

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник

№ 3 (120) 2018

ПРОФСОЮЗЫ
ПРОТИВ ПОВЫШЕНИЯ
ПЕНСИОННОГО
ВОЗРАСТА

МИНТРУД УЧЕЛ
ПРЕДЛОЖЕНИЯ РПСМ
В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ

«КУРСАНТЫ
ПОЛНОСТЬЮ
ЗАВИСЯТ
ОТ СУДОХОДНЫХ
КОМПАНИЙ»



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК



WWW.SUR.RU

**ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:**

Портовый кран, Таллинн

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

Сухоруков Ю. Ю.,

председатель Федерации профсоюзов

работников морского транспорта;

председатель Российского

профессионального союза моряков

Павлов И. Н.,

заместитель председателя РПСМ

Бодня А. М.,

заместитель председателя РПСМ,

председатель Совета Балтийской

территориальной организации РПСМ

Фишов С. А.,

координатор Международной

федерации транспортников в России

Сиротюк В. М.,

председатель ЦС Российского профсоюза

работников морского транспорта

Козаренко В. В.,

председатель Российского профсоюза

докеров

Кабанов В. А.,

председатель Межрегионального

профсоюза лоцманов

Паршев П. Ю.,

председатель ТПО «Мурманский

траловый флот»

Редакция:

Главный редактор

Ирина Устюменко

Информация:

Ирина Устюменко

Дария Попкова

Надежда Шерешевская

Ольга Лукина

www.sur.ru

www.bro.sp.ru

www.surpr.ru

www.stosur.ru

www.novosur.ru

www.trosur.ru

Дизайн, верстка

Виктория Иванютина

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

Подписан в печать: 04.07.2018

Адрес редакции:

198035, Санкт-Петербург, Двинская ул.,

д. 10, корп. 2, 7 эт.

Тел.: 718 63 82, 714 95 02

Тел./факс: 718 63 82

E-mail: bulletin@sur.ru

Журнал зарегистрирован Министерством

РФ по делам печати,

телерадиовещания и средств

массовых коммуникаций.

Свидетельство

ПИ № 77-12041 от 11.03.2002.

Тираж 3000 экземпляров.

Распространяется бесплатно.

СТР. 16 – 18



**МОРЯКАМ
В ПИРАТСКОМ ПЛЕНУ
ГАРАНТИРОВАНА
ЗАРПЛАТА**



СТР. 8

**МИНТРУД УЧЕЛ
ПРЕДЛОЖЕНИЯ РПСМ
В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ**

СТР. 9 – 11

**ПЕНСИОННАЯ РЕФОРМА**

9 – 11 Профсоюзы против
повышения пенсионного
возраста

МОТ

30 – 32 Пора положить конец
насилию на рабочем
месте

СОЦИАЛЬНЫЕ СЕТИ

22 – 24 Обратная связь с моряками:
нужно уметь использовать
и сайт, и социальные сети

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

34 – 36 Здравствуй, лошадь!

ЛЖЕ-КРУИНГ

26 – 28 Круинг по-астрахански

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА

«КУРСАНТЫ ПОЛНОСТЬЮ ЗАВИСЯТ ОТ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ»

В судоходном секторе проблемы с занятостью у моряков зачастую начинаются еще на стадии обучения: насколько известно Российскому профсоюзу моряков, многим курсантам не удаётся пройти практику на судах в полном объёме и по окончании вуза не все получают рабочий диплом. Ситуация обусловлена отсутствием учебно-производственных судов (УПС) и малым количеством судоходных компаний, готовых брать кадетов на свои суда для прохождения плавательной практики.

ДВЕНАДЦАТЬ МЕСЯЦЕВ

Российский профсоюз моряков неоднократно обращал внимание соответствующих государственных органов на вопросы, связанные с морским образованием: Россия потихоньку утрачивает статус кузницы кадров плавсостава, качество подготовки снижается, а необоснованные требования к морякам возрастают. Одной из наиболее актуальных остаётся проблема прохождения плавательной практики. Причинами являются как малое число учебных судов, так и несогласованность учебных

программ с потребностями судовладельцев, готовых привлекать учащихся для прохождения практики. Это приводит к тому, что выпускники не могут трудоустроиться, вынуждены вновь идти кадетами на суда, чтобы добрать ценз.

— Чтобы получить необходимые документы, курсантам надо проработать на судах в общей сложности 12 месяцев. Только вот судоходные компании не сильно жаждут брать практикантов. Это обусловлено дополнительными расходами и отсутствием в современных компаниях института наставничества. Выпускникам приходится добирать ценз после окончания вуза. В свое время мне

также «посчастливилось» отрабатывать контракт матросом уже после выпуска, чтобы иметь возможность устроиться на флот, — говорит председатель ППОМ г. Севастополь РПСМ Артем Боев.

Ситуацию усугубляет явный недостаток учебно-производственных судов — в свое время отлаженную советскую систему подготовки плавсостава ликвидировали, а взамен ничего не предложили. Безусловно, российские морские учебные заведения для проведения плавпрактики все еще располагают парусными судами «Мир», «Надежда», «Паллада», «Седов», «Крузенштерн» и «Профессор Хлюстин». Но они годятся больше для первого знакомства с морем и профессией, нежели для закрепления необходимых в работе навыков.

Раньше на спецсудах были небольшие трюмы для перевозки грузов, два мостика — учебный и ходовой и учебное машинное отделение, работала индустрия школ по подготовке рядового состава. После теоретического обучения курсантов направляли на танкеры и сухогрузы. Государство могло бы попытаться вернуть подобную практику, но для этого нужно переоборудовать суда, обязать комсостав заниматься кадетами, что затрудняет судовладельцу бизнес.

Это подтверждают и статистические данные: по информации МГУ имени адмирала Г. И. Невельского, ежегодно на специальность «Судовождение» вуз принимает порядка 200 человек. При этом к концу обучения дипломы получают далеко не все курсанты: например, в 2017 году заветные документы о высшем образовании, включая рабочий диплом, в срок забрали только 98 человек, остальные либо отчислились, либо не добрали ценз.





Приблизительно такая же ситуация в последнее время наблюдалась и в других морских учебных заведениях страны.

Например, в ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова на специальность «Судовождение» ежегодно поступает порядка 220 курсантов, к пятому курсу их остается около 140. И даже этому количеству студентов не удастся получить рабочие дипломы всем потоком.

— Причины разные, порой личного характера. Но основная проблема действительно кроется в отсутствии УПС. По факту на сегодняшний день курсанты полностью зависят от судоходных компаний и их расписания. Вуз, к сожалению, не может выделять безграничный срок на прохождение практики, и зачастую эти шесть месяцев не полностью подпадают под рейс, на который курсанту удалось устроиться: он может провести в ожидании посадки от одного до четырех месяцев, а потом пропустить начало нового семестра из-за того, что все еще находится в море. Ребята, конечно, и за три месяца успевают отработать программу практики, но вот необходимый ценз уже не добирают, — говорит директор института «Морская академия» Александр Горобцов. — Есть и еще одна проблема: более специализированную практику студенты проходят на последнем курсе, но из-за отсутствия возможности нормально закрепить ранее изученный материал на судне во время рейса многие из них приходят на теплоходы, не зная или не закрепив элементарных вещей. А у экипажа тоже не всегда есть время детально разбирать с кадетами про-

“Директор института «Морская академия» Александр Горобцов: «Основная проблема действительно кроется в отсутствии УПС. По факту на сегодняшний день курсанты полностью зависят от судоходных компаний и их расписания».”

грамму их практики. Поэтому наличие УПС с преподавательским составом на борту стало бы идеальным связующим звеном между образовательным процессом и реальной работой в море.

НУЖНО ФИНАНСИРОВАНИЕ

Вся ситуация указывает на то, что морское образование нуждается в финансировании. Это касается это не только ремонта зданий и закупки нового оборудования в учебные кабинеты, но в первую очередь — восстановления системы практической подготовки курсантов.

— Если мы хотим по-прежнему оставаться великой морской державой, то сегодня нужно уделять особое внимание

уровню подготовки специалистов. Мы ежедневно общаемся с нашими международными партнерами, хорошо знаем все узкие места. Да, наши моряки — командный состав — по-прежнему востребованы и имеют хорошую репутацию. Но вчерашние выпускники, которые приходят на флот, — их уровень подготовки оставляет желать лучшего. У них недостаточно практики, у них недостаточно опыта общения в замкнутом пространстве на судне, — говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков. — Что касается учебно-производственных судов, то их действительно не хватает. На разных уровнях мы говорили об этом, проекты УПС разрабатывали и даже согласовали, но дальше этого дело не пошло, все тихо умерло. А ведь без практики невозможно подготовить качественного специалиста.

Так, Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота разработал проект УПС нового поколения (проект 991С), способного брать на борт до 162 человек и обеспечивать курсантам закрепление теоретических знаний практическими навыками, что повышает качество подготовки. Только вот источник финансирования до сих пор не найден и, судя по всему, проект отложили в «долгий ящик».

Усугубляет ситуацию и то, что очаявшись, молодые ребята, чтобы добрать ценз, хватаются за любую возможность и порой соглашаются проходить практику на судах, не отвечающих международным требованиям в части охраны здоровья и безопасности. Особенно это касается черноморского региона. Как следствие, нарушаются их социально-трудовые права

— В целом я прекрасно понимаю, что к концу обучения мне может не хватить плавательского ценза для рабочего диплома, и готов, если что, добирать его после вуза. Просто другого выбора не останется: захочешь в море — пойдешь кадетом еще раз, куда угодно и как угодно, — сетует третьекурсник ГУМРФ Николай Матвеев.

КАДЕТСКИЕ ПРОГРАММЫ

На сегодняшний день в морских вузах действуют договоры, заключенные с российскими и зарубежными судо-

ходными компаниями: чтобы попасть на судно в качестве кадетов, студенты проходят собеседования. Если они завершаются успешно, курсанты обеспечивают себя не только местом для практики, но и возможным местом для дальнейшего трудоустройства.

Как отметил директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Виталий Ключев в интервью ресурсу Portnews, «раньше прохождение практики отдавалось на откуп самих обучающихся. Им вручались направления, и они должны были сами разыскивать судоходную компанию и практиковаться там самостоятельно. Теперь ответственность за прохождение практической подготовки обучаемого лежит на ректоре, на образовательной организации, которая обязана предоставить либо свои плавсредства, либо договоры с судоходными компаниями, обязывающие эти компании проводить практическую подготовку».

По факту же эта система работает в вузах уже давно: руководители образовательных учреждений прекрасно понимают, что без привлечения судоходных компаний устроить курсантов на суда будет слишком сложно. В кадетских программах участвуют как российские судовладельцы (например, «Совкомфлот»), так и зарубежные работодатели («Stena», «Tsakos», «Teekay Shipping» и другие).

Только вот из кризисной ситуации этот шаг морское образование вывести не способен: компании набирают к себе в команду от силы 15-20 человек, а на каждом курсе, начиная с третьего, на тех же самых судоводителей обучается порядка 180-160 человек, и все они нуждаются в плавпрактике. Даже если вы не сильны в математике, сходу становится понятно, что места всем не хватает.

А КАК ЗА РУБЕЖОМ?

Зачастую морские вузы дают своим курсантам возможность познакомиться с системой обучения морским специальностям в других странах. Так, курсанты-выпускники факультета Навигации и связи ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Владислав Горовенко и Вячеслав Корневский с удовольствием поделились своим опытом обучения в Шанхай-

ском морском университете. В первую очередь будущих специалистов поразила организация учебного процесса, в частности – совмещения теории и практики.

– Там для обучения созданы все условия: начиная от девятиэтажной библиотеки и заканчивая тренировочной моделью танкера, установленной на территории вуза. На нем студенты частично проходят практику прямо во время теоретических занятий, что мне кажется весьма практичным. Например, мы изучаем очень большое количество материалов по устройству судна еще до того, как попадаем на борт. И получается, что все эти знания даются только на словах, а когда нас все-таки уже берут в судоходные компании, нам по факту приходится выучивать все заново, но уже с наглядными примерами. Времени на это уходит достаточно много, – делится своими наблюдениями Вячеслав Корневский.

Российский профсоюз моряков в свою очередь тоже не первый год занимается вопросом сотрудничества с другими странами в сфере морского образования. Так, в 2017 году РПСМ с дружеским визитом посетила делегация Ассоциированного профсоюза офицерского и рядового состава Филиппин (AMOSUP) во главе с председателем AMOSUP Конrado Ока. В Петербурге филиппинские коллеги побывали в Морском техническом колледже имени адмирала Д. Н. Сенявина, где Конrado Ока рассказал о деятельности морской академии, принадлежащей AMOSUP:

– Мы выпускаем механиков и судоводителей, практику ребята проходят либо на нашем учебном судне-пятитысячнике, приобретенном в Японии, либо на судне одного из наших спонсоров. Парусные суда мы не используем. Обучение кадетов полностью спонсируется судоходными компаниями. Договоренность заключается в том, что после получения диплома новоиспеченный моряк должен определенное время проработать в компании, которая оплачивала его обучение.

Кроме того, в академии запущена программа обмена студентов из учебных заведений, расположенных в странах азиатского региона. Обычно время обучения иностранных студентов длится один год. Председатель РПСМ Юрий Сухоруков не исключил возможность наладить подобную практику и с российскими морскими учебными заведениями.

– Я мечтаю, чтобы филиппинская академия и наш колледж установили партнерские отношения. Для этого нужно выбрать подходящее время и организовать поездку руководства колледжа на Филиппины, ознакомиться на месте с методами обучения и технической базой академии. Не стоит забывать и о программе обмена. Подобный опыт будет полезен не только студентам, но и преподавателям. Но самое главное – лучше вникнуть в систему финансирования образования, когда судовладельцы оплачивают обучение курсантов, – говорит Юрий Сухоруков.

Оплачиваемые стажировки действительно могли бы положительно сказаться на отрасли и привлечь в нее больше молодежи, но в России такая практика не распространена: если уж студентов не хотят брать как бесплатную рабочую силу, то надеяться, что им будут платить, и вовсе не приходится. В связи со сложившейся ситуацией многие курсанты устраиваются на теплоходы ненадежных судовладельцев.

ВЫХОД ЕСТЬ

Для Российского профсоюза моряков работа со студентами морских учебных заведений всегда была одним из приоритетных направлений деятельности. РПСМ неоднократно обращал внимание Правительства РФ и Минтранса России на проблемы современно морского образования. Так, в своем обращении к Морской коллегии профсоюз попросил взять под особый контроль решение вопроса с плавательной практикой:

– Возможно, разрешить ситуацию помогла бы госпрограмма, направленная на обеспечение всех курсантов необходимым объемом плавпрактики. И, конечно, важную роль имеет реализация задачи, определенной Морской доктриной РФ до 2030 года, а именно – обеспечение государственной поддержки строительства, содержания и эксплуатации учебно-производственных судов.

А пока эта программа не реализована, одним из немногочисленных выходов остается налаживание морскими вузами связей с российскими и зарубежными судоходными компаниями, которые способны принимать курсантов на свои теплоходы. 



Председатель РПСМ
Юрий Сухоруков

УМЕНИЕ КОМАНДОВАТЬ МОЖЕТ СПАСТИ ЖИЗНЬ

5 апреля в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова начал работу двухдневный Пленум, посвященный обсуждению вопросов морского образования, в частности, федеральных государственных образовательных стандартов и особенностях их реализации.

В повестке – обсуждение итогов работы федеральных учебно-методических объединений (УМО), оптимизации перечня профессий в области кораблестроения и водного транспорта с учетом мнения работодателей и образовательных организаций, вопросы разработки и согласования примерных программ дополнительного профессионального образования для плавательских специальностей. Будет рассмотрена роль работодателей в формировании основных образовательных программ, тонкости разработки отраслевых профессиональных стандартов и многое другое.

Председатель Российского профессионального союза моряков Юрий Сухоруков в приветственном слове участникам Пленума рассказал о проблемах, которые стоят перед морской отраслью, с точки зрения профсоюза.

– Если мы хотим по-прежнему оставаться великой морской державой, то сегодня нужно уделять особое внимание уровню подготовки специалистов. Мы ежедневно общаемся с нашими международными партнерами и хорошо знаем все узкие места. Да, наши моряки – командный состав – по-прежнему востребованы и имеют хорошую

репутацию. Но вчерашние выпускники, которые приходят на флот, – их уровень подготовки оставляет желать лучшего. У них недостаточно практики, у них недостаточно опыта общения в замкнутом пространстве на судне. Кроме того, молодежь постоянно испытывает стресс, – отметил Юрий Сухоруков. – Вы все прекрасно знаете, что судоходная отрасль последние 5-7 лет находится в состоянии острого кризиса, судовладельцы стараются снизить издержки – часто за счет сокращения экипажа: проводят так называемую оптимизацию расходов за счет моряков. Они почему-то считают, что тот минимальный состав, который рекомендован МОТ для работы на судне, – это нормальный экипаж. Мы все знаем, что это не так. Отсюда аварии и катастрофы на море. Статистика нам сообщает, что в 95% случаев роковую роль играет человеческий фактор. А это стрессовые ситуации и недостаточный опыт.

Юрий Сухоруков отметил, что все это происходит на фоне технологической революции. Несколько лет назад мы и представить себе не могли, что в морской отрасли появится, как минимум, еще 12 новых профессий, например, пилот дрона или капитан виртуального судна, специалист по 3Д-печати или кибербезо-

пасности, по защите данных и автоматизации судна. В Норвегии, например, уже работает виртуальное судно.

– Там нет экипажа, – сказал председатель РПСМ. – Но капитан виртуального судна есть. И таких специалистов нам придется в ближайшее время готовить.

А это другой уровень образования, преподавания, подготовки. При этом сложно говорить об улучшении качества образования, потому что привлечь в преподавательский состав действующих капитанов, офицеров с мостика сложно. Главная причина, по которой они не захотят пойти преподавать в альма-матер, – крайне низкие зарплаты профессорско-преподавательского состава. Офицер на флоте за несколько дней зарабатывает столько, сколько преподаватель Макаровки за месяц. Это никак не способствует привлечению молодых и грамотных преподавателей в вуз, хотя их опыт и знания современных судов и условий – именно то, что нужно нынешним курсантам.

Кроме того, система подушевого финансирования образовательных учреждений, которая существует на сегодня, она ни к чему не ведет, – убежден Юрий Сухоруков.

Третья, основная проблема – это отсутствие учебно-производственных судов.

– На разных уровнях поговорили об этом, проекты разработали и даже согласовали, но дальше этого дело не пошло, все тихо умерло. А ведь без практики невозможно подготовить качественного специалиста. В прошлом году 43 выпускника судоводительского факультета не получили рабочие дипломы. В советское время это было невозможно даже теоретически, – пришел к выводу Юрий Сухоруков.

На фоне того, что явных изменений в лучшую сторону пока не наблюдается, радует, что в скором времени будет возрождена военная кафедра. Ее закрытие председатель РПСМ назвал преступлением. Потому что военная подготовка очень важна для будущих моряков во всех аспектах, к тому же она дисциплинирует и вырабатывает хорошую привычку – умение командовать. Это может морякам в сложной ситуации спасти жизнь. Всегда важно, чтобы кто-то мог взять принятие трудного решения в опасной ситуации на себя, но и этому нужно учиться. ⚓

МОРЯКАМ В ПИРАТСКОМ ПЛЕНУ ГАРАНТИРОВАНА ЗАРПЛАТА

5 июня на 107-й Международной конференции труда МОТ были приняты поправки в КТМС, которые обязывают судовладельцев платить зарплату морякам, находящимся в пиратском плену, одобренные Специальным трехсторонним комитетом (СТК) в апреле текущего года. В работе конференции принял участие первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

Вопрос о необходимости сохранения заработной платы и обязательной ее выплаты морякам, оказавшимся в пиратском плену в результате вооруженного нападения на судно, был поставлен профсоюзами на втором заседании СТК еще в феврале 2016 года. Затем подготовленный представителями моряков проект поправок обсуждался на заседании специально созданной рабочей группы СТК МОТ год назад. 27 апреля 2018 года в рамках третьей встречи СТК по Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве поправки приняты большинством голосов в Женеве. Представители трудящихся в лице Международной федерации транспортников (ITF), судовладельцев и правительств стран, ратифицировавших Конвенцию о труде в морском судоходстве, приняли изменение стандартов MLC-2006. Так, Стандарт A2.1 дополнен параграфом 7, который гласит, что каждое государство, ратифицировавшее Конвенцию, должно требовать, чтобы контракт моряка продолжался, пока тот находится в плену в результате пиратского нападения или вооруженного ограбления. В Стандарт A2.2 также добавлен параграф 7, в соответствии с которым пока моряка удерживают в неволе в результате пи-

ратского нападения или вооруженного ограбления, его зарплата и все социальные гарантии и обязательства, прописанные в трудовом договоре, сохраняются за ним до тех пор, пока он не будет освобожден и успешно репатриирован в соответствии со Стандартом A2.5.

После вступления в силу поправок к MLC-2006, касающихся финансовых гарантий по репатриации и компенсаций семьям моряков, погибших в море или ставших инвалидами, его постановка — логичное продолжение политики по защите прав моряков, учитывая, что искоренить проблему пиратства полностью вряд ли когда-нибудь удастся, а риски похищений членов экипажа и захвата судов в водах Сомали, Западной Африки и Южно-Китайского моря по-прежнему остаются очень высокими. И как показывает практика, пиратский плен может длиться долго, а моряк должен знать, что даже если он попал туда, за ним сохраняются все выплаты и социальные гарантии, а его семья не останется без поддержки.

Поэтому принятие поправок, гарантирующих морякам зарплату на время нахождения в плену, — это огромная победа всех участников сторон, и в первую очередь — профсоюзов и моряков.

— Добросовестные судовладельцы и сегодня продолжают платить морякам зарплату в случае нахождения в пиратском плену добровольно. Однако значение поправок в том, что после вступления их в силу это станет обязательным, — отметил Игорь Ковальчук.

ВИЗОВУЮ ПОЛИТИКУ НУЖНО УПРОСТИТЬ

На предстоящем 44-ом конгрессе Международной федерации транспортных рабочих (он будет проходить в Сингапуре 14-20 октября 2018 года) Российский профсоюз моряков поднимет вопрос упрощения международной визовой политики по отношению к членам экипажей морских судов: эксперты РПСМ уже

подготовили и выслали в МФТ соответствующую резолюцию, которая нашла поддержку у представителей профсоюзов Норвегии, Хорватии, Литвы, Греции и Индии.

В последние годы моряки сталкиваются с серьезными трудностями при оформлении визы для въезда, повторного въезда или транзита в разные страны: например, члены экипажей вынуждены получать визы практически на тех же основаниях, что и обыкновенные туристы. В особенности это касается стран Шенгенского соглашения: порой просто получить документ недостаточно, сложности могут возникнуть и при заезде в Шенгенскую зону. Так, если моряк заблаговременно получил визу одной страны, а в последний момент поменялся порт посадки на судно, что случается довольно часто, то волей-неволей ему придется нарушить так называемое правило «страны въезда», из-за чего впоследствии ему могут в оформлении визы отказать.

— РПСМ выступает за то, чтобы морякам вовсе не приходилось делать визы, как это было еще при Советском Союзе, когда вместо УЛМ у членов экипажей был паспорт моряка. На сегодняшний день в идеале стоит отказаться от виз и использовать исключительно УЛМ и судовую роль, — говорит заместитель председателя РПСМ Вадим Иванов. — Чтобы правительства приняли во внимание нашу точку зрения, необходимо привлечь на свою сторону судовладельцев: показать им, что кадры, которые выпускают российские морские вузы, действительно достойны того, чтобы за них побороться.

Между тем вопрос получения виз не раз поднимался и другими организациями, такими как Европейская федерация транспортных рабочих (ЕФТ) и Европейская Ассоциация судовладельцев (ЕССА).

— Мы уверены, что моряки должны быть выделены в отдельную категорию путешественников. Чтобы судоходная отрасль функционировала эффективно и защищала достойные условия жизни и работы моряков, важно облегчить их перемещение по Шенгенской зоне, чтобы они могли беспрепятственно прибывать на судно, репатриироваться и сходить на берег, — отмечают в ЕФТ. 

ПРОФСОЮЗЫ ПРОТИВ ПОВЫШЕНИЯ ПЕНСИОННОГО ВОЗРАСТА

Профсоюз будет бороться против повышения пенсионного возраста, – сообщил председатель Российского профессионального союза моряков Юрий Сухоруков в ходе заседания трехсторонней комиссии по урегулированию социально-трудовых отношений (РТК), которая состоялась в Москве.





АРГУМЕНТОВ НЕТ

Члены РТК собрались на совещание 16 июня 2018 года, чтобы рассмотреть

законопроект о повышении пенсионного возраста. В ходе обсуждений две стороны высказались в поддержку инициативы Правительства, профсоюзы выступили против. В заседании приняли участие председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков и первый заместитель председателя Игорь Ковальчук.

«В соответствии с регламентом Правительства РФ и законом «О Российской трехсторонней комис-

сии», перед внесением в Государственную Думу на базе РТК состоялось рассмотрение предложений Правительства о повышении пенсионного возраста, —

сообщил президент Конфедерации труда России, член Российской трехсторонней комиссии Борис Кравченко.

— Как и ожидалось, эти предложения были поддержаны стороной работодателей и стороной Правительства.

Сторона профсоюзов консолидированно выступила против. Эта позиция зафиксирована в решении Российской трехсторонней комиссии, которое будет направлено в Госдуму. На него мы будем опираться в дальнейшем при прохождении законопроекта через парламентские процедуры».

Борис Кравченко также отметил: «Я считаю, что сегодня в ходе заседания РТК была создана хорошая база для кардинальной корректировки законопроекта. Профсоюзная сторона сегодня не услышала ни одного нового аргумента в пользу повышения пенсионного возраста. Поэтому представ-

ленные в РТК профсоюзы сохранили консолидированную позицию и будут в дальнейшем бороться против повышения пенсионного возраста».

В настоящее время идет сбор подписей на сайтах РПСМ и Конфедерации труда России (КТР) в поддержку петиции, которая будет направлена в адрес Президента РФ, Правительства, Федерального Собрания: «Не повышать пенсионный возраст!» На данный момент собрано порядка 1 650 000 голосов.

20 июня по инициативе председателя Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков Александра Бодни состоялось заседание Совета РПСМ по вопросу изменения пенсионного законодательства. Все члены Совета выразили единодушное несогласие с проводимой пенсионной реформой, о чем заявили правительству.

— Увеличение пенсионного возраста — это отступление от фундаментальных социальных завоеваний и нарушение принципов Конституции РФ, статьи 57, которая гласит: «Законы, устанавливающие новые налоги или ухудшающие положение налогоплательщиков, обратной силы не имеют», — сказал Александр Бодня.

БОЛЬШЕ ДУМАТЬ О ЛЮДЯХ

— Я считаю, что это фундаментальное завоевание — выход на пенсию женщинам в возрасте 55 лет, а мужчинам — 60 лет, — считает А. Бодня. — Человеку жизнь отпущена не для того, чтоб он всю ее отработал. А как же дети? Внуки? Родители почти не видят своих детей и внуков, а ведь нужно общаться, передавать опыт, семейные традиции. Если говорить о пенсионерах — пенсии мизерные. Как можно на них прожить? А еще для работающих убрали индексацию. Пенсионеры готовы работать, но уже сейчас их никто не берет, а что же будет дальше? Моряку и до 60 не дожить из-за вредных условий труда. Мы же видим, что вся торговля, строительство, все работают по «черным» и «серым» схемам. Вместо того, чтобы наладить сбор денег в пенсионный фонд, они пошли по пути наименьшего сопротивления. Нужно работать в этом направлении и больше думать о людях.

На днях portalу «Провэд» дал интервью вице-президент КТР Олег Шеин, который сообщил, что альтернатива повышению пенсионного возраста – легализация трудовых отношений.

– По словам начальника департамента актуальных расчетов ПФР Аркадия Соловьева, фонд получает взносы с 43,5 млн человек. Но граждан трудоспособного возраста в России – 77 млн человек. Разница в 34, 5 млн. Это вовсе не безработные или самозанятые, а те, кто трудится неофициально, – рассказал О. Шеин. – И речь здесь не о работаниках с «серыми» зарплатами. Тех, у кого есть «белая» часть заработка, хотя бы в размере МРОТ, фонд учитывает. Я говорю о занятых без официального оформления и пенсионных отчислениях. По состоянию на 2017 год, в таких условиях находились двое из пяти работающих – 40% рабочей силы. Эти люди и без всякого повышения пенсионного возраста уйдут на пенсию не в 65, а в 68-70 лет. Им не начисляются пенсионные баллы для выхода на пенсию. По оценке Росстата, теневой фонд оплаты труда составляет 10 трлн руб. в год. Потери Пенсионного фонда – 22%, или 2,5 трлн руб. Главная причина – в подмене саморегулирования администрированием. Работники в России фактически лишены возможностей для самозащиты. Другая причина – ничтожные наказания для работодателей, платящих «черные» и «серые» зарплаты. В Швеции, например, за уход от налогов предусмотрен пожизненный запрет на предпринимательскую деятельность. А у нас компании, уклоняющиеся от социальных взносов, еще и получают преференции.

В России один из самых высоких показателей смертности от сердечно-сосудистых заболеваний. В 62 субъектах РФ мужчины не доживают до 65 лет, в трех – даже до 60. Ежегодные экономические потери из-за преждевременной смертности достигают 15 трлн руб. Сегодня средняя пенсия в России – 13 тыс. руб. Пенсионеры вынуждены работать до глубокой старости. Но трудоустроиться в 60 далеко не просто. После 40 лет зарплата неуклонно падает и к моменту выхода на пенсию снижается в среднем на 20%. Система переподготовки кадров в России отсут-

Александр БОДНЯ:
«Увеличение пенсионного возраста – это отступление от фундаментальных социальных завоеваний и нарушение принципов Конституции РФ, статьи 57, которая гласит: «Законы, устанавливающие новые налоги или ухудшающие положение налогоплательщиков, обратной силы не имеют.»»

ствует. Автоматизация скоро приведет к исчезновению вакансий охранников, продавцов, водителей и т. п. В результате мы получим миллионы нищих пожилых людей, не имеющих ни пенсий, ни зарплат», – считает Олег Шеин.

65/63

Напомним, Правительство на заседании 14 июня 2018 года одобрило законопроект о повышении пенсионного возраста. Параметры реформы премьер Дмитрий Медведев раскрыл во вступительном слове. Правительство предлагает начать поэтапное повышение пенсионного возраста с 2019 г. Для мужчин возраст выхода на пенсию вырастет с 60 до 65 лет к 2028 г., для женщин – с 55 до 63 лет к 2034 г.

Переходный период затронет мужчин с 1959 по 1963 год рождения включительно и женщин с 1964 по 1971 год рождения. Например, родившиеся в 1959 году мужчины смогут выйти на пенсию в 2020-м в возрасте 61 года. Для женщин 1964 года рождения возраст выхода на пенсию составит 56 лет и наступит также в 2020-м. Шаг в два года сохранится и далее. Мужчины 1960 и женщины 1965 г. р. выйдут на пенсию

в 2022 в возрасте 62 и 57 лет соответственно. Мужчины 1961 и женщины 1966 г.р. – в 2024 в 63 и 58, мужчины 1962 и женщины 1967 г.р. – в 64 и 59, мужчины 1963 и женщины 1968 г.р. – в 65 и 60 выйдут на пенсию соответственно. Женщины 1969 г.р. – в 2030, 1970 – в 2032, 1971 – в 2034 выйдут на пенсию.

По словам Дмитрия Медведева, помимо длительного переходного периода предусмотрено еще одно послабление – все граждане с большим стажем (40 и 45 лет для женщин и мужчин соответственно) смогут выйти на пенсию на два года раньше. Существующие льготы на получение досрочных пенсий сохранятся – например, для тех, кто работает на вредных и опасных производствах, у женщин с пятью и более детьми, инвалидов, чернобыльцев, у некоторых других льготников.

РОССИЯНЕ ПРОТЕСТУЮТ

Глава Правительства считает, что решение об изменении пенсионного возраста назрело, поскольку с каждым годом число трудоспособного населения по отношению к пенсионерам в России сокращается. Без повышения пенсионного возраста эта ситуация может привести к разбалансировке пенсионной системы вплоть до того, что государство не сможет исполнять свои социальные обязательства. Также эта мера необходима для выполнения указа президента о повышении пенсий, общего уровня жизни в стране и развития экономики. Кроме того, он напомнил, что нынешний возрастной порог окончания трудовой деятельности устанавливался еще в 30-е годы 20 века. С тех пор продолжительность жизни выросла более чем на 30 лет – почти до 73 лет на сегодняшний момент, а также изменились условия труда и быта.

Решение Правительства повысить пенсионный возраст вызвало широкий отклик среди населения РФ. В регионах проходят протесты, жители страны планируют собираться на митинги, КПРФ начала работу по подготовке к проведению всероссийского референдума по вопросу повышения пенсионного возраста. 

25 июня – День моряка

Day of the Seafarer

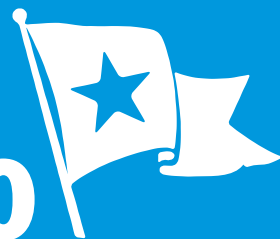
Учрежден в 2010 году



на конференции
Международной морской
организации (ИМО),
в Маниле,
резолюцией № 19

Торговые суда
ходят под флагами
более чем

150
стран



В мире
насчитывается
более

50 000

торговых судов,
перевозящих самые
разные виды грузов

1,5 млн

моряков торгового флота
осуществляют доставку

90%

товаров
по всему миру,

ЧТО СОСТАВЛЯЕТ

80%

объёмов мировой
торговли

70%

от её капиталоборота
приходится
на морские перевозки

СВЕТЛАЯ ПАМЯТЬ!

Российский профессиональный союз моряков с прискорбием сообщает, что 7 июня 2018 года, на 69-году жизни скоропостижно скончался наш товарищ, брат, руководитель аппарата РПСМ Николай Иванович Еременко. Его преждевременный уход стал полной неожиданностью и невосполнимой утратой для всех: его коллег, друзей и, конечно же, самых близких – для его семьи.

Николая Ивановича все любили и уважали, рядом с ним всегда было легко и комфортно, он всегда открыто и прямо смотрел в глаза. Может, потому что его жизнь была яркой, полной, интересной, хотя в ней случалось всякое. Бывали очень трудные и непростые времена, но он всегда шел вперед.

Свою жизнь Николай Иванович посвятил морю и профсоюзу. После окончания в 1971 году Одесского высшего инженерного морского училища он 23 года ходил в моря: работал на судах Новороссийского морского пароходства сначала электриком, потом электромехаником. Он познал все тонкости и тяжесть труда моряка на собственном опыте, и когда «сошел» на берег, занялся профсоюзной работой.

Николай Иванович начал осваивать азы нового профессионального пути с должности заведующего организационным отделом Профсоюзного комитета плавсостава АООТ «Новороссийское морское пароходство». Он отлично знал, что нужно моряку. И уже спустя четыре месяца, в сентябре 1994 года, Еременко избрали председателем Межрегионального профсоюза работников морского транспорта Новой России. А это не только почетно, но и ко многому обязывает: южный регион – большой, работы там всегда – непочатый край.

После объединения профсоюзов Николай Иванович с 2003 по 2011 год работал заместителем председателя Российского профессионального союза моряков, затем руководил аппаратом РПСМ. Он занимался вопросами социально-бытового обслуживания моряков и оставил в Новороссийске о себе хорошую память – благодаря его усилиям в городе на набережной построен современный интерклуб для моряков.

Не это ли самое главное, что когда человек уходит, но память о нем живет в сердцах людей.

Российский профсоюз моряков выражает искренние соболезнования семье Николая Ивановича, его друзьям и коллегам и вместе с ними скорбит о его преждевременном уходе. Светлая память о нем навсегда останется в наших сердцах!

«РАБОЧЕЕ ДВИЖЕНИЕ ПОТЕРЯЛО БОЙЦА И ДРУГА»

Профсоюзное братство скорбит о безвременном уходе Николая Еременко, руководителя аппарата РПСМ, члена Совета РПСМ и просто хорошего человека. В адрес РПСМ многие люди и организации прислали свои соболезнования и добрые слова, посвященные Николаю Ивановичу.

 «Дорогие сестры и братья, с большой грустью мы узнали о кончине нашего брата Николая Еременко. Николай сыграл важную роль в становлении РПСМ, в повышении значимости Российского профессионального союза моряков на международном уровне, и в МФТ особенно. Он всегда переживал за профсоюзное движение, остро осознавал, что международная солидарность – наиболее эффективный способ гарантировать права и будущее российских моряков. Николай сыграл ключевую роль в создании и становлении

сильных, независимых, демократических профсоюзов в России. Он всегда понимал, что только настоящие, подлинные профсоюзы являются главной силой в защите и представлении трудовых прав и составляют основу общества. Поэтому посвятил всю свою жизнь улучшению качества жизни моряков и общества в целом.

Николай был убежденным сторонником кампании МФТ против удобных флагов, с его мнением считались в МФТ и Фонде моряков МФТ, он был настоящим интернационалистом. Рабочее движение потеряло бойца и друга.

От имени всех транспортников мира хочу официально выразить благодарность Николаю Еременко за его жизненный труд. Мы шлем слова соболезнования и поддержки семье и друзьям Николая, РПСМ и обязуемся продолжить дело защиты российских моряков и транспортных работников во всем мире от его имени.





18 июня 2003 года в Новороссийске прошел внеочередной съезд РПСМ, на котором произошло объединение с Межрегиональным профсоюзом работников морского транспорта (МПРМТ) Новой России. Совет РПСМ избрал Николая Еременко заместителем председателя РПСМ.

Со всей нашей любовью и поддержкой», — написал генеральный секретарь Международной федерации транспортных (МФТ) Стив Коттон.

«Весть о смерти Еременко Николая Ивановича, руководителя аппарата РПСМ — страшный удар! Больно даже подумать о том, что мы больше его не увидим. Приносим братскому Российскому профессиональному союзу моряков, родным и близким свои глубокие соболезнования в связи с трагической кончиной Николая Ивановича. Российский профсоюз докеров разделяет вашу скорбь и обращает к вам слова поддержки и утешения. Примите мои соболезнования о невозвратной потере товарища!» Председатель Российского профессионального союза докеров Василий Козаренко

«С тяжелым сердцем узнали о смерти нашего жизнерадостного и надежного товарища Николая Ивановича. Скорбим вместе с семьей! Мы будем помнить его». От имени БТО РПСМ Александр Бодня

«Коллектив Дальневосточной региональной организации скорбит по поводу безвременной кончины Еременко Николая Ивановича. Приносим искренние соболезнования

семье покойного. Мы будем помнить его всегда как доброго и отзывчивого товарища, посвятившего свою жизнь защите законных интересов моряков». От имени ДВРО РПСМ Николай Суханов

«Выражаем самые искренние соболезнования семье и близким Николая Ивановича. Светлая память этому замечательному человеку». От имени АРО РПСМ Петр Клиндухов

«Скорбим о безвременной смерти нашего брата, друга, жизнерадостного человека Николая Ивановича! Искренние соболезнования семье и близким. Нам будет не хватать этого доброго, мудрого, целеустремленного человека. Вечная память нашему дорогому товарищу». Вадим Мамонтов и коллектив КРО РПСМ

«Самые искреннейшие соболезнования семье и близким Николая Ивановича! Добрая и светлая память о нём будет всегда в сердцах наших! Скорблю со всеми». От имени АДТО РПСМ Глушак Леонид

«Братья и сестры! От нас безвременен ушел наш друг, брат и старший товарищ Николай Иванович Еременко! Его преждевременный уход стал полной неожиданностью и невосполнимой утратой для всех. Искренние соболезнования семье и близким.

Добрая и светлая память о нём будет всегда в наших сердцах!» Весь коллектив аппарата РПСМ и МППОП РПСМ

Международный морской центр, Новороссийск, наб. адм. Серебрякова, 15



ПРАВИЛА ПО ОХРАНЕ ТРУДА В ПОРТАХ НУЖДАЮТСЯ В ДОРАБОТКЕ

К такому выводу пришли участники заседания рабочей группы № 5 Российской трехсторонней комиссии по урегулированию социальных трудовых отношений (РТК) при обсуждении проекта приказа Министерства труда России «Об утверждении Правил по охране труда в морских и речных портах».

Заседание рабочей группы состоялось в Доме Правительства Российской Федерации в Москве с участием представителей Минтруда России. Специалисты Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ): председатель Совета ФПРМТ Игорь Павлов, эксперты по правовым вопросам Валерий Нефедов и Светлана Колганова озвучили ряд предложений к проекту, которые будут представлены в РТК в недельный срок. Позднее их рассмотрит Министерство труда.

В первую очередь они обратили внимание на несоответствие названия приказа, ведь на сегодняшний день морские и речные порты не являются хозяйствующими субъектами, потому что переработку грузов осуществляют стивидорные компании, а порт — просто территория и акватория, принадлежащая порту.

«Мы отметили и то, что правила не распространяются на работы по перегрузке, складированию и хранению вредных и опасных грузов. Предполагается, что правила для этих видов работ будут подготовлены отдельно, но сроки пока не установлены», — рассказал Игорь Павлов по итогам заседания.

Кроме того, специалисты ФПРМТ обнаружили противоречия в ограничениях по возрасту при выполнении погрузочно-разгрузочных работ. В одном пункте правил прописано, что работники

в возрасте старше 18 лет не допускаются к выполнению подобного типа работ, а в другом указана норма предельно допустимых нагрузок при перемещении тяжестей вручную для работников в возрасте до 18 лет, хотя, по идее, они вообще не должны там работать.

В правилах есть разделы, которые предъявляют требования по охране труда при грузовых операциях на необорудованный берег и при грузовых операциях, которые осуществляются в припайном льду, а это уже не территория порта. ФПРМТ предложила учесть это при подготовке приказа.

В ходе заседания обсуждался важный вопрос, касающийся использования заемного труда при работе в портах. Так, Конвенция МОТ № 152 «О технике безопасности и гигиене труда на портовых работах» и Конвенция МОТ № 137 «О социальных последствиях новых методов обработки грузов в портах», ратифицированные Российской Федерацией, не допускают заемный труд в портах. Представители ФПРМТ предложили исключить из правил пункт, который допускает заключение договоров со сторонними организациями для производства погрузо-разгрузочных работ на территории портов, чтобы исключить появления там незастрахованных работников с неясными ставками, не имеющих определенной квалификации и знаний требований охраны труда.

Важно, что в Трудовом кодексе прописано, что необходимо создавать комитеты по охране труда во всех компаниях, но в этих правилах нет ни слова о создании комитетов по охране труда в стивидорных компаниях, а это тоже важный раздел.

— На самом деле все эти проблемы можно было бы решить очень просто — прописав необходимые пункты в отраслевом соглашении. Только вот заключать его на сегодняшний день не с кем — объединения работодателей морских портов не существует. Поэтому мы действуем через государственные органы — Минтранс, Минтруд и другие, — говорит председатель Российского профсоюза докеров Василий Козаренко. — Дело, хоть и не сразу, но сдвинулось с мертвой точки. Теперь мы посмотрим, к чему реально приведет заседание РТК, и начнем планировать дальнейшие действия.

ДОКЕРЫ АРХАНГЕЛЬСКА ТЕРЯЮТ РАБОТУ

Почти 300 докеров рискуют потерять работу в Архангельском морском торговом порту, не выдержав конкуренции с заключенными, — сообщает председатель профкома Российского профсоюза докеров (РПД) в ОАО «Архангельский морской торговый порт» (АМТП) Дмитрий Каранский.

Это произойдет, если АМТП продолжит на сайте госзакупок размещать извещения о «закупке услуг по предоставлению рабочих из числа осужденных, отбывающих наказание, в целях привлечения осужденных к оплачиваемому труду». Как удалось выяснить РПД, заключенные в архангельском порту выполняют не только подсобные работы, но и привлекаются к чистке вагонов из-под угля, что является прямой обязанностью докеров. Заключенные не имеют должной квалификации, и неясно, на каком основании их допускают к этой деятельности.

— Сейчас они чистят вагоны, а завтра начнут цеплять и отцеплять грузы. Чтобы обучиться на стропальщика, достаточно трех недель и месяца стажировки. Если заключенные будут работать стропальщиками, начнутся сокращения среди докеров. Кроме того, уровень зарплаты докеров оставляет желать лучшего, о чем мы неоднократно говорили. А по сравнению со свободными работниками осужденный обходится АМТП почти в четыре раза дешевле, — считает Д. Каранский.

— С применением заемного труда мы сталкиваемся повсеместно, несмотря на то, что он запрещен в РФ. В порты берут на работу людей, не имеющих необходимой квалификации и с полным отсутствием знаний о требованиях по охране труда. Из-за того что в Архангельске найти более-менее приличную работу сейчас очень сложно, люди соглашаются на любые предложенные условия. Но мы, как профсоюз, не можем смириться с лишением докеров рабочих мест. Каждый должен заниматься тем, чему он обучен, — уточняет Василий Козаренко. 



МИНТРУД УЧЕЛ ПРЕДЛОЖЕНИЯ РПСМ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ

Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации учло в полном объеме предложения Российского профессионального союза моряков (РПСМ) к проекту приказа «Об утверждении перечня производств, работ и должностей с вредными и (или) опасными условиями труда, на которых ограничивается применение труда женщин», о чем официально уведомило профсоюз.

– Минтруд услышал наши доводы, это очень важно, – отмечают в РПСМ. – Работы с вредными или опасными условиями труда в равной степени негативно влияют как на здоровье женщин, так и на здоровье мужчин. Поэтому требования безопасности должны быть одинаковыми для всех членов экипажей судов, независимо от их пола, а государство должно создать законодательные предпосылки для обеспечения безопасных условий труда на всех рабочих местах. Право выбора профессиональной сферы деятельности или выбора между карьерой и материнством должно принадлежать именно женщине, а не государству.

«ВРЕДНО ДЛЯ ЖЕНЩИН»

Тема пересмотра Перечня запрещенных для женщин работ возникла не вчера. Еще в декабре 2016 года

по итогам работы VIII съезда РПСМ подготовил и направил в адрес Правительства РФ Резолюцию «О нарушении права женщин на труд по выбранному роду деятельности и профессии в отношении возможности их работы в качестве членов экипажей судов морского и речного флота», в которой предлагал пересмотреть действующий «Перечень тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин», утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2000 года № 162, в части исключения из него работ, выполняемых по должностям членов экипажей судов морского и речного флота. Поводом для появления резолюции послужило ущемление права морячки Светланы Медведевой, которая не смогла устроиться в качестве судоводителя в Самарское речное пассажирское

предприятие (СРПП) из-за того, что работа моториста-рулевого был признана «вредной для женщин».

Минтруд, в свою очередь, ответил, что готов пересмотреть Перечень, поскольку с момента его принятия благодаря технологиям очень многое изменилось, включая условия труда, и выдал сводный отчет – в апреле он был представлен на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов одновременно с проектом приказа «Об утверждении перечня производств, работ и должностей с вредными и (или) опасными условиями труда, на которых ограничивается применение труда женщин». В качестве основной причины, указывающей на необходимость актуализации действующего Перечня, приводилось наличие в нем отдельных видов работ, которые не соответствуют действующему законодательству, а некоторые профессии больше не существуют. Сам же Перечень был пересмотрен, но очень избирательно: например, из него были исключены работы, выполняемые по должностям палубной команды судов, должности берегового состава. Но при этом вновь включены работы, выполняемые в машинном отделении на морских (речных) судах и плавучих кранах, и не предусмотрено никаких условий, при которых ограничивается применение труда женщин на этих работах. Сами работы тоже не конкретизированы.

– Перечень был пересмотрен формально, без проведения должного анализа, без учета того фактора, что техника и технологии постоянно развиваются, условия труда изменяются в лучшую сторону, а значит, вредные производственные факторы вообще исчезают. Или их воздействие становится настолько слабым и ничтожным, что не представляет и не несет никакой угрозы для репродуктивного здоровья как женщин, так и мужчин, – говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – Да, из Перечня исключены отдельные профессии и работы. Если говорить о морском и речном транспорте, из списка убрали должности берегового состава и работы, выполняемые по должностям палубной команды судов. Однако в проект Перечня вновь

включены работы, выполняемые в машинном отделении на морских (речных) судах и плавучих кранах. При этом не предусмотрено никаких условий, при которых ограничивается применение труда женщин на этих работах, не говоря о том, что не конкретизированы сами работы.

А ведь в машинном отделении члены экипажа выполняют обязанности по несению вахтенной службы, эксплуатации главных двигательных установок, вспомогательных механизмов, судовых систем и устройств. Они занимаются техническим обслуживанием и ремонтом механического, электрического и электронного оборудования на борту судна. На современных судах значительно снижены вредные факторы труда, например, уровень шума; внедрены стандарты безопасности, согласно которым люди используют средства индивидуальной защиты; мастерские и посты управления оборудованы системами вентиляции и кондиционирования воздуха, а различное оборудование сводит физические нагрузки к нулю; механизмы, трубопроводы и другое оборудование изготавливается таким образом, что люди не контактируют с различными агрессивными средами. На судах с классом автоматизации А1 вообще не требуется постоянного несения вахт в машинном отделении.

НУЖНЫ ОБЪЕКТИВНЫЕ КРИТЕРИИ

РПСМ направил письмо в Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации на имя директора Департамента условий и охраны труда В. А. Коржа и пояснил свою позицию: «Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (Конвенция ПДНВ) установлены квалификационные требования для членов экипажа (для командного и рядового состава) как для судов с постоянно обслуживаемым машинным помещением, так и с периодически не обслуживаемым машинным помещением. На современных судах постоянное нахождение в машинном отделении вахтенной службы осуществляется только при опреде-

ленных режимах плавания или стоянки в порту, например, при условии ограниченной видимости, при плавании в прибрежных и стесненных водах, при проведении грузовых операций во время стоянки на якоре или у причала. При этом большую часть времени лица вахтенной службы находятся в специально оборудованном командном помещении (центральный пост управления), которое позволяет дистанционно контролировать состояние машин и механизмов машинного отделения и управлять ими».

– Прежде чем включать в проект Перечня ограничения применения труда женщин в машинном отделении судов, необходимо было провести анализ всех фактически осуществляемых работ и учитывать все: назначение и тип судна, общее время и периодичность нахождения в этих условиях, воздействие вредных факторов на организм, в том числе на репродуктивную функцию женщин и мужчин, задействованных на этих работах, – поясняет председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – То есть нужны объективные критерии, четко устанавливающие, когда использование женского труда в машинном отделении невозможно, поскольку сопряжено с серьезным риском для здоровья. Только так можно исключить возможность произвольного ограничения использования труда женщин на этих работах. Иначе предложенная в проекте Перечня формулировка – это фактический запрет женщинам работать в качестве членов экипажа, относящихся к машинной команде судов. А это уже дискриминация по признаку пола. Такой подход подрывает их социальный статус и лишает перспективы образовательного и карьерного роста.

Но и это не все. С учетом сложившейся практики совмещения профессий в речном судоходстве, фактически не существует отдельных должностей матросов или мотористов. А имеющиеся совмещенные должности матрос-моторист или моторист-матрос не позволяют работодателям принимать на них женщин согласно действующему Перечню, что закрывает им дальнейшее продвижение к должностям помощника капитана или капитана, так как для получения такой



квалификации необходимо иметь стаж плавания в составе судовой команды (то есть на рядовой должности). В случае, если проект Перечня останется в нынешней редакции, ситуация не изменится.

НЕ ВСЕ МОГУТ БОРОТЬСЯ

Яркий пример тому — история Светланы Медведевой. Напомним, она не получила работу моториста-рулевого, потому что руководство СРПП сослалось на «Перечень тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин»: по результатам аттестации место моториста-рулевого в компании не соответствует санитарным требованиям по параметрам шума.

Медведева подала жалобу в суд с целью обязать СРПП создать необходимые для женщин условия труда. Районный и областной суды встали на сторону работодателя и в прошении отказали. Тяжбы затянулись на пять лет. За это время морячка успела обратиться в Комитет по ликвидации дискриминации в отношении женщин ООН, который постановил, что государственный запрет работы на морских и речных судах — это нарушение прав женщин.

Комитет ООН дал рекомендации Правительству Российской Федерации, как члену ООН, о необходимости пересмотра Перечня запрещенных профессий, обозначенных Постановлением № 162, чтобы ограничения, применяемые к женщинам, были направлены строго на охрану материнства, а не распространялись на всех женщин только по признаку пола.

Получив поддержку ООН, Медведева опротестовала судебные решения в Верховном суде РФ. Только после многократных заседаний Самарский областной суд всё-таки принял сторону заявительницы и постановил, что международное право, в частности, Конвенция ООН о ликвидации всех форм дискриминации в отношении женщин имеет наивысшую силу, и Россия, как член ООН, должна ориентироваться на Конвенцию.

Светлана добила своего. Какой ценой — это другой вопрос. В настоящее время она работает капитаном-механиком буксира на нефтеперерабатывающем заводе. Учитывая созданный Светланой Медведевой в российской судебной практике прецедент, другие женщины смогут оспорить отказ в приеме на работу в качестве члена экипажа в машинном отделении по причине дискриминации их прав. Однако не у всех есть силы и возможности бороться и идти до кон-

ца, как это сделала Светлана. Но этого и не потребуется, если отнестись к пересмотру Перечня неформально.

«УЧТЕНЫ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ»

Резолюция 14 Манильских поправок 2010 года к Конвенции ПДНВ «Содействие участия женщин в морской отрасли» предложила Правительствам стран уделять особое внимание вопросу обеспечения равного доступа мужчин и женщин к работе во всех секторах морской отрасли, придавать большое значение роли женщин в морской профессии и содействовать их более широкому участию в морской подготовке и работе на всех уровнях в морской отрасли. Для этого нужно лишь хотеть изменить ситуацию: выявить и преодолеть все существующие ограничения с тем, чтобы женщины могли сами решать, кем им быть, и беспрепятственно участвовать в морской деятельности. Российская Федерация, как правопреемник СССР, подписавшего Конвенцию ПДНВ, должна принимать меры по выполнению данных рекомендаций.

Исходя из выше сказанного, Российский профсоюз моряков счел необходимым исключить из проекта Перечня производств, работ и должностей с вредными и (или) опасными условиями труда, на которых ограничивается применение труда женщин, работы,

выполняемые женщинами в машинном отделении морских (речных) судов и плавучих кранов, и выразил готовность провести рабочую встречу с участием всех заинтересованных сторон.

Сегодня можно с уверенностью сказать, что доводы профсоюза услышаны. Департамент условий и охраны труда Минтруда России, сообщил, что предложения РПСМ, «представленные в письме, по исключению из перечня работ профессий и должностей членов экипажей морских и речных судов, учтены в полном объеме». 





ЗА СМЕЛОСТЬ И ВЫНОСЛИВОСТЬ, ПРЕДАННОСТЬ ПРОФЕССИИ И МОРЮ

Российский профессиональный союз моряков вручил нагрудные знаки «Знак почета РПСМ» членам профсоюза – старшему механику т/х «Василий Динков» Павлу Гаврильчику и боцману теплохода «Тимофей Гуженко» Александру Кесареву (на фото слева направо).

Торжественную церемонию провел председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня.

— Вы входите в число первых десяти награжденных знаком РПСМ, — сказал А. Бодня. — Вы связали свою жизнь с паромством и профсоюзом, не любите менять место работы, имеете отличную подготовку, занимаетесь воспитательной работой, передаете накопленный опыт молодежи, являетесь активными членами профсоюза — это для нас очень ценно. Нам приятно вас сегодня поздравить.

Александр Кесарев после окончания Ленинградской мореходной школы Балтийского морского пароходства (БМП) работал матросом и боцманом на судах «Архангельск» и «Новогрудок». После развала БМП

в 1995 году устроился в «Совкомфлот» и ходил под удобным флагом на теплоходах «Сокол» и «Баренц Си», с 2008 года по настоящее время — боцман на судне «Тимофей Гуженко» под российским флагом. За время работы в ПАО «Совкомфлот» проявил себя как высококвалифицированный специалист, обладающий отличными профессиональными качествами, дисциплинирован и трудолюбив, пользуется заслуженным авторитетом и уважением среди моряков, сотрудников компании. Имеет государственную награду — медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

Павел Гаврильчик учился в Арктическом училище ММФ, затем окончил Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С. О. Макарова по специальности инженер-судомеханик. Практику проходил на судах БМП, позже там и остался работать. В 1996 году перешел в «Совкомфлот», где трудится по сей день старшим механиком в «СКФ Варандей».

Павел требователен к себе и подчиненным, постоянно работает над повышением своей квалификации, имеет огромный опыт работы в море. Отмечен нагрудным знаком «За безаварийную работу на морском транспорте» 5 степени.

— В море я попал чисто случайно, очень нравилась форма, — рассказал П. Гаврильчик. — Так как мой отец механик, испытатель танковых двигателей, я с детства любил технику, сам перебирал и снова собирал двигатели от мотоциклов «Ява». Увлечение техникой подтолкнуло меня поступить в Арктическое ленинградское училище, и после первой практики я решил, что вся моя жизнь будет связана именно с морем. Ко мне пришло понимание, что это — моя специальность, и все давалось достаточно легко, училище закончил с красным дипломом. После первой практики получил корочки моториста и меня даже поставили штатной единицей на учебное судно «Профессор Щеголев», а потом я выбрал БМП, где в первый же год работы стал лучшим по профессии и решил поступать в Макаровку на судомеханика. Еще будучи курсантом я вступил в профсоюз и не расстаюсь с ним до сих пор. Мы много лет активно сотрудничаем с РПСМ и решаем вопросы моряков, я чувствую поддержку профсоюза и вижу реально проделанную работу, за что, конечно, благодарен, ведь далеко не все остаются равнодушными к проблемам, — подчеркнул он.

СПРАВКА: «Знак почета РПСМ» учрежден в 2017 году. Изготовлен на Монетном дворе Санкт-Петербурга, каждый знак имеет свой номер. Вручается людям, внесшим значимый вклад в поддержание престижа и за верность профессии моряка, активное участие в жизни профсоюза. Кандидаты утверждаются сначала в первичных профсоюзных организациях, а затем на Совете РПСМ. РПСМ награждает ежегодно не более пяти человек. 

Весной этого года в состав комитета Международной ассоциации женщин в судоходстве (WISTA) по вопросам гендерной диверсификации вошел первый представитель российского отделения организации – сотрудница Российской национальной перестраховочной компании, тридцатичетырехлетняя Юлия Кашина. Ее кандидатура была утверждена неслучайно: за плечами у Юлии диплом Всероссийской академии внешней торговли и более десяти лет опыта работы в морском страховании, который открыл ей ряд существующих проблем в мировом и российском судоходстве, в том числе проблему гендерной диверсификации, и позволил в свое время присоединиться к российской WISTA.



Юлия Кашина

ЮЛИЯ КАШИНА: «РОЛЬ ЖЕНЩИН В СУДОХОДСТВЕ ПРОДОЛЖАЕТ АКТИВНО РАСТИ»

МПВ поговорил с новоспеченным членом комитета о планах российского представительства WISTA на ближайшее будущее, проблеме запретов на профессии по гендерному признаку и борьбе с притеснениями и насилием на рабочих местах.

МПВ: WISTA – организация, в которую входит более сорока стран. Она объединяет женщин судоходной отрасли на руководящих позициях и обладающих высоким уровнем профессионализма и компетенции. Как Вам удалось стать ее членом, ведь наверняка конкуренция была серьезная?

ЮК: Мою кандидатуру WISTA утвердила на основании нескольких критериев:

опыт работы в морской отрасли, степень вовлеченности в вопросы судоходства, а также желание разрешить вопрос гендерной диверсификации в отрасли. Отбор был произведен по результатам эссе.

МПВ: Какую основную цель Вы ставите перед собой, как представитель Ассоциации?

ЮК: Решение присоединиться к WISTA возникло не случайно. Я искренне верю, что добиться реальных изменений в российской и мировой индустрии мы сможем только объединив наши усилия, профессионализм и накопленный опыт. Россия – это страна с огромным потенциалом, ее судоходная отрасль сегодня привлекает все больше женщин, и я лично хочу способствовать продвижению WISTA в нашей стране как всемирной бизнес-сети,

объединяющей женщин на руководящих позициях и обладающих высоким уровнем профессионализма и компетенции, потому что уверена, что за этим будущее, которое нужно создавать прямо сейчас.

МПВ: Расскажите о деятельности российского представительства WISTA. В каких направлениях работает организация?

ЮК: Российское подразделение WISTA в настоящий момент активизирует свою работу, и мы планируем дальнейшую интеграцию российских представителей в работу международных комитетов WISTA.

Ассоциация поддерживает молодых специалистов в области судоходства: помогает с трудоустройством, практикует программы наставничества, в прошлом году была учреждена стипендия WISTA на обучение в Institute of Chartered Shipbrokers,

которую получили 10 представителей различных региональных WISTA.

Стоит отметить, что помимо социально направленных задач, мы также ориентированы на развитие бизнес-общения среди членов нашей Ассоциации. Ведь членами WISTA являются представители различных отраслей индустрии судоходства: судоходные компании, фрахтователи, порты, бункеровщики, производители судового оборудования и масел и многие другие.

МПВ: Какие задачи вы рассматриваете в качестве приоритетных теперь, когда вас выбрали в международный комитет WISTA по вопросам гендерной диверсификации?

ЮК: Морские профессии традиционно принято считать «мужскими», однако наметилась тенденция все большего участия женщин в них. Вопросами равноправного доступа к морским профессиям для женщин и занимается Международная женская ассоциация судоходства и торговли WISTA.

Наша текущая работа имеет важную роль, и я думаю, что мы должны воспользоваться этим успехом. Поэтому вопросы разнообразного участия женщин в нашей отрасли будут оставаться первоочередной нашей задачей в повестке дня.

МПВ: Как по-вашему, изменилось ли отношение к женщинам на флоте за последние годы?

ЮК: Мы видим, как роль женщин в судоходстве продолжает активно расти. Морская отрасль меняется, совершенствуется. Если говорить, например, о работе на судах, то многие процессы уже автоматизированы и не требуют физического участия человека, соответственно, вовлеченность женщин в морские профессии заметно увеличивается.

Достаточно взять в качестве примера машинное отделение. Сейчас есть суда, где двигатели работают без оператора, однако судовые механики по-прежнему нужны на борту. И эти роли могут выполнять женщины. Решения, которые появляются сегодня на рынке судоходства, позволят расширить права и возможности экипажей и дают больше возможностей для активного участия и развития женщин в рамках морских профессий.

МПВ: Каким образом WISTA планирует и дальше поддерживать женщин на флоте и расширять для них возможности карьерного роста?

ЮК: На региональном уровне мы планируем расширять свое присутствие

и в настоящее время находимся в активном поиске кандидатов, которые могли бы войти в состав Совета Директоров WISTA Russia в статусе вице-президента и возглавить подразделения Юга России, Поволжья и Дальнего Востока.

Мы рассчитываем, что расширение нашего регионального присутствия поможет нам сформировать наиболее актуальные задачи именно для российской отрасли, которые мы будем реализовывать как через работу в международной Ассоциации, так и внутри страны.

МПВ: Помимо гендерных проблем отрасли, какие еще вопросы стоят в повестке WISTA?

ЮК: Помимо нашей текущей работы по вопросам гендерной диверсификации можно выделить участие в деятельности Ассоциации по вопросам взаимодействия с Всемирным Университетом, получение статуса консультанта в ИМО, формирование нового международного комитета WISTA по вопросам новых разработок в области диджитализации судоходства. Но все же главное для нас – именно решение гендерных проблем в отрасли.

МПВ: К слову о гендерных проблемах: правительство вынесло на обсуждение проект Приказа «Об утверждении перечня производств с вредными и (или) опасными условиями труда, при наличии которых ограничивается применение труда женщин, и перечня работ, при выполнении которых ограничивается применение труда женщин». Судя по тексту, изменились формулировки документа, но, по факту, запрет на профессии, в том числе и морские, остался в силе. У российского представительства WISTA уже есть замечания по проекту?

ЮК: Основная задача Минтруда по данному вопросу – это защита репродуктивных функций женщин. Определение профессий, которые попадают в данный список, производится на основании комплексных медицинских исследований заключений.

На сегодня перечень данных профессий, безусловно, устарел. Современные суда и их машины и оборудования уже не представляют той физической нагрузки, как во времена формирования данного перечня. Мы видим своей текущей задачей актуализировать перечень работ, при которых ограничивается применения женского труда в том объеме, в котором нет угрозы репродуктивным функциям.

МПВ: То есть пока речи о полной отмене Перечня не идет?

ЮК: Нас не смущает позиция Минтруда по сохранению запрета именно на те работы, которые по физиологическим и показателям и на основании медицинских исследований могут влиять на репродуктивные функции женщины. Вопрос о выборе профессии женщина принимает в момент поступления в учебное заведение и далее при прохождении практики. Таким образом, мы говорим о девушках в возрасте от 16 лет.

Мы обязательно продолжим работу в направлении актуализации списка, что откроет женщинам России новые профессии, такие как судоводитель и прочие. При этом мы солидарны с позицией Минтруда по сохранению запрета на ряд работ и не видим принципиальности в том, чтобы добиваться отмены данной нормы.

Стоит отметить, что позиция российской WISTA – это выработка консолидированного решения. Мы регулярно расширяем состав членов нашей Ассоциации и вовлеченность российской WISTA в решении отраслевых задач на разных уровнях.

МПВ: Говоря о других насущных вопросах, нельзя не вспомнить о проблеме притеснений и насилия на рабочих местах. Как в России на сегодняшний день идет работа над продвижением конвенции Международной организации труда (МОТ) о насилии в сфере труда?

ЮК: Это вопрос комплексный и затрагивает не только индустрию судоходства. Работа над конвенцией МОТ будет в числе задач, которые будет решать комитет WISTA по диверсификации, и в числе вопросов, которые будут прорабатываться в рамках данного комитета.

План работ ассоциации в данном направлении на 2018 год уже определен, в настоящее время мы формируем рабочую группу в рамках российского представительства WISTA для выработки предложений и координации работы международной WISTA в российском законодательном поле.

МПВ: Есть ли возможность у женщин, работающих в судоходной отрасли, принять активное участие в дальнейшей работе Ассоциации?

ЮК: Да, безусловно. Вы можете направить заявку на наш e-mail: wistarussia@gmail.com, после чего вам вышлют форму для регистрации и ответят на все интересующие вопросы. 

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ С МОРЯКАМИ: НУЖНО УМЕТЬ ИСПОЛЬЗОВАТЬ И САЙТ, И СОЦИАЛЬНЫЕ СЕТИ

«Осуществление обратной связи с моряками в социальных сетях, активная информационная политика, повышение узнаваемости бренда РПСМ и работа в едином корпоративном стиле – задачи для всех подразделений профсоюза», – считает заместитель председателя РПСМ Игорь Павлов.

Семинар по информационной политике Российского профессионального союза моряков (РПСМ) объединил в Калининграде представителей профсоюза из Новороссийска, Севастополя, Самары, Санкт-Петербурга. Подготовила мероприятие пресс-служба РПСМ совместно с Калининградской региональной организацией (КРО) РПСМ. Модератором выступила главный редактор журнала «Морской профсоюзный вестник» Ирина Устюменко. Участники семинара познакомились с историей создания социальных сетей, поделились опытом работы в них, определили целевую

аудиторию, создали страницы и группы ВКонтакте и на Facebook. Руководитель юридического отдела КРО РПСМ Петр Дзендзелюк рассказал об опыте работы на странице ВКонтакте и о канале на YouTube.

«Если раньше основным источником информации была газета или журнал, то сегодня информационные технологии шагнули вперед, моряки используют социальные сети, так как они доступны практически из любой точки мира», – подчеркнул Игорь Павлов.

«Социальные сети для морского профсоюза – важная тема. Моряки на берегу недолго – это раз, и газет не читают – это два. Моряки обитают в социальных сетях, и всеми насущными проблемами народ часто делится в интернет-пространстве», – сказал председатель КРО РПСМ Вадим Мамонтов.

«Я, как моряк, регулярно ходящий в рейсы, рад, что на семинаре обсуждался вопрос социальных сетей. Большинство членов экипажей давно общаются ВКонтакте и на Facebook, где обсуждают наиболее волнующие вопросы, делятся новостями, создают различные

группы по интересам. Посещая их, мы можем говорить о нашем профсоюзе, его деятельности и, конечно, отвечать на конкретные вопросы, комментировать события», – сказал Сергей Беляков, представляющий Новороссийск.

Редактор радиостанции «Серебряный дождь» в Калининграде Ольга Ноянова поделилась опытом работы с общественными организациями города, рассказала о том, как оперативно взаимодействовать со СМИ и лучше подавать новости в редакцию, чтобы вызвать интерес аудитории: «Если информация интересна и правильно сделана, и мне не надо выискивать, о чем она, если главное сказано в первых строчках, а не где-то в середине или конце, мы с удовольствием возьмем эту новость».

Кстати, Ольга отметила, что лето – сезон отпусков, в это время многие редакции «страдают» из-за отсутствия новостей, профсоюз может воспользоваться ситуацией и делиться своими новостями. Не факт, что их обязательно возьмут с учетом специфики того или иного издания, но вероятность все же высока.

Ирина Устюменко провела мастер-класс по оперативному мониторингу и обработке информации, как находить ее и подавать ее так, чтобы она была полезна для моряков и имела прямое

Артем Боев, председатель ППОМ
г. Севастополь РПСМ, Сергей Савостин,
председатель ЦЗСТО РПСМ
(слева направо)



отношение к профсоюзу. Она также отметила, что руководителям организаций РПСМ любого уровня (будь то первичка или территориальное отделение) важно если не начинать утро с просмотра новостей, то обязательно это делать в течение дня, чтобы быть в курсе событий. Эта практическая часть семинара вызвала пристальный интерес участников.

Председатель первичной профсоюзной общественной организации моряков г. Севастополь РПСМ Артем Боев сказал, что ему, как руководителю, очень важно поддерживать актуальность сайта для моряков-членов профсоюза, наполнять его новостями: «На этом семинаре я получил понимание того, как можно найти новость, адаптировать ее под деятельность профсоюзного движения, как создать свою».

Участники семинара обсудили работу сайта www.sur.ru и создание информационных ресурсов профсоюза в едином корпоративном стиле РПСМ.

«Я согласен с мнением, что сайты территориальных организаций должны иметь единый корпоративный стиль, чтобы морякам в поисковике было легче нас искать и идентифицировать», — подчеркнул Артем Боев.

**“Сергей Беляков:
«Большинство членов
экипажей давно
общаются ВКонтакте
и на Facebook,
где обсуждают
наболевшие вопросы,
делятся новостями,
создают различные
группы
по интересам».”**

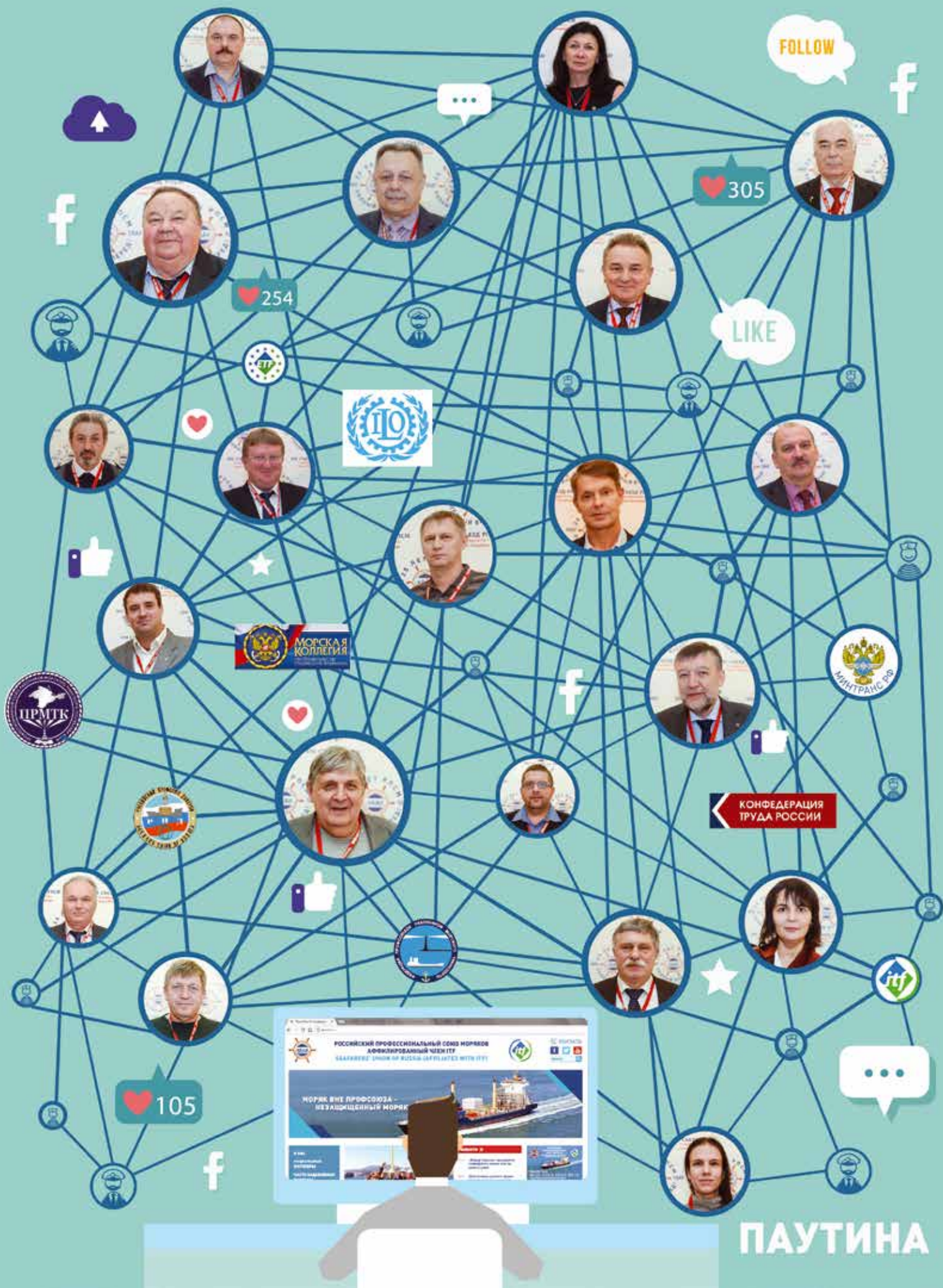
Юрий Дранов, инспектор Черноморско-Азовской территориальной организации РПСМ, нашел семинар познавательным и нужным. «Думаю, подобные мероприятия должны проходить минимум раз в год, так как нам необходимо учиться подавать материал таким образом, чтобы привлекать читателей к нашему сайту, профсоюзу. Мы, конечно же, постараемся обрабатывать

информацию в соответствии с рекомендациями Ирины Устюменко и, полагаю, переделаем наш ресурс в едином корпоративном стиле, чтобы моряки не терялись и не кидались в разные стороны, а сразу понимали — это наш профсоюз, независимо от того, где он находится».

Председатель Южной территориальной организации РПСМ Николай Попов всегда был сторонником того, чтобы давать больше информации о профсоюзе в средствах массовой информации. «Мы делаем действительно много, но, к сожалению, не все освещается. Нам нужно уметь использовать и сайт, и социальные сети. Семинар очень полезен, я увидел, как мои коллеги работают в Instagram, ВКонтакте, Facebook и даже на YouTube. Диапазон донесения информации до целевой аудитории для меня расширился. Это хорошее общение, обмен опытом, в будущем нам это поможет в работе», — сказал он. 



**Заместитель
председателя РПСМ
Игорь Павлов,
председатель
ЮТО РПСМ
Николай Попов**



НА ЧТО МОРЯК ИМЕЕТ ПРАВО ПОСЛЕ КОНТРАКТА?



ВОПРОС: В прошлом году устроился работать в парокhodство. Пришёл с контракта, в отделе кадров отказались компенсировать выходные дни денежным довольствием за ранее отработанное время, сославшись на колдоговор, где указано, что работодатель предоставляет выходные дни. Вопрос: почему в коллективном договоре нет фразы «по желанию работник имеет право на денежную компенсацию выходных дней за ранее отработанное время», а имеется только что «работодатель предоставляет выходные дни за ранее отработанное время». Ведь работник должен знать, на что он имеет право после контракта.

Согласно части первой статьи 99 ТК РФ, сверхурочной работой при суммированном учете рабочего времени является работа, выполняемая работником по инициативе работодателя сверх нормального числа рабочих часов за учетный период. Конкретные размеры оплаты за сверхурочную работу могут определяться коллективным договором, локальным нормативным актом или трудовым договором. По желанию работника сверхурочная работа вместо повышенной оплаты может компенсироваться предоставлением дополнительного времени отдыха, но не менее времени, отработанного сверхурочно (ст. 152 ТК РФ). Согласно ст. 8 ТК РФ, трудовые отношения и иные непосредственно связанные с ними отношения регулируются также коллективными договорами, соглашениями и локальными нормативными актами, содержащими нормы трудового права. Работодатели, за исключением работодателей – физических лиц, не являющихся индивидуальными предпринимателями, принимают локальные нормативные акты, содержащие нормы трудового права (локальные нормативные акты), в пределах своей компетенции в соответствии с трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, коллективными договорами, соглашениями. Нормы локальных нормативных актов, ухудшающие положение работников по сравнению с установленным трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, коллективным договором, соглашениями, а также локальные нормативные акты, принятые без соблюдения установленного статьей 372 ТК РФ порядка учета мнения представительного органа работников, не подлежат применению. В таких случаях применяется трудовое законодательство и иные нормативные правовые акты, содержащие нормы трудового права, коллективный договор, соглашения.

ОТВЕТ:

Согласно трудовому законодательству Российской Федерации, для плавсостава судов морского флота установлены особенности регулирования режима рабочего времени и времени отдыха, предусмотренные соответствующим Положением, утвержденным приказом Минтранса России № 268 от 20.09.2016.

В соответствии с п. 24 данного Положения часы работы члена экипажа судна сверх нормы рабочего времени при работе по установленному графику несения вахт (выполнения судовых работ) в рабочие и предпраздничные дни, а также за работу в выходные и праздничные дни суммируются и предоставляются в виде оплачиваемых суммированных дней отдыха (отгулов).

Число суммированных дней отдыха, полагающихся члену экипажа за работу

сверх нормальной продолжительности рабочего времени, определяется делением разницы между фактически отработанным на судне временем в часах по графику несения вахт (выполнения судовых работ) и нормой рабочего времени за этот же период на нормальную продолжительность рабочего дня, рассчитанную исходя из нормальной продолжительности рабочей недели, составляющей 40 часов.

Отгулы могут присоединяться к ежегодному оплачиваемому отпуску и должны быть предоставлены члену экипажа в течение учетного периода. Такое регулирование предусмотрено для того, чтобы моряки имели полноценный отдых между периодами работы на борту.

В соответствии с п. 4.6 Федерального отраслевого соглашения по морскому транспорту на 2018-2020 годы оплата

суммированных дней отдыха, предоставляемых работнику по окончании работы на судне, производится из расчета 100% должностного оклада, установленного в штатном расписании по должности, занимаемой работником на день предоставления суммированных дней отдыха, с начислением доплат и надбавок, установленных законодательством Российской Федерации, коллективным договором, локальными нормативными актами.

В случае если условиями коллективного договора, локального нормативного акта и/или трудового договора предусмотрено, что оплата за дни, подлежащие включению в суммированные дни отдыха, производится работодателем одновременно с оплатой труда работника в период работы на судне, предоставляемые работнику по окончании работы на судне суммированные дни отдыха дополнительной оплате не подлежат.

Условиями коллективного договора, локального нормативного акта, трудового договора может быть предусмотрена замена суммированных дней отдыха денежной компенсацией в размере не ниже установленного законодательством Российской Федерации.

Таким образом, для получения членом экипажа денежной компенсации суммированных дней отдыха (отгулов) такая возможность обязательно должна быть установлена в коллективном договоре, либо в нормативном акте организации, либо в трудовом договоре члена экипажа. В противном случае действует общеустановленный порядок предоставления и оплаты суммированных дней отдыха (отгулов).

Учитывая, что суммированные дни отдыха (отгулы) представляют собой суммированное время ежедневного и еженедельного отдыха, неиспользованного и накопленного в период рейса, т. е. фактически являются отложенными днями отдыха, которые в силу специфики работы предоставляются членам экипажей морских судов после окончания рейса судна, то и компенсация их должна производиться в соответствии с нормами ст. 153 Трудового кодекса Российской Федерации не менее чем в двойном размере.

КРУИНГ ПО-АСТРАХАНСКИ

В Российский профессиональный профсоюз моряков (РПСМ) обращаются моряки, испытывающие проблемы после трудоустройства на суда через круинговые компании Астрахани. Они платят за это деньги, за свой счет оплачивают перелеты до места отхода судна, верят в сказки, что все будет хорошо, и попадут они на чудо-теплоход, при этом даже не имеют договора с судовладельцем на руках. Например, один моряк заплатил 25 тысяч рублей за услуги трудоустройства некому ООО, чтобы работать у турецкого судовладельца. Знал ли он, что это незаконно? Скорее всего, он даже не подумал об этом, поверив в обещание приемлемой зарплаты. К сожалению, это типичная ситуация для астраханского круинга. Попробуем разобраться, на что же следует обращать внимание, чтобы не попасться на крючок неблагонадежных компаний.

По информации из открытых источников, в Астрахани работают около 20 круинговых компаний, а это немало для полумиллионного портового города. Для сравнения, в Санкт-Петербурге с населением более пяти миллионов человек, по оценке генерального директора «Балткруинга» Александра Косовского, их порядка 70.

По идее, конкуренция должна убрать с рынка неблагонадежные конторы, однако именно в астраханском регионе моряки часто сталкиваются с мошенничеством. Ущемление их интересов, как при трудоустройстве, так и во время работы на судне, к сожалению, не редкость. С недобросовестными игроками, нанимателями и работода-

телями, сталкиваются во всем мире. Поэтому важно, чтобы соискатели работы еще на стадии трудоустройства уделяли особое внимание проверке информации и знали, на что следует обратить внимание, вступая в диалог с круинговой компанией.



НАГЛЯДНЫЙ ПРИМЕР

Для понимания всей глубины проблемы приведем жизненный пример. Один моряк поверил объявлению в интернете о трудоустройстве и отправил на адрес астраханского круинга анкету. Вскоре раздался звонок, и девушка приятным голосом сообщила, что его кандидатура одобрена, предложив прийти в офис для подписания договора об оказании возмездных услуг по трудоустройству. Кроме того, она сообщила, что моряк должен купить билеты до Владивостока за свой счет, якобы такова политика судовладельца: в первый контракт работник сам оплачивает дорогу, а потом, если он устроит судовладельца, дорогу будет оплачивать судовладелец.

Моряк подписал договор с астраханской круинговой компанией на оказание возмездных услуг по трудоустройству и за свой счет отправился во Владивосток. Там он увидел, что теплоход, на который его устроил круинг, стоит у причала в ремонте. Ремонт, как выяснилось, длится уже более года, судовладелец на него денег не выделяет, поэтому неизвестно, когда он закончится.

Конечно же, моряк связался с круингом и довел до его сведения сложившуюся ситуацию, попросив вернуть деньги за трудоустройство и оплатить проезд из Владивостока в Астрахань, но ничего не добившись, вернулся домой за свой счет. По возвращении он посетил злосчастную астраханскую компанию, где написал претензию с требованием вернуть уплаченные по договору деньги за трудоустройство – 20 тысяч рублей, стоимость авиабилетов Астрахань-Владивосток-Москва и стоимости автобусного билета Москва-Астрахань. Директор фирмы получил претензию и взял тайм-аут на совет с юристом, а через некоторое время сообщил, что ничего возвращать не будет, хотя в договоре четко прописано в одном из пунктов, что при отмене рейса или постановке судна на ремонтные работы исполнитель обязуется вернуть заказчику деньги, которые уплачены за трудоустройство. Кроме того, согласно ст. 29 Закона о защите прав потребителей, моряк имеет право на возмещение всех расходов в связи с ненадлежащим оказанием услуг, то есть в данном случае, расходов на дорогу.

Понимая, что добиться в одиночку справедливости невозможно, он обратился на «Прямую линию» в Российский профессиональный союз моряков за помощью. РПСМ провел нужную работу, для моряка все хорошо закончилось благодаря поддержке профсоюза: ему вернули деньги в полном объеме – порядка 56 тысяч рублей, правда, с условием отдать оригинал договора и все билеты. Как говорится, все концы в воду – без документов в случае жалобы на компанию доказать ничего невозможно.

Другой моряк тоже заплатил крупную сумму за трудоустройство, улетел за свой счет из Астрахани во Владивосток, да так и ждет там починки судна, на которое его отправил астраханский круинг. Денег на дорогу домой у него нет. Вопрос: дождется ли он, когда ржавый поломанный теплоход выйдет в рейс? Ему передали все контакты РПСМ во Владивостоке, чтобы помочь решить проблему, но он в профсоюз так и не обратился, вероятно, потому, что круинговая компания недовольных моряков включает в «черный» список и говорит, что те никогда не получат работу.

ПОПАЛИ НА КРЮЧОК

Развитие интернет технологий и средств связи открывает труженикам моря новые возможности: как быстро сигнализировать коллегам-морякам о проблемном нанимателе, так и проверять информацию о компании. Поэтому не удивительно, что в настоящее время ключевым источником информации о лже-круинге становятся чаты профессионального сообщества, изучение которых позволит избежать печального опыта. Много претензий, предупреждений, разоблачительных постов поступает из Астрахани, где мошеннические схемы трудоустройства стали скорее нормой, чем исключением. «Нет в Астрахани круингов. Есть «плати деньги, и мы вас зашлем, а там как повезет» или «не заплатим никогда, новых наберем, у нас очередь в коридоре стоит», – так охарактеризовал в чате сайта www.morehod.ru общую ситуацию, сложившуюся в этом городе, один из моряков.

Нередки здесь случаи, когда мошенники меняют название круинга, чтобы

На астраханских форумах попадают сообщения:

«В договор мы особо не вчитывались, главное – заработная плата». Такой подход зачастую на руку мошенникам и лишает моряков зарплаты. Чтобы получить честно заработанные деньги, следует всегда внимательно читать то, что потом подписывается, и иметь на руках в рейсе оригинал трудового договора, а его копию – дома.

не вызвать подозрения у своих будущих жертв. Так, одна астраханская компания минимум три раза сменила название, о чем предупредил на форуме своих земляков и коллег моряк-электромеханик: «Скрывать нечего, попал в рога и копыта. Уже после первого месяца работы понял, что зарплаты тут не увижу, и написал на замену. Замену мне не предоставляли, поэтому пришлось поработать еще месяц с немногим. Зарплату я так и не увидел. Жилищные условия ужасные были. Кушали скудно, благо повар был замечательный – готовил прекрасно. Снабжения нет, даже лампочек не привозили. Когда я все-таки списался, то компании по документам уже не было. Но люди в офисе те же».

В Астрахани уже были официально зафиксированы случаи мошенничества, когда от лица солидной круинговой компании недобросовестные работодатели предлагали устроиться на суда. При этом шенгенскую визу необходимо было оформить почему-то в Турции за 15 тыс. рублей, и также было поставлено условие обязательной вакцинации от жел-





той лихорадки при предполагаемой работе в Европе. По рассказам моряков, все предложения приходили с одного номера, зарегистрированного в Астрахани. Контракт для подписания приходил не с корпоративной почты, а с @mail.ru, что уже вызывает подозрения.

ДОВЕРЯЙ, НО ПРОВЕРЯЙ

Есть в Астрахани и такие фирмы, на сайтах которых возможно найти только адрес и телефон, при этом, если пробить этот сайт через другой поисковик, номера телефонов указаны иные. Иногда по одному адресу числятся сразу несколько круингов с разными названиями, но одинаковыми контактами. Порой у компании вообще отсутствует сайт или он не работает, или же открывается, но пользоваться им невозможно из-за обилия рекламного контента сомнительного содержания. Или же указаны в контактах только мобильные телефоны, которые имеют свойство оказываться вне зоны действия сети, и найти компании уже никогда не представится возможным. При таких нестыковках претенденту на работу следует сразу же насторожиться.

Отметим также, что Международная конвенция МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года, ратифицированная

в России в 2013 году, запрещает взимать с моряков деньги за трудоустройство. Закон допускает лишь расходы моряка за получение медицинского свидетельства, удостоверения личности моряка и паспорта или других аналогичных личных документов в случае, когда моряк не состоит в трудовых отношениях с работодателем, а является соискателем работы. Расходы, связанные с получением виз, также несет судовладелец.

ЗНАТЬ, КАК ДВАЖДЫ ДВА

Если в разделе «Предмет договора» прописано: «Исполнитель» обязуется в течение срока действия договора оказывать «Заказчику» (т. е. моряку) услуги по трудоустройству на суда смешанного «река-море» плавания и морские суда, «Заказчик» обязуется оплатить эти услуги на основании п. 3.1 настоящего договора», где прописана сумма, закрывайте этот договор и не тратьте время на его прочтение – перед вами мошенники.

«Моряки должны знать, как дважды два, что лицензированные круинговые компании с хорошей репутацией не берут деньги за трудоустройство, это незаконно», – поясняют специалисты РПСМ.

Помимо этого при собеседовании в круинге морякам обязательно следует уточнять данные о судовладельце, принимающем его на работу. В чатах астраханские моряки сетуют на то, что при приеме на судно некоторые компании умалчивают информацию о судовладельце до подписания договора. Если при устройстве на работу вы услышали речь примерно такого содержания: «Полную информацию о судовладельце получите после того, как подпишете с нами договор. После этого мы дадим вам координаты компании, вы с ними свяжитесь и уже с ними обговорите все нюансы работы», – скорее вешайте трубку и забудьте о таком круинге, это мошенники, предупреждают в профсоюзной организации моряков.

Безусловно, в Астрахани есть и добросовестные компании: Baltic Group International, Brieze Swallow, «Волготранс». Это могут быть как основанные в городе, так и филиалы, головные офисы которых находятся в других городах. Такие компании, как правило, имеют собственную корпоративную по-

чту и сайт, где представлена полная информация о деятельности, о вакансиях и указаны «живые» стационарные и мобильные номера телефонов для связи. Они имеют четкий алгоритм работы.

Прежде чем приступать к работе, моряк должен обязательно ознакомиться с политикой компании-судовладельца, где будет трудиться. Узнать тип судна, название, особенности, кто оператор, если судно находится в оперировании, получить координаты компании, изучить нюансы будущей работы. И только если все устраивает, заключить договор с агентством, а затем и с судоходной компанией, причем в письменной форме, чтобы иметь экземпляр документа при себе. А уже потом с полным пакетом документов устраиваться на определенный теплоход.

В договоре с моряком обязательно должны быть указаны: должность, профессия или специальность с указанием квалификации, конкретный вид поручаемой работы; тип или наименование судна; дата начала работы; срок действия договора; условия труда на рабочем месте; условия оплаты труда; режим рабочего времени и времени отдыха; условия и порядок репатриации. Он должен быть полностью заполнен.

При этом агентство должно обеспечить соответствие трудового договора действующему законодательству государства флага судна, а также положениям коллективного договора (при его наличии) между судовладельцем и профсоюзом моряков. В случае если предстоит международный рейс, договор должен быть подписан на английском языке.

На астраханских форумах попадают сообщения: «В договор мы особо не вчитывались, главное – заработная плата». Такой подход зачастую на руку мошенникам и лишает моряков зарплаты. Чтобы получить честно заработанные деньги, следует всегда внимательно читать то, что потом подписывается, и иметь на руках в рейсе оригинал трудового договора, а его копию – дома.

Чтобы сэкономить собственное время и нервы, найти ответственную компанию, моряку рекомендуется ознакомиться со списком лицензированных круинговых агентств на сайте Российского профессионального союза моряков – www.sur.ru или обратиться за консультацией в отделение РПСМ в своем регионе. 

ПУТЕШЕСТВИЕ БЕСПЛАТНЫМ НЕ БЫВАЕТ

В Калининградскую региональную организацию Российского профессионального союза моряков (КРО РПСМ) обратились два моряка – с разных теплоходов, но по одной причине: оба хотели досрочно списаться с судна по заявлению, но каждый – на основании весьма необычных обстоятельств.

В первом случае моряк решил попробовать свои силы на новом для него типе судна – землечерпалке. Видимо, дефицит в предложениях работы толкнул его на этот необдуманный шаг: перейти с сухогруза на дноуглубитель. А судовладельца – тоже дефицит, но только в кадрах – сподвигнул на сомнительный шаг: принять человека без определённого опыта работы на подобных судах. Вскоре моряк улетел из Калининграда в Новую Зеландию, где трудился пароход, и приступил к своим обязанностям. Да только долго работать на этом судне он не стал. Причина в том, что на этом типе судов даже капитан всегда ходит в робе. А про нескончаемый поток работы для матроса и не стоит говорить.

Буквально через неделю моряк стал жаловаться на самочувствие, на неудобный матрас, на шум и так далее, причем не только капитану, а сразу во все концы, включая РПСМ. Компания за свой счет отправила его в госпиталь, на берег, где моряка обследовали и не выявили никаких нарушений здоровья, о чём соответствует и справка, выданная судовладельцу и моряку местным врачом.

Отреагировав на призыв о помощи, поступивший от моряка, утверждавшего, что условия на судне несопоставимы с жизнью, представители КРО РПСМ встретились с местными представителями судовладельца. Оказалось, что в условиях труда на судне нарушений нет – о чём представители судовладельца доказали официальными документами. Заработная плата вполне достойная, международные условия часов работы и отдыха соблюдаются неукоснительно, судно имеет весь пакет документов о соответствии, оно даже покрыто кол-

лективным договором (правда, со стороны работников – не аффилированный ITF профсоюз, а уполномоченные соответствующим образом действующие члены экипажа), что тоже неплохо.

ЗДОРОВ И ГОДЕН К РАБОТЕ

Но что самое главное – моряк здоров и годен к работе. Это подтверждает и пройденная им перед рейсом медкомиссия, и справка от врача-аборигена. Стало быть, основания для списания не было. Однако моряк всё равно хотел домой, но только так, чтобы за счёт компании и с сохранением заработной платы.

Работодатель с таким положением вещей был категорически не согласен. Ради недели работы моряка он уже заплатил за его врача, за перелёт, а также за перелёт его замене. При этом каждый такой билетик обходится в полторы тысячи евро. Другой отягощающий момент заключался в том, что моряк решил прыгнуть через голову. Он не стал пользоваться предусмотренной на судне процедурой подачи жалобы, а сразу написал в МФТ. Понятно, что такой акт не понравится любому руководителю.

Тем не менее профсоюз всё-таки попросил судовладельца рассмотреть списание этого моряка, учтя его интересы как акт доброй воли. Вдобавок напомнив, что если моряк в рейсе был травмирован, то у него возникнет право на компенсацию. Учитывая, что этот моряк в РПСМ больше не обращался, можно предположить, что вопрос решен так или иначе в его пользу.

А вот и ещё один случай списания по собственному желанию.

Моряк написал заявление на списание по причине плохого, по его мнению, состояния судна. Мол, гнилое, убитое

корыто, представляет угрозу для моей жизни. На это он сослался и в обращении к работодателю. Работодатель же ответил весьма сухо, но объективно: «Судно соответствует, а вы застрахованы». Тем не менее, моряка отпустили, удержав при этом его зарплату. Но так как работал он всего ничего, этой суммы не хватило даже на самолёт, не говоря уже билетах его замены.

Сразу отметим, что судно покрыто Норвежским коллективным договором (NSA), который чётко регламентирует, что в случае досрочного списания моряка расходы за транспорт до дома оплачиваются моряком. Возможны лишь определённые уважительные ситуации, например, смерть близкого родственника. Но и в таком случае компания может оплатить часть суммы за репатриацию, а может и воздержаться. NSA также четко устанавливает, что судно, непригодное к эксплуатации, – это судно, в отношении которого вынесен органами государства флага соответствующий документ. У этого парохода все официальные проверки пройдены.

А это значит, что личное мнение амбициозного моряка по отношению к ситуации не имеет ничего общего с реальными нормами.

В ходе работы профсоюз довольно часто имеет дело с подобного рода обращениями. Иногда удаётся склонить работодателя к какой-то точке зрения, выходящей за юридические рамки.

– Однако, даже с нашей точки зрения, это может быть не совсем правильно, ведь большинство учится именно на своих ошибках. А главная из них – когда моряк не заходит в профсоюз перед рейсом, – говорит Пётр Дзендзелюк, руководитель юридического отдела КРО РПСМ. 



ПОРА ПОЛОЖИТЬ КОНЕЦ НАСИЛИЮ НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ

На 107-й Международной конференции труда (МКТ), проходившей в Женеве с 28 мая по 8 июня, состоялось первое обсуждение текста Конвенции МОТ о насилии в сфере труда. Переговоры были жесткими, но представителям профсоюзов удалось получить поддержку в вопросе необходимости международного принятия конвенции, а также внести важные изменения в «тело» документа, которые позволят эффективнее защищать права работников.

А ЕСТЬ ЛИ ПРОБЛЕМА?

Многочисленные компании по всему миру, в том числе и судоходные, по понятным причинам не слишком охотно признают наличие проблемы. Однако в профсоюзы, в том числе Международную федерацию транспортных рабочих, регулярно поступают жалобы от работников. Так, один из самых громких скандалов за последнее время развернулся вокруг международной транс-

портно-логистической компании ХРО. МКТ неоднократно получала сообщения о случаях систематической дискриминации, сексуальных домогательств и опасных условиях труда.

— Один из руководителей постоянно кричал и оскорблял сотрудников. При этом он не занимал высокую должность — просто один из менеджеров среднего звена. Для них такое поведение — в порядке вещей. Некоторые даже позволяют себе комментировать физические недостатки персонала, а все приказы отдаются в откровенно

грубой форме», — рассказывает один из сотрудников ХРО. — Бесчисленное количество раз мы видели, как менеджеры отпускали комментарии о внешнем виде женщин-работниц и даже позволяли себе неподобающие физические контакты. Когда это было доведено до сведения руководства, сотрудниц называли «неженками» и просто замяли дело.

Ситуация обострилась до предела, когда одной из сотрудниц цеха в течение часа руководство отказывало в оказании медицинской помощи,

в результате чего она скончалась прямо на рабочем месте. Ее коллегам пришлось переместить тело и продолжить работу.

До сих пор руководство ХРО отказывалось менять свою политику. МФТ совместно с профсоюзом UGT Spain подготовили подробный отчет по этим вопросам, который был обнародован на Рабочем дне ХРО в Лионе, где прошло общее собрание американских, испанских, бельгийских и французских сотрудников ХРО. Окажутся ли действенными эти меры, покажет время.

В Российской Федерации проблеме гендерного насилия в сфере труда пока тоже не уделяется должного внимания. За последние годы практически не было серьезных тематических исследований, которые бы учитывали латентный характер проблемы и многообразие ее проявлений.

Так, например, в 2009 году Институт социологии провел эпизодическое исследование сексуального харассмента на работе. Результаты указали на значительный масштаб проблемы: от 20 до 30% опрошенных свидетельствовали о наличии сексуальных домогательств на рабочих местах, треть называла «сексуальные приставания серьезной социальной проблемой», четверть – причиной вынужденных увольнений. При этом существующая в Уголовном Кодексе РФ статья 133 о посядании к половому сношению не отвечает реалиям и не способствует снижению уровня насилия в сфере труда: назойливые и циничные предложения вступить в половую связь, неприличные намёки не рассматриваются российским правом как осуждаемые действия.

Между тем насилие в сфере труда не сводится только к сексуальным домогательствам. Другие разновидности харассмента – психологическое давление, словесные оскорбления, унижения, обесценивание, угрозы насилием, травля (буллинг), запугивание и преследование (сталкинг), административные, экономические и финансовые злоупотребления.

У жертв могут возникать проблемы со способностью концентрироваться и производственной продуктивностью, что негативно отражается на зарплате, возможностях должностного роста,

гарантиях занятости. Риск столкнуться с насилием намного выше в сфере неформальной занятости, при случайных заработках, там, где низкая оплата, нет профсоюзов и низка подотчетность управленцев.

ПО ГЕНДЕРНОМУ ПРИЗНАКУ

Особо остро на сегодняшний день в транспортном секторе проблему насилия ощущают на себе именно женщины: в профсоюзы по-прежнему поступает много жалоб от девушек на тему ущемления прав и харассмента. Так, по данным Европейской федерации транспортных рабочих (ЕФТ), порядка 63% из 1400 опрошенных женщин становились жертвами насилия на работе, при этом 26% считают, что проявление жестокости и дискриминации – стандартная практика для транспортной отрасли.

Данные исследования ЕФТ также показывают, что насилие в отношении женщин является распространенной и растущей проблемой в области транспорта. Она влияет на безопасность женского труда, здоровье и благоприятную рабочую обстановку. Особую озабоченность вызывает тот факт, что насилие редко носит разовый характер, но его трудно доказать и добиться справедливости, поэтому во многих случаях о фактах насилия не сообщается. Многие женщины, пережившие травмирующий опыт, пытаются справиться с проблемой в одиночку, очень часто увольняются.

В свете чего ЕФТ призывает профсоюзные организации по всему миру присоединиться к кампании «End violence against women transport workers» и остановить насилие над женщинами на рабочих местах. Акция направлена на информирование и обучение сотрудников транспортной отрасли и продлится до 2022 года.

В отличие от кампаний Международной организации труда (МОТ), направленных на работу с правительствами стран-участниц и принятие Конвенции МОТ о насилии в сфере труда, акция ЕФТ больше сосредоточена на деятельности профсоюзов и общественных организаций, которые должны обучать и просвещать работников транспортной отрасли: например,

ЕФТ совместно с Европейской ассоциацией судовладельцев подготовила обучающие материалы, направленные на устранение притеснений на рабочем месте. Учебные материалы – книги и видео – предназначены для моряков: как мужчин, так и женщин, и других сотрудников судоходных компаний. Их цель – максимально широко осветить проблему и найти выход из трудной ситуации. Один из вариантов: подать грамотно составленную жалобу, чтобы компания среагировала на проблему. Руководящие принципы доступны на 23 языках, а видео-уроки – на 11 языках с субтитрами.

В России вопросами гендерного равенства занимаются такие организации как WISTA, Конфедерация труда России и, конечно же, РПСМ, который призывает женщин вступать в ряды профсоюза, просвещает работников отрасли и профсоюзных активистов, помогает женщинам отстаивать свое право на работу по выбранной специальности и адекватные условия труда.

ВРЕМЯ ДЕЙСТВОВАТЬ

В этом году Международная конференция труда началась с призыва генерального директора МОТ Гая Райдера к решительным действиям по искоренению насилия и домогательств на рабочем месте. Так, несмотря на то, что проблема существует уже давно, на международном уровне по-прежнему не существует механизма, который стал бы правовой основой для принятия мер по ее искоренению. Хотя некоторые существующие документы МОТ говорят о преследованиях и харассменте, они не содержат определения, что конкретно понимается под этими терминами, не дают указаний ни работодателям, ни работникам, как противодействовать их различным формам, и не охватывают всех трудящихся. Между тем профсоюзы уже много лет лоббируют принятие Конвенции.

Так, в конце 2015 года МОТ объявила о начале работы над созданием международной трудовой нормы. А в мае 2017 года Международное бюро труда (МБТ) направило правительствам, национальным профцентрам и организациям работодателей анкету с просьбой высказать свое мнение относительно



Вступительная речь генерального директора МОТ
Гая Райдера

содержания новой конвенции. Результаты анкетирования обсуждались в рамках состоявшейся конференции. Отчасти именно они помогли представителям профсоюзов добиться использования формулировки «в мире труда», а не просто «на рабочем месте», подчеркивая, что по факту насилие может исходить от работодателей, руководителей, коллег на рабочем месте, клиентов, по пути на работу и с работы. Именно поэтому использование более широкого термина, охватывающего трудовые отношения в общем, стало важным и необходимым изменением.

По мнению представителей МОТ, дальнейшая работа над Конвенцией и ее принятием должна продвигаться по нескольким направлениям. В первую очередь речь идет о сборе данных и подключению правоохранительных органов.

Другой немаловажный фактор – национальная политика. Она закладывает необходимую базу, на основе которой можно строить планы и добиваться прогресса по искоренению этой проблемы. К сожалению, на сегодняшний день большинство государств не проводят всеобъемлющую национальную политику, которая была бы нацелена на все формы насилия и домогательств в сфере труда.

**По данным
Европейской федерации
транспортных рабочих
(ЕФТ), порядка 63%
из 1400 опрошенных
женщин становились
жертвами насилия
на работе, при этом
26% считают, что
проявление жестокости
и дискриминации –
стандартная практика
для транспортной
отрасли.**

И, наконец, нельзя забывать о роли социальных партнёров. Многие организации работников и работодателей реагируют на проявления харассмента посредством кампаний и информационно-разъяснительных инициатив. Однако весьма далеко не все коллективные соглашения могут содействовать укреплению и расширению прак-

тических механизмов предотвращения насилия и домогательств.

– Устранив все эти недочеты и недостатки, международное сообщество сможет наконец-то найти действенные методы, чтобы искоренить насилие и домогательства в трудовой сфере, – уверены в МОТ.

В свою очередь Международная федерация транспортных рабочих (МФТ) призывает работников судоходной отрасли принять участие в исследовании федерации, направленном на изучение проблемы гендерной дискриминации и насилия на флоте. Оно состоит из двух частей: анонимного опроса работников, который поможет определить политику судоходных компаний, а также дополнительной анкеты для профсоюзных организаций. Полученные данные помогут МФТ и национальным профсоюзам проанализировать отраслевые проблемы и начать поиски наиболее действенных решений.

Кроме того, исследование поможет собрать необходимую статистику по случаям дискриминации и насилия над женщинами и мужчинами на транспорте, что может значительно ускорить принятие Конвенции МОТ о насилии в сфере труда.

Профсоюзам в этой борьбе отводится очень важная роль – они должны активно проводить акции, говорящие «НЕТ» насилию на рабочем месте, просветительские и обучающие кампании, постоянно привлекать внимание общественности и правительств к столь серьезному вопросу.

– Проблему насилия на рабочем месте необходимо решать на международном уровне, чтобы обеспечить соблюдение минимальных норм по отношению ко всем людям, – уверены в Российском профсоюзе моряков. – Конвенция МОТ подчеркнет, что преследования и насилие, в том числе гендерное, не являются нормальным условием выполнения какой-либо работы и неприемлемы ни при каких обстоятельствах. Она сформулирует последовательный, принятый на международном уровне подход к борьбе с насилием и преследованиями в сфере труда, поможет сделать рабочие места более здоровыми и безопасными, улучшить трудовые отношения. 

«ЕСЛИ БЫ НЕ ПРОФСОЮЗ, ДЕНЕГ МЫ БЫ ТАК И НЕ УВИДЕЛИ»

Инспекторам Дальневосточной региональной организации РПСМ всегда приятно встречать членов экипажей, которым они когда-то смогли оказать помощь, и видеть результаты своих трудов – довольных моряков, которые начали больше внимания уделять вопросам защиты трудовых и социальных прав. Так, во время визита на судно «Березовнефть» (флаг РФ, ИМО 7109336) представители ДВРО РПСМ получили благодарность от одного из бывших членов экипажа проблемного судна «СТ Винд» Александра Замшина. А на днях в офис ДВРО заглянул старший механик теплохода «Lark» (флаг Того, ИМО 8724705) Константин Сафронов. Обоим морякам работодатели в свое время задолжали заработную плату.

Константин Сафронов обратился в ДВРО РПСМ в начале июня, сообщив, что отработал на судне «Lark» с 1 по 20 апреля 2018 года, а компания не заплатила ему зарплату за этот период. Неоднократные обращения к судовладельцу результатов не давали, были только одни обещания. Кроме того, он прочитал в СМИ информацию, что экипаж теплохода «Lark» буквально недавно обращался в ДВРО РПСМ и получил всю задолженность.

— Эта история началась, когда перед отходом судна в японский порт Отару 9 апреля 2018 года три члена экипажа теплохода обратились в профсоюз моряков с просьбой помочь получить долги по зарплате, — поясняет председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. — Портовые власти Японии были оповещены о задолженности и планировали проверить судно после оформления прихода.

Капитан узнал о предстоящей проверке и попросил членов экипажа отказаться от претензии, пообещав выплатить зарплату тем, кто написал жалобу. Но моряки заявили, что пока вся команда не получит деньги, от жалобы они не откажутся. В итоге капитан принял решение вернуться в Находку, не оформляя приход.

По прибытии в российский порт судно все-таки было задержано инспектором портового контроля до полного погашения задолженности, которая составляла около 50 тысяч долларов США. Экипаж при содействии профсоюза получил зарплату, однако старшему механику Константину Сафронову деньги выплачены не были, так как он к тому времени уже списался с судна. Когда компания отказалась выдавать моряку деньги, РПСМ направил ей предупреждение о недопустимости таких действий

и возможности повторного задержания теплохода, после чего долг был закрыт.

Как и старший механик Сафронов, Александр Замшин, которому «посчастливилось» работать на печально-известном «СТ Винд», обратился в профсоюз, когда понял, что самостоятельно добиться от работодателя положенных выплат за два месяца в размере 160 тысяч рублей не сможет. Согласно контракту, деньги ему задолжала компания «Rene Shipping Co LTD», но по факту речь шла о печально известном южно-сахалинском ООО «Вип-Строй Холдинг» и бизнесмене Иване Пивневе. При трудоустройстве морякам нужно было подписать два контракта: один — рублевый с «Вип-Строй Холдинг», где указана часть зарплат, например, в 15 тысяч рублей; а второй — валютный с «Rene Shipping», и там уже выплаты были гораздо выше. Если моряки отказывались — то их просто не принимали на работу.

— К нам тогда приходили многие члены экипажа, но господин Пивнев уклонялся от своих обязательств и не выплачивал деньги. И никакие наши жалобы — ни в транспортную прокуратуру, ни в суд, не помогли довести дело до конца, — говорит председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. — В конце концов мы вместе с членами экипажа подготовили коллективное обращение на «Прямую линию» президенту РФ с жалобой на гендиректора компании. Задать вопрос в прямом эфире не получилось, но удивительным образом на следующий день было возбуждено 20 уголовных дел против Пивнева за невыплату зарплат свыше двух месяцев, и экипаж в итоге получил свои деньги.

На нынешнем судне моряков, включая Александра Замшина, все устраивает — жалоб нет ни относительно зарплат, ни усло-



Николай Суханов,
председатель ДВРО РПСМ,
и Александр Замшин
(слева направо)

вий труда. У всех членов экипажа на руках копии трудового договора, а на борту имеются необходимые страховые свидетельства, соответствующие требованиям Конвенции о труде в морском судоходстве.

По словам самого Александра, из-за ситуации, сложившейся на «СТ Винд», он стал тщательнее подходить к вопросам трудоустройства, больше внимания уделять условиям договоров и контрактов и «не вестись» на сказки, которые рассказывают судовладельцы. Моряк посоветовал всем своим товарищам на борту «Березовнефть» вступить в ряды РПСМ и обезопасить себя на случай неожиданных и не самых приятных инцидентов, будь то авария, травма или невыплата заработной платы. Потому что моряк вне профсоюза — незащищенный моряк. 

ЗДРАВСТВУЙ, ЛОШАДЬ!

Многие любители истории отечественного флота знают подвиг парохода «Декабрист» в годы Великой Отечественной войны. Судно-участник «Полярных конвоев», «Декабрист» успел принять участие в двух походах — RQ-6 и QR-5. Однако после разгрома фашистами летом 1942 года двух конвоев подряд, союзниками во избежание огромных потерь было принято решение временно отказаться от конвойного плавания, и транспортные суда ходили из Исландии на Мурманск и Архангельск в одиночку.

«ДЕКАБРИСТ»

Именно такой рейс и выполнял в ноябре 1942 года «Декабрист». 4 ноября в Баренцевом море, в 60 милях к югу от острова Надежды, судно было атаковано целой эскадрилей немецких бомбардировщиков и торпедоносцев. Советский

транспорт получил несколько смертельных попаданий, но еще целых десять часов экипаж боролся за его живучесть. Оставшиеся в живых моряки высадились на шлюпки, но только одной из них через десять дней удалось достичь острова Надежды... Из 80 человек экипажа «Декабриста» в живых осталось только трое, на их долю выпал немецкий плен, концлагерь и советский фильтрационный лагерь. Но все

они смогли вернуться во Владивосток и еще долгие годы вместе работали на судах Дальневосточного пароходства.

Однако судьба «Декабриста» не исчерпывается только военными страницами, хотя его жизнь началась и закончилась в военные времена. Судно было построено в 1904 году на верфи британской компании «Викерс, сын и Ко». С июля 1904 года носило название «Анадырь», было включено в качестве угольного транспорта в состав Вто-



рой тихоокеанской эскадры, вместе с военным флотом перешло с Балтики на Дальний Восток и участвовало в Цусимском сражении. В ходе тяжелейшего боя, кончившегося разгромом русского флота, невооруженный транспорт сумел уйти от врагов и, проделав тот же путь в обратном направлении, вернуться на Балтику. В 1923 году под красным флагом и уже под новым названием «Декабрист» прошел из Петрограда во Владивосток, первым из советских судов побывав в Гибралтаре и Суэцком канале.

А еще был в жизни «Декабриста» рейс, из которого его лично встречал... командующий Первой Конной армии, будущий маршал Советского Союза Семен Буденный. История эта заслуживает отдельного упоминания, тем более, что информация редкая, собранная буквально по крупицам.

«ДАЕШЬ КОНЯ!»

... Начало 20-х годов в СССР ознаменовалось глубоким кризисом. В начале 1921 года объём промышленного производства составлял только 12% довоенного, а выпуск железа и чугуна – 2, 5%. Производительность труда в некоторых отраслях снизилась на 80%. Большинство рудников и шахт было разрушено и затоплено. Заводы и фабрики большей частью стояли. Кризис охватил и деревню. Производство сельскохозяйственной продукции сократилось на 92%, например, зерна было выращено менее 64% довоенного уровня.

Все это дело нужно было восстанавливать, но чтобы восстановить фабрики, заводы, тот же транспорт в условиях экономической разрухи, необходимо было обеспечить предприятия и транспорт топливом и сырьём, создать рынок сбыта для промышленной продукции и, прежде всего, снабдить рабочий класс хлебом. Поэтому в первую очередь поднимать нужно было сельское хозяйство. А какое же сельское хозяйство без лошади? С лошадьми дела обстояли тоже плохо. Во-первых, гражданская война катастрофически сократила поголовье лошадей, конные заводы были повально разорены, а во-вторых, по самым «лошадиным» местам страны – Укра-



Т/х «Декабрист»

ине, Дону, Северному Кавказу – прокатилась эпидемия страшной конской болезни над названием сап.

В октябре 1925 года в центральной партийной газете «Правда» появилась статья «Даешь коня!» В ней тогдашний народный комиссар по военным делам Михаил Фрунзе утверждал, что «конь – это первое дело», обрисовывал ближайшее развитие сельского хозяйства и Красной армии, которые, по мнению наркома, еще долго будут остро зависеть от лошадиной силы. «Не скоро, еще очень не скоро трактор вытеснит крестьянскую лошадку», – было сказано у Фрунзе.

И вот восстанавливать конское поголовье было поручено главному кавалеристу Советского Союза Семену Михайловичу Буденному. Лихой конник взялся за дело. Те конные заводы, которые сохранились, возглавили соратники Буденного по конной армии. Но сразу же встал вопрос: где взять племенной материал, да такой, чтобы он подходил под климатические условия, кормовую базу и, собственно, отвечал поставленным целям?

Правительством было принято решение закупить лошадей за границей за живое золото. Одной из таких внешнеторговых сделок стала закупка большой партии лошадей в Канаде,

а доставка этого весьма дорогого груза через океан была поручена морякам Балтийского морского пароходства.

ЗА СКОТОМ ДЛЯ НАРКОМЗЕМА

К этому времени на Балтику было передано самое большое по тем временам в Советском Союзе двухвинтовое океанское судно «Декабрист». При длине 145,7 м водоизмещение трехпалубного «Декабриста» составляло 17350 т. Шесть котлов обеспечивали паром две паровые машины мощностью по 4600 л. с., скорость судна в грузу составляла 12 узлов. Шестнадцать грузовых стрел обслуживались двенадцатью лебедками, грузоподъемностью 3 т каждая. Две поперечные и две «навесные» продольные угольные ямы могли вместить 1100 т топлива. В двойном дне помещалось 1658 т водяного балласта, при необходимости 1100 т принимались прямо в четвертый трюм, а всего на судне насчитывалось шесть трюмов. В кубриках могло разместиться 220 человек команды.

В общем, в конце мая 1927 года в «Красной газете» – будущем «Вечернем Ленинграде» – появилась заметка о том, что «Декабрист» выходит «прямым рейсом из Ленинграда в Канаду



Экипаж «Декабриста», фото 1930-х годов

за племенным скотом для Наркомзема». Кроме моряков на судне находилась делегация красных конников, которые, собственно, и должны были отобрать коней. Делегация высадилась в Квебеке и направилась в провинцию Саскачеван – там на необъятных канадских просторах паслись табуны превосходных канадских лошадей.

В Канаде же был свой лозунг – «Даешь автомобиль!» И десятки тысяч лошадей перегоняли к мясоперерабатывающим заводам. Увидев огромные табуны, которые ковбои гнали на убой, конники недоумевали: как можно намеренно уничтожить такое «богатство». Стоили лошади по канадским меркам недорого: 25 долларов за голову, если брали не глядя, так сказать, без выбора, и 50 долларов, если покупатель желал лично ознакомиться с товаром перед покупкой. Автомобиль «Форд», к примеру, в те годы стоил около 400 долларов.

Как бы там ни было, конная делегация, или как они официально

называлась, «комиссия» отобрала несколько тысяч отменных лошадей. По канадским правилам, прежде чем лошади покинут страну и уйдут «в море», им был положен двухнедельный карантин. Чтобы лошади вели себя спокойно и получали бы надлежащий уход, к ним были приставлены канадские ковбои, которым советская сторона за труды платила хорошие суммы. Более того, они должны были сопровождать лошадей до Ленинград-



Заметка в «Красной газете» №187 от 19 августа 1927 года о прибытии судна из Канады.

ского порта – одной из причин привлечения к этому местных ковбоев был тот факт, что лошади не понимали команд на русском языке.

«ПОПЛЫЛА В КАНАДУ!»

Как вспоминал в свое время ветеран Балтийского морского пароходства и бывший буденновец З. Русаков, на «Декабрист» в специально сооруженные стойки в трюмах и твиндеках ковбои загнали 1200 лошадей. С погодой не повезло, Северная Атлантика показала свой норов. Судно попало в девятибалльный шторм, ковбои и конники сильно укачались, но лошади стойко терпели все превратности морского перехода.

В конце августа в Ленинградском порту пароход встречал сам Семен Михайлович. Для безопасной выгрузки лошадей были построены специальные широкие сходни, каждую лошадь выводил канадский сопровождающий. И если кавалеристы-буденновцы после того, как шторм их как следует потрепал, еле стояли на ногах и были серо-синего цвета, то ковбои, с такими же серыми лицами, отвечали на приветствия спокойно: «Окей, ви глэд ту си берс». Лошади же вели себя достойно. Правда, во время выгрузки одна лошадь забеспокоилась, вырвалась и спрыгнула со сходни в воду. «Поплыла в Канаду!» – шутили докеры. Пришлось вылавливать лошадь специальным арканом и с помощью берегового крана извлекать из воды...

В общем, «Декабрист» полностью выполнил народнохозяйственную задачу, лошади были распределены по конным заводам и воинским частям, а некоторые особо качественные экземпляры были использованы для выведения новой породы. А участие «Декабриста» в конных перевозках впоследствии обросло многочисленными легендами. В этом рейсе на борту судна была большая группа курсантов штурманского офицерского класса ВМФ, и участие в грандиозных «конных» перевозках, да еще для нужд Красной Армии, глубоко запали в душу будущих руководителей флота. Собственно, из их мемуаров мы о ней и узнали. 🚢



АДРЕСНАЯ КНИГА

Федерация профсоюзов
работников морского транспорта
WWW.FPRMT.RU



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Москва, Большой Коптевский
проезд, д. 6, 4-й этаж
Тел.: (499) 151-24-78,
151-24-90,
факс: (495) 234-43-68
Почтовый адрес: 125315,
Москва, а/я 61
Председатель Федерации
СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ) **Председатель** **СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич**

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ» Территориальная профсоюзная организация

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

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

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

АРКТИЧЕСКАЯ территориальная организация

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация **Председатель Совета** **КРАСНОШТАН Александр** **Анатольевич**

163061, Архангельск,
пр. Ломоносова, д. 58,
корп. 1 стр. 1
Тел./факс: (8182) 63-72-60

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация **Председатель Совета** **СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич**

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

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

«ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России

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



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

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

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

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

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



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге

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

Председатель
СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
**Первый заместитель
председателя**
КОВАЛЬЧУК Игорь Васильевич
Заместитель председателя
ИВАНОВ Вадим Геннадьевич
Заместитель председателя
ПАВЛОВ Игорь Николаевич

АРКТИЧЕСКАЯ

региональная 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, кор. 2, 7-й этаж
Тел./факс: (812) 251-18-07
E-mail: spb@sur.ru
Почтовый адрес: 198035,
г. Санкт-Петербург, а/я 8

АЗОВО-ДОНСКАЯ

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ

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

КАРЕЛЬСКАЯ

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

СЕВЕРНАЯ

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

ТИХООКЕАНСКАЯ

региональная организация
Председатель Совета
ЗАДОЯНОВ Николай Григорьевич
Владивосток,
ул. Алеутская, д. 15
Тел. +7 (423) 2521003
Тел./факс +7 (423) 2521170
E-mail: vladivostok@sur.ru

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

территориальная организация
Председатель Совета
САВОСТИН Сергей Владимирович
Самара, ул. Фрунзе, д. 70, оф. 309
Тел./факс: +7 927 264 56 56
E-mail: savostin@sur.ru
Почтовый адрес: 443099,
г. Самара, а/я 2969

ЮЖНАЯ

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

МОСКОВСКАЯ

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

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

ППОМ Г. СЕВАСТОПОЛЬ РПСМ

Председатель
БОЕВ Артем Геннадьевич
Севастополь,
пр. Нахимова,
д. 15, офис 14
Тел./факс: (8692) 54-43-16
E-mail: sevastopol@sur.ru

КРАСНОДАРСКОЕ

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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА

**В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ
КОМАНДЕ!**



FPRMT.RU



**РОССИЙСКИЙ
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ**

С ДНЕМ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА!



WWW.SUR.RU