

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник

WWW.SUR.RU | № 3 (102) 2015



КТМС-2006

РАСПРОСТРАНИТЬ ТРЕБОВАНИЯ
КТМС НА СУДА В АРКТИКЕ

РАБСКИЙ ТРУД

РАБСКОМУ ТРУДУ НА СУДАХ
«SS VELES» И «SS ROSS»
ПОЛОЖЕН КОНЕЦ?

НЕ ЖЕНСКАЯ РАБОТА

ЕДИНИЦЫ МОРЯЧЕК
В РОССИИ МОГУТ
ОСУЩЕСТВИТЬ
СВОЮ МЕЧТУ

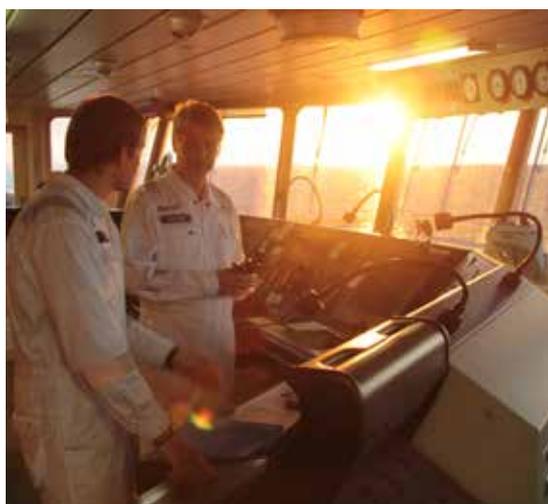
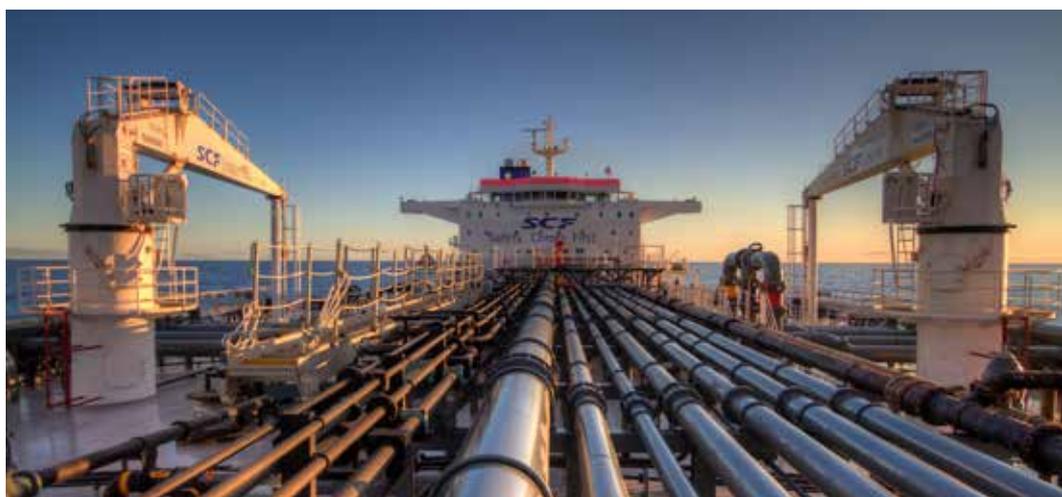
ВОПРОС-ОТВЕТ
ОТПУСК: 28 ДНЕЙ
ИЛИ 30?

—
ПЕНСИЯ
ДЛЯ ГРАЖДАН
КРЫМА



7 ИЮЛЯ

ДЕНЬ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА!



С ДНЕМ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА!

Труд моряка по-настоящему незаменим – более 90% всех грузов доставляются по морю. Благодаря морским перевозкам в наших домах есть все необходимое для комфортной жизни.

Речной и морской флот – это огромное количество людей, объединённых любовью к выбранной профессии, сохраняющих верность призванию и морским традициям. Ваш нелегкий труд требует смелости

и выносливости, характер закален суровыми рабочими буднями и переменчивой погодой. Но невзирая на трудности, вы ведёте суда вперед и изо дня в день делаете свою непростую работу.

Крепкого вам здоровья и спокойных вахт, любви и радости вам и вашим родным и близким. Пусть в ваших домах царит мир и благополучие.



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Танкер «Василий Динков»

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 Устюменко

Информация
Наталья Куликова
Наталья Пан
Ирина Устюменко

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

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

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

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

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

Тираж 3000 экземпляров.
Распространяется бесплатно.

КТМС-2006

MLC

4 – 7 КТМС в России необходимо реализовать в полном объеме

МОРСКИЕ НОВОСТИ

SEA NEWS

8, 13 Порты Йемена – зона военного риска

Конкурс с призовым фондом \$10 000

Встреча морских профсоюзов: улучшить положение моряков и докеров

BLACK LIST

BLACK LIST

19 – 21 Вниманию моряков: 147 проблемных судов!

ПРОФФРОНТ

TRADE UNION FRONT

22 – 25 «Мы держим свою линию фронта»



Распространить требования КТМС на суда в Арктике **стр. 9 – 12**

ПЕНСИОННЫЙ ВОПРОС

PENSION ISSUE

14 – 16 Поправки в пенсионное законодательство: куда еще хуже?

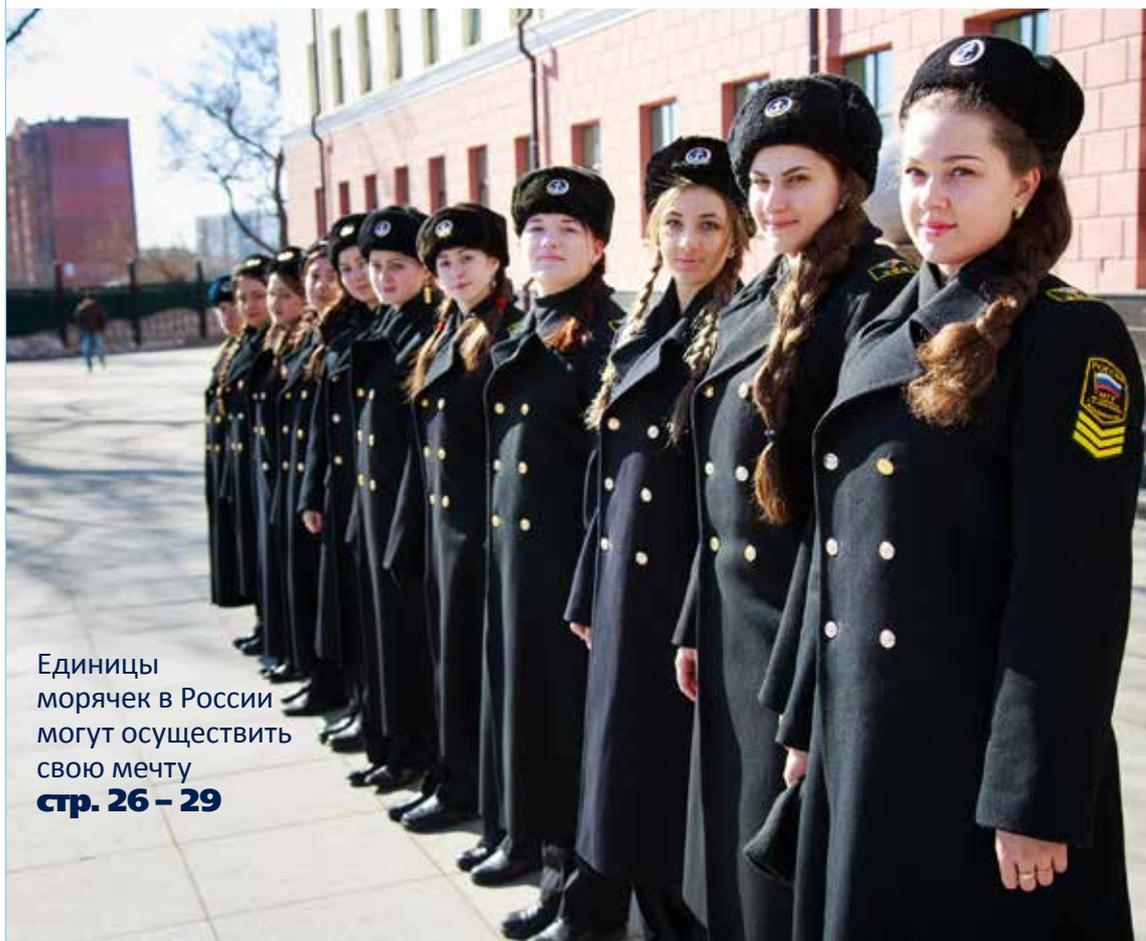
ВОПРОС-ОТВЕТ

QUESTION-ANSWER

30 Отпуск: 28 дней или 30?

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА

ADDRESS BOOK



Единицы морячек в России могут осуществить свою мечту **стр. 26 – 29**

РПСМ: КТМС В РОССИИ НЕОБХОДИМО РЕАЛИЗОВАТЬ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ

С момента вступления в силу Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС) прошло уже больше полутора лет, но российское законодательство до сих пор не приведено в соответствие с её нормами.

Конвенция фактически является международным трудовым кодексом для моряков, в котором регулируются все аспекты их труда: оплата и условия труда, размер и порядок выплаты компенсаций, пенсий и других социальных пособий, вопросы охраны труда и многое другое. В том, что в России она все еще не реализована полностью, специалисты РПСМ видят системную проблему. Поскольку КТМС объединила требования многих конвенций МОТ, который ранее уже были ратифицированы Россией, то многие нормы Конвенции у нас в стране существовали еще до её создания. В силу этого они «распылены» по различным правовым актам: приказам министерств, постановлениям и распоряжениям правительства РФ, федеральным законам, то есть носят разно уровневый характер, что затрудняет их применение.

«Мы считаем, что наилучшим вариантом было бы создание отдельного федерального закона об условиях труда моряков. Потому что нормы КТМС касаются и таких вопросов, которые напрямую не относятся к трудовым отношениям: например, социальное обеспечение, прохождение медкомиссии (это другое законодательство), дипломирование. Однако идея отдельного федерального закона в правительстве не прижилась», – говорит первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

Следующее предложение РПСМ – внести отдельную главу в Кодекс торгового мореплавания (КТМ) – также было отвергнуто Минтрансом: якобы КТМ не предназначен для регулирования трудовых отношений моряков. Остается последний вариант – внести изменения в Трудовой кодекс РФ (ТК РФ).

«Мы продолжаем настаивать, что в сложившейся правовой системе нашей страны оптимальным вариантом является введение отдельной главы в Трудовой кодекс, в которой можно наиболее полно отразить все требования Конвенции. Более того, такая практика уже использована для регулирования труда спортсменов и шахтеров», – рассказывает Игорь Ковальчук.

ВАЖНЫЕ НОРМЫ КТМС, ЮРИСДИКЦИЯ

Простому моряку разобраться в российском законодательстве и понять, насколько оно отображает требования КТМС, затруднительно, без помощи юриста это сделать сложно. Доказательство тому – обращения моряков на прямую линию сайта РПСМ, где они задают вопросы на эту тему. Тем не менее, знать, какие нормы еще не работают, было бы морякам на руку.

Так, одним из важных факторов для выполнения требований КТМС является обеспечение юрисдикции РФ на морских судах, работающих под российским флагом. В соответствии с между-



народным законодательством на борту судна действуют законы той страны, чей флаг несет судно. Если судно работает по флагом Либерии, то на нем действуют либерийские законы, даже если капитан и члены экипажа – граждане других государств.

В некоторых случаях российский владелец передает судно в управление иностранному лицу, судно при этом продолжает плавать под российским флагом, но им управляет иностранная компания, которая в свою очередь привлекает другую иностранную компанию (круинговую) для найма моряков. В конечном счете моряков, в нарушение закона, принуждают работать по иностранным правилам, на их трудовые взаимоотношения российское законодательство не распространяется.

В других ситуациях российский судовладелец заключает договор с иностранным круингом, который подбирает для него экипаж и выплачивает морякам зарплату, что тоже не соответствует российскому законодательству.

В случае нарушения трудовых прав моряка, связанных чаще всего с невыплатой зарплаты, судовладелец может заявить, что деньги он перевел агентству по найму, и переадресует туда вопросы моряков.

В распоряжении РПСМ есть такие трудовые договоры, которые, с одной стороны, ссылаются на нормы российского трудового законодательства, с другой стороны, судовладельца представляет иностранная компания. И часто случается, что действующие нормы никак не состыковываются с российскими требованиями. В конечном счете добиться выполнения даже такого договора сложно: судно российское, а компания иностранная, и никакие надзирающие органы не могут на них воздействовать.

В практике РПСМ был случай, связанный невыплатой компенсации члену экипажа судна Сахалинского морского пароходства. При попытке обнаружить круговую компанию по её официальному адресу на Кипре там оказалась юридическая фирма, представляющая интересы этой бумажной организации.

«Вот и представьте, приходит моряк в контролирующие органы, например, на Сахалине, а ему говорят, что деньги им должен не столько судовладелец, а компания, которая ведет дела. Российские власти ничего не могут сделать, т.к. она находится за границей, где действует другое законодательство. В итоге заканчивается тем, что моряку не выплачивают честно заработанные деньги», – приводит пример Игорь Ковальчук.

РПСМ добивается такого изменения законодательства, которое позволило бы полностью исключить легальность применения подобных схем. Но одного запрета мало, необходимо установить ответственность за подобные нарушения закона. Она может носить административный или уголовный характер, но главное – неотвратимость, то есть контролирующие и правоохранительные органы должны эффективно работать.

О многочисленных нарушениях юрисдикции говорят данные мониторинга за соблюдением законодательства о труде в Российской Федерации в отношении членов экипажей россий-

ских морских судов, который РПСМ ведет на протяжении нескольких лет. Так, в 20 случаях обращений в Росморречфлот, Ространснадзор и Роструд, связанных с многочисленными правонарушениями в отношении 30 морских судов: «Усть-Карск», «Фатеево», «Циклон», «Дегтярск», «Касла», «Ямал», «Иван Назаров», «Доброгасть», «Святой Павел», «Полар Певек», «Борис Лавров», «Капитан Курбатский», «Волго-Балт 193», «Аквармарин», «Волна», «Надежда» и т.д., в период с 2007 по 2012 годы надзирающими и контролирующими органами не было предпринято никаких мер по привлечению к ответственности лиц, виновных в нарушении прав членов экипажей российских судов, и их права не были восстановлены.

ПРАВО НА ОТПУСК

Одна из важных норм – право на отпуск. Правительство РФ заявило, что в этом вопросе у нас полный порядок, в соответствии с нормами КТМС.

Согласно нормам КТМС, установлен минимальный отпуск в 30 календарных дней в году, который исчисляется из расчета не менее 2,5 календарных дней за месяц работы. Но по российскому законодательству ежегодный основной оплачиваемый отпуск составляет 28 дней в году и минимальный размер компенсации производится, исходя из 2,33 календарных дней отпуска за месяц работы. Плюс положен дополнительный отпуск за работу во вредных условиях.

На деле система оценки труда (СОТ), при помощи которой устанавливается вредность на рабочем месте, не всегда носит точный характер. Специалисты склоняются к мысли, что методы определения вредности несовершенны, порой не существует оборудования, которым можно ее измерить. И тогда можно прийти к выводу, что условия труда не вредные, а значит, дополнительный отпуск моряку не положен.

РПСМ считает, чтобы соответствовать норме Конвенции п. 2 Стандарта А2.4, в главу 51 «Особенности регулирования труда работников транспорта» Трудового кодекса может быть внесена норма о продолжительности отпуска для моряков.



ПРАВО НА ДОСРОЧНОЕ ПРЕКРАЩЕНИЕ ТРУДОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В России для моряков действует общая законодательная норма, которая предполагает, что о своем увольнении работник обязан предупредить работодателя за две недели. Нужно учитывать, что работа в открытом море подразумевает, что моряк не может списаться с судна в одночасье, также необходимо оперативно найти ему замену. Для того чтобы покинуть судно, ему нужны денежные средства, что подразумевает полный расчет.

С учетом этого Конвенция устанавливает минимальный срок 7 дней. Если, например, у моряка возникли семейные или иные причины чрезвычайного характера и ему необходимо срочно покинуть судно, он имеет на это право. Основанием для этого являются требования п. 6 Стандарта 2.1 «Трудовые договоры моряков».

РПСМ считает, чтобы изменить положение вещей, необходимо внести изменения в ст. 80 ТК РФ, в этом случае российское законодательство будет приведено в соответствие с нормами КТМС.

РАДИ ЗДОРОВЬЯ МОРЯКОВ

Следующий момент несоответствия российского законодательства с нормами Конвенции касается системы учета несчастных случаев на морских судах. В России предусмотрена своя система учета, при которой учитываются только групповые несчастные случаи, тяжелые и случаи со смертельным исходом (ч. 4 ст. 228-1 «Порядок извещения о несчастных случаях ТК РФ»). Кроме того, сбор информации осуществляется на уровне субъектов РФ: республик, краев, городов федерального значения, в дальнейшем информация не используется для выработки мер по профилактике несчастных случаев, по факту она является статистикой и при том неполной.

Согласно же нормам Конвенции, все до одного несчастные случаи подлежат учету в едином компетентном государственном органе, а в России такого органа нет. Это необходи-

мо для разработки мер по уменьшению и предотвращению подобных несчастных случаев. Причем, эта система должна учитывать все несчастные случаи, независимо от степени их тяжести.

«Важно знать, как именно и при каких обстоятельствах произошли эти несчастные случаи, что конкретно привело к ним. Затем, систематизировав эти данные, можно выработать профилактические меры. К примеру, это может быть внесение изменений в конструкцию судов либо внесение изменений в порядок передачи вахты», – говорит главный эксперт РПСМ по правовым вопросам Валерий Нефедов.

ЕСЛИ СУДНО УТОНУЛО

Российское законодательство предусматривает выплаты в случае утраты или затопления судна, в то время как Стандарт А 2.6 Конвенции требует не только выплаты компенсации за утраченные личные вещи членов экипажа, но и устанавливает, что моряк должен получить компенсацию за потерю работы в результате несчастного случая (затопление, утрата судна). Проще говоря, если судно утонуло, то моряк должен получать от судовладельца деньги в течение определенного срока в связи с возникшей не по его вине безработице.

Таким образом, необходимо внести изменение в статью 60 КТМ РФ, пункт 3 в отношении выплат в связи с потерей моряком работы. Судовладелец может застраховать риск такой выплаты, аналогично другим своим рискам.

СОЦИАЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ В ПОРЯДКЕ

Конвенция предполагает, что на момент ее ратификации государство должно обеспечить не менее трех видов соцстрахования из девяти предусмотренных. Об этом гласит пункт 1 Правила 4.5 – «Социальное обеспечение» КТМС. Со временем страны должны постепенно расширять защиту путем принятия соответствующего законодательства в стране и заключения соглашений на основе международного

сотрудничества «для постепенного достижения всеобъемлющей защиты моряков в области социального обеспечения».

В этом вопросе наше законодательство соответствует нормам КТМС. Так, например, моряки, работающие на судах под иностранным флагом, имеют возможность самостоятельно делать отчисления в Пенсионный фонд и после выхода на пенсию будут получать пенсию.

А в том, что касается получения женщинами, работающими на судах под иностранным флагом, компенсации по нетрудоспособности в связи с материнством, существуют сложности, связанные с оформлением. РПСМ предлагает дать морячкам возможность уплачивать взносы самостоятельно и при рождении ребенка получать помощь от государства.



ЗА РЕПАТРИАЦИЮ ОТВЕЧАЮТ ФМС И МИД

Сегодня за репатриацию моряков отвечают два ведомства: Министерство внутренних дел РФ (МИД) – за репатриацию российских граждан из-за рубежа в Россию и Федеральная миграционная служба РФ (ФМС) – за репатриацию иностранных граждан из России в места проживания. В госбюджете на эти цели уже заложены денежные средства, однако формализация порядка репатриации моряков еще не завершена.

«В настоящее время ФМС готовит изменения в закон о правовом положении иностранных граждан. В отношении россиян, которых должны репатриировать из-за рубежа, МИД подготовил положение о репатриации. Мы ждем, когда эти документы будут приняты в окончательных редакциях», – говорит Ковальчук.

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ – ЕДИНОЕ ДЛЯ ВСЕХ

На сегодняшний день в России действуют две системы трудоустройства. Круинговые компании, которые осуществляют наем российских моряков под иностранный флаг, проходят обязательное лицензирование, а компаниям, устраивающим на работу под российский флаг, лицензия не нужна.

При этом мы знаем, что трудоустройством под иностранный или российский флаг занимаются одни те же компании, потому что специфика трудоустройства в этой сфере примерно одинаковая. В РПСМ считают, что необходимо выработать единую систему контроля и надзора за всеми круингами.

«Мы считаем, что для всех круингов должна быть единая лицензия для всех видов трудоустройства моряков. Требования для всех участников рынка труда должны быть едины. Для этого необходимо внести изменения в ст. 12 ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», – говорит Валерий Нефедов.

По его словам, при существующей системе трудоустройства моряков под российский флаг между членом экипажа и судовладельцем при посредничестве круинга заключается типовая форма договора. Этот договор должен направляться в территориальные органы Роструда, осуществляющего контроль за порядком заключения этих договоров.

Роструд уполномочен проверять соблюдение трудового законодательства только со стороны работодателей, а круинговые компании таковыми не являются. И если компании не предоставляют Роструду типовые договора – а они, как правило, этого не делают – то Роструд не имеет полномочий на их проверку.

ЭФФЕКТИВНАЯ МЕРА ВОЗДЕЙСТВИЯ

С точки зрения КТМС, невыплата заработной платы морякам – грубейшее нарушение норм Конвенции, которое разрешает не выпускать судно из порта, но российское законодатель-

ство этого сделать не позволяет, хотя такие случаи в нашей стране были: иностранные суда задерживали, а российские суда – нет. В российском законодательстве не предусмотрено задерживать суда из-за невыплаты зарплаты морякам.

«К сожалению, при ратификации Конвенции капитанам портов не предоставили полномочий по задержанию судов, на которых грубо нарушаются требования КТМС. Поэтому мы настаиваем, чтобы в ст. 80 Кодекса торгового мореплавания были внесены изменения, которые могли бы позволить капитану порта отказываться в выдаче разрешения на выход судна из морского порта», – заявил Игорь Ковальчук.

И в заключение, с момента ратификации КТМС в России РПСМ ведет активную работу для скорейшей реализации Конвенции в полном объеме. В очередной раз профсоюз обращает внимание на необходимость создания законодательной базы в стране. РПСМ вынес на рассмотрение Межведомственной комиссии в 2015 году все приведенные вопросы, касающиеся особенностей труда российских моряков с учетом требований Конвенции. В планах профсоюзной организации – добиваться её полной имплементации в нашей стране, ведь от этого зависит безопасность и достойные условия труда российских моряков. 

СПРАВКА: Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве – это первая конвенция Международной организации труда (МОТ), в которой собраны (консолидированы) почти все конвенции, касающиеся моряков, принятые за время существования МОТ, посвященные отдельным вопросам: трудоустройству, репатриации, заработной плате, рабочему времени, пенсиям и другим условиям труда. На сегодняшний день КТМС ратифицировали более 65 стран.



Порты Йемена — зона военного риска

Международный переговорный форум (IBF) признал порты Йемена зоной военных рисков. С 17 апреля 2015 года по договорам IBF введены особые условия работы для моряков. Об этом говорится в электронном циркуляре Международной Федерации транспортников (ITF).



К такому решению Международный переговорный форум пришел после участвовавших инцидентов с судами в портах Йемена. Один из последних несчастных случаев произошел в Адене. От удара взрывной волны на танкере «Gulf Dove» (флаг Сьерра-Леоне) погиб индийский моряк.

Нахождение судна в зоне военного риска считается с момента постановки судна к причалу до его отхода. При работе в ней к экипажу судна, работающего по договору IBF, также применяются преимущества и меры защиты, как и в зоне повышенного риска: например, любой член экипажа может отказаться от сложного рейса, имеет право на репатриацию за счет судоходной компании и выплату компенсации, равную сумме базовой заработной плате за два месяца.

Кроме того, члены экипажа должны быть заранее предупреждены о маршруте следования судна.

При согласии на работу в опасном районе каждый член экипажа получит бонус, равный базовой заработной плате за пять дней минимум, даже при условии стоянки судна в порту

1 час, и за каждый дополнительный день пребывания в зоне военного риска.

Каждый моряк или его семья имеет право на получение двойной компенсации в случае потери трудоспособности или смерти.

Напомним, Международный переговорный форум (IBF) был образован в 2003 в качестве механизма для проведения коллективных переговоров между судовладельцами и морскими профсоюзами для урегулирования вопросов о заработной плате и условиях занятости для моряков.

Работодатели представлены на форуме IBF Объединенной переговорной группой (JNG), моряки — Международной федерацией транспортников (ITF).

IBF — единственный пример международных коллективных переговоров в мире.

Конкурс с призовым фондом \$10 000

Страховой клуб «The Standart Club» и Международная палата судоходства (ICS) объявили о начале конкурса, открытого для моряков со всего мира. Он называется «Spot the Hazard» и проводится в рамках инициативы по повышению осведомленности о потенциальных опасностях в море.

Для участия в конкурсе морякам необходимо посетить www.hazard-competition.com и следовать инструкциям сайта. «Spot the Hazard» построен таким образом, что соревноваться в знаниях могут члены экипажей всех должностей на судне — от матроса до капитана.

Конкурс включает в себя пять отдельных категорий изображений, показывающих работу на мостике,

главной палубе, камбузе, в машинном отделении и портовом терминале. Серии снимков демонстрируют типичные опасности на борту судна. Участникам нужно идентифицировать 10 опасностей в каждой категории и предложить свою идею безопасности для конкретной серии изображений в целях эффективной борьбы с инцидентами.

Инструкции для участия в конкурсе описаны на английском языке и переведены на испанский, португальский, тагальский, хинди и мандарин (диалект китайского) языки.

Моряки могут подавать заявки на участие в любом или нескольких из пяти предложенных категорий конкурса.

Жюри страхового клуба «The Standart Club» и Международной палаты судоходства (ICS) выберет пятерых победителей каждой из них, и все лауреаты получат призы в размере по \$2000.

— Судоходство стремится к продвижению эффективной культуры безопасности, — сказал генеральный секретарь ICS Питер Хинчлифф. — Мы хотим помочь морякам понять взаимосвязь между действиями и инцидентами. Наша цель в этом начинании — новый конкурс, который, мы надеемся, простимулирует всех моряков подумать о безопасности, как о само собой разумеющихся ежедневных обязанностях на судне.

— Каждый год происходят тысячи несчастных случаев, часть которых можно предотвратить, — отметил менеджер в «The Standart Club», директор «Charles Taylor & Co» Ив Ванденборн. — Мы хотим пригласить всех, кто работает в море к участию в «Spot the Hazard».

Мы уверены: каждый человек на борту судна отвечает за безопасность, поэтому конкурс открыт для моряков любой национальности и всех должностей.

Конкурс продлится до 28 августа 2015 года.

РАСПРОСТРАНИТЬ ТРЕБОВАНИЯ КТМС НА СУДА В АРКТИКЕ

На все суда, которые работают в Арктике и проходят Северным морским путем, в полной мере должны распространяться требования Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС), – считают в Российском профсоюзе моряков.

С таким сообщением в ходе практической конференции «Арктика сегодня», проходившей в Санкт-Петербурге 29 апреля, выступил первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

Основой для правового регулирования на шельфе является Конвенция по морскому праву 1982 года, в которой определено, что территориальными водами является 12-ти мильная зона.

– Мы исходим из того, что те суда, которые выходят за 12-ти мильную зону, являются судами, осуществляющими международное судоходство. А такие суда, которые постоянно работают в этом районе и проходят Северным морским путем, должны соблюдать требования в соответствии с КТМС, – говорит Игорь Ковальчук. – Требования конвенции должны распространяться и на плавучие объекты по добыче углеводородов. Формально эти конструкции являются судами, они имеют номер Международной морской организации (ИМО), несут флаг страны, в которой зарегистрированы. Этот вопрос требует законодательного разрешения.

Конвенция определяет, что в случае сомнений они должны быть разрешены компетентным органом с участием представителей судовладельцев (объединением работодателей) и моряков (профсоюзов).

– Я уверен, – сказал Ковальчук, – что вместе с правительством мы вполне можем определить те группы судов, которые работают в Арктике и подпадают под действие конвенции. Для нас это важный вопрос, потому что конвенция позволяет поддерживать достаточно высокий уровень оплаты труда, достойные условия труда на судах, независимо от размера судна и района плавания, количества членов экипажа.

В свете КТМС возникает другой вопрос: распространяются ли положения конвенции на работников-буровиков плавучих буровых установок и морских



стационарных платформ? Иначе говоря, имеют ли они статус моряка или нет?

– Для начала следует определить, являются ли буровые установки и морские стационарные платформы судами, – справедливо заметил председатель Нефтегазстройпрофсоюза России Лев Алексеевич Миронов.

В соответствии со ст. 7 Кодекса торгового мореплавания (КТМ) РФ, под судном понимается как самоходное, так и несамоходное плавучее средство, используемое в целях торгового мореплавания. В свою очередь согласно ст.2 КТМ РФ под торговым мореплаванием понимается деятельность, связанная с использованием судов, в том числе и для разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр. Согласно п. 6 ст. 7 КТМ РФ плавучие платформы, предназначенные для разведки и разработки минеральных и неживых ресурсов морского дна и его недр непосредственно отнесены к морским судам. Данный пункт внесен в КТМ РФ Федеральным законом № 225-ФЗ от 23.07.2013.

МОРЯК – ЛЮБОЕ ЛИЦО

– Согласно российскому законодательству плавучие буровые установки (платформы), плавучие нефтеналивные и перегрузочные комплексы и стационарные морские платформы относятся к морским судам. А раз это так, то и буровики плавучих буровых установок и морских стационарных платформ согласно Конвенции о труде в морском судоходстве должны иметь статус моряка.

«Моряк означает любое лицо, занятое на любой должности или работающее по найму в любом качестве на борту судна, к которому применяется настоящая конвенция» (подпункт «f» пункта 1 статьи II, Конвенция МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве).

Но в реальности все не так просто, российское законодательство не стыкуется с нормами международной конвенции, а значит, условия труда этой категории работников невозможно привести в соответствие с нормами КТМС.

– Вопрос по приведению условий труда работников плавучих буровых установок и плавучих нефтеналивных и перегрузочных комплексов в соответствие с международными морскими трудовыми стандартами можно закрепить решением Межведомственной комиссии по подготовке к реализации КТМС в Российской Федерации, – считает Л. А. Миронов.

Но даже обретение статуса моряка не решит всех проблем по защите трудовых прав этой категории работников, поскольку трудовые отношения

моряков и буровиков значительно отличаются. Например, буровики работают на шельфе вахтовым методом, особенности регулирования их труда определены соответствующим разделом Трудового кодекса РФ. Поэтому в Нефтегазстройпрофсоюзе считают, что целесообразно внести в установленном законом порядке соответствующие изменения в раздел XII «Особенности регулирования труда отдельных категорий работников» Трудового кодекса РФ, дополнив раздел главой «Особенности регулирования трудовых отношений при разведке и разработке недр континентального шельфа».

Изменения необходимо внести и во многие другие законодательные акты.

– При работе на шельфе на судах и буровых, кроме экипажа, непосредственно занятого обслуживанием судна, есть работники, занятые обслуживанием спецоборудования, – говорит председатель профорганизации ОАО «Севморнефтегеофизика» Ростислав Загородний. – У них зачастую нет трудового договора с судовладельцем или его законным представителем, формально они не попадают под определение «моряк», хотя в судовой роли они прописаны как лица, выполняющие на борту судна ту или иную работу, то есть они работники, а не пассажиры.

СПЕЦИАЛИСТЫ БЕСПРАВНЫ

При разработке шельфовых месторождений первым этапом являются сейсмические работы, которыми занимаются специализированные суда, на которых работает, как правило, штатный плавсостав, а спецперсонал имеет трудовые договоры или договора подряда не с судовладельцем, а с подрядной организацией. Например, «Вячеслав Тихонов»: судно эксплуатирует один работодатель (судовладелец), а сейсмические работы с судна ведут специалисты другого работодателя.

Такая же схема трудовых отношений прослеживается и на следующих этапах – разведочном бурении и добыче. Многие специалисты, выполняющие разные работы, скажем, ремонтные и наладочные работы, следуя логике Конвенции, не являются моряками и не попадают под ее действие. Находясь на борту судна специального назначения или буровой установки, они фактически бесправны – трудовая инспекция далеко, а Конвенция о труде в морском судоходстве на них не распространяется и, соответственно, не отслеживается морскими властями.

– Нам нужно обратиться в российский компетентный орган с предложением, чтобы КТМС распространялась

на всех лиц, работающих на судне или буровой платформе, вне зависимости, есть у них трудовой договор с судовладельцем или нет. Если на судне специалист занят какой-либо работой, то он автоматически должен становиться членом экипажа, – убежден Р. Загородний. – Второе: выйти с предложением в МФТ, чтобы в приложении к оффшорному коллективному договору МФТ была шкала ставок для спецперсонала сейсмических судов, чтобы и них распространялся коллективный договор.

Третье: совместно провести ревизию судов и платформ, работающих на нашем шельфе как под российским, так и под удобными флагами и определить, есть ли на них коллективные договоры, а если нет, то провести кампанию по подписанию договоров.

– Следующий вопрос связан с расширением добычи нефти и газа на Арктическом морском шельфе, – говорит Игорь Ковальчук. – Обслуживанием таких установок и грузоперевозками могут заниматься разные суда, в том числе иностранные. Поэтому для нас важно защитить рабочие места российских моряков и нефтяников-газовщиков. Но российское законодательство, в частности, КТМ, определяет, что на судно под российским флагом могут наниматься иностранцы, но при этом старший комсостав: капитан, старпом,



Председатель Нефтегаз- стройпрофсоюза России Лев Алексеевич Миронов:

«Для начала следует определить, являются ли буровые установки и морские стационарные платформы судами».



стармех и радиоспециалист должны быть российскими гражданами. При этом надо понимать, что в России моряки – практически единственная профессия, в которой требуется разрешение на найм иностранцев.

ОРГАНИЗОВАТЬ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

По мнению РПСМ, профсоюзы должны разработать совместно с правительством и компаниями законодательные меры, которые квотировали бы рабочие места на судах и плавучих сооружениях, чтобы часть работников обязательно была российскими гражданами, если речь идет о добыче углеводородов на шельфе, который

является зоной экономических интересов России.

Важный фактор – соблюдение требований безопасности труда. Сейчас в России идет смена идеологии в этой области, если раньше априори были определены отрасли с вредными и опасными условиями труда, полагались определенные компенсации, то сегодня система меняется. Каждое рабочее место освидетельствуется, но, к сожалению, не всегда компетентно и качественно.

Напомним, практическая конференция «Арктика сегодня: взаимодействие профессиональных союзов в развитии нормативной базы по условиям и охране труда, промышленной и экологической без-

опасности при работах на континентальном шельфе» была организована совместно Российским профсоюзом моряков и Нефтегазстройпрофсоюзом России.

Как отметил Александр Георгиевич Воробьев, председатель комитета по транспорту Санкт-Петербурга, цель конференции – организовать взаимодействие всех заинтересованных сторон по разработке нормативной базы при работах на континентальном шельфе. При этом защита трудовых и социально-экономических прав работников, обеспечение промышленной и экологической безопасности были и будут главными приоритетами деятельности на арктическом шельфе. 

Председатель профорганизации ОАО «Севмор- нефтегеофизика» Ростислав Загородний:

«При работе на шельфе на судах и буровых, кроме экипажа, непосредственно занятого обслуживанием судна, есть работники, занятые обслуживанием спецоборудования, – говорит. У них зачастую нет трудового договора с судовладельцем или его законным представителем, формально они не попадают под определение «моряк».



ВСТРЕЧА МОРСКИХ ПРОФСОЮЗОВ: УЛУЧШИТЬ ПОЛОЖЕНИЕ МОРЯКОВ И ДОКЕРОВ

С 10 по 14 мая 2015 года австралийский город Перт стал центром морской жизни. Сюда со всего мира съехались представители морских профсоюзов для обсуждения вопросов, касающихся прав и интересов моряков и докеров.

В мероприятиях Международной федерации транспортников (МФТ) – заседаниях Комитета справедливой практики (FPC), секций моряков и докеров в МФТ – участвовал и Российский профсоюз моряков (РПСМ). Интересы членов профсоюза представляли глава международного отдела РПСМ Вадим Иванов, Советник по международной деятельности РПСМ Константин Макаров и координатор МФТ в России Сергей Фишов. Возглавлял российскую делегацию председатель РПСМ Юрий Сухоруков.

В рамках встреч обсуждался самый широкий круг вопросов. Вот наиболее интересные темы, прозвучавшие в Перте: координация работы с Международной организацией труда и обсуждение морских Конвенций МОТ, взаимодействие с Международной морской организацией (ИМО), проблемы секции молодежи в МФТ, обсуждение пиратства и вооруженных ограблений, криминализации моряков и создание морского профсоюза в Мьянме.

Отдельного внимания заслужили Конвенция № 185 «Об удостоверениях личности моряков» (УЛМ) и Сводная Конвенция МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC). Первый документ регулирует беспрепятственное передвижение членов экипажей по миру для прибытия или списания на/с судна в любой точке мира, а второй – условия труда и быта на борту

морского судна.

Как показало время, Конвенция № 185 не работает, а свободное передвижение моряков так и осталось идеей на бумаге. Проще говоря – безопасная идентификация личности посредством УЛМ, принятая в 2003 году, не функционирует должным образом, поскольку ее применение на практике затруднительно для ряда стран с ограниченными ресурсами проверки таких документов и не ратифицировавших данную конвенцию. Морские профсоюзы, правительства и работодатели в рамках МОТ признали необходимость всестороннего пересмотра Конвенции № 185 и приняли новые стандарты паспортов с биометрическими данными.

Что касается MLC, то этот документ ратифицирован в 66 странах, в половине которых он начал действовать два года назад. За это время в конвенции обнаружились слабые и сильные стороны. Недочеты были выявлены благодаря отчетам по имплементации MLC, предоставленным государствами.

Так, комитет экспертов пришел к выводу, что ряд стран полагается на сертификацию служб трудоустройства моряков, а некоторые приравнивают ратификацию Конвенции о найме моряков 1996 года (№ 179) к выполнению MLC. На заседании секции моряков МФТ представители профсоюзов отметили, что вопросы, связанные с механизмами и процедурами социального обеспечения и защиты прав моряков, не нашли широкого распространения, или же по этому пункту вообще отсутствует ясная информация в отчетах стран. Ряду правительств направлены повторные запросы на предоставление четких сведений.

По вопросам взаимодействия с ИМО профсоюзы выделили несколько основных направлений работы, которые должны стать приоритетными



С. А. Фишов

ми в будущей работе МФТ с морской организацией. К ним отнесены безопасность пассажирских судов, фактическая укомплектованность экипажа морского судна, техника безопасности на морских установках и другие.

В политике секции молодежи МФТ изменений нет. Она по-прежнему направлена на укрепление позиций молодых транспортников в профсоюзах, их признание старшими товарищами и продвижение по карьерной лестнице. К новостям относится тот факт, что молодежь ищет достойного лидера, который смог бы представлять их интересы как в самой МФТ, так и на более высоком и серьезном уровне. Профсоюзам предложено выдвигать кандидатуры своих молодых представителей на должность председателя секции молодежи в МФТ.

– Данные мероприятия и в их рамках обсуждение актуальных для судоходной отрасли тем – очередной шаг в развитии мексиканской политики МФТ и ее претворение в жизнь на местах, – подчеркнул координатор МФТ в России Сергей Фишов. – Что касается морского сектора, то в целом политика федерации направлена на улучшение социального положения моряков и докеров во всем мире. Встреча показала, что по многим показателям транспортники защищены, но несмотря на это, впереди у профсоюзов достаточно работы по представлению интересов трудящихся и улучшения качества условий их труда.





ПОПРАВКИ В ПЕНСИОННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО: КУДА ЕЩЕ ХУЖЕ?

С 1 января 2015 года вступили в действие поправки в пенсионное законодательство, вводящие балльную систему начисления пенсии.

Это значит, что для получения минимальной пенсии необходимо иметь определенное количество баллов, рассчитанное исходя из периода уплаты страховых взносов. К 2025 году число баллов должно достигнуть 30-ти, повышаясь из года в год. Один балл дается за год работы при зарплате, составляющем минимальный размер оплаты труда (МРОТ). То есть, человек, работающий на МРОТ, должен иметь официальный стаж в 30 лет. При этом из 85 миллионов работников России лишь 35 миллионов уплачивают страховые взносы. Остальные работают неофициально и, следовательно, не получают ни баллов, ни пенсии.

26 февраля 2015 года Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации опубликовало проект ФЗ «Об особенностях выплат пенсий работающим пенсионерам», который предполагает прекращение выплат пенсий работающим пенсионерам, имеющим суммарный годовой доход, включающий пенсионные выплаты, свыше одного миллиона рублей.

Федерация профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ), куда входят Российский профессиональный союз моряков (РПСМ), Российский профессиональный союз докеров (РПД), Российский профсоюз работников морского транспорта (РПРМТ), ТПО «Мурманский траловый флот», Межрегиональный профсоюз лоцманов, считает, что принятие подобного закона коснется в первую очередь членов профсоюзов – моряков, рыбаков, лоцманов, докеров-механизаторов и других высококвалифицированных работников. Люди попросту лишатся заслуженных пенсионных выплат.

Инициатива правительства по ограничению пенсионных прав работающих

пенсионеров не должна быть реализована, – так считают все членские организации ФПРМТ. В письменных обращениях Совета Федерации на имя Президента РФ, в Министерство труда и социальной защиты РФ говорится, что «предлагаемый законопроект носит антиконституционный характер», поскольку по сути отменяет право всю жизнь работавшего человека на честно заработанную пенсию.

Вот как прокомментировал законопроект председатель ФПРМТ Игорь Павлов:

– Уровень развития общества определяется отношением к старикам, детям и инвалидам. Говоря о стариках, можно отметить только одно, что «наше общество» позаботилось только о государственных служащих, назначив им дополнительно к трудовой пенсии пенсию за выслугу лет, размер которой для разных категорий госслужащих варьируется от 45% и выше от предшествующего пенсии среднего заработка в зависимости от стажа, профессии и занимаемой должности. Остальные пенсионеры живут по принципу: «Спасение утопающих – дело рук самих утопающих».

Сейчас много говорят о повышении пенсионного возраста и приводят в пример европейские страны. Да, мне доводилось видеть, что в европейских странах мои коллеги, достигнув пенсионного возраста, выходили на пенсию, хотя были

полны сил, здоровья и, как мне казалось, могли бы продолжать работу. Но! В Европе таков уровень пенсий, что люди не боятся выходить на пенсию и начинают жить в свое удовольствие! Наши пенсионеры продолжают работать потому, что на обычную пенсию не проживешь!

Продолжая «заботиться» о пенсионерах, в рамках стратегии развития пенсионной реформы российское правительство подготовило проект закона «Об особенностях выплат пенсий работающим пенсионерам», принятие которого позволит отобрать пенсии у тех, кто, по мнению чиновников, много зарабатывает – то есть чей годовой доход превышает 1 млн рублей.

Замечу, что люди пенсионного возраста – как правило, опытные, высококвалифицированные работники. Моряки, докеры, лоцманы, другие специалисты получают достаточно высокую заработную плату, превышающую указанные в примере 67,5 тыс. рублей. Очень часто это работники, вышедшие на досрочную пенсию, поскольку условия труда у них являются вредными или опасными, и/или они работали в районах Крайнего Севера и приравненных к ним районах. Именно у таких опытных и высококвалифицированных работников, которые являются «золотым фондом» многих предприятий и организаций, и намереваются отнять пенсии чиновники из Правительства.

ПРИВЕДУ ПРОСТОЙ ПРИМЕР.

Возьмем работающего пенсионера, который получает пенсию в **1,5** раза выше средней пенсии, например, **16 тыс. руб.** За год он получает пенсию **16 x 12 = 192 тыс. руб.** Если при этом пенсионер в год зарабатывает **810 тыс. руб. (67,5 тыс. руб. в месяц)**, то пенсию он получать не будет, т.к. его суммарный доход **превысит 1 млн руб. в год.** Обратите внимание, что с указанной зарплаты пенсионер платит в ПФР взносы в сумме **178 тыс. руб.,** то есть практически своими взносами он полностью компенсирует выплачиваемую ему пенсию. При этом среднемесячная заработная плата такого работника после уплаты НДФЛ составляет **58,7 тыс. рублей,** а пенсия в его доходах **составляет 22% от общего дохода.**

На Обращение Совета ФПРМТ, направленное в адрес Правительства и Президента, мы получили два ответа, которые практически повторяют друг друга. Заостряю на этом внимание тех, кто верит в сказку о плохих боярах, которые отменяют пригородные электрички, и о добром царе, который, отругав бояр, возвращает народу эти электрички.

В полученных ответах, по сути, обосновывается необходимость принятия указанного законопроекта. Основной причиной является необходимость обеспечения сбалансированности и долгосрочной финансовой устойчивости пенсионной системы.

Таким образом, Правительство предполагает решить проблему дефицита бюджета ПФР, отняв у 220 тысяч работающих пенсионеров по 16 тыс. руб. в месяц – примерно пятую часть дохода каждого работающего пенсионера. Полагаю, что Правительство, которое таким простым и гениальным способом решает бюджетные проблемы, должно немедленно уйти в отставку. Если бы я был Президентом, то я бы отправил в отставку всех инициаторов такого предложения.

Юридическим основанием для прекращения выплаты пенсий работающим пенсионерам является формулировка из закона, гласящая, что страховая

пенсия – это ежемесячная денежная выплата в целях компенсации застрахованным лицам заработной платы и иных выплат, утраченных ими в связи с наступлением нетрудоспособности вследствие старости. По логике чиновников Правительства, если трудящийся не утратил способность трудиться и получает при этом относительно высокую заработную плату, то пенсию ему платить не нужно! Логика железная! Только обратите внимание, что европейцы не утрачивают способность трудиться и уходят на пенсию, а россияне трудятся, пока не утрачивают способность трудиться, потому что на среднюю пенсию 12,5 тыс. руб. прожить невозможно. Поскольку речь идет о страховой пенсии, скорее всего, это не будет распространяться на госслужащих – они получают пенсию за выслугу лет «нестрахового» характера, которая выплачивается в рамках государственного пенсионного обеспечения, но за счет средств федерального бюджета.

И уж совсем иезуитским выглядит аргумент авторов, что прекращение выплаты пенсий работающим пенсионерам «позволит добиться более эффективного расходования пенсионного капитала и обеспечить материальную поддержку тем людям, которые действительно в ней нуждаются». Что впрямую означает: «Отберем у одних «богатых» пенсионеров, чтобы отдать другим «бедным» пенсионерам!»

Мне сразу вспомнилась статья в блоге А. Навального: «Заплати пенсионные взносы и помоги купить квартиру председателю Правления ПФР Антону Дроздову», где говорится о покупке А. Дроздовым, который всю свою жизнь работал чиновником, квартиры в Москве на Бульварном кольце стоимостью 240 млн руб. При этом задекларированные доходы Дроздова и всех членов его семьи за несколько лет никак не позволяли ему купить такую квартиру.

Чиновники нашего Правительства никак не научатся умножать и делить! Освоили только действие отнять и разделить.

Мы считаем, обижать слабых, отбирать пенсии у пожилых, заслуженных людей, заработавших эту пенсию за 30-40 лет трудового стажа, бессовестно и безнравственно! 🇷🇺

Из ответа Администрации Президента РФ:

«С помощью ограничения выплаты пенсий работающим пенсионерам, в рамках Стратегии развития пенсионной системы можно добиться более эффективного расходования пенсионного капитала и обеспечить необходимую материальную поддержку тем людям, которые действительно в ней нуждаются».

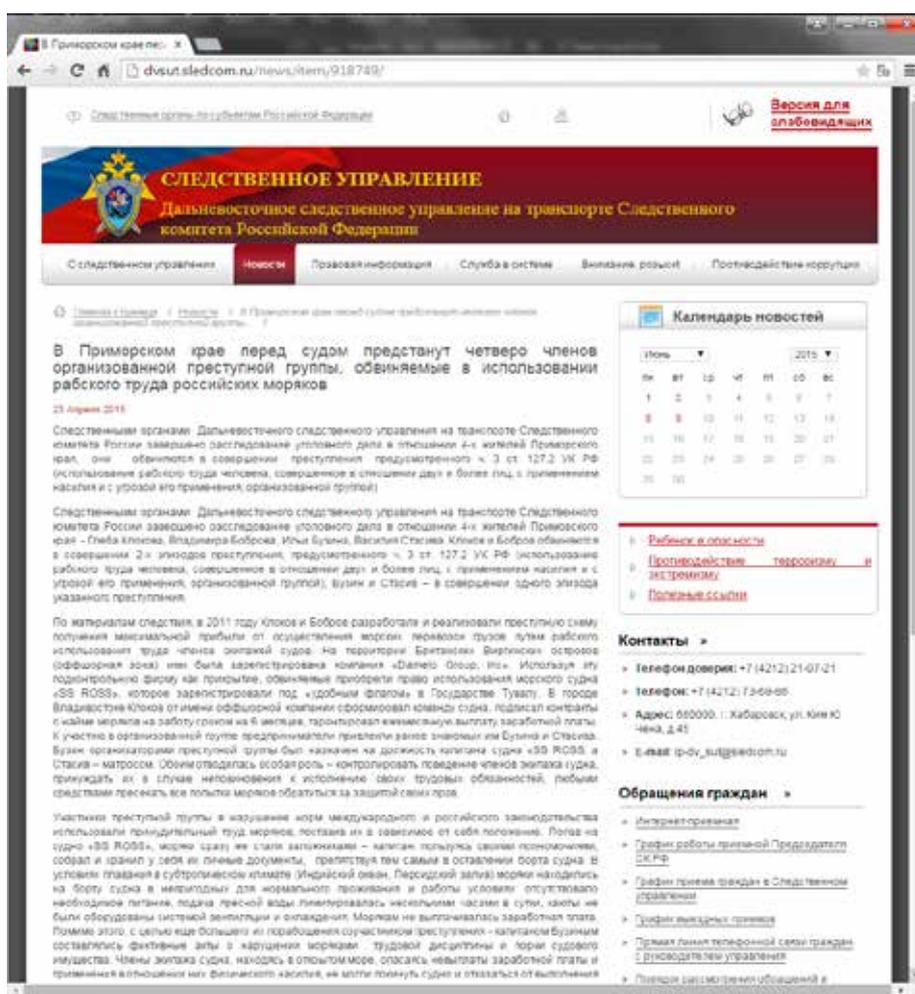
И. Александров,
зам. начальника департамента
письменных обращения
граждан и организаций

Из ответа Министерства труда и социальной защиты РФ:

«В том случае, если заработок не утрачен, то осуществление выплаты страховых пенсий формально утрачивает свое прямое значение, так как замещать в этом случае нечего».

А. Н. Пудов, статс-секретарь,
заместитель министра

Три года назад «Морской профсоюзный вестник» в материале «SS VELES» и «SS ROSS» смертельно опасны для моряков» («МПВ», № 3, 2012) рассказал историю о рабском положении экипажей на судах иностранной компании «Damelo Group, Inc», на которых при странных обстоятельствах гибли и пропадали без вести моряки. Так, на «SS ROSS» 30 августа 2011 года умер 63-летний Владимир Краевой: он получил на судне травмы, но медицинскую помощь ему никто не оказал. Вместо того чтобы списать большого моряка на берег, его заставили нести вахту. 52-летний механик Константин Удилов погиб при таинственных обстоятельствах на борту «SS ROSS» 17 января 2012 года. Жена Удилова считает, что ее мужа убили. Один из инициаторов жалобы в профсоюз – Эдуард Бордаченко – пропал без вести с борта «SS VELES» 14 сентября 2011 года в Индийском океане. Родная сестра Эдуарда Ирина Бордаченко считает, что брата могли выбросить за борт.



РАБСКОМУ ТРУДУ НА СУДАХ «SS VELES» И «SS ROSS» ПОЛОЖЕН КОНЕЦ

Российский профсоюз моряков (РПСМ) приложил немало усилий, чтобы компетентные органы заинтересовались проблемой, и в мае 2012 года Дальневосточная транспортная прокуратура по итогам проверки жалоб моряков возбудила два уголовных дела по статьям «Использование рабского труда с угрозой применения насилия» и «Рабский труд, повлекший за со-

бой смерть человека». В РПСМ тогда пришли к выводу, что дела эти бесперспективны, поскольку сухогрузы «SS VELES» и «SS ROSS» ходят под иностранным флагом Тувалу и российские законы на них не распространяются. По мнению профсоюза, следственным органам нужно в первую очередь привлекать к уголовной ответственности представителей Владивостокской фирмы «Sea Service Shipping LTD»:



господ Боброва и Клокова, которые занимались наймом экипажей на суда компании «Damelo Group, Inc» – вместе с судовладельцем за гибель моряков должно отвечать и круинговое агентство, направившее россиян в кабалу.

И вот спустя 3 года расследование уголовного дела завершено: перед судом предстанут четверо членов организованной преступной группы, обвиняемые в использовании рабского труда российских моряков.

Как сообщает Дальневосточное следственное управление на транспорте Следственного комитета России, следственные органы завершили расследование уголовного дела в отношении четверых жителей Приморского края. Глеб Клоков, Владимир Бобров, Илья Бузин и Василий Стасив обвиняются в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 127.2 УК РФ (использование рабского труда человека, совершенное в отношении двух и более лиц, с применением насилия и с угрозой его применения, организованной группой). Клоков и Бобров обвиняются в совершении двух эпизодов преступления, Бузин и Стасив – в совершении одного эпизода указанного злодеяния.

ЧТО ГОВОРЯТ МАТЕРИАЛЫ СЛЕДСТВИЯ

По материалам следствия, в 2011 году Г. Клоков и В. Бобров разработали и реализовали преступную схему получения максимальной прибыли от осуществления морских перевозок грузов путем рабского использования труда членов экипажей судов. На территории Британских Виргинских островов (оффшорная зона) ими была зарегистрирована компания «Damelo Group, Inc».

Используя эту подконтрольную фирму как прикрытие, обвиняемые приобрели право использования морского судна «SS ROSS», которое зарегистрировали под удобным флагом в Тувалу. Во Владивостоке Глеб Клоков от имени оффшорной компании сформировал команду судна, подписал контракты о найме моряков на работу сроком на шесть месяцев, гарантировал им ежемесячную выплату заработной платы.

К участию в организованной группе предприниматели привлекли ранее знакомых Илью Бузина и Василия Стасива. Бузин был назначен на должность капитана судна «SS ROSS», а Стасив – матросом. Обоим отводилась особая роль – контролировать поведение членов экипажа судна, принуждать их в случае неповиновения к исполнению трудовых обязанностей и любыми средствами пресекать попытки моряков обратиться за защитой своих прав. Участники преступной группы в нарушение норм международного и российского законодательства использовали принудительный труд моряков, поставив их в зависимое от себя положение.

Попав на судно «SS ROSS», моряки сразу же стали заложниками: капитан, пользуясь своими полномочиями, собрал и хранил у себя документы моряков, поэтому никто из них не мог покинуть судно.

В условиях плавания в субтропическом климате (Индийский океан, Персидский залив) моряки находились на борту судна в непригодных для нормального проживания и работы условиях: отсутствовало необходимое питание, подача пресной воды лимитировалась несколькими часами в сутки, каюты не были оборудованы системой вентиляции и охлаждения. Морякам не выплачивалась заработная плата. Помимо этого, с целью еще большего порабощения соучастником преступления – капитаном Ильей Бузиным составлялись фиктивные акты о нарушении моряками трудовой дисциплины и порчи судового имущества.

РАЗБИРАЛИСЬ ЖЕСТКО

В рейсе члены экипажа судна, опасаясь невыплаты заработной платы и применения физического насилия, не могли покинуть судно и отказаться от выполнения своих обязанностей. С недовольными моряками разбирались жестко.

Следствие установило и доказало неоднократные факты, что Клоков и Бобров прибывали на борт судна и, подавляя справедливое возмущение моряков условиями работы, лично избивали непокорных. Подручные организаторов – Бузин и Стасив также систематически угрожали морякам и применяли физическое насилие.

Так, мотористу судна, получившему травму, было отказано в получении квалифицированной медицинской помощи и возможности обратиться к врачу в порту. Членов экипажа, сумевших вопреки запретам обратиться в Российский профсоюз моряков и Международную федерацию транспортников с сообщением о рабских условиях труда, сразу же списывали с судна.

С июня 2011 года по апрель 2012 года члены преступной группы распоряжались моряками по своему усмотрению, требуя беспрекословного исполнения требований, использовали бесплатно их труд, заключающийся в осуществлении ремонтных работ на судне, выполнении рейсовых заданий и несении вахт.

По аналогичной схеме Глеб Клоков и Владимир Бобров организовали использование рабского труда моряков на фактически принадлежащем им сухогрузе «SS VELES» (порт приписки Фунафути, флаг Тувалу). С сентября 2012 года по апрель 2013 российские моряки, работающие на указанном судне в нечеловеческих условиях, также находились в зависимом положении, их труд использовался безвозмездно.

Весной 2013 года вернувшиеся на родину моряки судна «SS VELES» обратились за защитой своих прав в Следственный комитет. Обращения моряков помогли выявить преступную группу и доказать роль каждого из ее участников. Всего по делу в качестве потерпевших признано 17 членов экипажей, работавших на судах «SS VELES» и «SS ROSS».

Уголовное дело с утвержденным обвинительным заключением направлено в суд для рассмотрения по существу.

В РПСМ уверены, что гибель людей и использование рабского труда человека не должны остаться безнаказанными и обвиняемые получают реальные сроки наказания за совершенные ими преступления. 

ВНИМАНИЮ МОРЯКОВ: 147 ПРОБЛЕМНЫХ СУДОВ!

Российский профсоюз моряков (РПСМ) и Международная федерация транспортников (МФТ) подготовили список судов, где регулярно возникают трудовые конфликты, в основном связанные с выплатой заработной платы, ее уровнем и двойной бухгалтерией. В него также включены суда, где тщательно скрывается любая информация об условиях труда моряков. Список составлен по состоянию на 04 июня 2015 года по принципу обращений членов экипажей в РПСМ и МФТ за помощью в решении проблем, связанных с условиями труда, от двух и более раз. Все заявления моряков в профсоюз документально подтверждены.

«PRINCESS K» (флаг Сент-Винсент и Гренадин, ИМО 8306888, компания «Varna Shipping»). В декабре 2014 года судно, потерявшее ход, стояло в Суэцком канале. Судовладелец устранился от решения проблем. Моряки не только не получали денег, но и испытывали нехватку продовольствия. По неподтвержденным данным, работодатель даже находился в процессе банкротства. В феврале 2015 года долг по зарплате погасил фрахтователь. Руководство «Varna Shipping» планировало набрать новый экипаж.

«ATLANTIC TRADER» (флаг Белиза, ИМО 8900969, компания «North Sails»). Невыплата заработной платы списавшимся морякам. По последним данным, компания «North Sails» прекратила работу. Однако, как показывает практика, руководство просто могло сменить название компании, что это уже не один раз происходило.

«UCF 6» (флаг Молдавии, ИМО 9481934, компания «United Cargo Fleet LTD»). Регулярные задержки выплаты зарплаты.

«STARLET» (флаг Мальты, ИМО 9282687, компания «Oceanwide Shipping»). Невыплата денег, судно и экипаж брошены в Йемене без помощи.

«REDO» (флаг РФ, ИМО 5424990, компания «Komtrade Ltd»). Долги по заработной плате.

«PATTANA» (флаг Белиза, ИМО 9015773, компания «Rusam Shipping»).

Задолженности по заработной плате за три месяца. Судно грозит арест.

«BELLA» (флаг Камбоджи, ИМО 8808264, компания «Гудзон»). Судно задержано во Владивостоке капитаном порта за невыплату заработной платы морякам.

«ARK» (флаг РФ, ИМО 8504260, компания «Uniluck Management»). Невыплата денег бывшему экипажу.

«LUIISA» (флаг Панамы, ИМО 9110626, компания «Astor International Ship LLC»). Судно брошено в Арабских Эмиратах. Экипаж остался без зарплаты. Круинги до сих пор набирают моряков на судно, хотя оно уже год стоит под арестом.

«PALFLOT 2» (флаг РФ, ИМО 8952247, компания «Astrakhan shipping service agency Ltd»). Невыплата заработной платы.

СУДА КОМПАНИИ «INTERMARINE DE PANAMA SA»: списание моряков без окончательного расчета.

«INTERSPRAY» (флаг Панамы, ИМО 9651319)

«INTERBREEZE» (флаг Панамы, ИМО 9601065)

СУДА КОМПАНИИ «LUNA RO-RO TASIMACILIK»: мизерная зарплата и задолженности.

«AYDEMIR BOZTERE» (флаг Молдавии, ИМО 7511905)

«AYDEMIR» (флаг Молдавии, ИМО 7619537)

«КОСАТЕРЕ» (флаг Панамы, ИМО 8019887)

СУДА КОМПАНИИ «ASYA RORO TURIZM NAKLIYAT»: отличительные черты – мизерная зарплата, а то и вовсе ее невыплата.

«LIDER SAMSUN» (флаг Танзании, ИМО 7613404)

«AVRASYA» (флаг Танзании, ИМО 7704617)

СУДА КОМПАНИИ «RED TO RED DENIZCILIK»: невыплата зарплаты, дискриминация моряков.

«SORMOVSKIY 119» (флаг Камбоджи, ИМО 8035154)

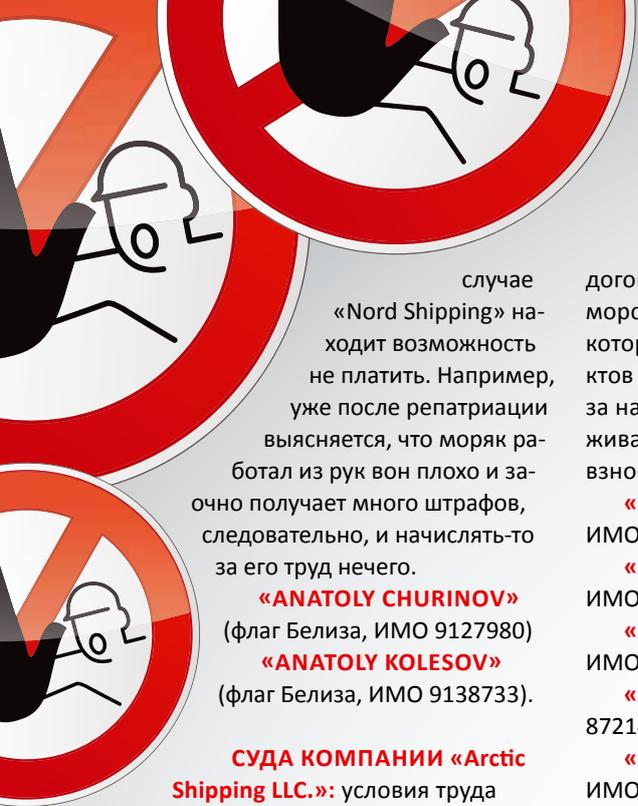
«AMUR 2532» (флаг Камбоджи, ИМО 8729975)

СУДА КОМПАНИИ «БАЛТРЕЧФЛОТ»: официальная заработная плата в компании от 7000 рублей. Остальные деньги, обещанные морякам, – бонусы, которые могут доходить до 2000 евро. Они выплачиваются нерегулярно.

«АРЕССА» (флаг РФ, ИМО 7612498)

«РУССА» (флаг РФ, ИМО 7612527)

СУДА КОМПАНИИ «NORD SHIPPING GROUP SA»: больше полугода единственные новости с судов – задолженность по заработной плате. Нормальной практикой считается списать моряка без денег или с гарантийным письмом, однако даже во втором



случае «Nord Shipping» находит возможность не платить. Например, уже после репатриации выясняется, что моряк работорил из рук вон плохо и зачастую получает много штрафов, следовательно, и начислять-то за его труд нечего.

«ANATOLY CHURINOV»
(флаг Белиза, ИМО 9127980)
«ANATOLY KOLESOV»
(флаг Белиза, ИМО 9138733).

СУДА КОМПАНИИ «Arctic Shipping LLC.»: условия труда и оплаты на борту являются «коммерческой тайной», о чем объявлено и руководством фирмы, и судовой администрацией. Коллективного договора нет, и как следствие, уровень зарплаты низкий и не в срок. Принципиальная позиция «Arctic Shipping LLC.»: никаких контактов с МФТ и профсоюзами.

«ФРИО ВЛАДИВОСТОК» (флаг РФ, ИМО 9175274,).
«REINA» (флаг Сент Китс и Невиса, ИМО 8202226).

СУДА КОМПАНИИ «INDERTON»: последние полгода регулярные задержки выплаты зарплаты до четырех месяцев. Компания оказывает давление на моряков, уговаривает забрать заявления.

«AMGU» (флаг Белиза, ИМО 9113226)
«IMAN» (флаг Камбоджи, ИМО 8513390)
«SUNGAR» (флаг Белиза, ИМО 7928160)
«SAMARGA» (флаг Белиза, ИМО 8501402)
«SIDIMI» (флаг Белиза, ИМО 8501414)

ВСЕ СУДА КОМПАНИИ «MD SHIPPING»: судовладелец платит нищенскую заработную плату морякам, например, матрос 1 класса довольствуется \$450. Компания регулярно задерживает даже эти крохи, списание членов экипажей с судов с пустыми карманами – привычное дело. «MD Shipping» заключила коллективный

договор с Региональной федерацией морских профсоюзов Юга Украины, которая НЕ входит в МФТ. Треть пунктов соглашения изобилует штрафами за нарушения. За это с моряков удерживают 1% в качестве профсоюзных взносов.

«AMUR 2510» (флаг Камбоджи, ИМО 8721363).
«AMUR 2510» (флаг Камбоджи, ИМО 8721363).
«AMUR 2514» (флаг Камбоджи, ИМО 8721404)
«AMUR 2520» (флаг Белиза, ИМО 8721466)
«AMUR 2521» (флаг Камбоджи, ИМО 8721478)
«AMUR 2524» (флаг Белиза, ИМО 8721507)
«AMUR 2525» (флаг Камбоджи, ИМО 8721519)
«AMUR 2527» (флаг Белиза, ИМО 8721533)
«AVERSA» (флаг Камбоджи, ИМО 8841606)
«CLIO» (флаг Камбоджи, ИМО 8833881)
«DAISY» (флаг Камбоджи, ИМО 8033120)
«DORPHEA» (флаг Камбоджи, ИМО 8728828)
«ERNA» (флаг Камбоджи, ИМО 8038259)
«FOCUS» (флаг Камбоджи, ИМО 8725644)
«FRONT» (флаг Камбоджи, ИМО 7517351)
«KRAFT» (флаг Камбоджи, ИМО 8223062)
«MAGELANA» (флаг Камбоджи, ИМО 8624280)
«MAJOR» (флаг Камбоджи, ИМО 8135100)
«MODUS» (флаг Камбоджи, ИМО 7942958)
«SVIR» (флаг Камбоджи, ИМО 8852033)
«VAGUE» (флаг Камбоджи, ИМО 8891560)
«VESTIMAR» (флаг Камбоджи, ИМО 8725058)
«FUSION» (флаг Сент-Винсент и Гренадин, ИМО 7528520)
«NAVIGATOR» (флаг Камбоджи, ИМО 8841735)
«WELLE» (флаг Камбоджи, ИМО 8101410)

ВСЕ СУДА КОМПАНИИ «KENT SHIPPING» («SALUTA SHIPPING» SAILTRADE LTD»): здесь считается абсолютно нормальным не платить экипажам на протяжении рейса, который может длиться до девяти месяцев. Компания списывает моряков с гарантийными письмами, либо недостоверными подтверждениями о произведенных платежах. В норме – игнорирование компанией собственных документов.

«ALEZANDR LEBED» (флаг Белиза, ИМО 8866826)
«ARIES» (флаг Белиза, ИМО 8862820)
«BOREALIS» (флаг Панамы, ИМО 8873740)
«DELPHINUS» (флаг Белиза, ИМО 8871687)
«FEOFAN SHOKHIREV» (флаг Белиза, ИМО 9094157)
«MAXIM» (флаг Белиза, ИМО 8866319)
«PALLADIY» (флаг Белиза, ИМО 8856261)
«PETR HAMITIOV» (флаг Белиза, ИМО 8989214)
«RODONIT» (флаг Белиза, ИМО 8887492)
«SEABREEZE 1» (флаг Белиза, ИМО 8972273)
«SOLIKAMSK» (флаг Белиза, ИМО 8986987)
«SVETOSLAVA» (флаг Белиза, ИМО 8863343)
«VASILIY TATISHCHEV» (флаг Белиза, ИМО 8885157)
«VOLGO-DON 207» (флаг Белиза, ИМО 8959178)
«VOLGO-DON 5021» (флаг Белиза, ИМО 8955873)
«RIVER GRACE» (флаг Белиза, ИМО 8865963)
«KARDELEN» (флаг РФ, ИМО 8846826)
«KAIRA» (флаг РФ, ИМО 8843666)
«LOUKHI» (флаг Белиза, ИМО 8872540)
«PUDOZH» (флаг Белиза, ИМО 8863355)
«SAILBARON» (флаг РФ, ИМО 8867040)
«SAILBEAUTY» (флаг РФ, ИМО 8846761)
«SAILCOUNTESS» (флаг РФ, ИМО 8936798)
«SAILDAISY» (флаг РФ, ИМО 8884957)
«SAILPRIDE» (флаг РФ, ИМО 8857681)
«SAILPRINCE» (флаг РФ, ИМО 8846802)

«**SAILPRINCESS**» (флаг РФ, ИМО 8876182)
 «**SAILQUEEN**» (флаг РФ, ИМО 8884933)
 «**SAILROSE**» (флаг РФ, ИМО 8876170)
 «**SHOKSHA**» (флаг Белиза, ИМО 8866668)
 «**YUTIY POLTORATSKIY**» (флаг РФ, ИМО 8986389)
 «**ALEKSANDR ANTONOV**» (флаг РФ, ИМО 8972261)
 «**CIRCON**» (флаг РФ, ИМО 8887519)
 «**GRANAT**» (флаг РФ, ИМО 8892071)
 «**GRIGORIY MALOV**» (флаг РФ, ИМО 8986365)
 «**ZHADEIT**» (флаг Коморских островов, ИМО 8887480)
 «**LEONID ZAYAKIN**» (флаг РФ, ИМО 8972259)
 «**YUSRA**» (флаг РФ, ИМО 8858702)
 «**NEWTON**» (флаг РФ, ИМО 8866802)
 «**DESIRE**» (флаг РФ, ИМО 8866814)
 «**KATIUSHA**» (флаг Белиза, ИМО 9672260)
 «**NAUTILUS**» (флаг РФ, ИМО 8848941)

СУДА КОМПАНИИ «ROSSHIPCOM»:

многомесячные задержки заработной платы, двойная бухгалтерия на судах под российским флагом.

«**SIBIRSKIY 2112**» (флаг РФ, ИМО 7811044)
 «**SORMOVSKIY 43**» (флаг Белиза, ИМО 7945857)
 «**SORMOVSKIY 3006**» (флаг Белиза, ИМО 8035166)
 «**VOLGO-DON 203**» (флаг РФ, ИМО 8866010)
 «**VOLGO-DON 236**» (флаг РФ, ИМО 8872526)
 «**VOLZHSKIY 49**» (флаг РФ, ИМО 8945086)
 «**KAPITAN KORCHIN**» (флаг РФ, ИМО 8959219)
 «**LISA**» (флаг Белиза, ИМО 9128013)
 «**LUKA**» (флаг Белиза, ИМО 9177399)

СУДА КОМПАНИИ «TANAIS

SHIPPING»: многомесячные задолженности по заработной плате.

«**LINA**» (флаг Белиза, ИМО 9128001)
 «**LAVR**» (флаг Белиза, ИМО 9151096)
 «**TANAIS FLYER**» (флаг Белиза, ИМО 9186479)
 «**TANAIS DREAM**» (флаг Белиза, ИМО 9283899)

СУДА КОМПАНИИ «ORBITAL SHIP

MANAGEMENT»: задолженности по заработной плате на борту 2-3 месяца. Списание с судов с долгами.

«**VOLGO-BALT 235**» (флаг Сент Китс и Невис, ИМО 8230493)
 «**VOLGO-BALT 213**» (флаг Сент Китс и Невис, ИМО 8841632)
 «**VOLGO-BALT 214**» (флаг Сент Китс и Невис, ИМО 8841644)
 «**VOLGO-BALT 220**» (флаг Сент Китс и Невис, ИМО 8841668)
 «**VOLGO-BALT 226**» (флаг Сент Китс и Невис, ИМО 8841711)
 «**VOLGO-BALT 227**» (флаг Камбоджи, ИМО 8841723)

СУДА КОМПАНИИ «POSEIDON-LTD

KHERSON»: списание с судов без окончательного расчета.

«**CREDO**» (флаг Молдавии, ИМО 7115957)
 «**NEFTERUDOVOZ-24M**» (флаг островов Кука, ИМО 7645249)
 «**SANDRA**» (флаг Молдавия, ИМО 7729966)
 «**NEFTERUDOVOZ-28M**» (флаг островов Кука, ИМО 7733565)
 «**NEFTERUDOVOZ-45M**» (флаг островов Кука, ИМО 8138712)
 «**NEFTERUDOVOZ-46M**» (флаг островов Кука, ИМО 8226351)
 «**MERTON 1**» (флаг Молдавии, ИМО 8230170)
 «**LIME**» (флаг Молдавии, ИМО 8857954)
 «**KORSTEN**» (флаг Молдавия, ИМО 8873312)
 «**RIMMA**» (флаг Камбоджи, ИМО 8874902)
 «**MORYAK**» (флаг Палау, ИМО 8881266)
 «**LILYA KARASTOYANOVA**» (флаг Молдавии, ИМО 8947620)
 «**VIKTOR**» (флаг островов Кука, ИМО 9631929)
 «**GLOSTER 1**» (флаг островов Кука, ИМО 9640463)

СУДА КОМПАНИИ «AZOVTRANS-

TERMINAL»: здесь практикуется двойная бухгалтерия, обман моряков при подписании контрактов, невыплата заработной платы в течение рейса.

«**VITIM**» (флаг РФ, ИМО 6807046)
 «**NEMAN**» (флаг РФ, ИМО 7925168)
 «**NIAGARA**» (флаг островов Кука, ИМО 8003905)
 «**BOSPOR**» (флаг Молдавии, ИМО 8407632)
 «**BORISLAV**» (флаг Молдавии, ИМО 8711954)
 «**OKHTA**» (флаг РФ, ИМО 8857265)
 «**LAKHTA**» (флаг РФ, ИМО 8935770)
 «**UNICOM ALPHA**» (флаг РФ, ИМО 9133393)
 «**NARVA**» (флаг островов Кука, ИМО 9631905)
 «**ISTRA**» (флаг РФ, ИМО 9632088)

СУДА КОМПАНИИ «MARSHALL

SHIPPING CO. JSC»: долги по заработной плате, двойная бухгалтерия.

«**NEFTERUDOVOZ-11M**» (флаг РФ, ИМО 7328425)
 «**NEFTERUDOVOZ-12M**» (флаг РФ, ИМО 7391769)
 «**NEFTERUDOVOZ-33M**» (флаг РФ, ИМО 7830894)
 «**NEFTERUDOVOZ-44M**» (флаг РФ, ИМО 8136714)
 «**STK-1026**» (флаг РФ, ИМО 8719372)
 «**NEFTERUDOVOZ-56M**» (флаг РФ, ИМО 8726210)
 «**VILGA**» (флаг РФ, ИМО 9109811)

Работать на таких судах или нет – дело личное и добровольное! Однако прежде чем уйти в рейс, убедитесь, что вы действительно являетесь членом Российского профсоюза моряков. Только на этом основании профсоюз может вмешаться в трудовой конфликт и представлять ваши интересы.





МЫ ДЕРЖИМ СВОЮ ЛИНИЮ ФРОНТА

20-21 мая в Москве проходил IX отчетно-выборный съезд Конфедерации труда России (КТР), в его работе приняли участие 87 делегатов от 16 членских организаций со всех регионов страны, включая делегатов Российского профессионального союза моряков (РПСМ), Российского профсоюза докеров (РПД), Межрегионального профсоюза лоцманов.

В течение двух дней участники обсуждали результаты работы за прошедшие 4 года и подвели главный итог: за 20 лет существования Конфедерация труда России, созданная по инициативе РПСМ, выстояла, значительно выросла и окрепла, получила широкое признание на международном уровне. Это наглядно продемонстрировало участие в работе съезда и предшествовавшей ему международной конференции «Трудовые права в условиях кризиса: вызовы и стратегии профсоюзов и общества» высокопоставленных иностранных гостей. Среди них – президент Международной конфедерации профсоюзов (МКП) Жоао Антонио Фелисио, председатель Конфедерации профсоюзов Грузии Иракий Петриашвили, президент Белорусского конгресса демократических профсоюзов Александр Ярошук, директор Бюро Международной организации труда (МОТ) Димитрина Димитрова и специалист по деятельности трудящихся Бюро

МОТ Сергеус Гловацкас, представители национальных профцентров из Франции, Бразилии, Финляндии, Казахстана, глобальных отраслевых союзов.

Генеральный секретарь МКП Шаран Барроу, которая не смогла присутствовать на съезде, приветствовала участников специальным видеобращением. «Мы знаем, что российский народ весьма обеспокоен неравенством и собственной гарантией занятости. Наш глобальный опрос показал, что Россия входит в пятерку стран, где данная проблема стоит особенно остро, – сказала Шаран Барроу. – В России, как и в других странах, граждане требуют вмешательства правительства и более активных действий по сокращению неравенства между богатыми и бедными. Радует, что 91% населения в России понимает роль профсоюзов и поддерживает их достижения в борьбе за равенство и права трудящихся».

Генсек МКП также отметила, что конгресс МКП в мае прошлого года в Берлине дал установку на борьбу

с рабством: «В 21 веке не пристало наблюдать элементы рабства, когда один человек – трудящийся – может быть практически собственностью работодателя, когда зарплата и условия труда, иногда сам факт их свободы определяется работодателем. Мы будем бороться с рабством повсеместно, расширяя борьбу на те страны, которые думают, что могут позволить себе не соблюдать фундаментальные права трудящихся на свободу объединения, на достойную минимальную оплату труда, социальную защиту, и, конечно же, на ведение коллективных переговоров».

В ходе работы съезда и конференции обсуждалась проблема неравенства в России, уровень которого достиг рекордных показателей как в сравнении с другими странами мира, так и с другими периодами развития России.

Как заметил член Совета КТР Олег Шеин, «по оценкам экспертов, 117 семей мультимиллионеров России обладают состоянием, превышающим доходы 126 млн человек. То есть у одной такой семьи богатство превышает доход населения среднего российского региона, включая трудящихся, проживающих в этом среднем российском регионе». Разрывы в оплате труда не регулируются государством, а у профсоюзов нет достаточных ресурсов, чтобы регулировать этот вопрос в договорном порядке.

При этом сами профсоюзы в России очень ограничены в своих правах, их создание в стране крайне сложно, профсоюзная деятельность преследуется работодателями, государственные механизмы, способные защитить права работников на объединение в профсоюзы, осуществление профсоюзной деятельности, ведение коллективных переговоров и забастовку практически отсутствуют.

Игорь Ковальчук, первый заместитель председателя РПСМ в панельной дискуссии «Развитие профсоюзов и профсоюзные права – условие экономического роста и процветания граждан» сказал: «Когда человек получает небольшую зарплату, когда он не может обратиться в больницу за медицинской помощью, у него проблемы с обучением детей, то естественно, его

работа носит формальный характер, потому что он вынужден думать о чем-то другом. С этой точки зрения высокая заработная плата, вернее, достойная заработная плата, безусловно, является фактором, который способствует производительности труда. С точки зрения экономики, достойная зарплата – это не только возможность для человека получить материальные блага, это возможность их производить, что приводит к росту внутреннего спроса. Второй момент – человек платит налоги. Соответственно пополняется бюджет, растет его доходность. На самом деле роль профсоюзов трудно переоценить. Очень важно в системе трехстороннего партнерства, чтобы у каждой из сторон был инструмент, который можно использовать, чтобы защитить свои права. Мы понимаем, что изначально трудящиеся находятся в более невыгодном положении по сравнению с работодателем: у государства есть силовые структуры, у бизнеса – деньги, адвокаты, а у трудящихся – только забастовка, никакого у нас с вами реального инструмента больше нет. По большому счету забастовка является фактором повышения уровня жизни в стране и развития ее политической системы».

Очень много претензий прозвучало в адрес Федеральной службы по труду и занятости (Роструд), в частности, что он не принимает участия в судебных заседаниях по решению трудовых споров.

– В 2006 году, когда были внесены существенные изменения в ТК РФ, из полномочий Федеральной инспекции труда были исключены полномочия в части подачи исковых требований в интересах работников по защите их трудовых прав. Требование закона говорит о том, что должностные лица органов государственного надзора обязаны принять меры и выдать акты инспекторского реагирования только в том случае, когда должностным лицом были установлены очевидные и явные нарушения требований трудового законодательства и иных нормативно-правовых актов, – сообщила замначальника Управления госнадзора в сфере труда Наталья Никитична Калининкова. – В спорных ситуациях



**Член Совета КТР
Олег Шеин:** «По оценкам экспертов, 117 семей мультимиллионеров России обладают состоянием, превышающим доходы 126 млн человек. То есть у одной такой семьи богатство превышает доход населения среднего российского региона, включая трудящихся, проживающих в этом среднем российском регионе».

это относится к разрешению индивидуального трудового спора, и инспектор не вправе принимать меры инспекторского реагирования.

Олег Шеин вообще поставил вопрос о целесообразности существования Роструда перед участниками конференции/делегатами съезда: «Роструд





**Замначальника
Управления
госнадзора
в сфере труда
Наталья Никитична
Калинникова:**
«В 2006 году, когда были
внесены существенные
изменения в ТК РФ,
из полномочий
Федеральной инспекции
труда были исключены
полномочия в части
подачи исковых
требований в интересах
работников по защите
их трудовых прав».

вмешивается в ситуации лишь при очевидном нарушении. Какая норма закона конкретно запрещает Роструду содействовать работникам по ситуации, распространяющейся шире, чем просто очевидные нарушения? Где в законе сказано, что вот очевидные нарушения – надо вмешиваться, а вот

неочевидные – и вмешиваться запрещено? Нет прямой нормы в законе, которая запрещает Роструду выступать в интересах работников по неочевидным нарушениям, то есть Роструд может защищать интересы работников не только по долгам по зарплате. И здесь собственно возникает вопрос

о практике Роструда, а не о каких-то ограничениях, которые являются для него препятствиями».

Александр Красноштан, председатель Северной региональной организации РПСМ поддержал коллегу: «Мне кажется, на сегодняшний день этот орган лишний, он создан для того, чтобы защищать интересы работодателя и пускать интересы профсоюза и работников в отстаивании своих законных прав и интересов по длинному кругу. Трудинспекция любыми путями пытается замять любые конфликты. Приходишь к ним, говоришь: неверно начисляется заработная плата на конкретном предприятии, давайте проведем проверку. Нет, – отвечают, – мы список неделю назад утвердили, приходите через год, будем составлять новый, тогда мы включим вас в комиссию. Редчайший случай, когда Трудинспекция выступила в защиту трудовых прав работника и помогла. Я считаю, что Роструд в России сейчас не нужен, он только мешает».

Выступая с отчетом о работе Исполкома, Президент КТР Борис Кравченко отметил:

«Сегодня мы имеем дело с участвовавшими случаями жесткого преследования профсоюзных активистов, вплоть до уголовных дел. В связи с этим мы продолжим настаивать на серьезных, жизненно необходимых изменениях законодательства в трудовой сфере. Без усиления стороны наемных работников не может быть преодолен кризис трехсторонних отношений, о котором говорят многочисленные специалисты в области трудовых отношений, который очевиден и для нас. У нас есть четкое представление о содержании и формулировках необходимых изменений, есть проекты соответствующих законов и стратегическое видение развития трудового законодательства в контексте уважения трудовых прав. Есть также осознание того, что никто не преподнесет нам эти изменения в качестве подарка. Мы готовы бороться за эти изменения, потому что перестали верить в разумный подход со стороны так называемых социальных партнеров. Их бессилие перед лицом экономических потрясений



Голосование

особенно очевидно сегодня в период жесткого финансово-экономического кризиса, когда они заставляют наемных работников платить за свои просчеты и возмещать падающие нормы прибыли. Происходит отказ от важнейших социальных обязательств, происходят массовые сокращения рабочих мест в бюджетном и реальном секторах экономики, идет ревизия пенсионных прав работающих граждан, падает покупательная способность заработной платы. Одновременно, как отмечалось, ужесточаются нормы законодательства и правоприменительная практика, возникают все новые и новые методики антипрофсоюзных действий, сокращается возможность организаций наемных работников проводить протестные акции и митинги в защиту своих требований».

Председатель Совета КТР, председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) Игорь Павлов предложил поставить за работу Исполкома КТР «хорошую» оценку вместо традиционной «удовлетворительной», пояснив свою позицию так: «Сегодня идет атака на трудовые права, атака на профсоюзы, и мы, профсоюзы, входящие в Конфедерацию труда России (КТР), свою линию фронта держим. Это главное наше достоинство».



Президент КТР Борис Кравченко: «Сегодня мы имеем дело с участвовавшими случаями жесткого преследования профсоюзных активистов, вплоть до уголовных дел. В связи с этим мы продолжим настаивать на серьезных, жизненно необходимых изменениях законодательства в трудовой сфере. Без усиления стороны наемных работников не может быть преодолен кризис трехсторонних отношений».



Обмен мандатов

Делегаты Съезда приняли поправки в Устав Конфедерации, избрали Совет КТР и Контрольно-ревизионную комиссию. Президентом КТР вновь избран Борис Кравченко, Генеральным секретарем — Сергей Ковалев, председателем Совета — Игорь Павлов, председателем Исполнительного комитета — Игорь Ковальчук. Вице-президентом КТР стал Олег Шеин. Председатель РПСМ Юрий Сухоруков также вошел в состав Совета КТР.

Съезд принял несколько резолюций, в том числе «О системе специальной оценки условий труда на рабочих местах», «О случаях уголовного преследования профсоюзных активистов», «О пенсионной политике в Российской Федерации», «Об обеспечении равенства женщин и мужчин в социально-трудовой сфере». 



ЕДИНИЦЫ МОРЯЧЕК В РОССИИ МОГУТ ОСУЩЕСТВИТЬ СВОЮ МЕЧТУ

С начала «нулевых», когда ведущие российские морские вузы начали набирать представительниц слабого пола на исконно мужские специальности: судоводитель, электромеханик и судомеханик, появилось много девушек, желающих связать свою жизнь с морем. Но одно дело – поступить и закончить вуз, совершенно другое – найти работу по специальности, особенно если государство – не помощник в этом вопросе. В России только единицы морячек могут осуществить свою мечту. Журнал «Морской профсоюзный вестник» (МПВ) выяснял, почему.

ЯЗЫКОМ ЦИФР

Как сообщает Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот), из Государственного морского университета им. адм. Ф. Ф. Ушакова (ГМУ, Новороссийск) всего по морским специальностям выпустилось 12 девушек. В этом году Морской государственный университет им. адм. Г. И. Невельского (МГУ, Владивосток) закончит одна девушка. В 2014 году Государственный университет морского и речного флота им. адм. С. О. Макарова (ГУМРФ, Санкт-Петербург) дал миру 10 женщин-специалистов, в 2015 году ожидается еще 8 новоиспеченных морячек.

На сегодняшний день в ГУМРФ обучается 2040 девушек, из них 120 – на плавательных специальностях. В ГМУ на судоводителей учится 6 девушек, МГУ – 23 девушки учатся на судоводителей, электро- и судомехаников. Таким образом, морские вузы по специальностям, дающим право работы на морских судах, в свое время закончат около 150 человек, а получат работу единицы. Как показывает практика, из Макаровки всего 4 выпускницы работают в командных должностях, 5 девушек работают на предприятиях отрасли, а одна находится в отпуске по уходу за ребенком. По остальным вузам точной статистики нет, как правило, девушки после выпуска не поддерживают связь с родной альма-матер. Известно только, что всего 3-4 выпускницы МГУ им. адм. Г. И. Невельского работают по специальности в море.

При существующих формах обучения (одна из которых платная, вторая подразумевает обучение за счет средств госбюджета) многие девушки учатся за счет государства. Так, по информации Росморречфлота, государство затрачивает на подготовку специалистов плавательных специальностей в среднем порядка 200 тыс. рублей в год. МГУ им. Г. И. Невельского, где все девушки учатся на бюджетной основе, сообщило, что стоимость обучения в их вузе обходится государству около 300 тыс. рублей в год за одного курсанта, остальные вузы отказались давать точные цифры. Если курсант учится на бюджетной основе, то плата за обучение производит-

ся за счет средств налогоплательщиков. Учеба на коммерческой основе оплачивается из родительского кармана. Если умножить годовую сумму на 5 лет обучения и количество учащихся (не считая того, что ежегодно вузы пополняются вновь поступившими), то речь идет о десятках миллионов рублей. Это не малые суммы, и тот факт, что впоследствии выпускниц не допускают к работе по специальности, воспринимается как нецелесообразная трата средств госбюджета и сбережений, откладываемых россиянами на образование детей. Возникает парадоксальная ситуация: при существующем дефиците морских кадров в стране готовых специалистов на работу не берут. Не говоря уже о том, что речь идет о прямом нарушении прав человека.

Заметим, что иностранные судовладельцы охотно принимают россиянок на работу судоводителями, электро- и судомеханиками. Таким образом, вложенные в образование морячек средств российских налогоплательщиков – это выброшенные на ветер деньги госбюджета.

В свое время Советская система образования обеспечивала высокий процент трудоустройства выпускников учебных заведений. Сегодняшняя ситуация показывает, что государство не участвует в дальнейшей жизни новоиспеченных специалистов и тем более не способствует поиску для них рабочих мест. Из всего этого напрашивается вывод: мы поставляем подготовленных специалистов для иностранных компаний, которые будут трудиться на судах под удобными флагами и не платить налоги в бюджет Российской Федерации.

РЕАЛЬНЫЕ СЛУЧАИ ДИСКРИМИНАЦИИ

По словам четвертого помощника капитана на газовозе «Псков» компании Совкомфлот, Ляны Митрофановой, до конца учебы, действительно, доходят не все. «Многие отсеиваются в процессе обучения, кто-то во время практики понимает, что с выбором будущей профессии ошибся. Обычно такие ребята сразу переводятся на другие факультеты», – рассказывает морской офицер Митрофанова. Но те, кто получил работу, пройдя жесткий и суровый

отбор, имеют высокую квалификацию, которая ни у кого не вызывает вопросов.

Надо сказать, что учебные заведения успешно справляются с образовательной задачей: дают курсантам соответствующие знания и обеспечивают прохождение плавательской практики. И все же большинство российских судоходных компаний отказываются брать на работу женщин-морячек.

Чтобы добиться поставленной цели и следовать мечте, девушкам приходится проявлять бойцовский характер и предпринимать серьезные меры по защите своих прав. Как это, например, делает морячка из Самарской области Светлана Медведева, которая в 2012 году подала в суд на Самарское речное пассажирское предприятие (СРПП), отказавшее ей в трудоустройстве на речное судно по причине принадлежности к женскому полу.

«Мы сталкиваемся с явным нежеланием коллег-мужчин и работодателей принимать женщин в качестве работников на суда. Создается ситуация, при которой учиться на эту специальность берут, а работать запрещают», – говорит Медведева.

Медведева добивается права на практике применять полученные за 4 года знания в речном техникуме. Она уверена, что никто не имеет право запрещать человеку работать по своей специальности в стране, где Консти-



80 лет прошло с тех пор, как первая женщина-капитан – легендарная Анна Щетинина (на снимке) провела судно из Гамбурга на Камчатку, но до сих пор при приеме на работу в море половой признак пор имеет значение.

туцией РФ прописано право человека на труд: «Я все равно буду рулевым мотористом», – утверждает Светлана.

По ее словам, многим женщинам приходится работать на любимой работе почти «нелегально»: выполнять обязанности моториста, а быть трудоустроенным матросом. В качестве примера Медведева приводит ситуацию с подругой, работающей на одном из теплоходов, курсирующем по Волге, которая вынуждена работать именно на таких условиях.

Известная в России и за ее пределами капитан с Дальнего Востока Татьяна Суханова рассказывает, что с легкостью находит работу по специальности в иностранных компаниях, но ей приходится безуспешно обивать пороги круизных агентств, в случае если она хочет найти работу в российской компании.

ДОВОДЫ КОЛЛЕГ-МУЖЧИН

80 лет прошло с тех пор, как первая женщина-капитан – легендарная Анна Щетинина провела судно из Гамбурга на Камчатку, но до сих пор при приеме на работу в море половой признак пор имеет значение.

Не последнюю роль играет отношение к этому вопросу коллег-мужчин. Во время беседы, что называется

«не для записи», они негативно отзываются о морских офицерах-женщинах. Многие из них сомневаются в компетентности последних и считают, что за женщину на судне в итоге работают мужчины. Ответ на вопрос, какую часть работы приходилось брать на себя, сводится к пересказу о знакомых моряках, которые в своей практике сталкивались с этим. По их словам, им приходилось таскать тяжести за женщин-моряков и после женщин-механиков переделывать работу.

«Я как моряк и отец моряка считаю, что женщины на флоте работают наравне с мужчинами. Примеров тому множество, мой однокурсник – старший механик Владимир Горелов работал на судах Мурманского морского пароходства под командованием капитана Людмилы Тибряевой, которая начинала свой путь от судоводителя – рядового младшего штурмана и стала капитаном. Он с уважением отзывается о высокой квалификации и личностных качествах Тибряевой. И пол не является препятствием для работы на морском судне», – считает главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк.

По словам Хижняка, тяжести на судах переносит рядовой состав, комсостав не занимается этой работой. Большинство современных судов полностью автоматизированы, все погрузо-разгрузочные операции также выполняются при помощи техники.

ПЕРЕМЕНИ НЕИЗБЕЖНЫ

По данным Женской Ассоциации судоходства и торговли International Shipping & Trading Association (WISTA), основанной в 1974 году, насчитывающей более 1000 членов в 20 странах, сегодня в мире насчитывается более 1,25 млн моряков, из них 94% работают в качестве обслуживающего персонала на пассажирских судах: паромах и круизных лайнерах. Всего 6% трудятся на грузовых судах торгового флота и совсем небольшое количество женщин занимают командные должности. Эти данные были опубликованы в 2003 году, с тех пор,

по мнению WISTA, численность морских офицеров среди женщин особо не менялась.

С 1988 года Международная морская организация (ИМО) работает над исправлением гендерного дисбаланса в морской отрасли, именно в том году была разработана «Стратегия интеграции женщин в морской сектор», которая способствовала появлению новых возможностей для женщин в вопросах получения морского образования.

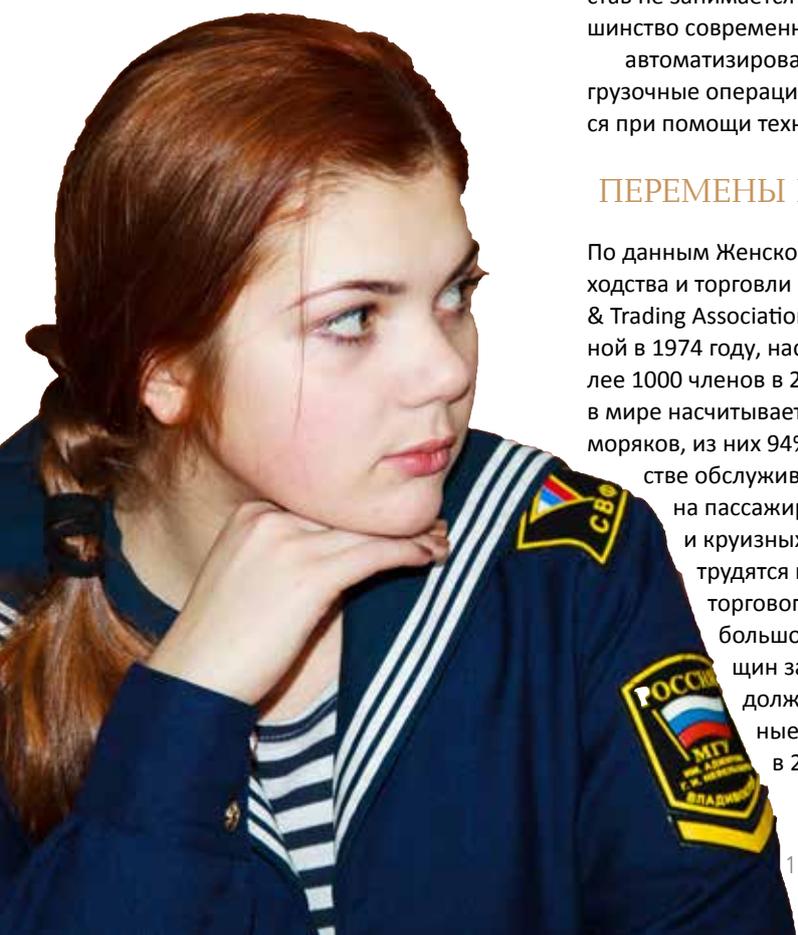
В 2000 году ООН провозгласила «Цели развития тысячелетия», и цель номер три гласит о том, что необходимо «стимулировать гендерное равенство и повышать возможности женщин».

Последние несколько лет ИМО курирует программу «Интеграция женщин в морской профессии», целью которой является привлечение женщин к работе в море. Если сравнивать со странами Европы, а также с США, Австралией и Норвегией, то женщины-морячки в этих странах чувствуют себя гораздо увереннее, чем наши соотечественницы.

В этих странах активно ведется работа по преодолению гендерных предрассудков в отношении «неженских» профессий, а также по привлечению в отрасль специалистов женского пола. По мнению первого заместителя директора ИМО Памелы Танси (Pamela Tansey), организация «выступает не в поддержку женщин, а в поддержку морской отрасли и работающих в ней людей».

Танси поддерживают коллеги, которые считают, что при существующем дефиците морских офицеров игнорировать огромный кадровый резерв по половому признаку – все равно, что игнорировать подготовленных специалистов, пригодных к работе в судоходной отрасли, из-за изживших себя предрассудков.

В Европе, Норвегии, Австралии и многих других странах женщины-морячки уже не вызывают особого удивления. С каждым годом все больше дам приходит работать на флот морскими офицерами, судоводителями, судомеханиками. Этот процесс постепенно затрагивает Россию, и в скором времени, уверены специалисты, присутствие на борту женщин-морячек перестанет быть редкостью. 🚢



ПЕНСИЯ ДЛЯ ГРАЖДАН КРЫМА: ВО СКОЛЬКО ЛЕТ МОЖНО УЙТИ



Я моряк, мне 50 лет. С учетом службы в армии СССР, учебы в мореходке, проработал 35 лет. В 1996 году уволился из ЧМП Украина. После этого работал только на подфлажных иностранных судах от различных круингов Одессы и Новороссийска. Имеется только либерийский сименсбук с записями о работе и украинская послужная книжка моряка тоже с записями о плавательном ценза. Скажите, во сколько лет я могу уйти на пенсию, какие документы для этого необходимо? По какой зарплате мне будет начисляться пенсия? В данный момент Крым стал частью России, какие особенности в законодательстве РФ для граждан Крыма. **Эдуард.**

Н азначение Вам пенсии, как жителю Крыма, будет производиться в соответствии с Федеральным законом от 21.07.2014 N 208-ФЗ «Об особенностях пенсионного обеспечения граждан Российской Федерации, проживающих на территориях Республики Крым и города федерального значения Севастополя».

В соответствии с данным законом, с 1 января 2015 года пенсионное обеспечение граждан Российской Федерации (постоянно проживающих граждан Российской Федерации на территории Республики Крым или на территории города федерального значения Севастополя по состоянию на 18 марта 2014 года), иностранных граждан и лиц без гражданства осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Периоды работы и иной деятельности, включаемые в страховой (трудовой) стаж, а также иные периоды, засчитываемые в страховой (трудовой) стаж

и учитываемые при назначении пенсий вышеуказанным гражданам, имевшие место на территории Украины по 16 марта 2014 года включительно и на территории Республики Крым или на территории города федерального значения Севастополя в период с 17 марта по 31 декабря 2014 года включительно, приравниваются к периодам работы, иной деятельности и иным периодам, включаемым (засчитываемым) в страховой (трудовой) стаж, стаж на соответствующих видах работ.

В соответствии с Федеральным законом от 28.12.2013 N 400-ФЗ «О страховых пенсиях» в страховой стаж включаются периоды работы и (или) иной деятельности, которые выполнялись на территории Российской Федерации при условии, что за эти периоды начислялись и уплачивались страховые взносы в Пенсионный фонд Российской Федерации. Периоды работы и (или) иной деятельности, которые выполнялись

за пределами территории Российской Федерации, включаются в страховой стаж в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации или международными договорами Российской Федерации, либо в случае уплаты страховых взносов в Пенсионный фонд Российской Федерации.

Т.е. в страховой стаж включаются периоды работы при условии уплаты за эти периоды страховых взносов.

В страховой стаж наравне с периодами работы и (или) иной деятельности засчитывается период прохождения военной службы, а также другой приравненной к ней службы. Период обучения в страховой стаж не включается. Как следует из Вашего обращения, начиная с 1996 года, Вы работали на судах иностранных судовладельцев, поэтому в страховой стаж будет включен только период работы в Черноморском морском пароходстве плюс период прохождения военной службы.

На основании действующего законодательства страховая пенсия по старости может быть назначена ранее достижения общеустановленного возраста мужчинам по достижении возраста 55 лет, если они проработали не менее 12 лет 6 месяцев в плавсоставе на судах морского, речного флота и флота рыбной промышленности (за исключением портовых судов, постоянно работающих в акватории порта, служебно-вспомогательных и разъездных судов, судов пригородного и внутригородского сообщения) и имеют страховой стаж не менее 25 лет.

Поскольку Ваш страховой стаж, который может быть учтен при назначении пенсии, составляет около 12 лет, то у Вас нет оснований досрочного выхода на пенсию с 55 лет. Соответственно страховая пенсия Вам может быть назначена по достижении 60 лет и при наличии страхового стажа не менее 15 лет. 

ОТПУСК: 28 ДНЕЙ ИЛИ 30?



В «Памятке моряку», указанной на сайте РПСМ, говорится, что моряку положен отпуск 30 дней, но в Трудовом кодексе отпуск за год составляет 28 дней. Откуда вы взяли еще два дня? И как рассчитать отпуск за ненормированный график для моряков? Заранее благодарен.
С уважением, Юрий Анатольевич.

Действительно, в соответствии со статьей 115 Трудового кодекса Российской Федерации ежегодный основной оплачиваемый отпуск работникам предоставляется продолжительностью 28 календарных дней.

Кроме того, согласно ч. 1 ст. 116 ТК РФ работодатель обязан предоставлять ежегодные дополнительные оплачиваемые отпуска следующим лицам:

- ✓ работникам, занятым на рабочих местах, которые по результатам специальной оценки условий труда отнесены к вредным условиям труда 2, 3 или 4 степени либо опасным условиям труда – не менее семи календарных дней (ч. 1, 2 ст. 117 ТК РФ);

- ✓ работникам с ненормированным рабочим днем – не менее трех календарных дней (ч. 1 ст. 119 ТК РФ);

- ✓ работникам, работающим в районах Крайнего Севера – 24 календарных дня, а лицам, работающим в местностях, которые приравнены к районам Крайнего Севера – 16 календарных дней.

Порядок и условия предоставления этих отпусков определяются коллективными договорами или локальными нормативными актами работодателя.

Таким образом, общая продолжительность ежегодного оплачиваемого отпуска работника складывается из основного и до-

полнительных отпусков и максимальным размером не ограничивается.

В соответствии с Конвенцией МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС), которая ратифицирована Российской Федерацией и вступила в силу, ежегодный оплачиваемый отпуск моряка должен исчисляться из расчета не менее 2,5 календарных дня за месяц работы.

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 дня ежегодного основного оплачиваемого отпуска: 12 месяцев рабочего года).

В отношении моряков в соответствии с конвенционными нормами такая компенсация должна производиться из расчета не менее 2,5 календарных дней за месяц работы.

Соответственно, ежегодный основной оплачиваемый отпуск моряков должен быть установлен продолжительностью 30 календарных дней.

РПСМ поставил вопрос перед Минтрансом России и Минтрудом России о необходимости внесения изменений в ТК РФ в части установления для моряков, работающих в нормальных условиях труда, минимальной продолжительности ежегодного основного оплачиваемого отпуска продолжительностью 30 календарных дней.

В настоящее время в рамках Межведомственной комиссии по подготовке и реализации в Российской Федерации КТМС идет обсуждение данного предложения.

Пока законодательно этот вопрос не решен, в любом случае должна соблюдаться конвенционная норма, в соответствии с которой ежегодный оплачиваемый отпуск моряка должен исчисляться из расчета не менее 2,5 календарных дня за месяц работы или 30 календарных дней за рабочий год. Это обусловлено положениями ст. 10 ТК РФ, в соответствии с которыми КТМС, как международный документ, имеет приоритет над национальным законодательством. 



ВЕСНА В СЕНТЯБРЕ, ИЛИ СЕМЬ ДНЕЙ В СТРАНЕ ТАЙФУНОВ

(Продолжение. Начало в МПВ №2-2015)

День четвертый СМЕРТЕЛЬНЫЙ БИЗНЕС

Сегодня профсоюз проводит день памяти погибших на рабочем месте. Возле магазина «Ситра Мина» развернуты плакаты, транспаранты, развеваются флаги. За последние 15 лет 17 человек не вернулись из рейсов «Ситра Мина». Причины, как правило, остаются не раскрытыми. Два портрета тех, кто не вернулся из рейса, развернуты у входа. Мы требуем справедливости для всех рабочих – в том числе, для тех, кто погиб. Это нужно, чтобы предупредить другие смерти, ведь рабочее место – это не поле боя, мы приходим на предприятие работать, а не гибнуть. Но несчастные случаи

не являются редкостью в этой компании, что и стало одной из причин, побудившей рабочих к организации в профсоюз. Профсоюз – лучший инструмент для создания безопасных условий труда.

Под палящим солнцем пикет шумит несколько часов. Как только пикетчики приблизились к магазину, менеджеры его закрыли «в связи с ремонтными работами». Джек Лю проезжает мимо на своей машине. Ненадолго притормаживает. Рабочие начинают скандировать громче. Джек отбывает. Через несколько минут появляется полицейский автомобиль. Офицер полиции сдержанно улыбаясь, узнав, что на акции присутствуют английские журналисты, вежливо с ними знакомится и прячется в свой автомобиль.

СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО БЕЗ КАВЫЧЕК

Солнце начинает садиться. Рабочие сворачивают пикет, и мы все вместе отправляемся в офис Департамента занятости и трудовых отношений на очередной трехсторонний примирительный раунд. Участие в нем бесполезно и не обязательно, и рабочие уже решили для себя, что не будут тратить время в этом купленном компанией органе. Но сегодня они просят нас поехать с ними и озвучить позицию международных организаций.

Нас встречает директор – большой, тучный, с дорогими часами на руке и бегающими маленькими глазками. Офис пуст, представители компании не приехали, давайте подождем,

вдруг еще приедут, пока что я вам расскажу – вот мы тут не имеем права навязывать решение, только призываем стороны к диалогу, медиация конфликтов – это главное, чем мы занимаемся, мы тут уже 17 лет медируем, в каждом конфликте нужно найти точку, с которой стороны могут чувствовать, что обе вышли победителями. Бла-бла-бла...

Озвучиваем свою позицию: конфликт длится больше года и уже вышел на международный уровень, что не является признаком эффективной медиации. Каждый день конфликта означает новые лишения для рабочих и их семей, новые потери для компании, новые проблемы для всей отрасли и имиджа города. Единственная возможная формула здесь – это остановить конфликт как можно скорее и прекратить эскалацию ситуации.

От компании подъехала Ханна Лю – яркий представитель семьи Лю, молодая, умная, образованная и привлекательная женщина с театральной улыбкой, руководствующаяся высокой моралью и четкими корпоративными принципами, главный из которых – никогда не лгать: «Мы даем рабочим все, о чем они просят, мы выполнили все их требования, мы не понимаем больше чего они хотят». – Они хотят, чтобы вы признали профсоюз. «Мы уже выполнили все их требования, профсоюз признавать не будем. Эти рабочие – бандиты, мы их боимся. Мы им все дали. Вы хотите, чтобы мы нарушили закон, признав профсоюз». – Абсурд. Закон дает право компании признать профсоюз, а компании, ведущие международный бизнес еще и имеют круг обязанностей по соблюдению международных стандартов. Право на создание профсоюза зафиксировано Всеобщей декларацией

прав человека и является обязательным на территории всех стран, представленных в ООН. «Мы не будем признавать это право».

На следующее утро профсоюз напишет в Департамент об отказе от дальнейшего участия в медиации до тех пор, пока компания не изменит позиции по вопросу о признании профсоюза. Мы же отправляем в Манилу письмо Госсекретарю по занятости и трудовым отношениям от имени генеральных секретарей IUF и МФТ с предложением отстранить местный офис департамента от медиации конфликта, заменив представителями национального офиса. Понимаем, что местные чиновники теперь консолидируются в поддержку обиженного толстяка-бородача с дорогими часами, но у нас нет другого выхода.

На подходах к зданию отраслевого конгресса



День пятый ДРУГОЙ КОНГРЕСС

В преддверии большого отраслевого Конгресса рабочие собирают свой собственный. Так и назвали – Другой Конгресс тунцовой промышленности. На него приглашены рабочие разных компаний, вылавливающих и производящих тунца, члены их семей. Идея состоит в том, чтобы принять от имени рабочих манифест, с которым можно было бы выступить на отраслевом Конгрессе. Будний день, приходской зал постепенно заполняется, в нем почти 200 мест и пустых стульев уже не заметно. Отец Эдвард лично встречает всех у ворот.

Весь день в этом зале будут звучать истории рабочих о ежедневном непосильном труде, которому нет альтернативы и который вытягивает из людей все жилы, о нищенских зарплатах и о жизни впроголодь, об отсутствии гарантий даже такой занятости – постоянных контрактов нет почти ни у кого, а многие наняты через частных посредников («система Кабо»).

Рабочие рассказывают об инцидентах на рыболовецких судах. «Когда я упал и истекал кровью, мне требовалась срочная помощь, бригадир сказал: сначала рыба, а потом ты, и судно продолжило вылов. Врачи чудом вернули меня к жизни», – пожилой интеллигентного вида рабочий не выдерживает, его душат слезы, когда он вспоминает, как его семья и друзья – другие рабочие – примчались в больницу, собирали деньги и добивались срочного приема у врача, в то время как компания не сделала ничего, даже звонка в госпиталь. «Моя жизнь для них стоит меньше, чем плавник тунца».

Большой блок посвящен антипрофсоюзным действиям компании. Активисты делятся тем, как агенты компании давят и запугивают их, чередуя угрозы обещаниями поблажек и компенсаций, обрабатывая втихую членов семей. Узнав о международной делегации, компания усилила такие попытки, ставки резко возросли. «Ситра Мина» объявила, что будет удваивать общую сумму выплат с каждым новым заявлением о выходе из профсоюза. В результате 8 человек вышли из организации. Некоторые из них уже просят обратного,

но отношение к ним в профсоюзе резко негативное.

У многих активистов профсоюза за этот год распались семьи и сколько они еще продержатся – неизвестно. Обнадешивает рост рядов комитета солидарности – уже больше 140 человек присоединились и заявили, что будут ежемесячно помогать профсоюзу финансово. Большинство из них – также работники «Ситра Мина» или других компаний рыбной отрасли. С каждой новой историей эмоции в зале нарастают.

Наше молчание окончено, наш гнев трансформируется в действия, с каждым днем о нашей борьбе будет знать все больше рабочих, и они обязательно присоединятся к ней. Потому что, отказывая рабочим в праве на человеческое достоинство, Джек Лю унижает не только тех, кто трудится на «Ситра Мина». Он бросает вызов всем нам, всем рабочим города, всем рабочим страны, всем рабочим мира. И наш ответ будет соответствующим. Это должно стать уроком для Джека Лю. И для других тунцовых баронов Минданао.

Другой Конгресс принимает манифест и заканчивается песнями рабочей солидарности. Организаторы отправляются в штаб SENTRO – завтра будет ключевой день, начнется корпоративный Конгресс, нужно еще много подготовить и попробовать немножко выспаться.

Чтобы полиция не смогла разогнать завтрашний пикет у здания Конгресса, нужно прибыть туда большой группой до ее появления, время сбора – 5 утра. Договариваемся, что те, кто будет работать внутри Конгресса, не должны появляться в пикете, пока не зарегистрируются и не получат пропускные документы. Еду в оргкомитет Конгресса и прохожу формальности.

День шестой СКОЛЬКО СТОИТ КОРПОРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Отраслевой Конгресс производителей тунца проходит в огромном шопинг-

молле, на первых этажах – магазины и рестораны. На третьем – конференц-центр. На улице профсоюзные флаги, плакаты, транспаранты. По меньшей мере 100 человек растянулись цепочкой у фасада здания. Они стоят здесь с 5 утра. Полиция не вмешивается, городу не нужно плохое паблисити в такой день. Фотографирую пикетчиков, они приветствуют меня радостными улыбками, хотя видно, что спать им сегодня не пришлось совсем.

Иду в зал, листовки, флаги и плакаты переложил в конгрессную папку. Два контроля безопасности и досмотр сумок, прохожу внутрь. Чтобы попасть на Конгресс нужно пройти через выставочный павильон. Первый и самый большой здесь стенд – «Ситра Мина». Выложены продукты, в уголке приутилась пачка антипрофсоюзных листовок. Фотографирую стенд. В зале оказываюсь в центре группы примерно 20 голландских профессоров и студентов, изучающих разные аспекты устойчивости морского биоразнообразия. Вы слышали о «Ситра Мина»? Конечно, вот у нас у всех листовки – это какой-то кошмар, что тут происходит, производственные отношения 19-го века.

Рабочие «Ситра Мина» делегировали трех человек на Конгресс, прохаживаются по залу, вступают в контакт с участниками, раздают листовки. Начать разговор легко – многие видели на входе пикет и заинтригованы. Рабочие подходят к мэру города, представителю национального сената, депутатам городского совета. Это политики, им идти скоро снова на выборы, они не могут просто отмахнуться. Слушают, обещают обратить внимание. Ничего конкретного в их обещаниях, но видно, как семья Джека Лю нервничает. Джошуа дает интервью.

Мы продолжаем общаться с иностранными участниками. Среди них много экспертов по продовольственной безопасности, экологов и государственных чиновников из стран АСЕАН. Рыбные ресурсы постепенно исчерпываются, необходимы срочные меры для обеспечения устойчивого воспроизводства тунца и ограничения отлова. Наш аргумент – устойчивое развитие невозможно без учета также



Делегаты конгресса МФТ в Болгарии

человеческого фактора, признания интересов и мер социальной поддержки работников отрасли. Многие соглашались. Так проходит весь день. Стенд «Ситра Мина» постепенно видоизменяется, антипрофсоюзных материалов становится больше, они распространяются по территории и занимают уже треть выставочного пространства компании.

В это время на улице не прекращается пикетирование – рабочие стоят под палящим солнцем весь день, многих приходят поддержать родственники и друзья, ненадолго сменяя. Место, где стоит пикет, центральное в городе, за этот день пикетчиками роздано 5 тысяч листовок на местном бисайском языке.

И ВРУН, И ВОР

Первый день Конгресса окончен. Выхожу на улицу и иду в сторону пикета. Он теперь не растянут, а сконцентрирован у перехода, через который участники идут от конференц-центра к своей пятизвездочной гостинице. Их реакция скорее положительная. Пикетчики поют и скандируют, продолжают раздачу оставшихся – англоязычных – листовок. Персонал гостиницы, торговцы мест-

ных магазинов располагаются вокруг. Воодушевление и энергия, которая исходит от нас, заразительны, видно, что многим это представление нравится. Вдруг песня прерывается и лозунги становятся громче, Джек Лю шествует в сторону отеля, где он сегодня организует приём – гул усиливается, уже не десятки – сотни голосов подхватывают: «Справедливость для рабочих «Ситра Мина»!

Джек втягивает в голову в плечи – свист, улюлюканье, все начинают скандировать: «Врун – это почти вор!» – такой фразой в свое время наградил собственных рабочих Джек, обвинив их во лжи. Сегодня компания изводит тонны бумаги для того, чтобы оболгать и очернить рабочих, приравнивая их к бандитам и шантажистам. Рабочие пользуются случаем вернуть Джеку его слова: «Врун – почти вор!» – ревет центральный бульвар города. Джек Лю ускоряет шаг и спешит скрыться в холле отеля. Но люди настолько возбуждены, что расходиться никто не собирается. Песни и скандирование продолжают.

В 7 вечера начнется прием у Джека Лю. Мы могли бы продолжать, но решаем прекратить акцию и не мешать участникам Конгресса отдыхать. Мы

и так знаем, о ком они будут говорить, и что они будут обсуждать сегодня вечером за бокалом шампанского.

День седьмой

«СИТРА МИНА» У ПОЗОРНОГО СТОЛБА

Уже с утра в гостинице на нас смотрят косо и с каким-то повышенным интересом, по дороге на Конгресс замечаю за собой наблюдение. Это и понятно. Сегодня кульминационный день. На мне яркая красная футболка с лозунгом «Справедливость для рабочих «Ситра Мина»!» На спине расшифровка – «Это про нашу работу, про наши семьи, про наше будущее!» Охрана на входе в здание пристально рассматривает и прошупывает, но пропускает.

Прохожу в зал, продолжаю общаться с участниками. В отличие от вчерашнего дня, сегодня многие сами подходят и спрашивают, кто мы и чего хотим рабочие. Участвую в «открытом форуме» – возможность задавать выступающим вопросы в письменном виде. Фланирую по залу в футболке, охрана напряжена, следит за мной исподлобья, но ничего не предпринимает: я зарегистрированный участник.

На часах 13:00. Пора. Выхожу в холл, нужно занять удобную позицию, чтобы сфотографировать акцию рабочих. Это кульминация наших действий на корпоративном Конгрессе. Здесь требуется серьезная координация, несколько десятков активистов должны незаметно проникнуть в торговый центр, не вызвав подозрений охраны и собраться в одном месте ровно в назначенное время.

Томительное ожидание. Неужели отменили? Нет. Через несколько минут вижу, как там внизу, под баннером Конгресса, собираются люди в красных футболках. Ровно в 13:15 рабочие ложатся на пол, каждый держит в руках плакат с одной буквой. Вместе они составляют лозунг «Справедливость для рабочих «Ситра Мина!»» Слышу, как Джиэр начинает скандировать: «Справедливость для рабочих «Ситра Мина!»» Участники Конгресса и выставщики с интересом вываливаются в холл, многие фотографируют и снимают видео.

Почти сразу появляются полицейские в белой форме – сначала собирают плакаты, потом начинают разгонять людей. Видно, что они растеряны – одни пытаются участников выдавливать, другие наоборот задерживать, третьи стремительно бросаются к тем, кто снимает акцию на камеру. Через пять минут пространство зачищено. Еще через десять минут оно занято стендами распродаж находящихся здесь магазинов. Владелец молла – большой друг Джека.

ФЛОТИЛИЯ НАДЕЖДЫ

Центр действий перемещается в порт. Отсюда отправляется карнавальная флот. Красочное шоу, посвященное тунцу. Зарегистрироваться для участия может кто угодно. Празднично украшенные автомобили движутся по городу один за другим. Шествие сопровождается песнями и народными танцами, маршрут пролегает через весь город. Рабочие «Ситра Мина» тоже участвуют в карнавале. Своими руками смастерили антураж для старенького авто с прицепом, который теперь выглядит, как настоящая огромная рыбина с добрыми лбящимися глазами. Сделано на уров-

не, ничем не хуже того, что придумали команды, имеющие корпоративных спонсоров.

Через полчаса после начала движения, рабочие надевают красные футболки и раскрывают замаскированные ранее надписи: «Справедливость для рабочих «Ситра Мина!»» Карнавальное шествие продолжается, привлекая все больше внимания к необычно расписанной рыбине. Появляются полицейские, сначала единичные, потом прибывает спецнаряд в касках и со щитами. Вы не можете идти дальше – они перекрывают дорогу. На каких основаниях? Ваш лозунг не числится в списке разрешенных для парада. Вот это в корень! «Справедливость для рабочих отрасли!» – не лозунг для фестиваля производителей тунца...

Справедливость. Это слово повторяется снова и снова. Оно ключевое в нашей кампании. Мы боремся не за кусок хлеба, и даже не за кусок хлеба и букет роз в придачу. Это борьба за восстановление человеческого достоинства, за восстановление справедливости. Рабочие сами выбрали этот лозунг, понимая, что восстановление на работе не будет означать для них окончание активных

действий. Наоборот, потребуются новые действия, для того чтобы изменить условия труда и жизни огромного количества людей, чья жизнь связана с рыболовным промыслом и переработкой. Справедливость – это лозунг, который помогает заручиться широкой общественной поддержкой. И он очень много значит для рабочих: они договорились, что в случае визита представителя администрации, будут звать на помощь, отправляя друг другу смс с кодовым словом «справедливость»...

Рабочие выполняют требование полиции и останавливаются. Карнавальная процессия продолжает свое движение уже без нас.

ВОЛЯ К ПОБЕДЕ

Глубокий вечер, стихийное собрание в штабе SENTRO. Готовится ужин, мотороллер отправлен за пивом. Мы купили конфет, чипсов и сладостей – тут всегда много детей, но все мысли собравшихся только о хлебе (вернее о рисе) насущном.

Все по очереди делятся впечатлениями от пережитого сегодня. Эта неделя еще больше сплотила людей, добавила нам союзников.



После дня действий – подведение итогов

«Я всегда боялась, – говорит молодая девушка. – Я всегда ходила на акции, замотав лицо платком. Но сегодня мой страх исчез, я впервые сбросила этот платок, я хотела, чтобы все-все видели мое лицо и знали, что это я, я иду вместе со всеми вами и горжусь этим!»

«Мы провели наступательную операцию и выиграли один за другим целую серию боев. Мы можем поздравить себя. Это честный повод для радости и для гордости, – Джошуа Мата, генеральный секретарь SENTRO, сияет. – Но война еще не выиграна. Потребуется еще много усилий и еще много наступательных действий, прежде чем мы победим. Компания ударит в ответ. Тяжелые времена впереди, особенно сейчас, с наступлением лета, когда рождество придет во все дома. Они хотят взять нас измором. Но мы, профсоюз, сделаем все возможное, чтобы все семьи рабочих, участвующих в борьбе, отпраздновали наступление нового года. Мы соберемся вместе и устроим большой рождественский фестиваль!»

День последний

Утренний кофе в кафе напротив гостиницы. В дверь буквально просачивается полусогнувшись и озираясь по сторонам человек, очень бедно одетый, подбегает ко мне: «Сэр, вы должны это увидеть!» Кладет на стол газету и покидает кафе.

«Минданао Ньюс». Центральная городская газета. На первой полосе две статьи про нас. IUF вмешивается во внутренние дела, тунцовые кампании дают отпор вмешательству, агенты мирового заговора против филиппинского тунца. Про меня написано, что я белокожий профсоюзный Джеймс Бонд, но на фото только сотрудницы МФТ. Это понятно, особую ярость редакции вызывает то, что в нашей международной группе из пяти человек четверо женщин. Видимо, газета апеллирует к общепринятому тут мнению о том, где на самом деле должно быть их место.

В центре газеты еще одна статья – местный «блоггер» в редакционной колонке требует от властей объявить меня персоной нон-грата. Мне

смешно и радостно – это самая лучшая оценка. Это значит все, что мы здесь сделали, достигло цели.

В приподнятом настроении отправляемся в аэропорт. Но по дороге, конечно, заедем на пляж – попрощаться. Ух ты! Океан, пальмы, белый песок. Запах шашлыка. Пляж – частная территория, принадлежит нашей католической общине. Отец Эдвард здесь же со своей семьей. Народ расслаблен, дети носятся в салки-догонялки, взрослые режутся в карты. Все собираются за общий стол. Наверное, самый вкусный шашлык в моей жизни.

Забрасываем чемоданы в кузов и видим, как рабочие один за другим выстраиваются вдоль берега и начинают на прощание махать руками. Что-то очень трогательное, семейное в этом прощании. Мы столько вместе пережили за эту неделю, что ком подкатывает к горлу. Джиэр начинает скандировать «Объединяться!». К нему присоединяются другие. «Бороться!» – разносится над побережьем. «Побеждать!» – подхватываем мы уже из кузова автомобиля. 📍



(Слева направо): Кирилл Букетов, координатор компаний IUF, Стивен Коттон, генеральный секретарь ITF, Лиз Блэкшоу, организатор программы ITF по рыболовному сектору у стенда солидарности

Автор – КИРИЛЛ БУКЕТОВ, в настоящее время координатор стратегических кампаний Международного союза работников пищевой и смежных отраслей (IUF) и совместного глобального проекта IUF и МФТ по оргнаизингу 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.



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

УЖНАЯ

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