

# Морской

MARITIME  
UNIONS  
HERALD

профсоюзный

# Вестник



WWW.SUR.RU | № 4 (115) 2017

ВЫХОДИТ С 1995 ГОДА

## КТМС

4 ГОДА В РОССИИ

## ПРАВО НА ПРОФЕССИЮ

ХОРОШИЙ МЕХАНИК БЕЗ ЗНАНИЙ  
МОТОРИСТА НЕ ПОЛУЧИТСЯ

## ФОС

70 ЛЕТ БОРЬБЫ  
ЗА ПРАВА  
МОРЯКОВ  
ПОД УДОБНЫМ  
ФЛАГОМ





ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ  
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

 Главная

 О нас

 Членские  
организации

 Профсоюзная  
сторона РТК



# В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!



## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

[www.fprmt.ru](http://www.fprmt.ru)



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

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

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

 **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ  
ФЕДЕРАЦИИ**  
Сухоруков Юрий Юрьевич

**ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:**

Т/х «Лев Яшин», флаг России

**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 лодчанов

**Паршев П. Ю.**,

председатель ТПО «Мурманский траловый флот»

**Редакция:**Главный редактор  
Ирина Устюменко**Информация:**Ирина Устюменко  
Дария Попкова  
Василиса Федина

[www.sur.ru](http://www.sur.ru)  
[www.bro.sp.ru](http://www.bro.sp.ru)  
[www.surpr.ru](http://www.surpr.ru)  
[www.stosur.ru](http://www.stosur.ru)  
[www.novosur.ru](http://www.novosur.ru)  
[www.trosur.ru](http://www.trosur.ru)

**Дизайн, верстка**

Виктория Иванютина

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

Подписан в печать: 31.08.2017

**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

16+ 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.

**ВРЕМЯ РПСМ**

- 10-12 Минтранс прислушался к профсоюзу  
РПСМ получил Благодарственное письмо  
Вопрос остается открытым  
Есть ли страховка на борту?  
Насколько действенны поправки об УЛМ?

**V КОНГРЕСС ЕФТ**

- 22-23 «Нет» гендерному насилию на рабочем месте

**РИСКИ В МОРЕ**

- 29-30 Что толкает моряков за борт?

**СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ**

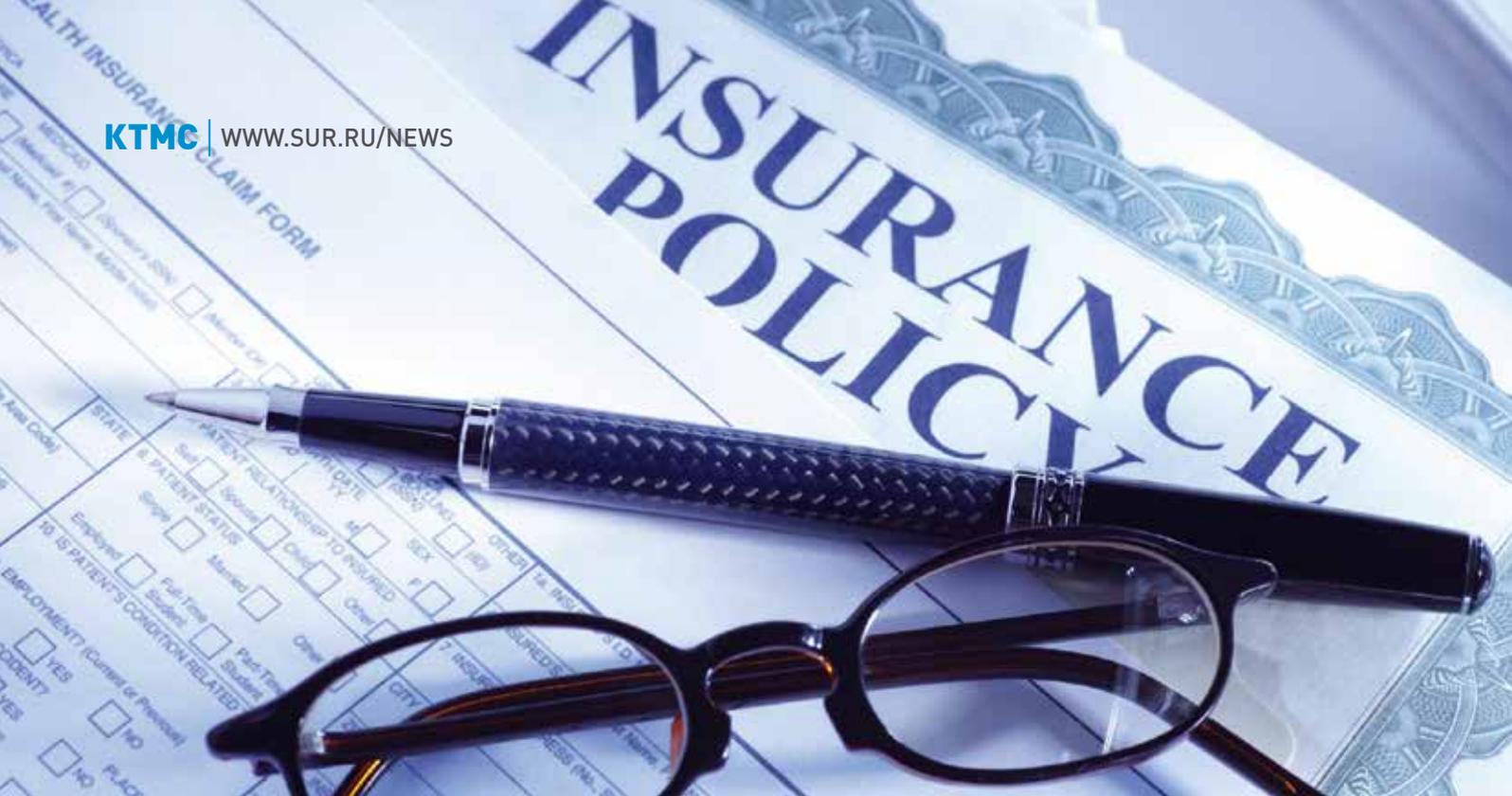
- 31-36 70 лет борьбы за права моряков под удобным флагом  
37-38 **АДРЕСНАЯ КНИГА**



**СКОЛЬКО ЕЩЁ ЖДАТЬ СПРАВЕДЛИВОСТИ?  
СТР. 17-18**

**«СПАСИБО, ЧТО НЕ ЗАБЫВАЕТЕ НАС»  
СТР. 19-21**





# КТМС: ЧЕТЫРЕ ГОДА В РОССИИ

20 АВГУСТА ИСПОЛНИЛОСЬ РОВНО ЧЕТЫРЕ ГОДА С МОМЕНТА ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ СВОДНОЙ КОНВЕНЦИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА (МОТ) О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ 2006 ГОДА (КТМС). В СВОЕ ВРЕМЯ МНОГИЕ ОТНОСИЛИСЬ К КТМС СКЕПТИЧЕСКИ И СТАВИЛИ ПОД СОМНЕНИЕ ЕЕ СПОСОБНОСТЬ ПОВЛИЯТЬ НА СУДОХОДНУЮ ОТРАСЛЬ, НАЗЫВАЛИ «БУМАЖНЫМ ТИГРОМ», КОТОРОГО НИКТО НЕ БОИТСЯ. ДЕЙСТВИТЕЛЬНО, РАСКАЧАТЬ СТОЛЬ МАССИВНЫЙ ПРАВОВОЙ МЕХАНИЗМ И ВПРАВДУ БЫЛО НЕПРОСТО, НО ПОСТЕПЕННО, СО ВРЕМЕНЕМ, ПРИНЯТИЕ КТМС НАЧАЛО ПРИНОСИТЬ СВОИ ПЛОДЫ: ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖЕЙ ПОЛУЧИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ОБРАЩАТЬСЯ ЗА ЮРИДИЧЕСКИ ОБОСНОВАННОЙ ПОМОЩЬЮ В ПОРТАХ ЛЮБОЙ СТРАНЫ, РАТИФИЦИРОВАВШЕЙ КОНВЕНЦИЮ, А ПРАВИТЕЛЬСТВО НАКОНЕЦ СТАЛО УДЕЛЯТЬ БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ВОПРОСАМ РЕГУЛИРОВАНИЯ УСЛОВИЙ ТРУДА НА СУДАХ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ ПОСРЕДСТВОМ ИМПЛЕМЕНТАЦИИ ПОЛОЖЕНИЙ КТМС В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО СТРАНЫ. ВСЕ ЭТО, КОНЕЧНО, ПРОИСХОДИЛО И ПРОИСХОДИТ НЕ САМО СОБОЙ, А БЛАГОДАРЯ ОПРЕДЕЛЕННЫМ УСИЛИЯМ СО СТОРОНЫ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ).

## ПОД ПРИСМОТРОМ PSC

**Г**лавный инструмент защиты, который Конвенция дала морякам – возможность отстаивать свои права и добиваться выплаты заработной платы при помощи не только профсоюзов, но и инспекторов государственного портового контроля (PSC).

– Конвенция стала огромным прорывом в области защиты прав членов экипажей, позволив обеспечивать

им юридически обоснованную помощь: благодаря использованию КТМС и в сотрудничестве с портовыми инспекциями с каждым годом все большее распространение получает практика задержаний или ареста неблагополучных судов. При этом моряки зачастую обращаются в профсоюз за помощью в оформлении обращения в капитанию порта, – говорит инспектор Международной федерации транспортных рабочих (МФТ) в Новороссийске Ольга Ананьина.

Происходит это так: члены экипажа связываются с профсоюзными инспекторами, которые идут на судно, готовят заявление, моряки его подписывают, документ передается в капитанию порта и только после всех этих манипуляций назначается проверка.

– Обычно после задержания судна мы начинаем переговоры с судовладельцем о выплате экипажу задолженности по зарплате. Соответствующую информацию мы передаем капитану порта, подтверждая, что своего требо-

вания профсоюз судовладельцу не выдвигает. И только после погашения задолженности по зарплате портовая служба надзора отменяет задержание за нарушение КТМС, – рассказывает Ольга Ананьина.

В то же время инспектор МФТ отмечает, что многое зависит от желания портовых властей способствовать решению проблем экипажей:

– Хотя мы успешно сотрудничаем со службами надзора в портах Азовского моря (Темрюк, Тамань, Порт Кавказ и Ейск), у нас есть трудности с задержанием судов за нарушение КТМС в порту Ростов, который включен в Парижский меморандум. После трех таких задержаний судно может получить запрет на заход в данный регион – а это чревато экономическим ущербом для порта, ведь большинство судов здесь занимаются доставкой металлолома в Турцию. Но мы все равно находим способ помочь морякам – в таком случае суда чаще всего задерживают из-за технической неисправности.

К сожалению, морякам до сих пор приходится иметь дело с недобросовестными компаниями: последние, чтобы уйти от ответственности, подписывают контракт с моряком от имени «титального судовладельца» – некоего юридического лица, которое может находиться где угодно, зачастую имеет «общий» юридический адрес в государстве с весьма лояльным законодательством. При этом такой судовладелец никаких действий по эксплуатации судна не ведет, а передает это право иной компании. Как итог – права и нужды моряков задвигаются на задний план. За последние годы можно насчитать сотни обращений членов экипажей по всей России, жалующихся на отвратительные условия труда и задержку заработной платы. Больше всего проблем возникает на Черном море и Дальнем Востоке.

Один из самых ярких примеров наплевательского отношения судовладельца – случай с экипажем судна «Aydin» (флаг Сент-Китс и Невис, ИМО 7620184). Моряки жаловались на задержку зарплаты, ужасные условия работы и проживания на борту. В подтверждение своих слов они прислали фотографии, которые могли бы повергнуть в шок даже бывалых инспекторов.

– Индивидуальные контракты были только у четырех членов экипажа. На судне не было продуктов питания, мыла, моющих средств, постельного белья, спецодежды, не работали кондиционеры, освещение и вентиляция, – вспоминает Ольга Ананьина.

Инспекторы портового контроля задержали судно в связи с нарушением требований КТМС, после чего на «Aydin» были доставлены продукты, вода и топливо. Судно простояло в порту две недели: судовладелец до последнего надеялся, что моряки снимут претензии. В ход шли угрозы, обвинения в том, что члены экипажа необоснованно отказываются работать, оказывалось моральное давление со стороны капитана. В конечном итоге судовладельцу пришлось заплатить требуемую сумму – 21 000 долларов США.

## ЖАЛОБЫ ПО ПОРЯДКУ

Еще одни изменения, касающиеся взаимодействия моряков с PSC, наступили в апреле этого года, когда правительство утвердило процедуру подачи жалоб как на берегу, так и на борту судов. Оба документа полностью основываются на стандартах Конвенции A5.2.2 «Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу» и A5.1.5 «Процедуры рассмотрения жалоб моряков на борту судна».

Благодаря утвержденным порядкам моряки могут решать свои проблемы прямо во время рейса и без захода в порт. Для этого им необходимо воспользоваться процедурой подачи жалобы на борту (согласно приказу правительства ее описание должно быть вывешено на судне так, чтобы любой член экипажа мог беспрепятственно с ней ознакомиться). Порядок подачи жалобы на борту судов распространяется лишь на теплоходы под флагом Российской Федерации. От выбора инстанции, в которую моряк решит обратиться, зависит форма подачи жалобы – письменная или электронная – и срок ее рассмотрения. Обращение к начальнику службы или начальнику из числа состава рассматривается в течение двух рабочих дней, капитану – трех, судовладельцу – семи, а жалоба, направленная в Росморречфлот – в течение 20 рабочих дней.



**ОЛЬГА АНАНЬИНА, ИНСПЕКТОР ИТФ В ПОРТУ НОВОРОССИЙСК: «КОНВЕНЦИЯ СТАЛА ОГРОМНЫМ ПРОРЫВОМ В ОБЛАСТИ ЗАЩИТЫ ПРАВ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ, ПОЗВОЛИВ ОБЕСПЕЧИВАТЬ ИМ ЮРИДИЧЕСКИ ОБОСНОВАННУЮ ПОМОЩЬ: БЛАГОДАРЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ КТМС И В СОТРУДНИЧЕСТВЕ С ПОРТОВЫМИ ИНСПЕКЦИЯМИ С КАЖДЫМ ГОДОМ ВСЕ БОЛЬШЕЕ РАСПРОСТРАНЕНИЕ ПОЛУЧАЕТ ПРАКТИКА ЗАДЕРЖАНИЙ ИЛИ АРЕСТА НЕБЛАГОПОЛУЧНЫХ СУДОВ».**

В случае, если проблема на судне не разрешилась, моряк может воспользоваться порядком рассмотрения жалоб на берегу, который предусматривает обращение напрямую в капитании морских портов. Передать свое заявление уполномоченному должностному лицу можно через почту, электронную почту, официальный сайт администрации порта или во время личного приема. Срок рассмотрения жалобы – 20 рабочих дней. С результатами моряк сможет ознакомиться уже на следующий рабочий день после принятия решения.



обеспечение терапевтическими средствами и необходимыми лекарствами. Кроме того, работодатели оплачивают проживание и питание моряка вне дома до тех пор, пока он не вылечится или пока не станет известно о постоянном характере заболевания/полной потере трудоспособности, а также берут на себя расходы на погребение в случае смерти, произошедшей на борту судна или на берегу. Наряду с остальными минимальными требованиями не допускается оказывать давление на моряка, чтобы он соглашался на выплаты ниже размеров договорной суммы. По словам юриста Калининградской региональной организации РПСМ Петра Дзендзелюка, такие случаи с членами экипажей происходят довольно часто:

– После происшествия представители компании-страховщика могут сделать пострадавшему моряку «щедрое» предложение в размере 20-30% от суммы, прописанной в договоре, но вне юридических обязательств. Таким образом они берут с моряка письменное согласие о том, что в будущем он и члены его семьи не будут претендовать на любые другие компенсации от судовладельца. Многие в таком случае предпочитают забрать предложенные деньги, хотя по факту могли бы обратиться за помощью в профсоюз и, приложив определенные усилия, получить полную сумму компенсации.

**За первые полгода с момента вступления поправок в силу представители Дальневосточной региональной организации (ДВРО) РПСМ посетили 34 судна и на каждом из них инспектора уточняли наличие необходимых документов на борту. На 26 из 34 судов в индивидуальных контрактах моряков страховые суммы оказались не прописаны.**

## СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ ГАРАНТИРУЮТ

Большим достижением для отрасли стало принятие поправок, закрепляющих финансовые гарантии судовладельца по защите брошенных экипажей и выплате компенсаций за гибель или утрату трудоспособности. Ранее КТМС предусматривала обязанность судовладельца по репатриации членов экипажа, но право моряков на репатриацию ограничивалось случаями расторжения или истечения контракта о найме. Теперь поправки к конвенции обязывают судовладельцев иметь финансовые гарантии по репатриации брошенных моряков. Мера эта направлена на более эффективное решение проблемы, поскольку рассчитана на оперативное вмешательство в процедуру репатриации со стороны страховщика либо гаранта финансовой ответственности судовладельца в лице банковского или иного финансово-кредитного учреждения. В соответствии с этими поправками, моряк признается брошенным в том случае, если судовладелец не в состоянии нести расходы на репатриацию, оставил экипаж без необходимой материальной поддержки и помощи, в одностороннем порядке разорвал трудовые отношения с моряком и в том

числе не выплачивал зарплату более двух месяцев. Согласно документу, помощь, обеспечиваемая системой финансовых гарантий репатриации, должна быть достаточной, чтобы покрыть не только проезд моряка домой, но при необходимости проживание, питание, медицинскую помощь, одежду и любые другие разумные расходы. Более того, в случае задолженности заработной платы она должна быть выплачена за счет финансовых гарантий, но за период не более 4 месяцев. В изменениях также предусмотрено, что моряки должны получать уведомление в случае, если финансовое обеспечение судовладельца должно быть аннулировано или не подлежит продлению.

Что касается системы финансовых гарантий, обеспечивающей выплату компенсаций за гибель кормильца или утрату трудоспособности, то согласно требованиям КТМС, судовладельцы обязаны компенсировать расходы моряков, связанные с их болезнью и травмами, произошедшими с момента начала трудовой деятельности до момента ее окончания, выплачивать денежные средства моряку или его близким в случае длительной потери трудоспособности или при летальном исходе, оплачивать морякам медицинское обслуживание, в том числе лечение,

## ТРЕБОВАНИЯ ВЫПОЛНЯЮТСЯ?

Согласно тексту принятых поправок, все суда обязаны иметь на борту свидетельства, подтверждающие финансовое обеспечение обязательств, указанных в Конвенции. Это либо страховка, либо государственное социальное страхование, либо банковская гарантия. Копии этих свидетельств также должны быть вывешены на судне на видном месте, где каждый моряк может ознакомиться с ними.

– Если где-то нет оригинала свидетельства, то обязательно имеется копия, и нам по запросу оперативно присылают подтверждение, – говорит начальник отдела по контролю судов государством порта (PSC) в Новороссийске Владимир Анищенко. – Все понимают,

что отсутствие такого документа может стать поводом для задержания судна. Правда, прецедентов в нашем порту пока не было. Более того, в ходе провора мы не просто проверяем формальное наличие документов, а обязательно общаемся как с капитаном, так и с экипажем, чтобы понять реальную ситуацию на судне: есть ли задолженность по зарплате, в каких условиях работают моряки. Большинство информированы о поправках и знают, как пользоваться этим инструментом, чтобы защитить свои права.

Немного по-другому ситуация обстоит на Дальнем Востоке. За первые полгода с момента вступления поправок в силу представители Дальневосточной региональной организации (ДВРО) РПСМ посетили 34 судна и на каждом из них инспектора уточняли наличие необходимых документов на борту. О сумме страховок знали члены экипажей лишь восьми судов, чего нельзя сказать об их коллегах, которые в лучшем случае просто не знали суммы, на которые они застрахованы, а в худшем – понятия не имели, что страховки вообще должны быть.

Открытым остаётся вопрос и о сумме гарантий. Логичным было бы ориентироваться в этом вопросе на положения Конвенции, в которых указаны примерные параметры для расчёта итоговой цифры: общий фонд зарплаты на экипаж, умноженный на четыре месяца. То есть если зарплата на всю команду составляет \$40 000 в месяц, то сумма финансовых гарантий судовладельца должна быть, по крайней мере, \$160 000. Однако Конвенция не требует чёткой суммы гарантий от судовладельцев. На национальном уровне также нет подзаконного акта, который бы это регламентировал.

– На 26 из 34 судов в индивидуальных контрактах моряков страховые суммы оказались не прописаны. Мы обратились к страховым компаниям, чтобы они прояснили эти вопросы и сообщили, на какую же сумму они страхуют моряков. Нам вежливо пояснили, что эта информация является «коммерческой тайной». Однако заверили, что в случае чего моряки получат страховку на основании указанных сумм в их контрактах. Но в том-то и дело: в большинстве кон-

трактов они не прописаны! Получается замкнутый круг, – говорит председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. – Если же суммы все же указаны, то на каждом судне они могут быть совершенно разными – от 10 тысяч рублей до 10 тысяч долларов.

Отраслевые эксперты сходятся во мнении: чтобы не было разночтений, механизм и сумма финансовых гарантий по репатриации и возмещению вреда здоровью должны быть, прежде всего, установлены на национальном уровне в форме федерального закона. А для практического применения – ещё и на уровне подзаконного межведомственного акта.

– Если судно ходит под иностранным флагом, финансовую ответственность перед российскими моряками должны нести круинговые агентства, которые при оформлении трудового контракта между иностранным судовладельцем и моряком могли бы страховать соответствующие риски с последующей выплатой страхового возмещения. Что касается суммы страхового покрытия, то здесь в части, не покрываемой страховкой, необходимо было бы возложить акцессорную обязанность по возмещению недополученной компенсации на круинговые компании. Это побудит их страховать ответственность не в мизерных суммах для отвода глаз, а на реальную сумму потерь, – считает адвокат, кандидат юридических наук, профессор Валерий Свидерский.

В правительстве утверждают, что в этой части Конвенция является документом прямого действия, однако в РПСМ уверены – новые виды страхования должны быть учтены в действующем законодательстве и зафиксированы как обязательные хотя бы в Кодексе торгового мореплавания.

## **НЕ В ТОМ МЕСТЕ, НЕ В ТО ВРЕМЯ**

К сожалению, принятые меры не распространяются на тех, кто пострадал от действий судовладельца до 2017 года. Так, не коснулись они печально известного теплохода «Роксолана-2». Судно и моряки оказались брошены еще в конце 2013 года, и до сих пор долги владельца не погашены. Капитану

сухогруза этот злополучный рейс стоил жизни: в мае 2014 года он был госпитализирован с диагнозом «двусторонняя пневмония», спасти его не удалось.

Трое членов экипажа по сей день находятся на борту «Роксоланы 2», несмотря на то, что вот уже четвертый год хозяин теплохода, украинский бизнесмен, не выходит с ними на связь. Казалось бы, классический пример «брошенности»: ни питания, ни медицинской помощи, ни репатриации, ни зарплаты. На продукты собирали с миру по нитке неравнодушные горожане и благотворительные организации. Теплоход арестовали и выставили на торги, однако желающих купить «Роксолану 2» 1988 года постройки за девять миллионов так и не нашлось – стоимость судна практически равна накопившимся за эти годы долгам.

– Аукционы не состоялись, – рассказывает бывший адвокат экипажа Або-чир Делавшук. – Теперь по закону судно должно быть возвращено владельцу, а его фактически нет, поэтому дело зашло в тупик.

Ещё раньше, в 2010 году, порт Новороссийск стал временным пристанищем для другого брошенного судна – литовского «REF 607». Ситуация была схожая: серьёзная задолженность по зарплате экипажу, отсутствие снабжения и полное самоустранение судовладельца от решения конфликтной ситуации. Всё это в совокупности привело к тому, что у капитана начались проблемы с сердцем. К счастью, благодаря вовремя оказанной медицинской помощи жизнь его оказалась вне опасности, позднее он был отправлен домой на Украину.

Моряки пытались воздействовать на судовладельца с помощью забастовки, однако и она не дала положительного результата. Тогда экипаж был вынужден обратиться в суд, теплоход арестовали и выставили на продажу. Команде «REF 607» повезло больше, чем коллегам с «Роксоланы 2»: на судно 1983 года постройки всё-таки нашёлся покупатель, который, в числе прочего, выплатил морякам деньги за отработанный контракт.

Конечно, ни один закон не может защитить всех на сто процентов. Однако благодаря поправкам к Сводной конвенции создаётся система, которая

должна свести к минимуму случаи нарушения прав моряков, будь то отказ в выплате компенсации или оставление моряков в чужой стране без средств к существованию, а порой даже без пищи и воды. А для того, чтобы в России не появился рынок липовых страховок, как это было на заре ОСАГО, на национальном уровне должен существовать понятный и прозрачный механизм их реализации.

## РАБОЧИЙ МОМЕНТ

С октября прошлого года на территории РФ вступил в силу приказ № 268 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания», который установил особенности режима труда и отдыха моряков, работающих в составе экипажей судов,

ходящих под флагом РФ. Так, согласно приказу, нормальная продолжительность рабочего времени членов экипажа не может превышать 40 часов в неделю. Для моряков, работающих в опасных условиях, установлен лимит в 36 часов в неделю. Максимальная продолжительность работы членов экипажа судна между двумя периодами отдыха на берегу не должна будет превышать 150 календарных дней. При этом, в случаях задержки судна в рейсе или отсутствия транспортной доступности, продолжительность работы может быть увеличена до 180 дней с учетом мнения соответствующего выборного органа первичной профсоюзной организации, представляющей интересы большинства членов экипажа (а при его отсутствии – с иным представительным органом). Обозначенные временные рамки полностью соответствуют требованиям Конвенции. Однако далеко не все судовладельцы их соблюдают.

– На нашем судне, как и на всех морских судах, вахта официально длится 8 часов (четыре часа – вахта, восемь часов отдыха), плюс 2 часа овертайма. Правда, два часа выходит, если переход «хороший» – только один порт выгрузки и один порт загрузки. В противном случае времени на сон почти не остается, – рассказывает четвертый помощник капитана одного из современных судов. – Порой график получается совершенно сумасшедший: отстоишь вечернюю вахту, еще 2 часа позанимаешься сугубо своей работой – надо вроде бы после этого поспать, но в 23 часа тебя «вытаскивают» на швартовку, которая может длиться и до двух часов ночи, после чего нужно разобраться с приходными документами. А следом уже и ночная вахта с четырех до восьми часов утра, дай Бог, успеваешь отдохнуть перед ней хотя бы полчаса.

Помимо часов работы положениями были закреплены требования

Конвенции относительно количества отпускных дней, согласно которым отпуск членов экипажа исчисляется из расчета не менее 2,5 календарных дня за каждый месяц работы.

Остается не приведенным в соответствие с нормами КТМС право на досрочное прекращение трудовой деятельности: моряк не может списаться с судна раньше, чем через 2 недели – срока, установленного Трудовым кодексом РФ. Напомним, согласно п. 6 Стандарта 2.1 «Трудовые договоры моряков» минимальный срок окончательного списания с судна, предусмотренный нормами Конвенции, составляет 7 дней. Причиной списания моряка с судна в более короткие сроки могут стать непредвиденные обстоятельства (семейные, личные и состояние здоровья). Однако сейчас законодательство позволяет работодателю в одностороннем порядке решать, является ли указанная работником в заявлении об увольнении причина уважительной или нет.

## СДВИНУЛИСЬ С МЕРТВОЙ ТОЧКИ

Одной из самых уязвимых областей морского законодательства на сегодняшний день остается медицина. Вопрос с медосвидетельствованием моряков должен был быть решен к 1 июля 2017 года, но пока в России определен только перечень заболеваний, препятствующих работе на морских судах, судах внутреннего плавания, а также на судах смешанного (река-море) плавания. Всего в нем насчитывается 108 наименований, среди которых: инфекционные и паразитарные болезни; новообразования; болезни крови, эндокринной системы; психические расстройства и расстройства поведения; болезни нервной системы; болезни глаза, уха, органов дыхания, пищеварения, кожи, костно-мышечной системы и многие другие, в том числе «болезнь, вызванная вирусом иммунодефицита человека (ВИЧ)».

Наличие перечня не решает основную проблему – правительство до сих пор не утвердило реестр признанных лечебных заведений и врачей, имеющих право проводить медицинское освидетельствование плавсостава. Как следствие, у российских членов экипажей могут возникнуть трудности во время инспекций портового контроля, так как офицер PSC не сможет проверить

**ВОПРОС С МЕДОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕМ МОРЯКОВ ДОЛЖЕН БЫЛ БЫТЬ РЕШЕН К 1 ИЮЛЯ 2017 ГОДА, НО ПОКА В РОССИИ ОПРЕДЕЛЕН ТОЛЬКО ПЕРЕЧЕНЬ ЗАБОЛЕВАНИЙ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИХ РАБОТЕ НА МОРСКИХ СУДАХ, СУДАХ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ, А ТАКЖЕ НА СУДАХ СМЕШАННОГО (РЕКА-МОРЕ) ПЛАВАНИЯ.**



легальность свидетельства из-за отсутствия доступного списка уполномоченных медучреждений. К счастью, пока подобных ситуаций не возникало, во всяком случае, профсоюзу о них неизвестно. Скорее всего, столь безоблачная статистика связана с тем, что моряки уже сами нашли способ решить эту проблему, обращаясь в медицинские организации или к уполномоченным врачам, включенным в реестры иностранных государств. РПСМ уже обратился в Минтранс России по вопросу о признании таких свидетельств. Для тех, кто не прибегнул к этой схеме, теоретически создаётся ситуация, при которой медицинские справки, не соответствующие международным морским требованиям, будут признаваться морскими властями стран заходов судов недействительными. А это грозит потерей рабочих мест, потому как российских моряков смогут списывать на берег в иностранных портах.

Конечно, говорить, что не сделано вообще ничего, нельзя. Нарушив все возможные сроки, Минздрав все же разработал проект перечня медицинских учреждений, уполномоченных на проведение медосмотров. Определенная задержка образовалась на стадии сбора уставных документов по каждой медицинской организации, которую планируется включить в список. Теперь дело за малым – утвердить этот перечень.

## ИЗМЕНЕНИЯ НЕИЗБЕЖНЫ

Своими требованиями КТМС охватывает огромное правовое поле, а потому сходу разобраться, где при ее создании были допущены пробелы, невозможно. Однако со временем все неучтенные вопросы дают о себе знать, меняя облик Конвенции путем внесения изменений в ее текст. Так, на заседании 105-ой Международной конференции труда в Женеве были одобрены поправки, затронувшие два важных раздела.

Поступило предложение дополнить стандарт А5.1.3 КТМС положением, позволяющим компетентному органу или признанной организации продлевать Свидетельство о соответствии судна требованиям КТМС на срок не более пяти месяцев в случае, если возобновляющая проверка проведена до окончания

срока действия Свидетельства, но нет возможности немедленно доставить новое Свидетельство на борт судна. Новая поправка позволит судну беспрепятственно продолжить свою работу.

Вторая поправка касается сохранения здоровья моряков и направлена на искоренение домогательств и издевательств на борту судов. В Руководящий принцип В4.3.1 – «Положения о несчастных случаях на производстве, случаях травматизма и профессиональных заболеваниях» решено добавить ссылку на «Руководство по искоренению домогательств, издевательств и притеснений на борту судна», выпущенное совместно Международной федерацией транспортников (ITF) и Международной палатой судоходства (ICS). Руководящий принцип В4.3.6 также дополнен необходимостью расследовать такие случаи.

Поправки к КТМС были направлены извещением Генерального директора Международной организации труда (МОТ) всем государствам, ратифицировавшим КТМС. У них будет возможность в течение двух лет с даты направления извещения официально возразить против включения поправок в Конвенцию. Однако чтобы решение СТК (специальный трехсторонний комитет) и конференции было заблокировано, потребуются возражения от более чем 40% государств, общая валовая вместимость торгового флота которых составит не менее 40% валовой вместимости флота государств, ратифицировавших конвенцию. В противном случае по истечении двух лет поправки будут считаться принятыми, что наиболее вероятно и произойдет. Тогда они вступят в силу через полгода после окончания двухгодичного периода.

## «НЕ ОСТАНУТСЯ БЕЗ ПОДДЕРЖКИ»

В начале 2017 года Рабочая группа трёхстороннего комитета Международной организации труда (ILO) обсудила в Женеве способы защиты заработной платы моряков, попавших в пиратский плен. Встреча стала логичным продолжением политики по защите прав моряков после вступления в силу поправок о финансовых гарантиях судовладельцев.

Проблема пиратства до сих пор остается актуальной. Несмотря на то, что благодаря слаженным действиям мирового сообщества удалось снизить масштабы бедствия, окончательно искоренить проблему не удалось – в последнее время стало поступать всё больше и больше сообщений о нападениях на суда у берегов Сомали, Западной Африки и в Южно-Китайском море. Случаи самые разные: захват заложников, ограбления моряков. Были и атаки, которые удавалось отбить. Всё это ставит вопрос о гарантиях не только безопасности, но и защиты заработной платы моряка на случай, если он попадет в пиратский плен.

Правительство РФ выступило с предложениями по сохранению действия трудового договора на время нахождения моряка в плену и сохранению за ним всех выплат и социальных гарантий. Эти предложения совпали с предложениями ITF и в конечном счёте отражены в итоговом документе.

– Моряк должен знать, что даже если он попал в плен, за ним сохраняются все выплаты и социальные гарантии, а его родные не останутся без поддержки, – уверен председатель РПСМ Юрий Сухоруков.

Итогом рабочей группы стало предложение изменить стандарты Конвенции, чтобы каждое государство, ратифицировавшее ее, приняло законы или нормативные акты о том, что контракт моряка не может быть прекращён, пока тот находится в плену в результате пиратского нападения или вооружённого ограбления. А также включить требование, что пока моряк удерживается в неволе в результате пиратского нападения или вооружённого ограбления, за ним сохраняется зарплата и все социальные гарантии и обязательства, прописанные в трудовом договоре.

Все принятые за последние годы поправки и нормативно-правовые акты наглядно демонстрируют, что Конвенция стала важным документом в вопросах защиты прав членов экипажей. Но нельзя забывать, что нашей стране предстоит сделать еще очень многое, чтобы улучшить условия труда российских моряков. 



## МИНТРАНС ПРИСЛУШАЛСЯ К ПРОФСОЮЗУ

**УЧАСТНИКИ МЕЖВЕДОМСТВЕННОЙ КОМИССИИ (МВК) ПО ПОДГОТОВКЕ К РЕАЛИЗАЦИИ В РФ КОНВЕНЦИИ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (КТМС) НА ЗАСЕДАНИИ 22 ИЮНЯ ПОДДЕРЖАЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ) РАССМОТРЕТЬ ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ КТМС, КАСАЮЩИХСЯ РЕПАТРИАЦИИ МОРЯКОВ ИЗ-ЗА РУБЕЖА, ВКЛЮЧАЯ ВОПРОСЫ ЕЁ СТРАХОВАНИЯ.**

– Поправки в КТМС, касающиеся финансовых гарантий репатриации, действуют недавно. Поэтому необходимо проанализировать уже имеющийся опыт и добиваться от организаций, предоставляющих финансовые гарантии, полного и быстрого выполнения своих обязательств в случае, если судовладелец не может обеспечить репатриацию моряков, – отметил первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук, представлявший профсоюз на заседании.

Одним из поводов к рассмотрению вопроса стал случай с судном «Geo Star» под флагом Того. Российская компания «Росгосстрах», выдавшая сертификат на репатриацию, отказалась выполнять свои обязательства. Теплоход арестован в румынском порту Констанца и, вероятно, будет продан в связи с долгами. Моряки же вынуждены ожидать своей зарплаты на судне.

Прислушались члены МВК и к предложению РПСМ о необходимости проведения анализа несчастных случаев на борту судов и разработки мер по их предупреждению.

– Действующий сегодня приказ Минтруда «О реализации положений конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве в части сбора и оценки данных о несчастных случаях на производстве, профессиональных заболеваниях среди моряков» не до конца соответ-

ствует Стандарту А4.3 КТМС, поскольку помимо сбора и учёта данных необходимо проводить анализ и разрабатывать профилактические меры, – говорит главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефёдов. – Представители Минтруда согласились, что нужно привести Приказ в соответствие Стандарту.

Статс-секретарь – заместитель министра транспорта Сергей Аристов отметил необходимость более предметно рассмотреть данные проблемы на заседаниях Комиссии.

На отдельное обсуждение предложено вынести вопрос о необходимости учесть в федеральном законодательстве удлинённый отпуск моряков, установленный КТМС. Сегодня эта норма уже отражена в Приказе № 268 Минтранса («Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей морских судов и судов смешанного плавания»), однако РПСМ предлагает установить её законодательно.

Не обошли стороной участники МВК и вопрос медицины. Главным на данный момент является утверждение перечня признанных медицинских организаций, специализирующихся на освидетельствовании моряков. Все ещё идёт комплектация пакета документов, необходимых для включения медицинских организаций в перечень, а сроки давно поджимают.

Кроме того, был рассмотрен вопрос о проекте постановления Главного государственного санитарного врача РФ «Об утверждении СанПиН «Санитарно-эпидемиологические правила для морских судов, судов внутреннего плавания смешанного (река-море) плавания». Процедура согласования с Минтрансом уже завершилась, однако Минюст замедляет процесс принятия акта, настаивая на необходимости дополнительного согласования с Минтрудом. Проект будет направлен в Минтруд на согласование, а также по просьбе РПСМ – в профсоюз для учёта мнения.

Среди прочих, на МВК рассмотрен вопрос о внесении в Конвенцию поправок, связанных с защитой права моряка на зарплату при нахождении его в плену. Напомним, основные принципы изменений в КТМС были одобрены на апрельском заседании Рабочей груп-

пы трёхстороннего комитета Международной организации труда (ILO), куда входит председатель РПСМ Юрий Сухоруков, а к весне следующего года будет подготовлен согласованный текст поправок.

## РПСМ ПОЛУЧИЛ БЛАГОДАРСТВЕННОЕ ПИСЬМО

**В КАНУН ДНЯ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА 27 ИЮНЯ МИНИСТР ТРАНСПОРТА МАКСИМ СОКОЛОВ ВРУЧИЛ ВЕДОМСТВЕННЫЕ НАГРАДЫ ЗАСЛУЖЕННЫМ СОТРУДНИКАМ ОТРАСЛИ. КОЛЛЕКТИВ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ) ПОЛУЧИЛ БЛАГОДАРСТВЕННОЕ ПИСЬМО ЗА МНОГОЛЕТнюю ДОБРОСОВЕСТНУЮ РАБОТУ И В СВЯЗИ С 25-ЛЕТИЕМ ОБРАЗОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ. МАКСИМ СОКОЛОВ ПОЖЕЛАЛ ПРОФСОЮЗУ ДАЛЬНЕЙШЕЙ ПЛОДОТВОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА БЛАГО РОССИИ.**

– Сегодня морской и внутренний водный транспорт активно развиваются: вводятся новые высокотехнологичные мощности в портах, ежегодно растет грузооборот, обновляются крупнейшие гидроузлы, на российских верфях спускаются на воду новые грузовые и пассажирские суда, строится аварийно-спасательный и ледокольный флот, возрождается арктическое судоходство. В образовательных учреждениях готовятся квалифицированные специалисты: судоводители, гидротехники, судоремонтники, экономисты, – отметил Максим Соколов во время церемонии.

После торжественной церемонии в Зелёной гостиной Минтранса прошла встреча с руководителями общероссийских профсоюзов морского и речного транспорта. Председатель РПСМ Юрий Сухоруков поднял проблемы медосвидетельствования, защиты занятости



На фото (слева направо): министр транспорта РФ Максим Соколов и председатель РПСМ Юрий Сухоруков

российских моряков и финансовых гарантий судовладельцев на случай репатриации.

Так, вопрос занятости моряков напрямую связан с защитой национальных интересов: принятый в 2014 году закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» дал возможность резидентам таких территорий (которыми могут быть признаны и судовладельцы) бесконтрольно нанимать иностранцев на свои суда. Сложившаяся ситуация, по мнению РПСМ, противоречит Правилу 2.8 КТМС, которое гласит: «Каждое государство-член проводит национальную политику, направленную на содействие занятости в секторе морского судоходства и на поощрение карьерного роста, повышения квалификации и расширения возможностей для занятости моряков, проживающих на его территории». Профсоюз предлагает не только прекратить раздачу преференций российским судовладельцам, но и запретить применение труда иностранных моряков на российских судах, занятых на континентальном шельфе РФ, поскольку это стратегически важная для страны зона. Если же для подобной

деятельности привлекаются иностранные суда, то их экипаж должен хотя бы на 80% состоять из российских моряков.

Помимо этого, РПСМ беспокоит реализация Стандарта А2.5.2 КТМС о финансовых гарантиях судовладельцев в целях содействия морякам в случае оставления их без помощи. До сих пор не установлен размер страховых выплат, нет понятного и прозрачного механизма реализации страховок, что создаёт угрозу появления рынка «липовых» документов, как это было на заре ОСАГО.

Председатель Российского профсоюза докеров (РПД) Василий Козаренко, также присутствовавший на встрече, обратился к министру с просьбой оказать содействие по пресечению запрещённого трудовым законодательством заёмного труда в морских портах. Для этого необходимо, в том числе, признать недопустимым использование гражданско-правовых договоров, с помощью которых стивидорные компании привлекают псевдокадровые агентства для выполнения услуг или выводят через них этих самых заёмных работников не по трудовым, а по гражданским договорам. Кроме того, Василий Козаренко попросил

ведомство препятствовать дискриминации по профсоюзному признаку. Многим активистам РПД работодатель просто-напросто мешает проходить на территорию порта, а работникам настойчиво рекомендует покинуть ряды профсоюза. Профсоюз предлагает Минтрансу рассмотреть вопрос об обязанности работодателей исполнять требования законодательства, в том числе – обеспечивать руководителей профсоюзных организаций постоянными пропусками в порт.

## ЕСТЬ ЛИ СТРАХОВКА НА БОРТУ?

**ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (КТМС), ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ ФИНАНСОВЫЕ ГАРАНТИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦА ПЕРЕД ЭКИПАЖЕМ ПО РЕПАТРИАЦИИ И ВЫПЛАТЕ КОМПЕНСАЦИЙ В СЛУЧАЕ СМЕРТИ МОРЯКА ИЛИ ДЛИТЕЛЬНОЙ ПОТЕРИ ТРУДОСПОСОБНОСТИ, ВСТУПИЛИ В СИЛУ 18 ЯНВАРЯ ЭТОГО ГОДА, И С ТЕХ ПОР ИНСПЕКТОРЫ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ ИНТЕРЕСУЮТСЯ НАЛИЧИЕМ СТРАХОВЫХ СВИДЕТЕЛЬСТВ НА БОРТУ ПРИ КАЖДОМ ПОСЕЩЕНИИ СУДОВ В ПОРТАХ РОССИИ.**

Исключением не стал и Дальневосточный регион. Так, большинство судов, заходящих в Находку, необходимые документы имеют, в их число попал и теплоход «СТ ВИНД» (флаг России, ИМО 8900983). Однако в случае с этим судном, успевшим заработать весьма неблагоприятную репутацию, представители РПСМ решили проверить подлинность предоставленных сертификатов и, как выяснилось, не зря – у компании-судовладельца имеется долг перед страховщиком.

– Еще при первом посещении судна сертификаты нам не были предоставлены якобы из-за отсутствия



капитана на борту, хотя они должны находиться на видном месте, чтобы любой моряк мог посмотреть, в какую именно страховую компанию он может обратиться, если судовладелец задержал зарплату более чем на два месяца, – говорит председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. – Тогда мы попросили старпома донести нам эти документы после прибытия капитана на борт. Однако при повторном посещении судна на следующий день ситуация повторилась – никаких страховок мы не увидели. В последствии полисы, выданные компанией «Ингосстрах», были отправлены в офис профсоюза в электронном виде.

РПСМ обратился в СПАО «Ингосстрах» с целью проверить действительность полученных документов и прояснить особенности страхования моряков в соответствии с новыми требованиями КТМС. При этом выяснилось, что на сайте страховой компании размещена открытая база данных застрахованных судов ([https://2016.ingos.ru/ru/corporate/risk\\_sea/ships\\_search/](https://2016.ingos.ru/ru/corporate/risk_sea/ships_search/)), в которой теплохода «СТ ВИНД» не оказалось.

– Выяснилось, что у судовладельца имеется долг по платежам страховой компании, поэтому судно временно не отображается в списке. Между тем, несмотря на проблемы с платежами, страховые свидетельства должны оставаться действительными. Согласно Конвенции о труде в морском судоходстве, финансовые гарантии судовладельца не прекращаются до завершения указанного в свидетельстве срока действия, если служба финансового обеспечения не направила компетентному органу государства флага предварительного уведомления не менее чем за 30 дней, – говорит первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

РПСМ обращает внимание моряков: копии свидетельств о финансовых гарантиях ответственности судовладельца должны быть размещены на судне на видном месте. Как правило, на сайтах страховых компаний можно проверить действительность вывешенного на судне свидетельства. Согласно Конвенции сумма, на которую застрахована жизнь и здоровье моряка,

должна быть указана в его трудовом договоре или в коллективном договоре, в страховом свидетельстве она не указывается.

## НАСКОЛЬКО ДЕЙСТВЕННЫ ПОПРАВКИ ОБ УЛМ?

**В СИЛУ ВСТУПИЛИ НОВЫЕ ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ ОБ УДОСТОВЕРЕНИЯХ ЛИЧНОСТИ МОРЯКОВ № 185. ТАК, В ДОПОЛНЕНИЯ ВОШЛИ ПОСЛЕДНИЕ СТАНДАРТЫ, ОДОБРЕННЫЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО): ТЕПЕРЬ НОВЫЙ ФОРМАТ УЛМ БУДЕТ ВКЛЮЧАТЬ В СЕБЯ ТЕХНОЛОГИИ, АНАЛОГИЧНЫЕ ТЕМ, ЧТО ИСПОЛЬЗУЮТСЯ В ЭЛЕКТРОННЫХ ПАСПОРТАХ. МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА (МОТ) УВЕРЕНА, ЧТО НОВЫЙ ФОРМАТ УДОСТОВЕРЕНИЯ В ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ МЕРЕ ОБЛЕГЧИТ ТРАНЗИТ МОРЯКОВ, ПОВЫСИТ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПОРТАХ И НА ГРАНИЦАХ, А ТАКЖЕ ПРИВЛЕЧЕТ БОЛЬШЕЕ КОЛИЧЕСТВО СТРАН К РАТИФИКАЦИИ КОНВЕНЦИИ. НО ТАК ЛИ ЭТО НА САМОМ ДЕЛЕ?**

Безусловно, свободный доступ к учреждениям, находящимся на берегу, как и просто возможность провести время за пределами судна оказывают благотворное влияние на физическое и психологическое состояние моряков. Однако не стоит забывать, что Конвенцию № 185 ратифицировали пока что только 32 страны, а значит, и действие УЛМ ограничивается исключительно их портами, да и от оформления визы наличие удостоверения не освобождает.

– Каждая страна самостоятельно устанавливает пограничные правила для моряков. Например, в США члену экипажа, чтобы сойти на берег, надо заблаговременно открыть визу. Более того, во многих странах моряки не имеют права передвигаться по территории порта – если члены экипажа хотят выйти за его пределы, то за ними подвезает машина и отвозит до проходной, где моряки выходят в город либо по пропуску, выданному миграционной службой, либо по загранпаспорту. И без этих документов, даже при наличии УЛМ, покинуть судно члены экипажа не смогут, – говорит председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня.

Очевидно, что даже с новыми поправками УЛМ не сможет освободить моряков от необходимости оформлять визы и использовать загранпаспорта. Для этого нужно будет менять миграционную политику. А вот суматоха по поводу переоформления УЛМ в соответствии с нововведениями начнется однозначно.

– Если МОТ действительно хочет облегчить морякам жизнь, то лучше попросту вернуть в обиход паспорт моряка. Раньше этот документ оформлялся так же, как обычный паспорт, вот только визы получать не нужно было – их функцию несла судовая роль, подтверждающая принадлежность моряка к экипажу судна. При заходе в порт эти документы проверяла миграционная служба и давала разрешение на выход в город, – говорит Александр Бодня. 📄





# КОГДА ЗА СПИНОЙ СИЛЬНЫЙ ПРОФСОЮЗ

**ОЧЕРЕДНАЯ ОТЧЁТНО-ВЫБОРНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ «НОВОШИП» РПСМ (ВХОДИТ В СОСТАВ ЮЖНОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РПСМ) ПРОШЛА В НОВОРОССИЙСКЕ 18 ИЮЛЯ. В НЕЙ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ РАБОТНИКИ БЕРЕГОВЫХ СТРУКТУР ГРУППЫ КОМПАНИЙ СКФ «НОВОШИП» И 51 ДЕЛЕГАТ ИЗ ЧИСЛА МОРЯКОВ. ОНИ ПО ДОСТОИНСТВУ ОЦЕНИЛИ РАБОТУ ПРОФКОМА ЗА ПРОШЕДШИЕ ПЯТЬ ЛЕТ, ПОДЕЛИЛИСЬ ИДЕЯМИ НА БУДУЩЕЕ. ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ ПЕРЕИМЕНОВАТЬ ППО ОАО «НОВОШИП» РПСМ В ППО ПАО «НОВОШИП» РПСМ, БЫЛ УТВЕРЖДЁН УСТАВ ПРОФОРГАНИЗАЦИИ. ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ ППО НА ПЕРИОД ДО 2022 ГОДА ЕДИНОГЛАСНО ПЕРЕИЗБРАН НИКОЛАЙ ПОПОВ.**

## ЗАРПЛАТА – ГЛАВНЫЙ МОТИВАТОР

**Н**а конференции обсудили самые важные вопросы. А что больше всего волнует моряка? Зарплата. Которая определяется коллективным договором, а он у «Новошипа» – один из лучших в России и по суммам выплат, и по социальным гарантиям для работников. Самое важное преимущество членства в профсоюзе – именно возможность пользоваться колдоговором. Хотя он, на первый взгляд, как будто и не заметен. Не все знают, что колдоговор регламентирует все аспекты труда

и быта на судне, а вопросы в его рамках решаются быстро и без всяких затрат со стороны моряка. Через него же устанавливается и изменение размера оплаты труда – а это, конечно, важное условие работы в море.

Николай Попов рассказал делегатам, что сейчас на международном уровне ведутся переговоры между судовладельцами и профсоюзами о грядущем повышении зарплат моряков. Он признался, что переговоры проходят тяжело: работодатели ссылаются на кризис и не соглашались на повышение зарплат. «В нынешних условиях, когда очень много судов стоят без работы, компании

крайне неохотно идут на повышение уровня оплаты труда, – заявил вновь избранный председатель. – Однако профсоюзы продолжают настаивать на выполнении обязательств по коллективным договорам. К ноябрю стороны должны прийти к консенсусу, подготовить примерный текст договора IBF, после чего мы приступим к переговорам уже в России».

## АЛЬТЕРНАТИВНАЯ ЗАНЯТОСТЬ

Ещё одним направлением работы ППО и всего профсоюза в целом является обеспечение российских



**НИКОЛАЙ ПОПОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ППО ПАО «НОВОШИП» РПСМ: «В НАШЕЙ РАБОТЕ СЕМЬ ОСНОВНЫХ СОСТАВЛЯЮЩИХ: СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО, ПРОГРАММА СПОРТИВНО-ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫХ И КУЛЬТУРНО-МАССОВЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ДЛЯ МОРЯКОВ И ЧЛЕНОВ ИХ СЕМЕЙ, ОРГАНИЗАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ЮРИДИЧЕСКАЯ ЗАЩИТА, ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА, ПРОВЕРКИ СУДОВ И ПРОФСОЮЗНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО. В КАЖДОМ ИЗ ЭТИХ НАПРАВЛЕНИЙ НАМ УДАЛОСЬ ДОБИТЬСЯ ХОРОШИХ РЕЗУЛЬТАТОВ. ВПЕРЕДИ – ПРОЛОНГАЦИЯ ДЕЙСТВИЯ КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРОВ, ПЕРЕГОВОРЫ О ПОВЫШЕНИИ УРОВНЯ ЗАРПЛАТ МОРЯКОВ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОГРАММ. Я ПРИЗЫВАЮ ВАС АКТИВНО УЧАСТВОВАТЬ В РАБОТЕ ПРОФСОЮЗА, ВЕДЬ ИМЕННО В ЕДИНСТВЕ НАША СИЛА. ВСЁ ПО ПЛЕЧУ, КОГДА ЗА СПИНОЙ СИЛЬНЫЙ ПРОФСОЮЗ».**

моряков рабочими местами на судах крупнейших компаний не только в России, но и за рубежом. У моряка должен быть выбор: либо стабильная работа у российского судовладельца, который обязуется платить конкурентоспособную зарплату, либо иностранный работодатель с надёжной репутацией. Для этого РПСМ сотрудничает с морскими профсоюзами по всему миру и ведёт переговоры с норвежскими, немецкими, голландскими компаниями об обеспечении российских моряков хорошими рабочими местами с достойным уровнем зарплат.

Но и на отечественном флоте РПСМ продолжает защищать занятость моряков. В профсоюзе уверены: необходимо регламентировать применение труда иностранных моряков на российских судах. Для многих моряков СКФ «Новошип» русскоязычные экипажи являются дополнительным преимуществом, говорящим в пользу именно этого судовладельца.

### ЗА СЛОВА ОТВЕЧАЕМ

Николай Попов призвал моряков активной участвовать в жизни профкома, обращаться со своими предложениями по совершенствованию социальных программ, озвучивать идеи по улучшению условий труда в море. «Молодёжь, приходите к нам, теснее с нами сотрудничайте», – обратился он к делегатам конференции.

Пять лет назад на такой же конференции моряки высказывали своё предложение, а точнее – задавали вопрос: почему единовременные денежные выплаты при выходе на пенсию получают только офицеры? Напомним, совместная программа СКФ «Новошип» и профсоюза по поддержке работников, уходящих на заслуженный отдых, заработала с 2008 года, в её рамках ветераны компании получают материальное поощрение, грамоты и памятные подарки в благодарность за многолетний добросовестный труд. Делегаты конференции ППО ОАО «Новошип» 2012 года просили распространить действие этой программы на весь плавсостав. Сказано – сделано: начи-

ная с 2014 года, рядовые моряки стали получать пенсионную выплату наравне с офицерским составом.

### ПАКЕТ ПРИВИЛЕГИЙ ДЛЯ ЧЛЕНОВ РПСМ

Делегаты обсудили и другие итоги деятельности за прошедший отчётный период. Профком предоставлял морякам большой спектр услуг. Во-первых, это юридическая помощь по всем вопросам законодательства: бесплатные консультации высококвалифицированного адвоката можно получить каждую среду в офисе ЮТО РПСМ, а консультации по трудовым спорам – ежедневно. Во-вторых, обеспечение безопасности непосредственно на рабочих местах – для этого в штате профсоюза есть технические инспекторы труда, которые регулярно проверяют суда в порту Новороссийска. Большую роль играет и информационное обеспечение членов РПСМ: постоянно обновляются собственные сайты: sur.ru, stosur.ru и другие, а на фирменных стойках в офисах профсоюза всегда есть свежие номера печатных изданий – «Профсоюзной морской газеты», журнала «Морской профсоюзный вестник».

Популярностью пользуется корпоративная программа спортивно-оздоровительных и культурно-массовых мероприятий. Администрация и профком «Новошипа» каждый год вносят в неё только то, что востребовано моряками и береговыми работниками, а также членами их семей. Члены ППО получали билеты на театральные представления в Краснодаре и Новороссийске, посещали спортивные секции, тренажёрные залы и бассейн, водили детей на новогодние утренники, ездили на экскурсии по Краснодарскому краю, в Абхазию и на Ставрополье. А в трудных жизненных ситуациях профком всегда поддерживал их материально. Не зря социальный блок «Новошипа» считается одним из лучших на предприятиях морского транспорта, что подтверждают и сами моряки. Николай Попов отметил, что очередное обновление программы будет проводиться осенью, и пригласил всех желающих выступить со своими предложениями. 📌



## «НАШИ ПРОБЛЕМЫ УПИРАЮТСЯ В ФОРМАЛЬНЫЙ ПОДХОД»

**У РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА ДОКЕРОВ (РПД), ПО СЛОВАМ ЕГО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ВАСИЛИЯ КОЗАРЕНКО, ДВЕ ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, КОТОРЫЕ НАЧАЛИСЬ ЕЩЁ В 2015 ГОДУ И ПРОДОЛЖАЮТСЯ ДО СИХ ПОР: ЗАЁМНЫЙ ТРУД И СПЕЦИАЛЬНАЯ ОЦЕНКА УСЛОВИЙ ТРУДА (СОУТ). ИХ РЕШЕНИЕ НЕВОЗМОЖНО БЕЗ ПОЛИТИЧЕСКОЙ ВОЛИ, ОДНАКО ПОКА ИНИЦИАТИВЫ ПРОФСОЮЗА ЗАСТРЯЛИ «НА РАССМОТРЕНИИ» В МИНИСТЕРСТВЕ ТРУДА.**

– С применением заёмного труда мы сталкиваемся практически повсеместно, несмотря на то, что он запрещён в РФ, – рассказывает Василий Козаренко. – Порты заключают гражданский договор либо с конкретным гражданином на ус-

луги по работе с грузом, либо с фирмой «Рога и копыта» о том, что их работники будут перегружать конкретный груз на конкретном судне. В результате в порту появляются не застрахованные работники с непонятными ставками. И мы не можем судить ни об их квалификации, ни о знаниях требований охраны труда. Они могут и грузу навредить, и себя покалечить, и окружающих.

Оценив масштаб проблемы, профсоюз обратился в Министерство труда и социальной защиты, которое посоветовало провести анализ и предоставить получившиеся данные.

– Мы столкнулись с настоящей проблемой, которая упирается в формальный подход. Дело в том, что в Трудовом кодексе РФ чётко прописано определение заёмного труда, а также сказано, что работники сторонних организаций могут привлекаться при условии, что они осуществляют свою деятельность по трудовым договорам. И вот тут-то мы обнаружили, что у нас нет ни одного заёмщика в портах! – сетует Василий Козаренко.

– То есть по бумагам их не найти: люди состоят в штате какого-либо агентства по занятости, неважно – аккредитованного или нет. Порт заключает с этим агентством договор подряда – то есть гражданский договор, по которому люди выходят работать в порт вместо штатных сотрудников. При этом их зарплата, естественно, гораздо ниже зарплаты докера, поскольку не учитывает надбавки за вредные условия труда.

Самое смешное в этой грустной ситуации, что некоторые кадровые агентства ухитрились провести у себя – то есть прямо в своих помещениях – специальную оценку условий труда, которые были признаны допустимыми. И опять получается, что «по бумажке» всё хорошо, а на деле люди выходят работать в порт – то есть совсем в другие условия.

РПД обратился в Рострудинспекцию, однако ведомство на жалобу профсоюза заявило, что люди действительно привлекаются к работе, но поскольку у них заключены гражданские договоры, всё в порядке.

– Таким образом, мы столкнулись с проблемой, что факт выхода сторонних работников в порт подтверждён, но инспекция по труду в этом нарушений не усматривает. Что с этим делать – мы не представляем. Завтра по такому принципу можно будет почти всех докеров брать со стороны. Такой труд используют многие стивидорные компании Петербурга. Тот же принцип в Туапсе, Архангельске, Владивостоке. Посторонние есть везде. При этом во Владивостоке люди выходили на работу без спецодежды – чуть ли не в домашних тапочках. А ведь

спецодежда, в частности, обувь не просто так – она предотвращает травму, если вдруг груз упадёт.

Перед последней встречей с министром транспорта Максимом Соколовым в июне профсоюз направил в ведомство письмо с просьбой «принять меры по пресечению использования заёмного труда, запрещенного трудовым законодательством с целью исключения использования гражданско-правовых договоров как между стивидорными компаниями и псевдоагентствами занятости, так и гражданско-правовых от-

ношений между работниками и такими агентствами». В качестве решения проблемы РПД предложил вообще запретить заёмный труд на работе с вредными условиями, начиная с класса 3.1. Для этого необходимо, в том числе, признать недопустимым использование гражданско-правовых договоров, с помощью которых стивидорные компании привлекают не аккредитованные кадровые агентства для выполнения услуг или выводят через них этих самых заёмных работников не по трудовым, а по гражданским договорам.

Согласно протоколу встречи, Минтранс поддержал идею РПД и порекомендовал обратиться в Минтруд. То есть получается, что формально поддержка от ведомства есть, и оно согласно с наличием проблемы, но реальное решение всё равно возможно только по инициативе профсоюза и Министерства труда. Такая же ситуация и со второй проблемой – СОУТ.

РПД обращался в Минтранс по поводу специальной оценки условий труда докеров-механизаторов. Ведомство посчитало предложение профсоюза «обоснованным и целесообразным» и... перенаправило его в Минтруд.

– В Минтруд мы и сами обращались по обоим вопросам, однако ни один пока не сдвинулся с мёртвой точки, — рассказал Василий Козаренко. – Между тем, проблема СОУТа весьма актуальна. Взять, к примеру, Мурманский порт. Там ребята работают с насыпными грузами. И всё равно по СОУТ получают оценку «два» – то есть условия труда на их рабочих местах считаются «допустимыми». А ведь грузы имеют разную степень опасности. В организации труда никаких изменений не произошло, и при этом во многих портах снизился класс вредности. В итоге работодатель пытается лишить докеров дополнительного отпуска за работу во вредных условиях труда, хотя закон прямо говорит, что льготы должны сохраняться.

Профсоюз пытается добиться разработки особенностей проведения СОУТ для механизаторов, а также включить их в Перечень рабочих мест, в отношении которых СОУТ проводится с учётом устанавливаемых исполнительной властью особенностей. Однако решение этого вопроса, как и проблемы заёмного труда, пока подвисли в министерстве. 



**ВАСИЛИЙ КОЗАРЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РПД:**

«В свете того, что труд механизаторов (докеров-механизаторов) относится к особым условиям труда и в соответствии с п. 8 ч.1 ст. 27 ФЗ «О трудовых пенсиях в Российской Федерации», механизаторы (докеры-механизаторы) комплексных бригад на погрузочно-разгрузочных работах в портах имеют право на досрочный выход на пенсию, правильное проведение специальной оценки условий труда приобретает особую значимость. Однако действующая в настоящее время методика (Приказ Минтруда России от 24.01.2014 № 33н «Об утверждении Методики проведения специальной оценки условий труда, Классификатора вредных и (или) опасных производственных факторов, формы отчёта о проведении специальной оценки условий труда и инструкции по её заполнению») далеко не в полной мере соответствует особенностям трудовой деятельности механизаторов (докеров-механизаторов). В частности, она также не позволяет достоверно выявлять причины профессиональных заболеваний у докеров-механизаторов, работающих на разнообразных видах портовой перегрузочной техники. И уже одно это обстоятельство может приводить к конфликтам и социальной напряжённости в портах. Специальная оценка условий труда рабочих данной профессии должна быть привязана к технологической цепочке перегрузки различных видов груза, технике и технологии производимых работ, что влечёт необходимость разработки и применения особых подходов к Специальной оценке условий труда в рамках Федерального закона от 28.12.2013 № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда», учитывающих особенности условий труда механизаторов (докеров-механизаторов)».



# СКОЛЬКО ЕЩЁ ЖДАТЬ СПРАВЕДЛИВОСТИ?

**ЧЕТЫРЕ ГОДА ПРОШЛО С ТЕХ ПОР, КАК ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖЕЙ ПЕЧАЛЬНО ИЗВЕСТНЫХ СУДОВ «SS VELES» И «SS ROSS» (ОБА – ПОД ФЛАГОМ ТУВАЛУ) ОБРАТИЛИСЬ В СЛЕДСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ЗА ЗАЩИТОЙ СВОИХ ПРАВ. СЕЙЧАС ОНИ ЖДУТ ВЫНЕСЕНИЯ СПРАВЕДЛИВОГО ПРИГОВОРА ОБВИНЯЕМЫМ В ИСПОЛЬЗОВАНИИ РАБСКОГО ТРУДА. ВСЕГО ПОТЕРПЕВШИМИ ПРИЗНАНЫ 17 ЧЕЛОВЕК. ДЛЯ НИХ ЭТО ДЕЛО ТЯНЕТСЯ НЕ С ДАТЫ ПЕРЕДАЧИ МАТЕРИАЛОВ В СУД, А ГОРАЗДО ДОЛЬШЕ, ДЛЯ НЕКОТОРЫХ – С 2011 ГОДА, КОГДА ОНИ ВПЕРВЫЕ ПОПАЛИ НА СУДНО К СОВРЕМЕННЫМ РАБОВЛАДЕЛЬЦАМ. ПЕРЕЖИВ ИЗДЕВАТЕЛЬСТВА НА БОРТУ, МОРЯКИ ОБРАТИЛИСЬ В ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ В НАДЕЖДЕ, ЧТО ОБИДЧИКОВ НАКАЖУТ ПО ВСЕЙ СТРОГОСТИ ЗАКОНА. ОДНАКО ИХ ДЕЛО ЗАСТРЯЛО ГДЕ-ТО МЕЖДУ ИНСТАНЦИЯМИ: СУД, ПРОКУРАТУРА И СЛЕДСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ «ОТФУТБОЛИВАЮТ» ДРУГ ДРУГУ МАТЕРИАЛЫ, А ПРОИГРАВШИМИ В ТАКОЙ «ИГРЕ» В ИТОГЕ ОКАЗЫВАЮТСЯ МОРЯКИ, ПРОШЕДШИЕ УЖАСЫ СОВРЕМЕННОГО РАБСТВА.**

**О**б этой истории мы уже рассказывали в материалах «SS Veles» и «SS Ross» смертельно опасны для моряков» («МВП» № 3, 2012 год), «Рассмотрение дела о рабском труде моряков снова отложено» («МПВ» № 2, 2016 год). Решившись вновь поднять эту тему, мы столкнулись с тем, что, по сути, никаких реальных подвижек в деле за это время не произошло. Конечно, оно не пылилось все эти годы на полке, но переходило из одного суда в другой, затем от прокурора к следователю. В итоге до сих пор никакого решения так и не вынесено, а значит – пока ца-

рит безнаказанность. Сколько ещё это продлится – неизвестно. Согласно ст. 78 УК РФ, освобождение от уголовной ответственности в связи с истечением сроков давности для особо тяжкого преступления (а в нашем случае речь идёт именно о таком) составляет 15 лет со дня его совершения. Если вести отсчёт с 2011 года, прошла почти половина отведённого времени. Между тем подозреваемые – Глеб Клоков, Владимир Бобров, Илья Бузин и Василий Стасив были освобождены из-под стражи ещё в 2013 году и с тех пор им избрана мера пресечения в виде подписки о невыезде и надлежащем поведении.

## ПРЕСТУПНЫЙ СГОВОР

Согласно информации Следственного комитета, Клоков и Бобров обвиняются в совершении двух эпизодов преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 127.2 УК РФ (использование рабского труда), Бузин и Стасив – в совершении одного эпизода преступления. Это беспрецедентный случай: на момент начала расследования аналогичных ему в стране не было.

В процессе расследования стало известно, что в 2011 году Глеб Клоков и Владимир Бобров зарегистрировали на территории Британских Виргинских островов компанию «Damel Group,

Inc.», под прикрытием которой приобрели право использовать судно «SS Ross» под удобным флагом Тувалу.

Во Владивостоке Глеб Клоков от имени оффшорной компании сформировал команду судна, подписал полугодовые контракты с моряками. На должность капитана он назначил своего знакомого Илью Бузина, а Василия Стасива поставил матросом. Им отводилась особая роль: контролировать поведение членов экипажа, принуждать их к исполнению трудовых обязанностей и любыми средствами пресекать попытки обратиться за защитой своих прав. Моряки попали в «капкан» сразу же, как ступили на борт: капитан собрал и хранил у себя их документы, поэтому никто не мог покинуть судно. Условия были ужасные: отсутствовало необходимое питание, воду выдавали несколько раз в сутки, каюты не были оборудованы системой вентиляции и охлаждения, не говоря уже о том, что морякам не выплачивалась зарплата. Чтобы ещё сильнее сломить их волю, Илья Бузин составлял фиктивные акты о нарушении членами экипажа трудовой дисциплины и порче судового имущества. С недовольными разбирались жёстко. По словам второго помощника капитана на судне «SS Ross» Сергея Светоносова, Илья Бузин избил его за то, что тот посмел жаловаться, затем запер моряка в каюте. Свидетелем избиения Светоносова стал механик Константин Удилов, погибший при таинственных обстоятельствах на борту «SS Ross» 17 января 2012 года. Как мы писали ранее, жена Удилова считает, что её мужа убили.

На судне погиб ещё один член экипажа – 63-летний Владимир Краевой. Он получил травму и скончался в рейсе, поскольку ему было отказано в получении квалифицированной медицинской помощи и возможности обратиться к врачу в порту.

По аналогичной схеме Клоков и Бобров организовали использование

рабского труда моряков на фактически принадлежащем им «SS Veles». В 2011 году с этого судна без вести пропал член экипажа Эдуард Бордаченко. Случилось это после того, как он обратился в Российский профсоюз моряков (РПСМ) за помощью. Несмотря на этот эпизод, «рабовладельцы» продолжили безвозмездно использовать труд моряков. Весной 2013 года вернувшиеся на родину моряки судна «SS Veles» обратились за защитой своих прав в Следственный комитет. За год до этого, в мае 2012-го, Дальневосточная транспортная прокуратура по итогам проверки жалоб моряков возбудила уголовные дела по использованию рабского труда, в том числе, повлекшего за собой смерть человека.

## ЭТАПЫ РАССМОТРЕНИЯ ДЕЛА

Следствие продолжалось до весны 2015 года, пока дело с утверждённым обвинительным заключением не было передано во Фрунзенский районный суд Владивостока для рассмотрения по существу. Предварительное слушание назначили на 5 июня 2015 года. Однако защита фигурантов уголовного дела, которые свою вину не признавали и не признают, ходатайствовала о возвращении дела прокурору. Адвокаты заявили, что предъявленные обвинения «неконкретные и неопределённые». В итоге предварительное слушание перенесли на 22 июля, но когда оно состоялось, в процесс вошли два представителя потерпевшей стороны, которые попросили время, чтобы ознакомиться с материалами. Слушание вновь было отложено, причём это повторялось ещё несколько раз. Когда всё, казалось бы, устаканилось, 21 ноября 2015 года защита обвиняемых заявила ходатайство об отводе судьи – поскольку засомневалась в её беспристрастности. Суд ходатайство удовлетворил. Но и на этом эпопея не завершилась – 13 января 2016 года судья Фрунзенского суда постановила перенаправить дело по подсудности в районный суд Владивостока по месту проживания потерпевших. В феврале 2016 года

суд определил подсудность уголовного дела Первомайскому районному суду. И вот он-то 22 марта 2016 года принял Постановление о возвращении уголовного дела в прокуратуру для устранения препятствий его рассмотрения судом.

После этого освещение хода дела в СМИ прекратилось. Согласно процессуальным нормам, прокуратура должна была снова направить дело в Дальневосточное следственное управление на транспорте (СУТ СК) для проведения дополнительного следствия. Мы направили запрос в ведомство, чтобы разобраться, почему «подвисло» дело. Однако полученный ответ ситуацию не прояснил.

«В соответствии с запросом сообщая, что расследование уголовного дела по обвинению Боброва В. А., Клокова Г. Л., Бузина И. Н. и Стасива В. В. в совершении преступлений, предусмотренных ч. 3 ст. 127.2 УК РФ, завершено направлением уголовного дела прокурору с обвинительным заключением. Заместителем Приморского транспортного прокурора уголовное дело в порядке ст. 221 УПК РФ возвращено для производства дополнительного следствия. Решение о возвращении уголовного дела для производства дополнительного следствия обжаловано вышестоящему прокурору, которым в удовлетворении ходатайства следствия отказано. В связи с этим в настоящее время решается вопрос о возобновлении предварительного следствия», – таков ответ Дальневосточного следственного управления на транспорте СК РФ.

Из ответа СК складывается впечатление, что правоохранительные органы если не пытаются переложить друг на друга заботу об этом деле, то – осознанно или нет – затягивают следствие.

– Немудрено, что следствие допустило несколько ляпов, учитывая продолжительность этого дела, – говорит председатель профкома первичной профсоюзной организации моряков Владивостока РПСМ Пётр Осичанский, который представлял сторону потерпевших моряков. – Адвокатам подсудимых это только на руку: затянуть судебное следствие, попытаться сменить тяжёлую статью о рабском труде на более лёгкую, а там, получив даже реальный срок, сразу же выйти на свободу, хотя обвиняемые и так фактически на свободе. 



# «СПАСИБО, ЧТО НЕ ЗАБЫВАЕТЕ НАС»

В ПРЕДДВЕРИИ ДНЯ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА В НОВОРОССИЙСКЕ, ВЛАДИВОСТОКЕ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЛИ ПРОВОДЫ НА ПЕНСИЮ МОРЯКОВ «СОВКОМФЛОТА». В ТЁПЛОЙ ДРУЖЕСКОЙ ОБСТАНОВКЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ) И РАБОТОДАТЕЛЯ ВРУЧИЛИ ВЕТЕРАНАМ ПОЧЁТНЫЕ ГРАМОТЫ, ПАМЯТНЫЕ ПОДАРКИ, ДЕНЕЖНЫЕ ВЫПЛАТЫ И СЕРТИФИКАТЫ НА ОТДЫХ.

## КОГДА ВСЁ В ЖИЗНИ СЛОЖИЛОСЬ

**М**оряки Новороссийска пришли на проводы со своими близкими – теми, кто поддерживал их все годы, ждал на берегу из долгих рейсов и растил детей. Ведь в 70-80-е гг., когда большинство новоиспеченных пенсионеров начинали свой трудовой путь, контракты длились по восемь месяцев и больше.

– Есть немало профессий, неотъемлемая особенность которых – постоянные разлуки и встречи, – с улыбкой говорит Евгения, супруга матроса Александра Куца. – Так что женам моряков,

можно сказать, ещё повезло: у нас есть интернет для связи с мужьями. Жены космонавтов, например, не имеют и такой возможности.

Длительные рейсы не помешали семейному счастью – сегодняшние ветераны не только любимые мужья, но и прекрасные отцы. А некоторые стали для своих детей и ориентиром в будущее. Так, например, сложилось в семье боцмана Ивана Ухо, оба сына которого пошли работать на флот. Правда, молодое поколение предпочло высшее образование, открывающее дорогу к офицерским должностям.

– Я с детства мечтал быть моряком, – говорит Иван Дмитриевич. – Но родители были против. Да и семей-

ные обстоятельства сложились так, что пойти учиться в университет мне не удалось. И то, что у наших детей всё сложилось иначе, очень радует нас, родителей.

Изменились не только взгляды молодёжи. Сам сегодняшний флот значительно отличается от своего советского предшественника. В числе главных изменений пенсионеры называют современное техническое оснащение обновленного флота ПАО «Новошип».

– Навигационные системы, GPS – всё это стало прорывом и очень изменило отрасль, – говорят они. – Современные суда больше похожи на космические станции, чем на наши пароходы 70-х годов.



Новороссийск

Кроме того, по словам ветеранов, серьёзно омолодился и плавсостав, что приносит на флот свои особенности. Сегодняшний моряк лучше знает иностранные языки, но во время кон-тракта часто предпочитает уединение общению с коллегами. «Раньше люди были другие, более компанейские, что ли, – вспоминает донкерман Владимир Закасовский. – Моряки дружили, дружили и их жёны, все друг друга знали. А современный человек предпочитает жить обособленно».

Глядя на светлые, улыбчивые лица моряков, пришедших на церемонию проводов на пенсию, можно с уверенностью сказать: у этих людей всё в жизни сложилось. Любимая работа, преданная семья, надёжные друзья – достойно пройденный путь счастливого человека. Что ещё нужно, чтобы насладиться заслуженным отдыхом? Конечно, крепкое здоровье и долголетие. Этого и пожелал «начинающим» пенсионерам заместитель председателя профорганизации «Новошип» РПСМ Евгений Самула.

– Спасибо вам за добросовестный труд, – обратился он к морякам. – Любовь к морю, верность славным тради-

циям российского флота, преданность своей компании – эти ваши качества обеспечивали успех компании, пригодятся они и в вашей новой жизни. Желаем вам бодрости и здоровья на долгие годы!

### «ГЛАВНЫЕ» ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА

Во Владивостоке чествование ветеранов совпало со 157-летием города. Торжественные мероприятия начались у памятника адмиралу Г. И. Невельскому. Моряки, руководство и работники Дальневосточного морского пароходства (FESCO), «Совкомфлота», члены Тихоокеанской профсоюзной организации моряков РПСМ возложили к памятнику венки и цветы.

Непосредственно церемония чествования пенсионеров СКФ по сложившейся традиции прошла в ресторане Del Mar. В этом году на заслуженный отдых на Дальнем Востоке отправляли двух моряков – кока Владимира Панова с судна «SCF Sayan» и капитана «Nordic Odyssey» Сергея Маркитантова.

От имени «Совкомфлота» за преданность компании и добросовестный труд их поблагодарил директор SCF Crewing Services (Владивосток) Александр Орлов. Председатель Тихоокеанской профсоюзной организации моряков Российского профсоюза моряков (ТПОМ РПСМ) Валерий Березинский вручил морякам почётные грамоты, памятные подарки и денежные бонусы. Владимир Панов получил благодарственное письмо, а Сергей Маркитантов – нагрудный «Золотой знак РПСМ». Валерий Березинский поблагодарил моряков за смелость и выносливость, преданность профессии, морю и профсоюзу.

– На судне много должностей, но есть две, без которых нельзя обойтись: капитан и кок. Именно этих двух высококлассных специалистов, профессионалов своего дела мы провожаем на заслуженный отдых, – обратился Валерий Березинский к пенсионерам. – Выразить своё уважение пришли молодые действующие командиры, которые вспоминают вашу совместную работу в экипажах. В день нашего профессионального праздника я желаю всем присутствующим крепкого здоровья, жизненного оптимизма, семейного благополучия и долгих лет жизни!

### «У МЕНЯ БЫЛА МЕЧТА – СТАТЬ МОРЯКОМ»

В Петербурге мероприятие прошло в офисе Балтийской территориальной организации РПСМ.

– Вы внесли большой вклад в ответственное судоходство, – обратился к собравшимся председатель БТО РПСМ Александр Бодня. – Отдали флоту большую часть своей жизни. Хочется поблагодарить вас за преданность, а ваших жён – за то, что терпели такие непростые условия работы и ждали на берегу вашего возвращения.

Моряки с удовольствием поделились воспоминаниями о том, как начинался их долгий профессиональный путь.

– Я поступил в ленинградскую мореходную школу в 1980 году. Она многое мне дала, можно даже сказать, что сформировала какую-то часть моей личности: я не только получил профессиональные навыки за два года обучения, но и приобрёл друзей, расширил кругозор. Сразу после выпуска в 1982 году я пошёл работать в Балтийское морское пароходство. Свой первый рейс совершил на «Новомиргороде», – поделился матрос первого класса Владимир Мышковец.

Его жена Ирина, с которой он пришёл, тут же добавила, что рейс длился восемь месяцев. Неудивительно, что она запомнила это – переносить столь долгую разлуку с любимым человеком тяжело. И всё же в тот раз, как и все последующие, она дождалась мужа. Сейчас Владимир и Ирина счастливо живут в большой и дружной семье – двух дочерей они уже воспитали, теперь занимаются внуками. Ирина хорошо знает обо всём, что выпало на долю мужа во время его работы, и просит рассказать, как он однажды спас другой экипаж.

– Я тогда работал в пароходстве. Во время одного из рейсов на «Тихоне Киселёве» мы спасли греческий экипаж судна, попавшего в аварию. Капитан подарил мне талисман в виде фигурки богини, оберегающей моряков. Это было в 1991 году, и с тех пор жена заставляла меня в каждый рейс брать её с собой на удачу, – Владимир демонстрирует крошечную женскую фигурку, которая и сейчас с ним.

После распада пароходства Владимир пошёл на берег – стал работать автослесарем. Однако желания вер-



**Председатель Тихоокеанской профсоюзной организации моряков Российского профсоюза моряков (ТПОМ РПСМ) Валерий Березинский вручил Сергею Маркитантову нагрудный «Золотой знак РПСМ».**

нутья в море он не оставил, поэтому подал документы в «Юником». Спустя буквально пару месяцев его пригласили в компанию.

– За восемь лет в «Юникоме» я сделал 13 кругосветок, – рассказывает Владимир Мышковец. – Потом стали продавать парходы, и мне пришлось менять место. Я проработал в нескольких судоходных компаниях Петербурга, но куда бы ни приходил – везде спустя какое-то время начинали продавать суда, так что чувствовал я себя не очень стабильно. В итоге спустя несколько лет я вернулся в «Юником» и очень доволен этим выбором. В последние годы работал на «Приморском проспекте», «Олимпийском проспекте», химвозе «Астрахань» и «РН Архангельск».

В «Юником» из Балтийского морского пароходства пришёл и Михаил Климов – матрос первого класса. Он, как и Владимир Мышковец, окончил ленинградскую мореходную школу, правда, поступил туда в 1978 году. После выпуска работал в БМП на «Гусь-Хрустальном», «Воронеже», в основном – на лесовозах. Когда пароходство развалилось, ушёл в другие петербургские компании, даже на «пассажирах» ходил. Уже под конец карьеры пришёл в «Юником», где и проработал последние пять лет до выхода на пенсию.

Ещё один матрос первого класса Борис Захаров признаётся, что пришёл в профессию «по романтике»:

– Я абсолютно сухопутный – родом с Урала и моря не видел. Но у меня была мечта стать моряком. Однажды – я тогда жил в Эстонии, мне на глаза попалось объявление в газете эстонского пароходства о наборе в Пярнускую мореходную школу. Я решил, что это мой шанс, и поступил. Окончил без проблем и с 1983 года работал в эстонском пароходстве. После развала Советского Союза перебрался в Петербург, откуда родом моя жена. Десять лет проработал в «Балтинтере» матросом и боцманом. Потом парход, на котором я ходил, продали «на гвозди». Я, конечно, пустил слезу – всё-таки десять лет на судне трудился, но устраиваться куда-то надо. У меня были знакомые в «Юникоме», которые буквально за руку привели в компанию, где я и работал до выхода на пенсию.

## Санкт-Петербург



Мечта стать моряком «побросала» по стране Владимира Малышева – ещё одного уроженца Урала: учился он в Архангельске, работал на петербургскую компанию, а на мероприятие приехал из Ростова-на-Дону.

– После школы я отправился в Архангельскую мореходку. По её окончании работал штурманом на разных судах. В 1987 году меня утвердили капитаном судов заграничного плавания. Я работал на разных теплоходах, но в 1996 году решил переквалифицироваться на танкерный флот, – рассказывает Владимир Малышев. – В 2004 году пришёл в «Юником», ходил на разных судах, но в итоге постоянным стал «РН Архангельск» – судно усиленного ледового класса. Я работал на нём с 2010 года вплоть до того момента, как компания приняла решение отправить меня на пенсию по достижении пенсионного возраста.

Владимир Малышев хоть и не ходит на судах, желания работать не оставил. Он попросил профсоюз посодействовать в поиске нового места, где он мог бы применить свои опыт и знания.

А опыт у Владимира Малышева достоин уважения. Заместитель гендиректора ООО «СКФ Арктика» Александр Носко вручил моряку знак ледового капитана, а также награды за 15 и 20 лет безаварийной работы.

После всех официальных вручений моряки продолжили за столом общение на морские темы и «за жизнь». Речь зашла о молодом поколении, и собравшиеся в один голос стали сетовать, что молодёжь выпускается из мореходок без элементарных знаний.

– Сколько раз в моей практике приходили «специалисты» после двухме-

сячных курсов на современные суда, как на тренажёр! – рассказывает Владимир Малышев. – То есть для них реальная практика начиналась с момента, когда они устраивались работать. Уровень у ребят был такой, что приходилось буквально водить их за руку, показывая судно, и всё объяснять. Причём, это не только рядовые, но и комсостав – четвёртые помощники, четвёртые механики. Пока они наберутся опыта – пройдёт два-три месяца, а то и весь контракт. В итоге «оперившими» они приходят уже в следующий рейс.

– К нам на судно однажды тоже пришёл молодой парень после двухмесячных курсов, – вспоминает Борис Захаров. – Первое, о чём он спросил: «А как мне боцманом стать? Матросом я быть не хочу». Сейчас много случайных людей идут на флот, совершенно не понимая специфику работы. Такой «халявщик» думает, мол, я поеду в тропики позагорать и покупаться. А потом выясняется, что на судне ещё и работать надо. Тут-то они и понимают, что это занятие не для них, и уходят. Вот и получается, что пенсионеры работают, а молодёжь отдыхает. Мне на последнем судне капитан говорил: вы уйдёте на пенсию, и что я делать буду? С кем мне работать?

Море действительно не для всех. Только тот, кто крепок духом, готов к неожиданным ситуациям и тяжёлому труду, знает цену настоящей дружбе и верности, может пройти этот путь до конца. Именно за таких настоящих морских волков ветераны тостовали в этот день. Поднимали бокалы они и за профсоюз.

– Спасибо, что не забываете нас, – поблагодарили моряки. 🇺🇸



# «НЕТ» ГЕНДЕРНОМУ НАСИЛИЮ НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ

ЕВРОПЕЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА (ЕФТ) ПРОВЕЛА ОПРОС О НАСИЛИИ В ОТНОШЕНИИ ЖЕНЩИН В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА. СОСТАВЛЕННЫЙ НА 13 ЯЗЫКАХ, ОН ПОЗВОЛИЛ ОХВАТИТЬ РАБОТНИЦ ОТРАСЛИ РАЗНЫХ СТРАН. В НЕМ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ 1444 ЖЕНЩИНЫ, ПОЧТИ ПОЛОВИНУ ВСЕХ ОТВЕТОВ ДАЛИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬНИЦЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (708), АВТОМОБИЛЬНОГО (250) И ГОРОДСКОГО (228). ОСТАЛЬНАЯ ДОЛЯ ОТВЕТОВ ПРИХОДИТСЯ НА СЕКТОР ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, МОРЯКОВ И ДОКЕРОВ. РЕЗУЛЬТАТЫ БЫЛИ ОЗВУЧЕНЫ НА ЖЕНСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ, ПРОХОДИВШЕЙ 23 МАЯ В БАРСЕЛОНЕ, ИСПАНИЯ, НАКАНУНЕ НАЧАЛА РАБОТЫ V КОНГРЕССА ЕФТ.

**Э**то исследование нарушает период молчания о насилии в отношении женщин, работающих в сфере транспорта, и свидетельствует о серьезности проблемы: 911 женщин признались, что хотя бы раз подвергались насилию. 25% считают, что насилие – обычное явление в транспортном секторе, 26% утверждают, что притеснение – вообще неотъемлемая составляющая работы на транспорте. Исследование выявило шокирующие цифры о словесных угрозах, запугивании, сексуальных домогательствах, сексуальном и физическом насилии, имевших в большинстве случаев разрушительные последствия для женщин.

Между тем, по данным Международной организации труда (ILO),

насилие в отношении работников транспорта является одним из важнейших факторов, влияющих на удержание и привлечение в отрасль женщин.

– Опрос проводился Комитетом по делам женщин ЕФТ в период с 25 ноября 2016 по 28 февраля 2017 года в рамках кампании «Скажи «НЕТ» насилию в отношении женщин в сфере труда работников транспорта», – рассказывает Ирина Устюменко, руководитель PR-службы РПСМ, участвовавшая в работе Женской конференции. – Он позволил вынести на поверхность то, о чем в принципе все и так знают, но по разным причинам молчат. Понятно, что насилие в отношении женщин было всегда, но на дворе уже двадцать первый век, и то, что отношение к жен-

щинам, к их работе в транспортном секторе меняется крайне медленно, это тревожный сигнал.

Как отметили участницы конференции, женщин вообще априори больше, чем мужчин, и они прекрасно справляются с работой в сфере транспортных услуг. Многочисленные исследования это подтверждают: женщины отлично ладят с «мужскими» профессиями. Но они не хотят идти в транспортный сектор, потому что боятся насилия, как словесного, так и физического.

– Опрос показал, что этот страх небеспочвенный. Когда я на конференции рассказала, что в России существует Перечень работ, запрещенных для женщин, и спросила, существует ли такой перечень, например, в Испании, мне

ответили – нет. Единственное, что удерживает женщин от работы в транспортном секторе – это страх. Страх любого проявления насилия.

Наибольшее количество ответов пришло от женщин-транспортниц Великобритании (367), Италии (194), Швеции (178), Германии (161) и Румынии (108). Возрастные группы респондентов характерны для работников транспортно-го сектора. Девять из десяти респондентов (1304) заявили, что они являются членами профсоюза.

– Исследование вскрыло ужасные вещи, – говорит Ирина Устюменко. – Женщина – это мать, сестра или дочь. В отношении близких многие мужчины не допускают грубости и насилия, но почему-то к женщинам на рабочих местах у них особое отношение.

Самая распространенная форма насилия – словесные оскорбления (84,7%). Далее следует оскорбительное поведение – 79,7%, угрозы/запугивания – 74,4%, физическое насилие – 24,3%, сексуальные домогательства – 39,8% и другое. Эти акты насилия являются частью культуры, где коллеги-мужчины, руководители и менеджеры считают, что они имеют право оскорблять женщин, и если женщины «не могут справиться, они должны уйти». Эта культура привела к тому, что многие женщины не хотят работать в транспортной отрасли, несмотря на кадровый голод.

Еще одна форма преследования (ее иногда называют «враждебной рабочей средой») – постановка ненужных или крайне сложных задач, цель которых – подорвать уверенность в себе и унижить работницу.

Вообще же исследование выявило и еще один тревожный факт: женщины настолько не верят в правосудие и возможность защитить свои права, что предпочитают умалчивать факты насилия. Кроме того, каждый факт физического и психологического насилия – это огромный стресс, и женщины стараются об этом не вспоминать. Последствия носят разрушительный характер для женщин: они впадают в депрессию, испытывают трудности с концентрацией внимания, острые головные боли, по ночам им снятся кошмары, некоторые даже думают о самоубийстве. Женщины, подвергшиеся насилию, испытывают панические атаки,

**В 2014 ГОДУ  
ЕВРОПЕЙСКОЕ АГЕНТСТВО  
ПО ФУНДАМЕНТАЛЬНЫМ  
ПРАВАМ ЧЕЛОВЕКА  
ПРОВЕЛО ИССЛЕДОВАНИЕ  
С ОШЕЛОМЛЯЮЩИМИ  
РЕЗУЛЬТАТАМИ: 62 МЛН  
ЖЕНЩИН В СТРАНАХ ЕС  
ЗАЯВИЛИ О ТОМ, ЧТО ОНИ  
ПОДВЕРГАЛИСЬ НАСИЛИЮ.  
В БОЛЬШИНСТВЕ  
СТРАН ЕС ПРИНЯТЫ  
ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ  
ПО ЗАЩИТЕ ЖЕНЩИН.  
EU.KOMMERSANT.RU**

тревогу, страдают бессонницей. Они становятся восприимчивы даже к самой легкой простуде и инфекции, часто болеют и уходят на больничный, что в итоге отрицательно сказывается на работе.

Насилие проявляют коллеги по работе, руководители, менеджеры, пассажиры, клиенты.

Как уже отмечалось, опрос отражает преобладание словесных оскорблений, угрозы/запугивания и оскорбительного поведения. Однако низкий уровень отчетности о сексуальных домогательствах говорит о нежелании женщин рассказывать об этом, потому что они не хотят иметь негативные последствия: семь из десяти респондентов (66,9%)

заявили, что их жалобы привели к плачевным для них результатам.

Данные исследования ЕФТ показывают, что насилие в отношении женщин является широко 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, многие респондентки заявили, основываясь на собственном опыте, что насилие в транспортном секторе очень распространено. Но его трудно доказать и добиться справедливости, поэтому во многих случаях о фактах насилия не сообщается. Многие женщины, испытывавшие насилие, пытаются справиться с проблемой в одиночку, очень часто они покидают свои рабочие места.

Участницы Женской конференции ЕФТ единогласно пришли к выводу, что необходимо лоббировать в ЕС создание правовой базы о насилии в отношении женщин на рабочих местах. Важно обеспечить в странах ЕС полную ратификацию Стамбульской Конвенции по предотвращению и борьбе с насилием в отношении женщин и насилием в семье (принята 7 апреля 2011 года Комитетом министров Совета Европы). Важная роль в этом процессе отводится профсоюзам, они активно должны проводить акции, говорящие «НЕТ» гендерному насилию на рабочем месте, просветительские и обучающие кампании. [📍](#)

**В 1979 ГОДУ** Генеральная ассамблея ООН приняла Конвенцию о ликвидации всех форм дискриминации в отношении женщин, которую чаще называют Женевской конвенцией. Сегодня более 180 стран мира являются ее участниками. Советский Союз подписал документ в 1981 году без условий и оговорок, а РФ как правопреемник СССР приняла на себя все обязательства по конвенции. С тех пор Россия регулярно отчитывается в ООН о том, как выполняет конвенцию. В последнем докладе российской делегации, зачитанном осенью 2015 года на 62-й сессии комитета ООН по ликвидации дискриминации в отношении женщин, констатируется прогресс в развитии семейного и трудового законодательства, повышение мер социальной поддержки женщин и семьи. Рассказали российские делегаты и о том, что женщин все чаще берут на госслужбу. Генеральная прокуратура РФ, в свою очередь, заявила о тенденции снижения количества преступлений в отношении женщин: если в 2010 году было зарегистрировано 191 200 преступлений в отношении женщин, то в 2013 году эта цифра снизилась до 165 800 преступлений — из них 63% связано с семейно-бытовым насилием (чуть более 105 тыс.)

# ХОРОШИЙ МЕХАНИК БЕЗ ЗНАНИЙ МОТОРИСТА НЕ ПОЛУЧИТСЯ

ДЕЛО СВЕТЛАНЫ МЕДВЕДЕВОЙ, КОТОРАЯ НЕ МОГЛА ТРУДОУСТРОИТЬСЯ В КАЧЕСТВЕ СУДОВОДИТЕЛЯ В САМАРСКОЕ РЕЧНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ (СРПП), ПОСКОЛЬКУ РАБОТА МОТОРИСТА-РУЛЕВОГО ПРИЗНАНА «ВРЕДНОЙ ДЛЯ ЖЕНЩИН», БЫЛО РАССМОТРЕНО В ВЕРХОВНОМ СУДЕ РОССИИ. ПО ИТОГАМ СЛУШАНИЯ, ПРОШЕДШЕГО 24 ИЮЛЯ 2017 ГОДА, ВЕРХОВНЫЙ СУД РФ УДОВЛЕТВОРИЛ КАССАЦИОННУЮ ЖАЛОБУ МОРЯЧКИ И НАПРАВИЛ НА НОВОЕ РАССМОТРЕНИЕ В СУД ПЕРВОЙ ИНСТАНЦИИ – САМАРСКИЙ РАЙОННЫЙ СУД Г. САМАРЫ. ТАКИМ ОБРАЗОМ, ДЕЛО ПО ИСКУ К СРПП ОБ ОСПАРИВАНИИ ОТКАЗА В ПРИЕМЕ НА РАБОТУ СПУСТЯ 5 ЛЕТ ВЕРНУЛОСЬ В ИСХОДНУЮ ТОЧКУ.

## ОТКУДА НОГИ РАСТУТ

**Н**апомним, 1 июня 2012 года Светлана подала заявление о приеме на работу в СРПП на должность моториста-рулевого на т/х «ОМ-338». Оно было рассмотрено и одобрено всеми должностными лицами – заместителем директора, капитаном-наставником и капитаном «ОМ-338». Однако руководство предприятия в заключении трудового договора Медведевой отказало, письменно мотивировав свое решение пунктом 404 части XXXIII «Перечня тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин» (утвержден Постановлением № 162 российского правительства 25 февраля 2000 года): по результатам аттестации место моториста-рулевого не соответствовало санитарным требованиям по параметрам шума.

Получив отказ в приеме на работу, Светлана Медведева решила бороться за свои права. Она обратилась в интернет-приемную Президента, откуда ее обращение ушло в Минтруд РФ. Там ей разъяснили, что женщина может быть принята на работу, включенную во «вредный» Перечень, при условии, что работодатель создаст безопасные условия труда, подтвержденные аттестацией рабочего места. Тогда Медведева подала жалобу в суд с целью обязать СРПП создать такие необходимые условия труда. Но районный, а затем и областной суд встал на сторону работодателя и в прошении отказал.

А дальше началась многолетняя борьба Светланы за право работать по выбранной специальности.

Тогда же, в 2012 году, она обратилась за помощью в Российский профсоюз моряков (РПСМ) и АДЦ «Мемориал», подала жалобу в Комитет по ликвидации дискриминации в отношении женщин ООН. В марте 2016 года

её дело было рассмотрено. Члены Комитета приняли сторону Светланы Медведевой и дали ряд рекомендаций правительству Российской Федерации как государству – члену ООН. Однако никакой реакции ни от работодателя, ни от правительства за этим не последовало.

## РАДОВАТЬСЯ РАНО

– Получив поддержку Комитета, мы попытались отменить ранее принятые судебные решения, но получили отказ на основании того, что решение Комитета ООН не имеет обязательной силы и не может служить основанием для пересмотра дела, – рассказывает Светлана Медведева. – Мы дошли до Верховного Суда, который наконец с этой позицией не согласился, отменил все принятые судебные решения и потребовал заново рассмотреть дело с учетом позиции Комитета ООН.

– В целом за последние полгода многое изменилось, – говорит Светлана. – Я успела поменять работу и пройти курсы повышения квалификации судомеханика самоходных судов на ВП мощностью свыше 110 кВт, что дает право после стажировки дипломироваться на механика 1-й группы судов. Но все же мне необходимо поработать мотористом, ведь хороший механик без моториста вряд ли получится, – убеждена Медведева. – Поэтому мы с адвокатом решили подать жалобу в Верховный суд России и, как видите, не зря. Однако почивать на лаврах пока рано – решение Верховного Суда еще не окончательное в этом деле.

Заметим, что случай со Светланой не уникален. В нашей стране можно получить образование по специальности, включенной в злосчастный Перечень. Правительство это разрешает. Но получить работу – большой вопрос. Добрая воля работодателя. От которого всего-то и требуется – создать безопасные условия труда, что полезно и важно не только для женщин, но в равной степени и для мужчин.

К несчастью, руководство СРПП вряд ли могло предположить, что отказом в трудоустройстве морячки оно положит начало бесконечным судебным разбирательствам. Что простое, казалось бы, дело выйдет далеко за рамки одной страны, что СМИ будут постоянно держать этот затянувшийся на годы спор в центре общественного внимания и писать, что СРПП, наверно, было бы проще и дешевле (для репутации) устранить недостатки согласно рекомендациям, обозначенным в примечании к Перечню вредных и тяжелых работ. Там черным по белому написано, что «при принятии работодателем решений о применении труда женщин на работах (профессиях, должностях), включенных в указанный Перечень, необходимо выполнить следующее:

- создать безопасные условия труда, подтвержденные аттестацией рабочих мест;
- получить положительное заключение территориальных органов Роспотребнадзора.

К полномочиям данных органов относится санитарно-эпидемиологический надзор за условиями

труда, рабочими местами и трудовыми процессами, организацией рабочих мест и др. (п. 8.1.1 Типового положения о территориальном органе Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека, утвержденного Приказом Минздравсоцразвития России от 24.04.2006 № 308)».

## НАЦИОНАЛЬНАЯ СТРАТЕГИЯ

РПСМ, к слову, также обратил внимание Минтруда РФ на «Перечень тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин», ограничивающий права женщин на труд и реализацию в рамках выбранной ими профессии. На VIII съезде, проходившем в ноябре прошлого года, профсоюз принял 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». Именно она легла в основу обращения Российского профсоюза моряков, адресованного председателю Правительства РФ Дмитрию Медведеву и Министерству труда РФ.

Ответ не заставил себя долго ждать, ведомство заверило РПСМ, что работа по актуализации «Перечня» и сокращению числа работ, при которых ограничивается применение труда женщин, уже началась: «В связи с изменениями технологий современного производства и произошедшими изменениями социально-гигиенических условий труда ряда профессий» Минтруд занялся «сбором и обработкой предложений сторон социального партнерства и экспертов по вопросу актуализации Перечня». А предложения профсоюза будут рассмотрены.

Позднее, 8 марта 2017 года, Дмитрий Медведев утвердил Национальную стратегию действий в интересах женщин на 2017-2022 годы, включившую в себя поднятые РПСМ вопросы. Согласно заявлению Минтруда России, в результате реализации этой Стратегии, к 2022 году будут созданы условия для сокращения числа рабочих мест

с вредными и (или) опасными условиями труда, на которых работают женщины, а также условия для сокращения разницы в оплате труда между мужчинами и женщинами. Однако ни о каких конкретных мерах или же обещанном пересмотре злосчастного Перечня речи в Стратегии речи не идет.

Что это значит, остается только гадать. Но РПСМ держит этот вопрос на контроле и будет к нему возвращаться снова и снова, пока дело не сдвинется с мертвой точки. Хотя, судя по тому, как принимаются ведомственные решения, можно четко сказать, что это не произойдет быстро. А если говорить о Светлане Медведевой, вряд ли она согласится ждать 2022 года, когда будут созданы обещанные условия, полагаясь на крайне размытую формулировку. Поработать мотористом она хочет сегодня, чтобы, получив необходимый опыт, продвигаться вверх по карьерной лестнице.

В заключение добавим, что рассмотрение дела Медведевой в Самарском районном суде – суде первой инстанции назначено на 31 августа. Очень хочется верить, что в нем наконец будет поставлена жирная точка. В пользу Светланы, конечно. 



Светлана Медведева



# РАБОТА «ЗА СПАСИБО»: КАК МОШЕННИКИ ОБМАНЫВАЮТ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ

**ШЕСТЬ КАЛИНИНГРАДСКИХ РЫБАКОВ ПОЧТИ ГОД РАБОТАЛИ В АДСКИХ УСЛОВИЯХ В ИНДИЙСКОМ ОКЕАНЕ, А ТЕПЕРЬ ВЫНУЖДЕНЫ ВЫБИВАТЬ СВОЮ ЗАРПЛАТУ. ПОДОБНЫХ ИСТОРИЙ – ДЕСЯТКИ, У РАБОТОДАТЕЛЕЙ-МОШЕННИКОВ СУЩЕСТВУЕТ НАЛАЖЕННАЯ СЕТЬ ПОСТАВКИ КАДРОВ. ВОПРОС – КАК ИЗБЕЖАТЬ ПОДОБНЫХ СИТУАЦИЙ.**

## ЗА КРУПНОЙ РЫБОЙ

**В** июле прошлого года старшему механику Алексею Ситникову позвонила знакомая из кадровой службы, с которой он работал еще в Советском Союзе в базе Тралфлота, и предложила хороший рейс на Филиппины. Моряк встретился с капитаном, подписал контракт. Лишних вопросов не задавал – в 62 года он готов был взяться за любую работу. Только оказавшись в открытом океане, он понял, что дело пахнет криминалом. Заправляли судно где попало, каждый заход в порт был проблемой, а во время рейса траулер трижды менял название. «Индонезийцы перекрашивали его и хохотали, – вспоминает Алексей. – Сначала был «Си бриз», потом «Бриз», затем «Аида».

Добывали клыкча – редкая рыба, промысел строго отслеживается. В некоторых странах его настолько охраняют, что по браконьерским судам просто палят из пушки без выяснения подробностей.

Смена названий, перекидывание номера судна – обычная тактика браконьеров, которые не брезгают покупать старое ржавое корыто. «Си бриз» был именно такой, чтобы не жалко терять. Человеческими жизнями и здоровьем там тоже не дорожили. Три с половиной месяца судно находилось в районе экватора без кондиционеров, температура в машинном отделении была под 50 градусов. По словам Алексея Ситникова, плавсредство постоянно подтоплялось – каждые пять часов приходилось откачивать воду. Работали без выходных, шесть часов через шесть, а отдыхали в кро-

шечных каютах, где помещалось только спальное место – доски и матрас. Около двух месяцев дрейфовали без провизии, приходилось варить рыбу в опреснённой воде. Во время рейса Алексей серьезно заболел. Его заставили написать расписку, что он берёт на себя ответственность за свою жизнь и здоровье.

При этом работодатель – человек небедный и небезызвестный на Дальнем Востоке. Он занимался ловлей краба и попал под уголовное дело. Местные СМИ писали, что в «нулевых» он нанес ущерб РФ почти в 3 млрд руб. И что же с ним стало? Ничего – сейчас, как утверждают источники, он живёт в Южной Корее...

Скорее всего, судовладелец специально подбирал команду из пенсионеров, украинцев, индонезийцев, готовых молча пахать за копейки. Чтобы зама-

нить людей, платил им фиксированную «минималку». Для стармежа эта сумма составляла \$1710 в месяц за вычетом платы за перевод. И то, за последние два месяца даже гарантийку «зажали». После рейса работодатель остался должен Алексею \$37 тысяч. Два с половиной месяца назад обещал заплатить, клялся, лишь бы убедить Алексея покинуть судно. Только недавно, когда моряк обратился в Российский профсоюз моряков и поднял шум, ему выплатили \$15 тысяч.

К сожалению, случай не единичный. В РПСМ говорят, что это уже тенденция: моряки подписывают фиктивные контракты. В рейсе им платят гарантийку, под конец перестают перечислять и её. Долю от улова, как правило, «зажимают», и работодатель исчезает.

К примеру, в Лас-Пальмасе сидит команда «Стар СКН 151» с пятью калининградцами на борту. Судно принадлежало клайпедской фирме, потом образовалась питерская контора с похожим названием. Какая из них теперь должна морякам – загадка. Одно в этой истории хорошо: людей бросили не в какой-нибудь дыре, а в Лас-Пальмасе. А вот другое судно – «Гранж Бэй» – с брошенными без зарплат калининградцами находится где-то в богом забытом месте между Анголой и Намибией.

В некоторых случаях зарплату удаётся вернуть. К примеру, месяц назад закончились суды по делу «Альбакор Прим». Напомним, в прошлом году эта Южно-Сахалинская фирма оставила без зарплаты экипаж судна «Павел Копытин», который добывал краба в Баренцевом море. Некоторые после рейса ещё и должны остались из-за штрафов, которые на них накладывал капитан.

– Фирма вела двойную бухгалтерию, – рассказывают в Калининградской региональной организации РПСМ. – Зарплаты выдавали в конвертах. А когда платить перестали, судовладелец тыкал носом работников в их подпись на трудовом договоре, в котором значился оклад в 6 тысяч рублей. Такая схема популярна среди недобросовестных судовладельцев, которые наживаются на наивных моряках, начинающих карьеру либо идущих в моря из-за крайней нужды.

## СТО ТЫСЯЧ ЗА ТРУДОУСТРОЙСТВО

По состоянию на конец прошлого года только в Калининградскую региональную организацию РПСМ поступило около 50 заявлений от работавших на судах ООО «Парус», ЗАО «Альбакор Прим» и ЗАО «Примрыбфлот». Согласно ЕГРЮЛ, эти организации находились не просто в одном городе, но и по соседству, на одном этаже. К сожалению, не у всех рыбаков были доказательства выплаты зарплат «в конверте». А контролирующие органы по жалобам РПСМ отработали формально.

– Цинизм поражает, – возмущаются в профсоюзе. – Нам писали, что в действиях судовладельца ничего противоправного нет: мол, трудовые договоры составлялись... А ничего, что там указана зарплата 6 тысяч рублей, а люди пахали по 16 часов в условиях Крайнего Севера? Этого не может быть! Но южносахалинская прокуратура сказала: может.

Экипажу «Павла Копытина» удалось с помощью профсоюза добиться справедливости в суде Московского района Калининграда. Судья решил, что рыбакам должны выплатить требуемые суммы и даже больше. Шансы добиться правды были, так как имелись хоть какие-то документы и доказательства (переписка с судовладельцем). Облегчало дело и то, что судовладелец российский. Удивительно, подобные истории ничему не учат других. Моряки продолжают платить по 50-100 тыс. руб., чтобы устроиться непонятно куда.

Сейчас у круинговых мошенников появилась новая схема: они оформляют документы и отправляют в рейс. Только на судах, куда устраивают моряков, документы не нужны, ведь у них «теневая» деятельность.

– Система трудоустройства моряков в стране уникальная: с моряком заключают контракт только на один рейс. И после рейса он снова никто. Поэтому люди, особенно в возрасте, берутся за любую работу. А поскольку наш герой – Алексей Ситников – человек советский, он привык, что в те времена был отдел кадров, который нес ответственность за него. Но сейчас у нас свободный рынок, однако, к сожалению, российские моряки за 25 лет не успели понять, что это такое, – говорит председатель КРО РПСМ Вадим Мамонтов. – Суть дела проста: отвечаешь за себя сам. Нужно навредить справки до рейса. У нас же человек сначала вляпывается в проблему, а потом начинает думать. Ситников хоть права качал, другие даже этого не делают; не читают контракты или вообще уходят в рейс без них. И дело не в безработице: в мире промысловики востребованы. Но это как на рынке: если ты идёшь и даже цены не смотришь, тебе и всучат всякую ерунду...

Вырисовывается такая картина: моряки идут на суда под удобные флаги без коллективных договоров, где нарушить их права гораздо проще. При этом контролирующие органы работают формально. Вот и получается, что спасение утопающих – дело рук самих утопающих. 

**«АиФ Калининград»**



# ИЗБЕЖАТЬ АГРЕССИИ НА БОРТУ

**ПРОФЕССИЯ МОРЯКА СЧИТАЕТСЯ ОДНОЙ ИЗ САМЫХ НЕПРОСТЫХ: ДЛИТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ, ПРОВЕДЁННЫЕ ВДАЛИ ОТ ДОМА И В ЗАМКНУТОМ ПРОСТРАНСТВЕ, НЕИЗБЕЖНО ПРИВОДЯТ К СТРЕССУ. В ТАКИХ УСЛОВИЯХ БЫВАЕТ НЕПРОСТО СОХРАНИТЬ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ, И ПОРОЙ НАПРЯЖЕНИЕ МОЖЕТ ВЫЛИТЬСЯ В АГРЕССИЮ, ПРИТЕСНЕНИЕ СВОИХ ЖЕ КОЛЛЕГ, А КТО-ТО ДАЖЕ МОЖЕТ ОПУСТИТЬСЯ ДО НАСИЛИЯ. НЕКОТОРЫЕ СЛУЧАИ ИЗОЩРЁННОЙ ТРАВЛИ НА СУДАХ ПРИВОДИЛИ К ОЧЕНЬ ТЯЖЁЛЫМ ПОСЛЕДСТВИЯМ, ВПЛОТЬ ДО САМОУБИЙСТВА ПОСТРАДАВШИХ.**

**Е**стественно, международные институты и национальные профсоюзы осуждают подобное поведение. Так, на 105-ой сессии Международной конференции труда была одобрена поправка к Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС), направленная на искоренение домогательств и агрессии среди моряков. Изменения внесены в Положение 4.3 («Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев») Конвенции и призваны устранить случаи преследования и издевательств на борту судна. Но это – в идеале.

## СЛУЧАЕТСЯ ВСЯКОЕ

– Специфика работы в море такова, что так называемый «bullying» имеет место быть, – говорит инспектор ИТФ в Санкт-Петербурге Кирилл Павлов. – Могу привести в пример случай, который произошёл года два назад. На судне под российским флагом капитан и старпом не смогли найти общий язык, а из-за длительной совместной работы отношения стали очень натянутыми. Во время захода в Петербург капитан пришёл на судно в состоянии алкогольного опьянения и поругался

со старпомом, стоявшим на вахте. Пользуясь служебным положением, он списал своего помощника за то, что тот якобы был нетрезв во время дежурства. Однако мне удалось найти вотчина, который наблюдал за этим судном. Он написал объяснительную, где рассказал, что на самом деле пьян был капитан, а не старпом. Объяснение было направлено в компанию, благодаря чему списали капитана, а старпома оставили на борту.

Но бывают и случаи, когда в конфликт вступают моряки, имеющие одинаковый ранг.

– Года четыре назад на борту теплохода, курсирующего между Петербургом и Москвой, два филиппинца одного ранга оказались в похожей ситуации – не сошлись характерами. Постоянное нахождение в рейсе усугубило положение. В итоге это привело к тому, что после игры в карты, чей результат, видимо, не устроил одного из них, моряк пырнул коллегу ножом и оказался в российской тюрьме. Это ещё один пример бытовых отношений, которые перешли в острую фазу, – говорит Кирилл Павлов. – Когда моряки, работающие на небольшие компании, находятся по несколько месяцев на борту в условиях стрессовой тяжёлой работы, сохранять нормальные отношения в коллективе достаточно сложно. Поэтому ИТФ выступает за уменьшение сроков контрактов: это позволит избежать как усталости, так и подобных случаев агрессии.

## МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРИЗНАНИЕ ПРОБЛЕМЫ

Агрессивное поведение на борту судов подтолкнуло отрасль к созданию «Руководства по устранению притеснений и травли на судах». Оно было выпущено совместными усилиями Международной палаты судоходства, Международной федерации транспортных работников и Международной организацией труда.

Руководство содержит примеры случаев притеснений и прессинга, объясняет, как выявить агрессивное поведение и куда обратиться за помощью, а также приводит методы по искоренению подобного поведения.

Домогательства и издевательства на борту судов могут иметь серьёзные последствия не только для физического и эмоционального здоровья моряков, снижая работоспособность, способствуя появлению заболеваний и нарушая слаженную и эффективную работу в команде. Судходные компании также испытывают на себе негативные последствия неподобающего поведения работников: организационные, экономические и правовые последствия не заставят себя ждать, не говоря уже о репутационном уроне. Кроме того, если моряк находится в состоянии стресса и страха, он начинает совершать ошибки. А именно человеческий фактор является главной причиной аварий в море.

Для судходных компаний Руководство может служить основой в разработке нормативных документов и политики по искоренению притеснений и издевательств на борту судов. Документ также стимулирует вовлечение моряков и профсоюзных организаций в этот процесс.

## СОВЕТЫ МОРЯКУ

- ✓ **НЕ ПАНИКУЙТЕ.** Агрессоры наслаждаются эмоциональной манипуляцией людьми. Сохраняйте спокойствие и постарайтесь абстрагироваться от источника стресса.
- ✓ **НЕ ТЕРЯЙТЕ САМОУВАЖЕНИЯ.**
- ✓ **НАЙДИТЕ ГРУППУ ПОДДЕРЖКИ.** Другие люди на борту могут страдать по тем же причинам. Попробуйте поговорить с коллегами и выяснить, почему это происходит.
- ✓ **ДОКУМЕНТИРУЙТЕ ВСЁ.** При расследовании инцидента будут важны записи о том, что произошло, где и когда. Желательно при этом предоставить доказательства произошедшего или заручиться поддержкой очевидцев.
- ✓ **КОГДА СУДНО ПРИБУДЕТ В ПОРТ, ОБРАТИТЕСЬ ЗА ПОМОЩЬЮ НА БЕРЕГУ,** например, к портовым властям. Если судно покрыто коллективным договором, можно связаться с инспектором ИТФ или своим профсоюзом, чтобы разобраться в ситуации. 



# ЧТО ТОЛКАЕТ МОРЯКОВ ЗА БОРТ?

**В ОДНОМ ИЗ ПРОШЛЫХ НОМЕРОВ «МОРСКОГО ПРОФСОЮЗНОГО ВЕСТНИКА» МЫ РАССКАЗЫВАЛИ О ПРОПАВШИХ В РЕЙСЕ МОРЯКАХ. В ТАКИХ СЛУЧАЯХ ПРОВОДИТСЯ РАССЛЕДОВАНИЕ, ЧТОБЫ УСТАНОВИТЬ, ЧТО ИМЕННО ПРОИЗОШЛО – НЕСЧАСТНЫЙ СЛУЧАЙ, САМОУБИЙСТВО, А МОЖЕТ, И ТОГО ХУЖЕ. ПРОБЛЕМА В ТОМ, ЧТО РАЗОБРАТЬСЯ В ПРИЧИНАХ СЛУЧИВШЕГОСЯ НЕ ВСЕГДА ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ ВОЗМОЖНЫМ.**

**С**огласно Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), моряки занимают второе место в списке работников, наиболее подверженных суицидам. Риск, присущий профессии, подтверждают и другие исследования. Например, данные, опубликованные университетом Суонси, демонстрируют, что с 2001 по 2005 годы моряки торгового флота заняли вторую строчку в рейтинге профессий, наиболее подверженных суициду, уступив только шахтёрам. Международная морская организация (ИМО) заявляет, что число самоубийств среди моряков в три раза превышает показатели береговых работников.

Однако все эти исследования нельзя назвать на 100% достоверными. Как понять, шагнул ли пропавший моряк за борт по своей воле или ему помогли? Некоторые считают, что чуть ли не половина случаев исчезновения в море должна рассматриваться как самоубийства. По-хорошему, как только человек пропадает с судна, должно начаться расследование обстоятельств происшедшего. Однако ни судовладелец, ни государство флага, если моряк работал на судне так называемого удобного регистра, как правило, не заинтересованы в компетентном расследовании – первым не нужен лишний простой судна, а вторым часто всё равно. Кроме того, судовла-

дельцу выгодней списать исчезновение на самоубийство, поскольку в таком случае компания в праве оспорить выплату семье по смерти моряка.

Не помогают пролить свет на ситуацию и немногочисленные исследования по психическому здоровью членов экипажей, где рассматривается статистика смертей в рейсе. Так, в одной из самых крупных работ на эту тему, опубликованной Национальным центром биотехнологической информации США, её автор проанализировал случаи смерти моряков с 1960 по 2009 годы. Он установил, что на суициды приходится 5,9% смертей, однако признал, что это неточная статистика, поскольку он

не брал в расчёт случаи, когда моряки просто исчезали в море, и не удалось установить, что с ними произошло. Отрасли остаётся опираться только на подтверждённые данные, а они затрагивают далеко не все случаи исчезновения моряков.

Тем не менее, если говорить о фактах, они показывают, что мысль расстаться с жизнью часто приходит в голову тем, кто подвержен депрессии или другим психическим расстройствам. Так, согласно данным Британского Клуба взаимного страхования (UK P&I Club), среди страдающих ими моряков суицид происходит в 15% случаев. При этом общее число самоубийств в профессии в 2015 году выросло в три раза по сравнению с 2014 годом. За этот период возросло и количество моряков с психическими расстройствами – на 4,4%. Увы, главным фактором появления стрессов, депрессий и суицидальных мыслей, которые и толкают моряков на отчаянный шаг, является специфика морской профессии.

## КАК МИНИМИЗИРОВАТЬ РИСКИ?

Главный совет в случае любого серьёзного расстройства: обратитесь к психологу. Душевные муки, как бы пафосно это ни звучало, – тонкая материя, доверить которую лучше профессионалу. Однако приём специалиста возможен только на берегу. Что же делать, если тревога застала в рейсе? Для экстренных случаев моряк может позвонить или написать на горячую линию SeafarerHelp, созданную Международной благотворительной организацией моряков (ISWAN). Сотрудники, говорящие на девяти языках, включая русский, готовы выслушать и дать совет. Однако некоторые не находят в себе сил обратиться даже за такой помощью, не говоря уже о том, чтобы записаться к врачу.

– Несмотря на все данные по психическим расстройствам и самоубийствам, эти вопросы до сих пор остаются табу в отрасли, – говорит директор программы здоровья экипажей UK P&I Club София Баллард. – Из-за гендерных предрассудков, мол, мужчина должен быть сильным, всё терпеть

и не жаловаться, и отсутствия знаний по психологии моряки, подверженные тревоге, социальной изоляции, стрессу, нарушениям сна редко консультируются у профессионалов.

Есть ещё одна причина, по которой моряки не хотят обращаться за помощью: попытка сохранить конфиденциальность.

– Благодаря горячей линии SeafarerHelp мы знаем, что морякам очень важна анонимность, – говорит исполнительный директор ISWAN Роджер Харрис. – Многие отказываются предоставить личную информацию, даже если им требуется помощь, поскольку боятся потерять работу или попасть в «чёрный список» круингов.

В итоге даже если человеку требуется помощь, он может проигнорировать «звоночки» из-за страха потерять работу или нарушить нормы своей гендерной роли. А зря: психические расстройства могут привести не только к самоубийству, но и вылиться в жестокость по отношению к другим членам экипажа. Беглый поиск в интернете выдаёт достаточно новостей о том, как моряки ранили и покалечили друг друга в рейсе.

– Возможно, что на берегу до драк могло бы и не дойти, – говорит Роджер Харрис. – Но работа в море создаёт определённые условия, которые давят на психику. Чаще всего моряки жалуются на удалённость от дома и семьи, финансовые проблемы, тяжёлую работу и постоянные проверки в портах, из-за которых их заваливают бюрократической работой... Неудивительно, что рано или поздно они могут сорваться.

## ТЕХНОЛОГИИ – ДРУЗЬЯ ИЛИ ВРАГИ?

Определённый отпечаток накладывают и технологии. Речь не только об интернете, из-за которого моряки больше времени стали проводить наедине с собой, а не в компании коллег, но и о развитии автоматизации судов. Она приводит к сокращению числа членов экипажей, которые и без того не очень большие. А если присутствует языковой барьер – дела совсем плохи. Жертвой изолированности может стать каждый, независимо от должности, национальности или возраста.

– Судовладельцы должны понимать, что чем лучше состояние моряка – и физическое, и материальное, и ментальное – тем больше шансов, что он продолжит работу в море. Это особенно актуально в свете «кадрового голода», который повсеместно существует в торговом судоходстве, – отмечает София Баллард.

Морские организации прилагают все усилия, чтобы как можно чаще поднимать эту проблему в отрасли. Например, ISWAN и UK P&I Club выпускают плакаты и руководства для моряков, с помощью которых можно диагностировать у себя симптомы психических расстройств и снять стресс в рейсе. Среди рекомендаций: физические упражнения, поддержание связи с родными с помощью интернета, общение с другими членами экипажа. Последнее, пожалуй, ключевой фактор в вопросе предотвращения появления серьёзных расстройств. Большим плюсом является внимательный и понимающий капитан, который следит, чтобы члены экипажа не замыкались в себе.

– Один капитан из Германии, колоритный дядька со стажем за 30 лет, излагал мне теорию про то, что судовые экипажи были дружнее и сплоченнее до «эры кондиционеров на судах», поскольку моряки держали двери в каюты открытыми. Этот капитан на своих судах прилагал все усилия к тому, чтобы заставить моряков общаться между собой, – рассказывает председатель Калининградской региональной организации Российского профсоюза моряков Вадим Мамонтов. – Сейчас у каждого в отдельной каюте, кроме душа и DVD, появилась пара компьютеров с мультимедиа. Поэтому у современных моряков после вахты вообще пропал смысл куда-то вылезать. А капитан заводил правило: если пришёл в салон команды смотреть кино – получай мороженое за счёт судовладельца. Это работало, и народ начинал общаться друг с другом.

Такое общение за чашкой чая работает ничуть не хуже, чем техники, описываемые в брошюрах для моряков. Пусть оно и не избавит от проблем, но уж точно снимет тревогу, поможет отвлечься и, кто знает, вдруг простое человеческое общение сможет уберечь моряка от шага за борт. 

# FOOC CAMPAIGN:

70 YEARS  
OF PROTECTION  
FOR SEAFARERS



# 70 ЛЕТ БОРЬБЫ ЗА ПРАВА МОРЯКОВ ПОД УДОБНЫМ ФЛАГОМ

В 2018 ГОДУ КАМПАНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ РАБОТНИКОВ (ITF) ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ ИСПОЛНИТСЯ 70 ЛЕТ. ЭТО САМАЯ ИЗВЕСТНАЯ ИЗ ВСЕХ АКЦИЙ ITF, КОТОРАЯ ПРОВОДИТСЯ ПО СЕЙ ДЕНЬ, ПОСКОЛЬКУ КОМПАНИИ ПРОДОЛЖАЮТ РЕГИСТРИРОВАТЬ СВОИ СУДА ПОД ФЛАГАМИ МАЛЬТЫ, БЕЛИЗА, ТУВАЛУ И ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ МАКСИМАЛЬНО ОБЛЕГЧИТЬ НАЛОГОВОЕ БРЕМЯ. ПРИ ЭТОМ ОНИ ПОЛУЧАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПЛАТИТЬ ЭКИПАЖАМ НИЗКУЮ ЗАРПЛАТУ, НЕ ПРОИЗВОДИТЬ ЗА МОРЯКОВ НИКАКИХ ОТЧИСЛЕНИЙ В СОЦФОНДЫ И НЕ ОБЕСПЕЧИВАТЬ ИХ БЕЗОПАСНОСТЬ НА РАБОЧИХ МЕСТАХ. ИМЕННО ПОЭТОМУ В ТЕЧЕНИЕ НЕСКОЛЬКИХ ДЕСЯТИЛЕТИЙ ЦЕЛИ КАМПАНИИ ITF ОСТАЮТСЯ НЕИЗМЕННЫМИ: ЗАЩИТИТЬ МОРЯКОВ НЕЗАВИСИМО ОТ ИХ НАЦИОНАЛЬНОСТИ ОТ ПРОИЗВОЛА СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ И ОБЕСПЕЧИТЬ ДОСТОЙНЫЕ УСЛОВИЯ ТРУДА В РЕЙСЕ.

**К**онвенция ООН по морскому праву 1982 года требует регистрировать каждое торговое судно в какой-либо стране, которая становится его государством флага. От него требуется

проверять годность судна к плаванию, его комплектование, а также условия труда и обучения экипажей. Государство флага также обязано осуществлять нормативный контроль и регулярные проверки судна. Территориальные или

так называемые «закрытые» регистры, как правило, предоставляют свой флаг резидентам страны, но при этом предъявляют более строгие критерии к судовладельцам. Пытаясь облегчить себе жизнь (чаще всего это означает –

платить меньше налогов), бизнесмены выбирают удобные флаги – то есть уходят под юрисдикцию другой страны, которая порой даже не имеет выхода к морю. Зато при регистрации там задают меньше вопросов, затраты на обслуживание судна ниже, а значит, ниже и эксплуатационные расходы, и нет ограничений по найму иностранцев. Безусловно, выгода для владельцев судов ощутима: например, в 1999 году компания SeaLand, чей флот на треть состоял из судов под удобным флагом, благодаря чему годовые расходы компании сократились на \$3,5 млн с каждого судна. Однако это приводит к тому, что судовладельцы начинают экономить на безопасности, подвергая угрозе экологическую обстановку, суда и жизни моряков.

Сегодня масштабы использования удобных флагов в мире достигли рекордного уровня: под ними ходит больше половины всех судов мирового торгового флота (которых в 2010 году насчитывалось 102194), при том, что «удобных стран» всего 35. Их список формирует ITF. Основой для определения стран, предоставляющих удобный или дешёвый флаг, служат критерии, среди которых:

- облегчённая процедура регистрации судна и её аннулирование;
- отсутствие (или малые суммы) налогообложения на доходы от эксплуатации судов;
- разрешение на свободное комплектование судна иностранным экипажем;

- незначительный тоннаж флота национальных судовладельцев при стремлении страны получить тоннажный сбор, который значительно пополняет государственную казну.

При признании регистра удобным ITF также обращает внимание на дополнительные факторы:

- способность и желание государства флага следить за соблюдением на судах минимальных международных социальных норм, в том числе основных прав человека и профсоюзов, свободы ассоциаций и прав легитимных профсоюзов на заключение коллективных договоров;
- характер проводимой социальной политики, определяемой по степени выполнения Конвенций и рекомендаций Международной организации труда (ILO);
- учёт вопросов безопасности и охраны окружающей среды.

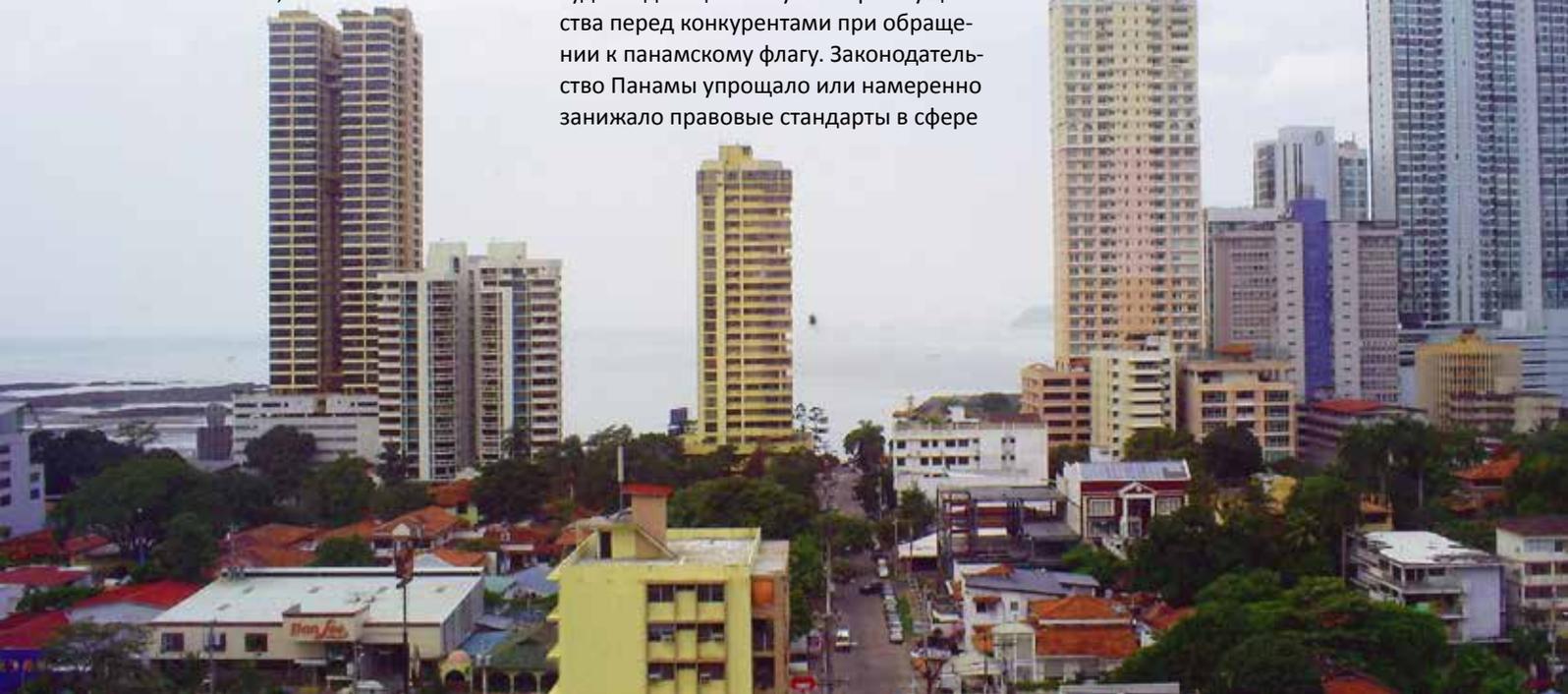
Эти критерии были опубликованы в 1970 году английским комитетом по исследованию судоходства под председательством лорда Рочдейла. Однако понятие удобного флага появилось гораздо раньше.

## ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ

Удобные флаги известны с начала XX века. Началось всё с Панамы, где в период Первой мировой войны были приняты законы, по которым условия регистрации торговых судов позволяли судовладельцам получить преимущества перед конкурентами при обращении к панамскому флагу. Законодательство Панамы упрощало или намеренно занижало правовые стандарты в сфере

трудовых отношений и предоставляло льготы в области налогообложения. Такие правовые послабления оказались столь удобными, что судовладельцы стали предпочитать Панаму национальным флагам.

Число судов под панамским флагом резко увеличилось в 20-е годы прошлого столетия, главным образом за счёт американских судовладельцев, которые, устав от чрезмерно бюрократизированного законодательства и высоких затрат на рабочую силу, стали переходить под панамский флаг. Немаловажной причиной послужила и... Восемнадцатая поправка к Конституции США, которая ввела «сухой закон» по всей стране, включая запрет на продажу алкоголя на судах под национальным флагом. Однако предприимчивые американцы быстро нашли лазейку в законе и стали организовывать так называемые «алкогольные круизы». Они вывозили пассажиров на судах под флагом Панамы на 5 км от берега – то есть уходили из территориальных вод США – и спокойно продавали спиртные напитки. По данным из открытых источников в интернете, первое иностранное судно, зарегистрированное в панамском регистре, – «Belen Quezada» вообще занималось перевозкой контрабандного алкоголя между Канадой и США во время «сухого закона».



Как пишет Боб Рейнальда в своей книге «The International Transportworkers Federation, 1914-1945. The Edo Fimmen Era», массовый «исход» судов из-под национального флага под панамский пришёлся на 1922 год. Благодаря этому предприниматели получили двойную выгоду: продавали алкоголь богатым американцам и экономили на рабочей силе. Пока «удобным» его не называют, но норвежско-американский судовладелец Эрлинг Наесс заявил в 1930 году, что панамский – «необходимый флаг» (flag of necessity).

Пример Панамы оказался заразительным. Гондурас, а затем Либерия и Коста-Рика решили, что могут обогатить казну за счёт иностранных судовладельцев. Они поменяли законодательство и ввели порядок открытой регистрации торговых судов иностранных компаний.

Под удобные флаги (в первую очередь, панамские) перешло столько судов, преимущественно американских компаний, что это стало вызывать серьёзную обеспокоенность Международной федерации транспортных работников, и в июне 1934 года секция моряков ITF впервые вынесла проблему на публичное обсуждение. Однако максимум, до чего договорились участники той встречи – собрать больше информации по данному вопросу.

После Второй мировой войны число удобных флагов стало расти ещё быстрее. В конце

40-х годов либерийский флот даже превзошёл британский. Американские судовладельцы стремились сократить расходы, а европейские – избежать высоких налогов.

## ПОЛИТИКА И ПРАКТИКА

Всё это привело к тому, что в 1948 году ITF запустила кампанию против удобных флагов. Её целями стало продвижение справедливой практики мореплавания, которая регулировалась бы соответствующими международными нормами, создание судоходства, основанного на подлинной связи между флагом судна и страной, где находился судовладелец. Изначально борьба велась на политическом поле. В связи с массовым выходом судов из-под национальных флагов европейские и американские моряки стали терять рабочие места, ведь теперь компании могли

значительно сократить расходы на оплату труда. Пытаясь отстоять права «национальных моряков», ITF лоббировала их интересы на международном уровне. По сути, политическая кампания была направлена на ликвидацию системы удобных флагов через признание реальной связи между флагом судна и гражданством,

подданством или местом жительства его владельцев. «При участии двух специализированных учреждений ООН – Международной организации труда, которая приняла конвенции, касающиеся жизни и работы моряков на судне, а также Международной морской организации (ИМО), которая приняла конвенции о безопасности мореплавания и обращения с определёнными типами грузов, – была поставлена долгосрочная политическая задача ликвидации системы удобных флагов. Ни одна из этих двух организаций не имеет полномочий для этого, но их конвенции были направлены на соблюдение минимально приемлемых стандартов оплаты и условий труда во всем мире», – пишет Боб Рейнальда.

В 1958 году ILO приняла резолюцию, рекомендующую морякам не наниматься на суда под удобным флагом без коллективных контрактов, соответствующих минимальным стандартам. Конечно, не все судовладельцы были готовы ставить свою подпись под такими соглашениями и уж тем более – вы-



ходить из-под удобных флагов. Чтобы быть более убедительными, в 1958 году ИТФ провела четырёхдневную акцию бойкота, в результате которой в портах по всему миру фактически было остановлено около 300 судов. Судходной индустрии наглядно продемонстрировали серьёзность намерений ИТФ.

Примерно тогда же стало понятно, что наиболее эффективным способом воздействия на судовладельцев являются индустриальные действия, например, массовый бойкот. С целью контроля за проведением кампаний против удобных флагов в секции моряков ИТФ был создан Специальный департамент моряков (Special Seafarers Department). Он также стал профсоюзной организацией для тех, кто по тем или иным причинам не мог вступить в обычные профсоюзы.

На следующий после массового бойкота год и вплоть до 1962-го наблюдалось сокращение количества судов под удобными флагами. Можно было бы назвать это успехом, если бы не очевидный факт: число «дешёвых судов» может меняться, и очередной рост числа «удобных судов» неизбежен.

К началу 70-х годов тоннаж «дешёвых судов» превысил 41 млн брутто-регистрационных тонн (БРТ). Такой безудержный рост повлиял на все аспекты морской профессии и не в лучшую сторону: наем, состав экипажей, условия и охрану труда. Международной федерации транспортных работников вновь пришлось принимать меры, и в 1971 году была одобрена идея единого соглашения, которое мы знаем сегодня как коллективный договор ИТФ. Международная федерация самостоятельно определяла минимальные стандарты для работы моряков, затем договоры на установленных условиях подписывались владельцами судов под удобным флагом и аффилированным членом ИТФ в стране истинного владельца судна, после чего ИТФ выдавала так называемый «голубой сертификат» – свидетельство того, что на судне выполняются минимальные международные трудовые стандарты.

Благодаря коллективным договорам моряки, имеющие проблемы с зарплатой или условиями труда – либо из-за отсутствия колдоговора, либо из-за его несоблюдения, волны

были обратиться за помощью к своему профсоюзу или ближайшему инспектору ИТФ, которые проверяли жалобы. Если проблема действительно существовала – инспектор обращался к портовым властям, после чего можно было начинать переговоры с представителями судовладельца. Эта практика используется и по сей день. В результате подобных обращений с 1974 по 1991 годы удалось вернуть свыше \$140 млн задержанной зарплаты.

## **БОРЬБА ПРОДОЛЖАЕТСЯ**

Моряки, работающие на судах под удобным флагом, чаще всего являются гражданами других стран, поэтому не имеют доступа к учреждениям государства флага или процедурам, которые могли бы предложить компенсацию в случае злоупотребления со стороны судовладельцев. Последнее, как показывает практика, не прочь обмануть моряка.

– Удобный флаг помогает судовладельцам уходить от ответственности, укрывать вложения средств и отмывать незаконно полученные доходы. Отсутствие прозрачности в системе удобных



флагов отрывает простор транснациональной преступности и терроризму. В этой системе исчезает связь между судом и государством, которое оно представляет, – говорит председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) Николай Суханов.

В таких условиях единственной силой, противостоящей произволу судовладельцев и способной отстаивать интересы моряков, являются национальные профсоюзы. Сегодня более 140 инспекторов Международной федерации транспортников контролируют соблюдение коллективных договоров, охватывающих около 150 тысяч членов экипажей под удобными флагами. Именно ИТФ остаётся знаменосцем эксплуатируемых и угнетаемых моряков по всему миру. Каждый год инспекторы возвращают миллионы долларов невыплаченной зарплаты и компенсаций за смерть или инвалидность, которые в ином случае никогда не удалось бы получить. Немаловажную роль в этом играют Недели действий против удобных флагов. Ежегодно в них принимают участие представители национальных профсоюзов и инспекторы ИТФ. В России акции регулярно проводятся на Дальнем Востоке, на Балтике и Чёрном море. Результатом двух прошлогодних Недель на Дальнем Востоке стала выплата морякам более миллиона долларов США задолженности по зарплате. Всего за 22 года работы Дальневосточной региональной организации РПСМ морякам возвратили более \$18 млн.

## ЛИКВИДАЦИИ НЕ ПОДЛЕЖИТ

Несмотря на все усилия Международной федерации транспортников и её членских профсоюзов, систему удобных флагов ликвидировать не удалось. Слишком большую выгоду удобный регистр предоставляет судовладельцам, чтобы те так легко позволили её отнять. В каком-то смысле ответственность лежит и на моряках, которые, зная о возможных рисках, продолжают идти на суда без коллективных договоров, где нарушаются их права.

— Мы защищаем интересы моряков всеми силами, но они сами хороши. То ли их юридическая безграмотность,

то ли надежда на русский «авось» заставляет их отправляться на заработки как угодно далеко без надлежаще оформленных контрактов. Или подписывать контракты на явно дискриминационных условиях. При этом судовладелец объясняет морякам, что маленькая зарплата по контракту – это для минимизации налоговых расходов, а на самом деле моряк будет получать в пять-шесть раз больше. Вот только это существенное добавление ни в одном документе не зафиксировано. И моряки, даже не проверяя, есть ли на судне коллективный договор, ведутся на эту устную договоренность, с которой потом ни в какую правоохранительную структуру обратиться невозможно, – говорит председатель профкома первичной профсоюзной организации моряков Владивостока РПСМ, инспектор ИТФ Пётр Осичанский.

И всё же определённых успехов добиться удалось. За годы своего существования морские профсоюзы – члены ИТФ разработали комплекс стратегий, направленных на внедрение минимально допустимых стандартов для моряков, работающих на судах под удобными флагами. Эти стандарты сформировали основу коллективных договоров ИТФ, которые устанавливают зарплату и условия труда для экипажей судов под удобными флагами независимо от их национальной принадлежности. На сегодняшний день около трети всех судов, плавающих под удобными флагами, охвачены этими соглашениями. Такое положение дел демонстрирует, что Международная федерация транспортников – организация, с которой следует считаться, а это автоматически означает, что нужно соблюдать права моряков. В противном случае недобросовестные судовладельцы рискуют получить забастовку экипажа, задержание судна со всеми вытекающими последствиями. Такая головная боль им ни к чему.

И всё же моряк должен в первую очередь сам позаботиться о себе. Самый очевидный шаг для этого – вступить в профсоюз, который будет защищать интересы своих членов в любой ситуации. Ну а не оказаться у разбитого корыта помогут десять правил.

## ДЕСЯТЬ ПРАВИЛ МОРЯКУ

1. Убедитесь, что компания, которая направляет вас на работу за границу или устраивает на судно, зарегистрирована в России и имеет лицензию на право заниматься этой деятельностью.
2. Судно под удобным флагом обязательно должно быть покрыто соглашением, одобренным ИТФ.
3. Компания должна подписать с моряком индивидуальный контракт в четырёх экземплярах, где оговариваются основные условия найма: продолжительность контракта, рабочее время и время отдыха, сверхурочное время, размер и форма оплаты труда и т. д.
4. Один экземпляр индивидуального контракта должен быть у моряка на руках. Хорошо также иметь при себе копию соглашения между профсоюзом и судовладельцем.
5. Моряк не должен допускать задержки в выплате зарплаты на срок более полутора-двух месяцев. Превышение этих сроков почти наверняка гарантирует, что деньги придётся «выбивать» через суд.
6. У моряка должен быть доступ к телефонам координаторов ИТФ и своей региональной организации профсоюза.
7. Членство в профсоюзе нужно немедленно восстановить, если по какой-то причине моряк выбыл оттуда.
8. Изучение английского языка поможет не только в поисках хорошей работы в солидных компаниях, но и при защите своих прав за границей.
9. Открытие счёта в надёжном банке для начисления зарплаты – наиболее простая и безопасная процедура.
10. Моряки должны быть активны в защите своих прав! 

По материалам книг «Есть ли права у моряков под удобным флагом» Суханов Н., «The International Transportworkers Federation 1914-1945. The Edo Fimmen Era» Bob Reinalda, «Трудовые конфликты на судах «удобного» и отечественного флагов. Позиции правительства, судовладельцев, моряков» Кокин А., учебного пособия «Международное морское право» Д. Н. Джунусова, а также международного журнала «Судоходство», № 9, 2005.



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



## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

**Председатель Федерации  
СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич

## ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

### РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

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

### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПА)

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

### «МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная  
организация

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

### МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

### СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

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

### «ЮГМОР»

Территориальное объединение  
организаций профсоюзов  
Юга России

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



**ITF В РОССИИ**

### ITF координатор

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

### ITF инспектор

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

### ITF инспектор

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

### ITF инспектор

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

### ITF Инспектор

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





## АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



### РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

### ПРИЕМНАЯ РПСМ

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

**Председатель**  
**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,  
корп. 2, 7-й этаж

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

### АЗОВО-ДОНСКАЯ

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

### ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

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

### КАЛИНИНГРАДСКАЯ

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

### КАРЕЛЬСКАЯ

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

### СЕВЕРНАЯ

региональная организация  
**Председатель Совета**  
**КРАШНОШТАН** Александр  
Анатольевич

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

### ТИХООКЕАНСКАЯ

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

### ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

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

### ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

территориальная организация  
**Председатель Совета**  
**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. 6А, стр. 1, 4-й этаж  
Тел.: (495) 229-91-19  
факс: (495) 234-43-68  
E-mail: moscow@sur.ru  
Почтовый адрес: 125315,  
г. Москва, а/я 61

### 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





# ВОЕННАЯ КАФЕДРА – ЛИШЬ ВОПРОС ВРЕМЕНИ

**МНОГОЛЕТНИЕ УСИЛИЯ ВСЕХ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ВОЕННОЙ КАФЕДРЫ В ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА ИМ. АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА (ГУМРФ), МОЖНО СКАЗАТЬ, УВЕНЧАЛИСЬ УСПЕХОМ. НА ВЫЕЗДНОМ ЗАСЕДАНИИ КОЛЛЕГИИ МИНОБОРОНЫ В КАЛИНИНГРАДЕ В КОНЦЕ ИЮНЯ БЫЛО ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ О ЕЁ ВОССТАНОВЛЕНИИ.**

– Я участвовал в заседании с докладом о необходимости восстановления кафедры. Отмечу, что мы несколько лет настойчиво и упорно шли к этой цели, и у нас все получилось. Теперь у вуза будет более тесное взаимодействие с предприятиями отрасли, не будет перерыва после окончания обучения, так как курсанты смогут сразу приходить на навигационные мостики, в машинные отделения и так далее, – рассказал ректор вуза Сергей Барышников СМИ.

Он поблагодарил заместителя министра транспорта Российской Федерации, руководителя Росморречфлота Виктора Олерского и председателя правления ПАО «Совкомфлот» Сергея Франка за работу, проведённую с руководством Минобороны.

Немалую роль в восстановлении военной кафедры сыграл Российский профсоюз моряков (РПСМ).

– Профсоюз подключился к вопросу, когда военные кафедры, закрытые после распада СССР, стали восстанавливать в морских вузах. Они появились в Новороссийске и на Дальнем Востоке, но «Макаровка» почему-то обошли стороной, – рассказал председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня. – Чтобы устранить несправедливость, мы стали под-

нимать вопрос на правительственном уровне, писали в различные ведомства.

Итогом обращений стала резолюция, принятая на VIII съезде РПСМ в ноябре 2016 года, о необходимости восстановления военной кафедры в ГУМРФ и внесении вуза в перечень Федеральных государственных образовательных учреждений высшего профессионального образования, определяемый Постановлением Правительства Российской Федерации от 6 марта 2008 года № 152 «Об обучении граждан Российской Федерации по программе военной подготовки в Федеральных государственных образовательных учреждениях высшего профессионального образования». Она была направлена в правительство.

– Наконец после стольких лет усилия профсоюза совпали с усилиями Минтранса и «Совкомфлота», крупнейшего судовладельца России, справедливость восторжествовала, – говорит Александр Бодня.

Предварительно в вузе работала специальная комиссия, которая подтвердила, что «Макаровка» обладает всем необходимым, чтобы в кратчайшие сроки возобновить подготовку курсантов с военным уклоном.

– Мы ждём постановления правительства РФ, которым наш вуз должны внести

в список учебных заведений, готовящих кадры для военно-морского флота России, – рассказал помощник первого проректора вуза Владимир Соломонов в интервью телеканалу «Санкт-Петербург».

Как говорят специалисты, решение, принятое на коллегии Минобороны, обратного хода не имеет. Выход постановления правительства – вопрос времени. Заметим лишь, что открытие военной кафедры не произойдет завтра, оно планируется в сентябре 2018 года по завершении целого ряда необходимых согласований. И пока точно сказать, кого она будет готовить – офицеров или только рядовых и в каком количестве, довольно сложно. Осталось много открытых вопросов. Например, получают ли курсанты университета возможность проходить стажировку на действующих кораблях ВМФ и морской пограничной охраны? Будет ли она приравниваться к плавательной практике и какова вероятность включения ее в плавательский ценз, необходимый для получения рабочих дипломов?

Ответы на них даст время, а пока ожидания от возрождения военной кафедры самые высокие: подготовка специалистов высокого уровня, воспитанных в духе патриотизма, необходимых для российского военно-морского и торгового флота. 



**РОССИЙСКИЙ  
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ  
СОЮЗ МОРЯКОВ**

**25 ЛЕТ**  
В ЕДИНОЙ  
КОМАНДЕ

**WWW.SUR.RU**

