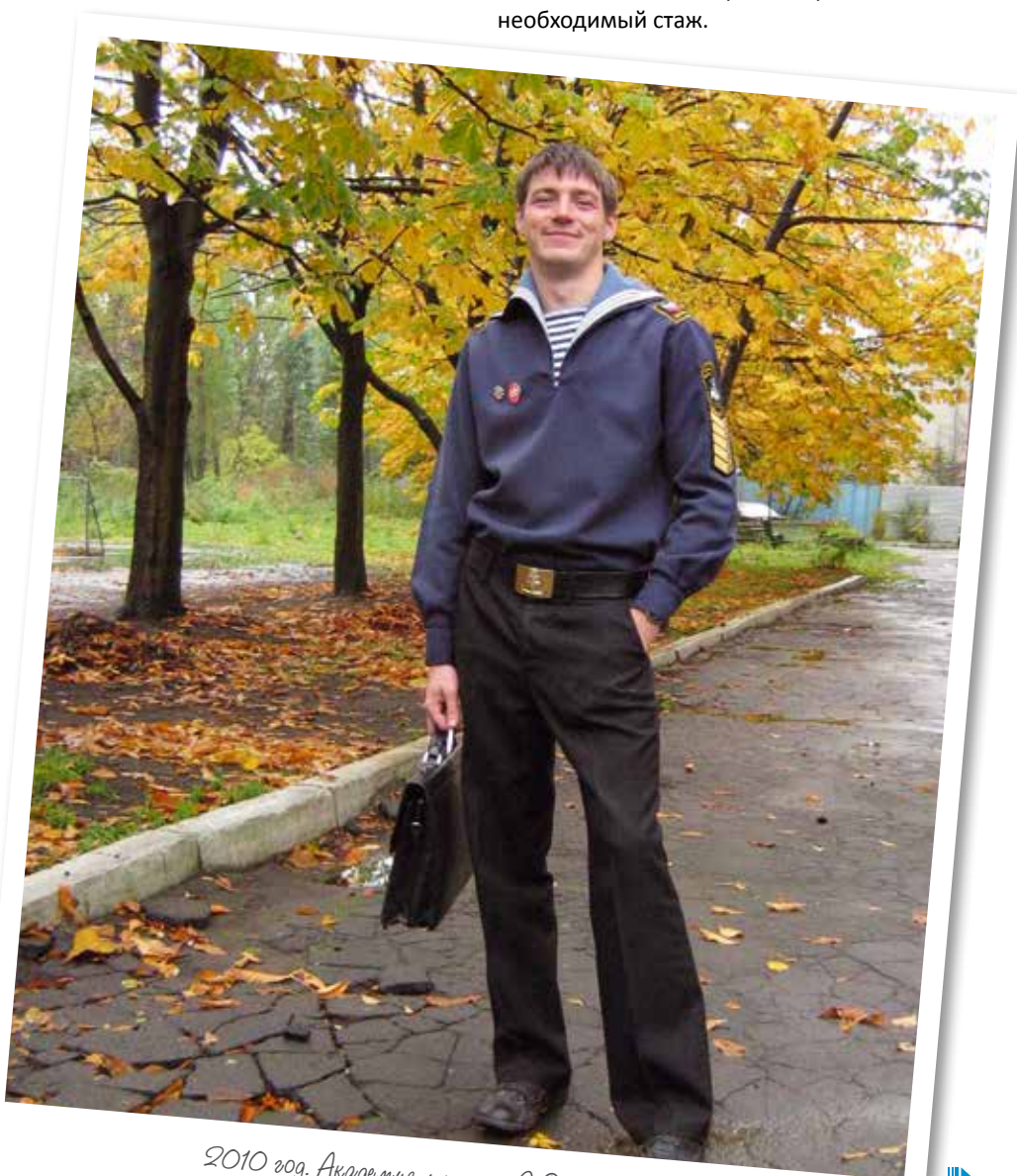
После Макаровки молодой моряк работал на химовозах датской компании «Nordic tankers». Он говорит, что с удовольствием работал бы в российской компании, под российским флагом. Но когда с дипломом академии в 2011 году он пришел устраиваться на работу в российские компании, ему отказали: мол, таких выпускников – миллионы, а вакансий на всех не хватает.

Потыкался, помыкался и пошел трудиться на иностранную компанию под удобный флаг, зарабатывать практику и стаж.

«Nordic tankers» был мой первый офицерский пароход, на борт которого я поднялся в должности «Джунior офицера», а не практиканта или матроса. Он мне запомнился, как самый любимый. Ходил, как тень, за третьим помощником. Учился вести дела в соответствии со стандартами компании. Спустя месяц получил погоны третьего офицера. Случилось это в Панаме, когда судно стояло у причала неподалеку от моста, соединяющего две Америки. Я почувствовал себя очень счастливым – сбылась моя дав-

няя мечта, ради которой я шесть лет носил курсантскую форму», – вспоминает моряк.

Это была хорошая судоходная компания, но из-за отсутствия карьерного роста он ушел оттуда. По словам Туманова, существует такое понятие, как офицерская матрица. Известный факт, что грузоотправители, как правило, доверяют тем, кто эту матрицу проходит. Согласно матрице, капитан и старпом должны отработать 2 года суммарно в ранге и в компании, младшие помощники – второй и третий – должны иметь в общей сложности 1 год стажа на двоих. Обычная практика, при которой «зеленый» третий помощник укомплектовывается в паре со вторым, более опытным, который как раз имеет необходимый стаж.



2010 год. Академия им адм. С.О. Макарова

«Я долгое время работал третьим помощником. И так получилось, что матрица стала работать против меня. Мною был наработан достаточный опыт – больше года, мне стали присылать «зеленых» вторых помощников. По правилам, они могли со мной работать, у нас как раз был один – мой год на двоих», – поясняет Александр.

И хотя капитаны писали хорошие рекомендации на продвижение, в компании Туманову неизменно отвечали: «Повысим, но ней сейчас. Пока нет подходящих вакансий». При этом к нему на стажировку исправно присылали и вторых, и третьих помощников. В итоге Туманов поставил вопрос ребром и стал искать другую судоходную компанию, где возможен быстрый карьерный рост.

Как раз к тому времени в компании, где работает электромехаником отец Александра, открылась подходящая вакансия. Он подал документы, прошел собеседования и получил работу: «Я согласился, несмотря на то что зарплата была меньше, чем на предыдущем месте. Зато обещали продвижение по службе, если оправдаю возложенные надежды. Здесь все зависит от меня».

В первый рейс он вышел вторым помощником, получил хорошие рекомендации. В следующий рейс его направили вторым помощником уже на новехонький, прямо с завода газовоз. «Это был мой звездный час, – считает Туманов. – Я отработал два контракта вторым офицером, мне сказали: идешь еще раз вторым и в контракте становишься старпомом».

Сейчас Александр в полушаге на пути к мечте работать старпомом. Невеста Виктория жалуется, что они редко видятся из-за длительных рейсов. И хотя средний контракт по 4 месяца, в море порой приходится проводить по полгода.

Со временем моряк планирует устроиться в российскую компанию, говорит, что помнит, с какой гордостью поднимал по утрам российский флаг на борту парусника «Мир», стоя у причала в иностранных портах. Все необходимое для соискания есть: стаж, квалификация, знания. С английским у Туманова тоже отлично: он учился в школе с английским уклоном, в студенческие годы родная Макаровка отшлифовала и без того неплохое владение иностранным языком.

О ПЛЮСАХ И МИНУСАХ ПРОФЕССИИ МОРЯКА

Александр говорит, что немногие понимают, что труд моряка непросто. Люди видят моряков на берегу в моменты отдыха. Никто не видит, как работает моряк, «кто-то даже представляет работу вахтенного помощника так: он стоит на мостике с чашечкой кофе, а за все отвечает капитан».

Действительно, за все отвечает капитан, но на самом деле сейчас на судах экипажи небольшие, все работают много и тяжело. Например, на судне, на котором работает Туманов (а это судно водоизмещением в 22 тыс. тонн) работает всего 18 человек. Нет ни радистов, ни врачей, все эти функции возложены на вахтенных помощников.

«Я как второй помощник капитана отвечаю не только за навигацию судна. За его безопасное продвижение от порта до порта, проработку перехода и прочее. Я еще заведу судовой госпиталем, и члены экипажа с жалобами на здоровье идут ко мне. А из медицинских курсов у меня международные курсы и сертификат о том, что я умею оказывать первую медицинскую помощь и медицинский уход. Этого, прямо скажем, недостаточно», – считает Туманов.

Полученные знания позволяют обработать и перевязать рану, но если произойдет что-то серьезное, необходимо принимать экстренные меры. Туманов во время отпуска на берегу пытался даже устроиться на машину скорой помощи в одну из больниц Петербурга, но его не взяли из-за отсутствия полноценного медицинского образования.

«Обидно на самом деле, потому что этот опыт, мне кажется, нужный, особенно там, в море, когда рядом нет ни больниц, ни врачей, а до ближайшего порта не один километр. Если у человека вдруг остановилось сердце, необходимо предпринять мгновенные действия. И дело даже не в деньгах. Хотелось бы получить нужные знания на практике, чтобы вовремя оказать помощь», – говорит Александр.



Начата. МТ Nordic Helsinki. 2011. Мост Двух Америк. Вступил в должность.

По его словам, за те полгода, что он провел в последнем рейсе, ему не удалось ни разу выйти на берег. Судно в какой-то момент становится тюрьмой, потому что действительно ни на что нет времени. Пароход приходит в порт, выгрузка занимает около 10 часов.

«У меня вахта шесть через шесть, это время, когда я работаю и отдыхаю. Шесть часов я выгружаю груз и контролирую выгрузку, другие шесть часов, что отдыхаю, я рисую дорогу до следующего порта – прорабатываю переход, чтобы пароход мог вовремя отойти от причала. Так что момент усталости от тяжелого труда, конечно же, присутствует», – констатирует Александр.

С другой стороны, проработав всего несколько лет, он купил собственную квартиру в Петербурге. Пусть однокомнатную, зато свою. Мало кто, работая на берегу, может похвастаться этим, проработав всего несколько лет. Это тоже плюс работы в море, – считает моряк.

БОБ МАРЛИ, ПУШКИН И ПИРАТЫ ТОРТУГИ

Благодаря работе моряка Александр довелось увидеть прекрасные места и экзотические страны. Одной из таких, пусть не самых прекрасных, но знаменательных для молодого человека, стала Ямайка. По его словам, не самая безопасная страна, если не брать в расчет Кингстон, столицу и главный порт страны.

Фанат Боба Марли, Туманов с детства мечтал побывать на Ямайке – родине любимого певца и купить диск с его песнями. Ему нравится музыка Марли, посыл добра и позитива, который несет его творчество. Это песни о простом человеческом счастье, от них становится на душе хорошо и радостно.

Но на деле все оказалось не так романтично.

«Как-то после выгрузки дизельного топлива в одном из портов мы с ребятами оставили наш «Nordic Helsinki» и направились в город. Было жутковато ощущать себя среди местного темнокожего населения. Они выглядели опасными, в татуировках, поигрывающие ножами, они недобро на нас поглядывали. Все внимание было обращено на нас.



2014. JS Greenspeed. Капитан Игорь Тусаков и помощники – В. Балкин, А. Туманов, И. Коробьенко.

Мы старались идти по главной дороге, не заходя в темные улочки. Погуляли всего полчаса, на большее нас не хватило, не смотря на весь наш задор. Наконец мы нашли музыкальный магазин, где я купил диск с песнями Марли. Продавец сказал мне: «Боб Марли – великий человек, он знаменитее, чем страна, в которой родился», – рассказывает о своих ямайских приключениях Туманов.

В другой раз во время захода в порт Коринто (Никарагуа) т/х «Nordic Helsinki» тянул буксир «Рубен Дарио».

«Мы проходили мимо возвышенности, где стоит памятник Рубену Дарио.

Я спросил у местного лоцмана, кто такой этот самый Дарио, а он ответил, что это великий поэт, и добавил: «Ну, как ваш Пушкин!» И мне стало так стыдно, что он там, в Коринто, знает «нашего» Пушкина, который жил и творил в моем родном Петербурге, а я вот Рубена Дарио не знаю. Позже я восполнил этот досадный пробел», – рассказывает Александр.

Работа моряка помогает расширить кругозор, считает Туманов. Взять те же морские карты. Они полны названий исторических объектов, затонувших судов, мест исторических морских сражений.

«Порой, когда проходишь такие места, изменяются показания глубины на эхолоте, это значит, что прямо под тобой лежит и покоится судно. Не-

вольно вспоминаешь тексты учебников по истории и книг, и кажется, что история начинает оживать. В Карибском море везде стоят памятники пиратам, известным нам по литературным произведениям, фильмам и компьютерным играм. Это герои славного прошлого с Тортуги и бухты Погибших Кораблей, со шпагами и мечами. Не то, что современные пираты с базуками на моторных лодках, неинтересные. На берегах стоят старинные форты с огромными пушками. На Бермудах такой форт в настоящее время разделен на две части. Одна половина – музей Морской славы, а вторая – тюрьма. И правда, чего добру пропадать», – рассказывает романтик в душе и моряк по натуре Туманов.

Профессия моряка дает возможность пообщаться с людьми в разных портах мира, обсудить обычные вопросы, начиная с цен на бензин и жилье, заканчивая культурным досугом, литературой и историей мест.

«Раньше я думал о переезде в ту же Испанию, мне казалось, что это солнечная страна, там живут счастливые люди, – говорит Туманов. – Но пока я был там, меня не покидало ощущение, что там ты всегда будешь чужим. Здесь я родился, живу и хочу жить в этом городе и в этой стране. Хочу, чтобы мои дети родились и выросли здесь». 📍

ПРИЗВАНИЕ

Морячка Светлана Медведева обратилась в Комитет по ликвидации всех форм дискриминации в отношении женщин при ООН с жалобой на нарушение своих прав из-за отказа Самарского речного пассажирского предприятия (СРПП) в ее трудоустройстве на речное судно по причине принадлежности к женскому полу. Руководство предприятия ссылается на постановление Правительства РФ от 25 февраля 2000 года № 162 «Об утверждении перечня тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин».

В 2005 году Медведева закончила Самарский речной техникум по специальности «судовождение на ВВП и в прибрежном плавании» с присвоением квалификации «техник-судоводитель». И хотя полученное образование



**СВЕТЛАНА
МЕДВЕДЕВА:
«Я ВСЕ РАВНО
БУДУ РУЛЕВЫМ
МОТОРИСТОМ!»**

разрешает ей претендовать на должность моториста-рулевого, работать по специальности ее не брали. Отметим, что учебную практику она проходила в СРПП.

После окончания учебы Медведева устроилась береговым матросом в ОАО «Волжское нефтеналивное пароходство „Волготанкер“» (ОАО ВВП «Волготанкер»), где девушке пообещали, что со временем она может стать третьим штурманом на судне, но обещания не сдержали.

«После учебы на командную должность на суда речного флота нигде не брали, только матросом. При этом матросом, согласно тому же постановлению, женщинам работать тоже нельзя. Пришлось работать маляром», – рассказывает Светлана Медведева. После рождения детей и декретного отпуска она попыталась устроиться в СРПП на теплоход «Ом-338». Имея на руках диплом капитана 1 группы, Медведева может работать на судах мощностью 330 кВт (450 л.с.). Это серии теплоходов типа Москва, Ом, МО, Ярославец и т.д. Но ей вновь отказали, сославшись на Постановление РФ № 162. **В итоге сложилась противоречивая ситуация, при которой учиться на эти специальности девушек берут, а работать запрещают.**

«Проблема заключается в том, что женщинам приходится учиться по одной профессии, затем получать вторую, потом уже идти на флот. На речном флоте практически на всех теплоходах предусмотрены должности рулевого-моториста и капитана-механика. Такого, как на морском флоте нет, чтобы человек работал только рулевым или только мотористом, поэтому мы вынуждены идти переучиваться, искать работу по другой специальности либо идти матросами. А у матросов мизерные зарплаты при том, что учиться необходимо 4-5 лет. Для чего учиться столько лет, когда можно просто закончить курсы?» – говорит Светлана Медведева.

По ее словам, матрос получает от 8000 до 12000 рублей. Поскольку компании заключают договоры на сезон в теплое время года, то даже на эти суммы невозможно рассчитывать круглогодично. Однако

работу рулевого Медведева считает своим призванием и на меньшее не согласна: «В желании заниматься любимым делом нет ничего плохого», – уверена она.

РАБОТАТЬ МОЖНО, ЕСЛИ УСЛОВИЯ ПОДХОДЯЩИЕ

В 2012 году сразу после отказа СРПП дипломированный специалист Медведева обратилась в суд жалобой на нарушение конституционных прав в приемную Президента через интернет, ее обращение было перенаправлено в Роструд. После чего в Минтруде РФ ей разъяснили, что женщина может быть принята на работу, включенную в пресловутый перечень, при условии, что работодатель создаст безопасные условия труда, подтвержденные аттестацией рабочих мест.

«В Постановлении в разделе «Примечания» указано, что если условия труда, в которых трудятся женщины указанных в пункте профессий, приведены к безопасным, подтвержденным результатами аттестации рабочих мест, при положительном заключении государственной экспертизы условий труда и службы Госэпиднадзора субъекта Российской Федерации, работодатель может принимать решение о применении труда женщин на работах (профессиях, должностях), включенных в XXXII раздел. В противном случае, запрет на выполнение тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда для женщин остается в силе», – говорится в приложении к ответу от Минтруда (декабрь, 2012) за подписью директора института НИИ медицины труда РАМН Игоря Бухтиярова.

Благодаря помощи правозащитников антидискриминационного центра «Мемориал» Медведева решила действовать через суд, куда и подала жалобу на предприятие с целью обязать СРПП создать необходимые для женщин условия труда. Но районный и областной суды встали на сторону работодателя и отказали в прошении. В октябре 2012 года Медведева обратилась за помощью в Российский профсоюз моряков (РПСМ).



«Я считаю, что если женщины могут работать на берегу в куда более вредных условиях, то почему запрещено исполнять обязанности рулевого-моториста на судне речного флота. Этот запрет связан, на мой взгляд, исключительно с нежеланием работодателя брать на работу представительниц «слабого пола». Как известно, огромное количество женщин по всему миру работает капитанами, старпомами, судомеханиками как в речном, так и в морском флоте, в данном случае речь идет о личном, предвзятом отношении к проблеме со стороны работодателя», – считает главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк.



«Светлана Медведева – очень грамотный и ответственный специалист. Так что отказы СРПП в работе совершенно не связаны с ее профессиональными качествами», – соглашается с коллегой председатель Центрально-Западно-Сибирской территориальной организации Российского профсоюза моряков (ЦЗСТО РПСМ) Вячеслав Анохин.

В 2013 году при содействии юристов Антискриминационного центра «Мемориал» Медведева обратилась в комитет ООН по ликвидации дискриминации в отношении женщин (КЛДЖ ООН), куда подать жалобу может любой житель страны, входящей в состав ООН. Подобные жалобы рассматриваются не менее 2-х лет, так что это длительный процесс. На официальном сайте комитета информацию публикуют только тогда, когда решение уже принято.

«Если КЛДЖ ООН признает нарушение прав Медведевой, это станет прецедентом, будет признан дискриминационным по отношению к женщинам сам перечень запрещенных профессий, а власти РФ должны будут исполнить решение комитета ООН и отменить запрет женщинам на работу в море, а также на другие профессии», – комментирует юрист Антискриминационного центра «Мемориал» Инесса Сахно.

По ее словам, признание нарушения КЛДЖ ООН может подтолкнуть и других женщин, попавших в аналогичные ситуации, защищать свои права. По крайней мере, на уровне решения, принятого комитетом ООН, это станет прецедентом, который позволит пересмотреть законы, нарушающие права женщин.

«У меня складывается впечатление, что реально условия, требуемые для работы женщин, выполнить невозможно, нет механизма, обязывающего работодателя создавать соответствующие условия работы для женщин», – считает правозащитник. В результате работодатели берут на внесенные в перечень рабочие места только мужчин.

МНОГО «ШУМА» ИЗ НИЧЕГО


Все это время Светлана Медведева не сидела, сложа руки, в ожидании решений суда. Вот уже три года она успешно трудится в Волжской ТГК «Самарская ГРЭС» на теплоходе «Московский» и числится на предприятии на хорошем счету. Этот факт в очередной раз указывает на предвзятое отношение со стороны руководства СРПП в вопросе трудоустройства женщин. Вся проблема якобы упирается в параметры шума. Работодатель уверяет,

что это единственная причина отказа в трудоустройстве Светланы.

С другой стороны, если в СРПП один человек выполняет функции и капитана, и механика, а моторист-рулевой тоже два-в-одном, то в Волжской ТГК «Самарская ГРЭС» нет такого совмещения. На теплоходе «Московский» капитан – отдельно, механик – отдельно. «Но это не объяснение. Если зайти на любой морской форум и почитать высказывания моряков, можно увидеть явное нежелание принимать на суда женщин. И речь идет даже не о работе в машинном отделении, нас вообще не хотят видеть на флоте, – говорит Медведева. – Я добыю права на практике приносить полученные за 4 года знания в речном техникуме. Я все равно буду рулевым мотористом».

Медведева согласна, что работа в машинном отделении для женщины достаточно тяжела. Но сейчас ввели правило, по которому ремонт двигателей могут производить специальные организации, имеющие на это лицензию. Рулевой-моторист спускается в машинное отделение каждые 15 мин в час в звуконепроницаемых наушниках, и этим все его взаимодействие с двигателем ограничивается. Если двигатель вдруг сломается, то его работа останавливается, двигатель охлаждается, никто к горячему двигателю не подходит. При необходимости его снимают и отправляют ремонтировать на завод.

ПОКА ПРОБЛЕМА ЗАМАЛЧИВАЕТСЯ, ЖЕНЩИНЫ РАБОТАЮТ

«Из подруг я единственная закончила речной техникум. На курсах повышения квалификации я тоже была одна. Я лично знакома с несколькими коллегами-женщинами, работающими на речном флоте. На соседнем теплоходе моя знакомая работает мотористом, только она трудоустроена неофициально. А так числится матросом, хотя, по сути, выполняет обязанности рулевого: водит судно, по радиации общается. Работодатель не пойдет на то, чтобы взять ее на работу официально, т.к. после первой проверки на предмет подходящих условий все равно придется ее уволить», – рассказывает Светлана. 

СГОРЕВШИЕ НАДЕЖДЫ ТРАУЛЕРА «АТЛАНТ»

Трагедией ознаменовался конец 2014 года для моряков траулера «Атлант» (порт приписки Холмск, флаг России). Напомним, 22 декабря судно затонуло в результате пожара в 8 милях на северо-восток от острова Симушир. Из 25 членов экипажа одному моряку не удалось спастись: 54-летний старший мастер Анатолий Рижка пропал без вести во время тушения пожара на судне.

Так сложилось, что среди членов экипажа «Атлант» компании «Парма» (Сахалин) есть жители республики Крым: 7 человек, включая пропавшего без вести. Большинство же – жители Сахалинской области, 1 член экипажа с Украины. Как сообщалось на сайте РПСМ, ни у одного из 24 выживших моряков при себе не оказалось копии или оригинала трудового договора о найме, по их словам, все документы сгорели вместе с личными вещами во время пожара на судне.

Таким образом, у моряков возникли сложности с получением заработной платы и компенсации со стороны судовладельца. У сахалинских ребят есть косвенные доказательства – это записи о приеме и завершении трудовой деятельности на компанию в трудовой книжке, у кого-то даже есть соответствующие записи в мореходной книжке. По словам крымчан, у них полностью отсутствуют всякого рода документы, подтверждающие факт работы на траулере «Атлант».

Еще более печально обстоит дело с выплатой компенсации семье погибшего. По словам дочери Алены Рижка, дома также нет копии трудового договора.

«Отцу позвонили из круингового агентства и предложили работу на траулере «Атлант», он спросил насчет оформления договора. Ему ответили, что контракт ему передадут непосредственно на судне. Мы не думали о плохом. С работой у нас в регионе очень плохо, и он улетел на следующий день без какого-либо оформления», – рассказывает Алена Рижка.

Супруга пропавшего без вести подала заявление в транспортную прокуратуру РФ:

«На судне СРТМ случился пожар, погиб мой муж. Это случилось 22 декабря. Телеграммой сообщили только 31 декабря. Я неоднократно пыталась связаться с компанией. Ответа нет. Выходные дни. Сгорели также все документы. Прошу разобраться с выплатой зарплаты моего мужа и выплатить обязательную страховую компенсацию». Заяв-

ление от Галины Осташковой – жены Анатолия Рижки – приняли.

Сын Анатолий сказал нам по телефону, что компания затянула с сообщением о несчастном случае, произошедшем с отцом, чтобы выиграть время.

«Начиная с 31 декабря, мы обзвонили все инстанции, звонили и в саму компанию, но никто не поднимал трубку. Шли новогодние каникулы. Почему они не сообщили раньше? Ведь это случилось за 9 дней до того, как нам отправили телеграмму. Позже ни разу за весь прошедший месяц никто из представителей компании нам не позвонил лично, не выразил слов соболезнования. Когда мы звоним в «Парму», услышав, что мы дети Рижки, на той стороне просто бросают трубку», – рассказывает Анатолий Рижка.

КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

По словам крымчан, они нашли работу через круинг «Морское право» в Севастополе и «Мариневей» в Керчи, за трудоустройство которым они заплатили по 500 долларов США, но никаких бумажных доказательств этому нет. На вопрос «Морского профсоюзного вестника» («МПВ») знают ли они, что брать деньги с моряков круинги не имеют право, моряки отвечали утвердительно, но заверили, что ситуация обстоит так, что не заплатив, работу найти нереально.

Среди других нарушений: представитель компании «Парма» не прилетел на полуостров, чтобы оформить должным образом факт трудоустройства. Таким образом, моряки остались без доказательной базы. Сейчас они в ожидании и не знают, выплатит ли компания причитающиеся деньги.

С этим вопросом обратился член экипажа, моторист Эдуард Авакян к инспектору МФТ в Новороссийске Ольге Ананьиной. Авакян от имени всего крымского экипажа вместе с другими членами экипажа из Севастополя отправился по разным инстанциям.

В трудовой инспекции приняли все заявления, проблема возникла в про-

куратуре, где приняли только заявление от семьи пропавшего без вести. И отказано было на том основании, что контракты у моряков отсутствуют, а значит, нет повода для обращения в эту инстанцию.

Хотя, по словам Ананьиной, как раз именно по причине того, что в компании работали люди якобы без договора, органы должны были инициировать рассмотрение дела, но почему-то не сделали этого.

Как стало известно «МПВ», у Авакяна и ещё одного члена экипажа нет счета в банке, поэтому они не могут получить те 30 тысяч руб, которые компания выплатила экипажу после праздников. «Парма» предоставила Авакяну номер счёта в Сбербанке, чтобы моряки все-таки могли получить деньги. Но для этого им необходимо ехать «на материк».

ЮРИСТЫ ОТВЕЧАЮТ

Дмитрий Иванов, юрист Балтийской территориальной организации (БТО) РПСМ отмечает, что несмотря на отсутствие контракта о найме или колдоговора (если он был), при рассмотрении дела суд будет принимать решение, опираясь на свидетельские показания и документы, косвенно подтверждающие факт трудоустройства. Это и трудовые книжки, судовая роль, инструкции и отчеты капитана судна о проделанной работе, которые требуется отправлять в компанию ежемесячно.

Юристы БТО отмечают: так как судно работало под российским флагом, здесь применяется российское законодательство, которое ограничивает обращение в суд по причине невыплаты заработной платы 3-мя месяцами. Если моряки не обратятся в суд за это время, то по истечении срока давности они рискуют остаться ни с чем.

«Что касается семьи пропавшего без вести, отсутствуют ли документы или имеются в наличии, семье в любом случае необходимо будет обратиться в суд по месту регистрации компании-работодателя с целью объявления

моряка умершим. Скорее всего, это будет на Дальнем Востоке (Сахалин). Это нужно сделать, чтобы снять человека с регистрации, чтобы не платить за него коммунальные платежи и решить проблемы наследования имущества», – рассказывает Иванов.

Согласно статье 45 Гражданского кодекса РФ, в случае объявления умершим гражданина, пропавшего без вести при обстоятельствах, угрожавших смертью или дающих основание предполагать его гибель от определенного несчастного случая, суд может признать днем смерти этого гражданина день предполагаемой гибели.

По словам Иванова, исходя из судебной практики, погибшим признается гражданин по истечении 6 месяцев после несчастного случая. После чего родственники погибшего могут истребовать с истца компенсацию за гибель через суд по месту регистрации компании.

ПОЖАР, УНЕСШИЙ НАДЕЖДЫ

По мнению капитана «Атланта» Александра Чернигина, возгорание, скорее всего, произошло в сушильном отделении, которое находилось в одном блоке с жилыми помещениями. После того, как обнаружили задымление, пожар постепенно распространился по жилым помещениям.

«Когда объявили пожарную тревогу, большинство членов экипажа были на своих местах, в том числе и Рижка. Все бросились тушить огонь. Во время пожара выгорел электрощит и произошло обесточивание, на судне погас свет. Стало темно плюс штормовая погода, условия были очень сложные, и я объявил команде о начале эвакуации. Пожарную тревогу дали в 19:10 по местному времени, а сам источник возгорания был обнаружен за 2-3 минуты до этого. Покинуть судно было решено в районе 21 часа», – рассказывает капитан.

Когда весь экипаж собрался на палубе для начала эвакуации, обнаружили, что одного члена экипажа не достает. Моряки предприняли поиск в доступных местах, куда еще можно было проникнуть, кричали, звали, но Анатолия Григорьевича не обнаружили.

«Я не могу проследить, чем занимался все это время пропавший моряк. Позже я опрашивал всех членов экипажа, где и когда его в последний раз видели. Его видели в районе 19 часов около очага возгорания, он принимал участие в тушении. И с этого времени он находился в зоне коридора жилых помещений, там в конце коридора находилась его каюта, – делится информацией с «МПВ» Чернигин. – Мое предположение, пока огонь не распространился, он решил что-то забрать из каюты. У других членов экипажа сгорело все полностью: вещи и документы. В помещении, когда все горит: и пластик и проводка, едкий дым, без специальных защитных средств невозможно находиться. В такой момент нужно спасаться самому».

«На палубе обнаружили, что нет старшего мастера Рижки, стали кричать. Смогли, где смогли, зайти в помещение не могли, температура была такая, что

металл обшивки уже искрился. Во время тушения было использовано около 10 огнетушителей. Средств индивидуальной защиты в каютах не было, они были в специально отведенном месте – на баке, и поэтому никто ими не воспользовался во время тушения пожара, не смогли до них добраться», – рассказал «МПВ» боцман Андрей Кудинов.

Без старшего мастера моряки спустились на спасательные плоты. Было два плота, каждый вместимостью до 20 человек. Ближе всего к терпящему бедствие траулеру находился ярусолов «Восток-4», принадлежащий Рыболовецкому колхозу «Восток-1» (г. Владивосток). С риском для собственного судна капитан Вадим Новиков в неблагоприятных погодных условиях провел операцию по спасению экипажа «Атланта». Настоящие герои, ребята «Востока-4» поделились с потерпевшими бедствие моряками теплой одеждой и предоставили все возможные условия для проживания на судне.

Отметим, что 21 декабря «Атлант» должен был отправиться на ремонт в Японию, но из-за штормовых условий планы изменились. Руководство решило, что судно должно переждать шторм, а после отправится на ремонт. Но этому не суждено было сбыться, пожар пожрал все надежды людей заработать на хлеб насущный, а одна российская семья лишилась близкого человека.

«МАТПОМОЩЬ» В СЧЕТ АВАНСА

В Северо-Курильске, куда прибыл «Восток-4», спасший экипаж, была произведена выплата первых денег со стороны судовладельца. Медицинская помощь и лекарства никому особенно не понадобились. Теплую одежду моряки получили от членов экипажа «Восток-4», скорее всего, компания должна будет оплатить эти расходы ребятам, – рассказывает капитан Чернигин.

«До получения первой денежной помощи я уже авансировал экипаж. Выдал с учетом выплаченного ранее аванса от 5 до 17 тыс. руб. Эти деньги шли в счет зарплаты. Экипаж ни в чем не нуждался, питание и проживание

было предоставлено. Моряки жили в гостинице и питались в кафе», – говорит капитан «Атланта».

Однако в разговоре с членами экипажа стало известно, что моряки рассматривают эти деньги как матпомощь от компании для покупки самого необходимого: теплых вещей, еды и лекарств. Так, боцман Андрей Кудинов утверждает, что получил 4 тыс. рублей. Как и остальные, он платил круингу за трудоустройство и контракт подписал уже на судне, таким образом, копии трудового договора у него дома не осталось. За то время, что он работал на компанию «Парма», он не получил даже «береговой оклад» в размере 11-12 тыс. рублей.

Выданные после новогодних праздников 30 тыс. рублей каждому члену экипажа тоже следует рассматривать как аванс. Позже эти деньги будут вычитаны из заработной платы, – считает Чернигин.

«Пока нам никто ничего не обещает, пока нам никто ничего не говорит ни о полной зарплате, ни о компенсации за потерю вещей. Генеральный директор говорит, что пока идет разбирательство несчастного случая, пока идет расследование, деньги никто не перечислит. Никаких действий я не

предпринимал, никуда не обращался, до этих событий проблем с выплатой зарплаты с «Пармой» у меня не возникло», – заверил нас капитан затонувшего судна.

Такой уверенности у остальных членов экипажа не наблюдается. Ребята не знают, получают ли зарплату и в каком объеме, а также компенсацию за утраченные вещи от компании-работодателя. Сам Чернигин работает на судне с осени 2013 года и у него также сгорел контракт о найме, на руках осталась трудовая книжка с отметками о трудоустройстве и мореходная книжка с записями, подтверждающими деятельность в качестве капитана на судне. Они их получили непосредственно в офисе, куда пришли по возвращении домой. У членов экипажа, проживающих в Крыму, трудовые книжки отсутствуют по понятным причинам.

ПОКА ДЛИТСЯ РАССЛЕДОВАНИЕ

«МПВ» связался с компанией «Парма», но ее представители наотрез отказались давать какие-либо комментарии по поводу траулера «Атлант». Нам удалось дозвониться только до заместителя генерального директора

по вопросам безопасности мореплавания компании «Парма» Константина Новикова.


«Сейчас мною готовятся документы, которые мы предоставляем по запросу в транспортную прокуратуру, Росморречнадзор и другие инстанции. Пока идет расследование, плотно сотрудничаем с инспекторами. О каких-либо выплатах денежных средств я не упомоночен говорить», – заявил Новиков.

Расследование должно проводиться в течение месяца с момента наступления несчастного случая комиссией, состоящей из специалистов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Росморречфлот) и службы безопасности мореплавания судовладельца траулера «Атлант».

«19 января 2015 года мы ездили в «Парму» с ребятами и спросили, когда будет произведен полный расчет. Нам сказали ждать, пока не закончится расследование», – подтверждает слова Новикова старпом Максим Принзин.

Моряки сетуют, что зарплата как таковая состоит обычно из незначительного «берегового оклада», остальная часть зависит от размера улова. Например, у 3-го механика Ивана Клищак с затонувшего судна оклад был равен 11-12 тысячам рублей. По его словам, на экипаж приходилось 12% от суммы за улов. А тут все утонуло, и непонятно, как будет рассчитываться зарплата. К слову, Клищак получил в Северо-Курьильске 5 тыс. рублей, такую же сумму вручили старпому Максиму Принзину.

Неразрешенных вопросов остается много, месяц со дня трагедии прошел, срок расследования подходит к концу. Но заявлений со стороны «Пармы» пока еще не было.

РПСМ в очередной раз напоминает, что моряк должен позаботиться о себе сам, и его главная задача – обеспечить себе в случае необходимости возможность защитить свои трудовые права и социальные гарантии. Для этого нужно сделать самое малое, а именно: иметь дома копии с контракта о найме, колдоговора и по возможности других документов, которые могут подтвердить факт трудоустройства на судне. Один экземпляр должен остаться моряку, второй передан на судно, третий – в компанию. 

P.S.

На момент сдачи номера в печать, спустя 4 месяца после трагических событий, компания «Парма» так и не произвела положенные выплаты морякам траулера «Атлант»: они не получили причитающуюся им заработную плату и остались без компенсации за утраченные вследствие затопления судна личные вещи.

Как рассказали капитан Александр Чернигин, старпом Максим Принзин, электрик Руслан Хакинзянов, матрос Виктор Макаров, 3-й механик Иван Клищак, кроме выплаченных в январе 10-30 тыс. рублей, никаких сумм от судовладельца не поступило. Дети погибшего старшего мастера Анатолия Рижки Алена и Анатолий сообщили, что также не получали никаких известий и денег от компании «Парма».

Мотористу «Атланта» Эдуарду Авакяну компания перевела в марте 30 тыс. рублей вдобавок к январской выплате. Однако чтобы их получить, ему, жителю Севастополя, пришлось ехать в Новороссийск и потратить 12 тыс. рублей на дорогу. Моряки написали обращение в Общественную онлайн-приемную российского президента, откуда оно поступило в Государственную инспекцию труда в Сахалинской области. Из полученного ответа следует, что работодатель должен возместить причиненный ущерб за гибель и имущества членов экипажа добровольно после завершения расследования несчастного случая.



ВЕСНА В СЕНТЯБРЕ, ИЛИ СЕМЬ ДНЕЙ В СТРАНЕ ТАЙФУНОВ



Автор – КИРИЛ БУКЕТОВ, в настоящее время координатор стратегических кампаний Международного союза работников пищевой и смежных отраслей (IUF) и совместного глобального проекта IUF и МФТ по организингу в рыбной отрасли. Эксперт Глобального института труда (GLI). В 1997-2008 годах – директор Московского бюро IUF. В 1990-1996 гг. – один из основателей Информационного центра рабочего и профсоюзного движения «КАС-КОР», соведущий программы Радио России «Хроника рабочего движения», редактор аналитического бюллетеня «Рабочая политика». Окончил исторический факультет Московского педагогического государственного университета в 1992 г.

Меня часто спрашивают, что это значит – работать в международном профсоюзе? Для чего вообще нужны эти громоздкие, оторванные от реальной жизни, дорогостоящие структуры? Несмотря на то, что на эту тему дано много ответов, они довольно схематичны и не дают реального представления о ежедневной работе рабочего интернационала и такой команды, как наша. Я решил обработать свои путевые записки из командировки 2014 года на Филиппинские острова.

Опасные условия труда, неустойчивая занятость, недовольство заработной платой и порядком социальных выплат заставили работников рыбного концерна Ситра Мина (Citra Mina) объединиться в профсоюз, который получил официальную регистрацию 24 июня 2013. Ответом компании стали увольнения членов организации. С сентября по январь 2013 года прошло несколько «сокращений штата», задачей которых было уничтожение профсоюза. Рабочие решили

не сдаваться. Весной и летом 2014 года 78 уволенных продолжали добиваться восстановления на работе, оплаты вынужденного простоя и признания организации. 19 июня национальный профцентр SENTRO начал национальную кампанию в поддержку работников рыбного концерна Citra Mina и обратился за международной поддержкой. Осенью наша международная делегация была направлена в Минданао.

ДИАЛЕКТИКА НЕВОЗМОЖНОГО

В середине 1990-х, когда я только начинал работать в IUF¹, мы обсуждали, нужно ли участвовать в «суицидальных» кампаниях – то есть поддерживать акции, которые заведомо обречены на провал, такие как, например, многолетняя борьба рабочих отеля «Шангри Ла» в Индонезии. Расклад сил там был настолько не в пользу профсоюза, что наши коллеги из других организаций искренне недоумевали, зачем мы тратим столько усилий на поддержку кампании, в которой невозможно победить, и советовали направить ресурсы туда, где победа легче достижима.

Дискуссия в IUF не была продолжительной – наш союз создан как инструмент борьбы, мы будем бороться вместе с рабочими «Шангри Ла» столько, сколько они посчитают нужным, и если придется, мы готовы разделить с ними горечь поражения.

И мы победили. После продолжительной кампании менеджмент «Шангри Ла» признал профсоюз, восстановил уволенных активистов на работе, выплатив зарплату за все месяцы простоя. Это было чудо.

Потом чудо повторилось. Снова и снова. Индонезия, Пакистан, Индия. Длительные, затяжные и изматывающие конфликты с мощными транснациональными корпорациями в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в конечном счете один за другим разрешались в пользу рабочих. Термин «суицидальная» кампания исчез из речевого оборота. Сегодня мы



Джек Лю

твердо знаем – в любом конфликте можно победить. Для этого рабочим нужны воля к победе, организация и стратегия. И, конечно, международная поддержка.

СТРАТЕГИЯ

В этой кампании частью нашей стратегии является участие в большом корпоративном сборище. Тунцовые бароны Филиппин уже 16 лет подряд собираются ежегодно в городе, который носит имя Генерала Сантоса. Здесь, на острове Минданао, расположены основные мощности по переработке тунца и базируется рыболовецкий флот. Отсюда семь крупных компаний импортируют тунца – 40 процентов в Европу и 40 процентов в США, остальное – по всему миру. В сентябре 2014 года Национальный Конгресс производителей тунца снова собирается здесь, планируется участие большого количества международных гостей, мероприятие поддержано правительством.

Основная тема Конгресса – корпоративная ответственность. Говорить планируется в основном об экологии и необходимости регулировать отлов. Председательствовать будет Хоакин (Джек) Лю. Это он придумал этот Конгресс. И еще он создал целую группу компаний,

которая называется «Ситра Мина» и охватывает все стадии добычи, транспортировки, переработки и продажи тунца. В прошлом году «Ситра Мина» уволила в несколько приемов больше 200 своих рабочих за то, что они попытались объединиться в профсоюз и протестовать против тяжелых условий труда и незаконных увольнений своих товарищей.

Бизнес у Джека Лю международный, но компания местная. Никому в мире она не известна. «Ситра Мина» – один из основных филиппинских поставщиков тунца на международный рынок – имеет все шансы вырасти в огромного спрута, но пока что остается семейным бизнесом: разные компании в группе возглавляют дети и близкие родственники Лю, подход к ведению дел пещерно-местечковый, договариваются «по понятиям», как на зоне.

Господин Лю – большой человек в городе Генерала Сантоса. Владелец завода, порта, судов и судоверфи, сети магазинов. Друг мэра, членов городского совета (среди которых много владельцев других тунцовых компаний), редакторов газет, теле- и радиопрограмм, в которых он размещает рекламу. Он будет председательствовать на Конгрессе. Рабочие «Ситра

¹ Международный союз работников пищевой и табачной промышленности, сельского хозяйства, ресторанно-гостиничного обслуживания, общественного питания и смежных отраслей (IUF) создан в результате объединения нескольких профессиональных интернационалов рабочих в 1920 году. В настоящий момент представляет более 10 миллионов работников в 125 странах.

Мина» решили идти туда и добиваться справедливости. Но никто в местном рабочем движении не знает, как устроены эти конгрессы – собрания влиятельных людей, властей предрержащих.

Филиппины встречают удручающей жарой. Почти 40 градусов. В сочетании с высокой влажностью она почти что вдавливают в асфальт. Столица страны Манила поражает контрастом нищеты и роскоши. Огромное количество бездомных, нищих семей с детьми на улицах. Жестко ограниченное и охраняемое полицией пространство для богатых. Когда-то это были колонисты. Испанцы, японцы, англичане, американцы. Сегодня свои собственные, местные.

Ночевка в Маниле, дальше на местном лоукостере перелет на остров Минданао. В справочнике читаю: «На острове действуют повстанческие организации, борющиеся за образование на юге Филиппин исламского государства, а также леворадикальные организации. Из-за социальной напряженности страдает туристический сектор. Поездки на Минданао связаны с определенными рисками». Раздел о климате сообщает, что сентябрь в Тихоокеанском регионе – сезон тропических дождей и тайфунов.

День первый

ГРУППА ПОДДЕРЖКИ

Прилетаем вечером, встречаюсь с коллегой, делегированной в Минданао региональным офисом. Артика – молодая индийская женщина из Мумбаи, ее задача – сбор информации и исследование бизнес-связей «Ситра Мина» и Джека Лю. Мы присоединяемся к группе поддержки, уже собранной на месте нашими партнерами в рыболовном секторе, Международной федерацией транспортников. В группу входят представители местных профсоюзов моряков и докеров, инспектор МФТ. С нами три представителя штаб-квартиры МФТ в Лондоне. Все три – молодые женщины: Лиз и Ник – организаторы программы по рыболовному сектору, Джемма – журналистка из отдела информации.

Стало известно, что в Индонезийских водах задержано судно, которое

осуществляло вылов рыбы без регистрации, работа велась для «Ситра Мина», менеджеры обещали получить разрешение, но ничего не оформили. Около 40 моряков и рыбаков задержаны индонезийскими властями, связи с ними нет. Родственников «Ситра Мина» в известность не поставила. Новость поступила от рыбаков с другого судна, которое работало на «Ситра Мина» в том же районе. Товарищи из МФТ начинают поиск – выходят на связь с инспекторами в Индонезии. Ник и местные кадры МФТ выясняют детали в порту.

ОРГАНИЗАТОРЫ И ЛИДЕРЫ

Поздним вечером жара спала. Ужинаем в местном ресторане под навесом. Ресторан (массивные, грубо обработанные деревянные столы и стулья) почему-то называется «Nikolay». Я говорю, что это имя последнего русского императора, его большевики убили, революция. Общее оживление. По потолку снуют ящерицы, отбрасывающие фантасмагорические тени на стену. С нами профсоюзные организаторы из нового национального профцентра SENTRO – Герберт и Микаэль. Оба практически падают от усталости, у Берта сорван голос, каждый день он выступает на митингах и инструктирует 22 организаторов. Оба пришли в рабочее движение из студенческого в начале 1990-х, участвовали в налаживании кружков профсоюзного обучения, вели политическую работу в левых организа-

циях и в результате оказались в Прогрессивном трудовом альянсе (APL) – сетевой организации, в основном состоящей из студентов и интеллигенции и создавшей SENTRO около года назад. Его отличие от других профцентров состоит в отсутствии контроля со стороны какой-либо партии, а также отказ от наследия государственных профсоюзов, существующих, хоть и в реформированном виде, со времен диктатуры.

Удивительным образом политическая история современных России и Филиппин переплетается. Падение жестких централизованных режимов произошло в наших странах практически одновременно, демократическое развитие стало возможным в конце 1980-х годов. У рабочих появилось право, возможность, а главное – необходимость создавать собственные организации, чтобы коллективно отстаивать свои интересы. Прогрессивное студенчество и интеллигенция пришли на помощь, создавая и развивая информационные, образовательные и сетевые ресурсы. Беседуя с активистами свободных профсоюзов Филиппин, постоянно ловлю себя на мысли, что в эти 25 лет мы использовали практически одинаковые методы, почти полностью повторяли действия друг друга и даже ошибки совершали одни и те же.

Приезжают Джума и Джиэр – председатель профсоюза «Ситра Мина» и его заместитель, оба инициаторы создания организации, до увольнения работали в элитном цеху по разделке



Вход в штаб-квартиру SENTRO



В пикете у магазина Ситра Мина

рыбы. Уставший взгляд. Рассказывают, как все начиналось год назад, и как это ужасно – целый год без зарплаты, у многих, кто продолжает борьбу, распались семьи. От Джиэр (JR – Junior) ушла жена, две дочери распределены по бабушкам. И без того смуглое его лицо мрачнее тучи. «Мы недоедаем...» (видно, что это правда). «Но мы будем бороться до конца. Потому что эта борьба не про нас. Не про мое или его достоинство, про наше, про нас всех, всех 120 тысяч рабочих рыбной переработки на острове. И мы готовы умереть за свои идеалы. Если нужно умрем!» – Нет. Не нужно. Кто сказал, что вы имеете право умереть? Если вы умрете, наша борьба проиграна, а они победили. Вы должны победить, а потом уже умирайте сколько вам захочется... – Смеются.

День второй

«СИТРА МИНА»

Магазин «Ситра Мина». Замороженные морепродукты, холодильник «Кока-кола». Касса. Возле кассы толстая пачка антипрофсоюзных листовок. Грязные лжесвидетельства, изложенные мелким шрифтом в бесконечном тексте, из которого ничего невозможно понять, кроме того, что в «Ситра Мина» далеко не все благополучно – настоящая антиреклама. Какой идиот им посоветовал это разложить?

ШТАБ

Едем в штаб-квартиру SENTRO. Надо познакомиться с «полевыми» организаторами, сделать план на неделю. Офисом оказывается отдельно стоящее одноэтажное деревянное строение, бурлящее как муравейник. Постоянно подъезжают и отъезжают мотоциклы, на крыльце идет оживленная дискуссия, внутри куча народу – кто у компьютера строчит таблицы, кто рисует плакаты; во дворе в большом чане варят рис и на огне жарят рыбу на обед. Профсоюз ежедневно обеспечивает всех организаторов едой, оставшееся люди уносят домой – в семьи.

Джек Лю уволил больше 200 человек. Многие как-то трудоустроились. Но 70 требуют восстановления, а 23 приняли решение, что будут работать как органайзеры-волонтеры – ежедневно контактировать с людьми в городе, убеждая их поддерживать комитет солидарности с рабочими «Ситра Мина», который в перспективе может стать началом профсоюза рыбпереработчиков. Поддержка растет, и это вдохновляет людей. Но сколько они смогут продержаться, никто не знает. Чтобы платить за электричество и коммунальные услуги, все вечерами подрабатывают – кто где может. Дети рабочих активистов были вынуждены покинуть школу и многие проводят теперь весь день здесь, в профсоюзной штаб-квартире.

ОРГАНИЗАЦИЯ

Большинство существующих сегодня на Филиппинах профсоюзов были в свое время частью репрессивного режима при диктатуре Маркоса и выполняли функции идеологического контроля над рабочими, покупая их лояльность распределением социальных благ. С тех пор многие из них провели внутренние реформы, однако наследие прошлого дает о себе знать – в ситуации конфликта они чаще встают на сторону работодателя и предпочитают большую часть времени просиживать на круглых столах по социальному партнерству. Многие рабочие по инерции состоят в этих организациях, не испытывая никакого доверия к ним, а подчас и не зная ничего об их руководителях. Иногда такие профсоюзы формируются на предприятиях по инициативе или с одобрения работодателя, который видит в этом большую для себя выгоду.

Еще существует множество разрозненных профсоюзных организаций, находящихся под контролем радикальных левых и правых группировок. Их главная цель – не защита интересов работников, а наращивание собственного политического веса. Представители таких организаций несколько раз пытались оседлать конфликт, использовать рабочих «Ситра Мина» в качестве массовки в своем политическом театре, но самое большее, на что они могли рассчитывать – это сфотографировать свой флаг на фоне пикета.

Рабочие «Ситра Мина» твердо решили, что они будут строить свой собственный профсоюз, без контроля со стороны политических групп и работодателей, профсоюз, в котором они сами будут определять общие ценности и программу. Именно на таких принципах основаны организации, сформировавшие национальный профцентр SENTRO. Его программа не ограничивается задачами улучшения положения членов. Она нацелена на общественную, экономическую и политическую трансформацию, переустройство общества на основах социальной справедливости, в котором первым шагом является самоорганизация рабочих на производстве.

Цель и методы в SENTRO тесно увязаны, задача профсоюзных агитаторов – помогать рабочим в этой борьбе и самоорганизации, а не возглавлять

ее. Речь идет не о механической «лепке» профкомов, а о широком политическом образовании, где создание организации является результатом осознания многими и многими рабочими своих общих классовых интересов. Процесс этот требует времени и терпения. 25 лет активисты левого демократического движения помогали формировать инициативные группы и рабочие комитеты вокруг различных конфликтов и кампаний взаимной поддержки по всей стране, прежде чем было принято решение о провозглашении общего центра. В первый же год своего существования SENTRO добился признания общенационального статуса и сформировал в своем составе более 20 отраслевых групп с собственным руководством. Их численность пока невелика, но мобилизационные способности сравнимы с основными политическими партиями страны. Особенно яркие акции удается проводить молодежной сети профцентра.

Своим духовным лидером активисты SENTRO считают лидера народно-освободительной революции Андреса Бонифацио, а рабочую солидарность – важнейшим инструментом построения движения.

День третий ГЛАВНЫЙ ВОПРОС

Раннее утро. Эфир на центральной местной радиостанции. Трехэтажный дом на пыльной улице, ворота распахнуты, никаких барьеров и служб безопасности. Ведущий – лучший радиокорреспондент города. Быстро становится понятно, почему: энергичная, наступательная, но располагающая манера ведения, умные вопросы, четкие выводы и комментарии, плюс чувство юмора.

«Что международные организации могут сделать?» Действительно, что? У нас нет никаких возможностей заставить ту или иную компанию соблюдать этические нормы и нормы международного права. Ни полиции, ни сил быстрого реагирования, ни санкций – ничего у нас нет. Кроме возможности апеллировать к рабочим всех стран выступить вместе против несправедливого отношения к нашим братьям и се-

страм. Звучит неубедительно. Но только для тех, кто никогда не испытал на себе силы рабочей солидарности.

«То есть вы будете бойкотировать «Ситра Мина», чтобы уничтожить ее?» – Возможно, нам придется призвать к бойкоту. Но не для того чтобы уничтожить «Ситра Мина» и лишиться работы сотни человек, занятых в ее подразделениях. Рабочие хотят не уничтожить компанию, а изменить ее отношение к людям, трудом которых создаются ее прибыли и обеспечивается развитие. «Но ведь каждый день конфликта наносит урон компании и имиджу всей отрасли». – Наносит, но только от ком-

пании зависит, когда это закончится. Рабочие хотят как можно более скорого разрешения. – «Спасибо». – Надеемся, Джек Лю услышит эту программу.

Нужно быть честным, международные механизмы не сработают сами по себе, они эффективны только как дополнительный элемент в кампании, сердце которой всегда находится на самом низовом уровне. Чем выше мобилизационная способность рабочих на месте, тем больше возможностей проводить солидарные действия на других уровнях. Никогда нельзя блефовать перед компанией. И нельзя вызывать неоправданного энтузиазма в активистской среде.



Заводская стена окружена крестами



Наш стенд на центральном проспекте



Отец Эдвард

РАБОЧАЯ СОЛИДАРНОСТЬ

Едем на окраину города. PC-JPIC² и APL SENTRO организовали Форум солидарности с рабочими «Ситра Мина». Сегодня воскресный день, местный пастор предложил использовать для Форума коммунальный центр своей церкви и призвал всю общину присоединиться. Терраса заполнена людьми, многие в профсоюзных футболках. Пастор читает молитву о крепости духа и о восстановлении справедливости.

Выступают рабочие «Ситра Мина». Рассказывая о том, в каком положении оказались их семьи, некоторые не могут сдержать слез. Другие участники спрашивают их о подробностях конфликта, рассказывают свои собственные истории, пытаются подбодрить. Основным лейтмотив выступлений – борьба не только за права рабочих «Ситра Мина», она касается будущего всей общины.

Приезжает генеральный секретарь SENTRO Джошуа Мата. Мы давно знакомы по совместной работе в Глобальном институте труда³. Джошуа пришел в рабочее движение через студенческие акции и политическую работу.

Наш разговор прерывается. Организаторы ожидали, что придет около 200 человек, а пришло в два раз боль-

ше. Обедов на всех не хватит... Джошуа смеется. Пришло в два раза больше, чем ожидалось! Обожаю такие проблемы! – Решено разделить обеденные порции пополам, получится скудно, но главное, чтобы каждому хватило. Берем в руки пластиковые тарелки – горстка риса и микроскопический кусочек курицы. Пастор приглашает к своему столу.

ОДНОЙ МОЛИТВЫ МАЛО...

«Меня только месяц назад сюда назначили, это большая община, окружная». Отцу Эдварду примерно 40. Лицо и манеры источают спокойствие и смирение. Улыбка только в глазах. До этого 15 лет он работал в общине одного из районов. «Здесь у нас своя католическая организация за справедливость, христианские ценности в основе всей нашей деятельности. Человек не должен жить в нищете, но мир так несправедливо устроен. Мы можем его изменить, но одной молитвы тут мало, нужны общие действия».

Религиозные лидеры часто участвуют и даже руководят протестами рабочих в католических и мусульманских странах, поддерживают создание и деятельность профсоюзов. Когда-то меня это сильно удивляло, но таких случаев становится все больше. В нашем интернационале среди нескольких миллионов рабочих много верующих, принадлежащих разным религиям. Конечно, нас объединяет общий классовый интерес, но для верующих моральная, духовная поддержка в таких конфликтах играет очень важную, часто даже определяющую роль.

Почти сразу после назначения к пастору пришли посланцы Джека Лю. Просили организовать мессу на фабрике – помолиться за благополучное разрешение конфликта. Отец Эдвард ответил, что с удовольствием это сделает, как только рабочие будут восстановлены.


В зале католической общины начинается вторая часть форума, собравшиеся с воодушевлением поют «Шаг левой – раз, два! Шаг левой – раз, два ...»

И сразу же... «Интернационал». Смотрю в сторону пастора. Он стоит в последнем ряду и негромко поет вместе со всеми.

Показываем видео, снятое в соседней стране – Папуа Новая Гвинея. Там в прошлом году мы помогли добиться признания профсоюзу рыбаков и рыбопереработчиков. 5 тысяч человек заняты в основном именно на филиппинских компаниях. Люди воодушевлены этим примером. На экране один из гвинейских рабочих. Журналист спрашивает его об условиях труда на судне. Рабочий поворачивается и плюет в сторону порта. В зале взрыв хохота.

Форум завершается театрализованной постановкой о профсоюзной агитации на предприятии. В главных ролях – сами участники событий. Пародия на Джека Лю особенно удалась – все смеются: надо же быть таким скрягой... На этой ноте приятно завершать день, все поют гимн SENTRO. Скандируют: «Объединяться, бороться, побеждать!» – «С Божьей помощью!» – улыбается отец Эдвард.

Снова забираемся в фургон. Дорога заполнена машинами, едем медленно. На полпути останавливаемся у рекламного щита. Здесь товарищи разместили призыв к «Ситра Мина» восстановить справедливость по отношению к уволенным рабочим. Логотип «Ситра Мина» украшен изобретенной нами торговой маркой «морепродукты направлены нарушениями прав человека». Такое этот город видит впервые! Все фотографируются под стендом, проезжающие мотороллеры приветствуют нас радостными гудками.

Такие же плакаты, только меньших размеров, размещены еще в трех местах города, включая выезд из аэропорта, куда будут прибывать участники Конгресса. Завтра весь город будет обсуждать эти плакаты. А уж сколько народу отзвонилось сегодня Джеку Лю... 

Продолжение в следующем номере

² Passionist Center for Justice, Peace and Integrity of Creation (Пассионистский центр за справедливость, мир и целостность мироздания) – местная общественная католическая организация, объединяющая священников и прихожан несколько приходов в Дженсантос и его пригородах.

³ Global Labour Institute (GLI) – сеть образовательных и исследовательских инициатив, направленных на усиление политической роли организованного рабочего движения в условиях глобализации.



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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

КАМЧАТСКАЯ

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

МАГАДАНСКАЯ

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ

региональная (территориальная) организация
Председатель Совета
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

СЕВЕРНАЯ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

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

«ЮГМОР»

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспектор

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





АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ

в Санкт-Петербурге
Санкт-Петербург, ул. Двинская,
д. 10, корп. 2, 7-й этаж
Тел./факс: (812) 714-95-65
E-mail: petersburg@sur.ru

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

БАЛТИЙСКАЯ

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ

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

КАРЕЛЬСКАЯ

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

СЕВЕРНАЯ

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

ТИХООКЕАНСКАЯ

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

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

ЮЖНАЯ

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

МОСКОВСКАЯ

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

КАМЧАТСКАЯ

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

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

КРАСНОДАРСКОЕ

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

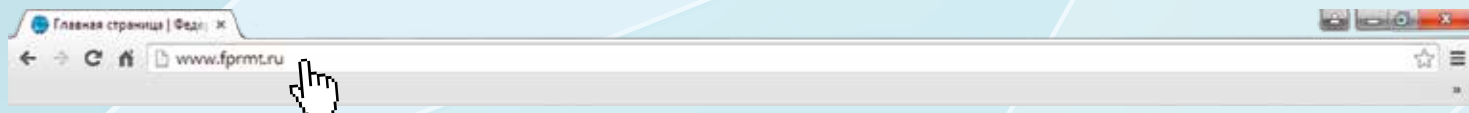


А ТЫ ВСТУПИЛ
В ПРОФСОЮЗ?




МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК







ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

 Главная


 О нас


 Членские
организации


 Профсоюзная
сторона РТК



В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!

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

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

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

 **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ФЕДЕРАЦИИ**
Павлов Игорь Николаевич

МОРЯКИ ДОКЕРЫ ЛОЦМАНЫ



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА