

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник



WWW.SUR.RU | № 1 (106) 2016

ВЫХОДИТ С 1995 ГОДА

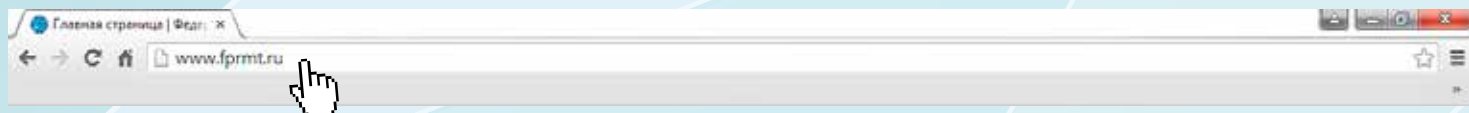
VII СЪЕЗД ФПРМТ
**«НИКТО, КРОМЕ НАС, ПРОФСОЮЗОВ,
О ЛЮДЯХ НЕ ПОЗАБОТИТСЯ»**

СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА
НЕВЫПЛАТА ЗАРПЛАТЫ – БИЧ
ЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА


УДОСТОВЕРЕНИЕ
ЛИЧНОСТИ МОРЯКА
В СЕВАСТОПОЛЕ ОТКРЫЛСЯ ПУНКТ
ОФОРМЛЕНИЯ, ВЫДАЧИ
И КОНТРОЛЯ УЛМ

ВОПРОС-ОТВЕТ
ПОРЯДОК
РАСЧЕТА ПЕНСИИ







ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

 Главная


 О нас


 Членские
организации


 Профсоюзная
сторона РТК



В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!

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

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

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

 **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ФЕДЕРАЦИИ**
Сухоруков Юрий Юрьевич

МОРЯКИ ДОКЕРЫ ЛОЦМАНЫ



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Новороссийск

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

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

Редакция:
Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация:
Наталья Пан
Ирина Устюменко
Дария Полкова
Ольга Лукина

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

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

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

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

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

Тираж 3000 экземпляров.
Распространяется бесплатно.

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ
стр. 27 – 31



ВРЕМЯ РПСМ

14 – 15 РПСМ УСТАНОВИЛ ИМЕННЫЕ СТИПЕНДИИ

КУРС НА ОТРАСЛЕВОЕ СОГЛАШЕНИЕ

ОДОБРЕНЫ ОЧЕРЕДНЫЕ ПОПРАВКИ К КТМС

16 – 17 «ПОЛОЖЕНИЕ» УЛУЧШАЕТСЯ

ЛИЦА РПСМ

20 – 21 ЛЕОНИД ГЛУШАК: «Я ВСТУПИЛ В ПРОФСОЮЗ ОСОЗНАННО»

СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА

22 – 26 НЕВЫПЛАТА ЗАРПЛАТЫ – БИЧ ЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА

ВОПРОС-ОТВЕТ

32 ПОРЯДОК РАСЧЕТА ПЕНСИИ

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

33 – 36 СИГНАЛУ SOS – 110 ЛЕТ

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА



VII СЪЕЗД ФПРМТ
стр. 4 – 13



VII СЪЕЗД ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

20 ЯНВАРЯ 2016 г., МОСКВА



«НИКТО, КРОМЕ НАС, ПРОФСОЮЗОВ, О ЛЮДЯХ НЕ ПОЗАБОТИТСЯ»

ЛИДЕР РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ ЮРИЙ СУХОРУКОВ ИЗБРАН ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА. ДЕЛЕГАТЫ VII СЪЕЗДА ФПРМТ, ПРОХОДИВШЕГО В МОСКВЕ 20 ЯНВАРЯ, ПРОГОЛОСОВАЛИ ЗА ЕГО КАНДИДАТУРУ ЕДИНОГЛАСНО. В ТЕЧЕНИЕ 5 ЛЕТ ДО СЛЕДУЮЩЕГО СЪЕЗДА ФПРМТ ЮРИЙ СУХОРУКОВ БУДЕТ ПРЕДСТАВЛЯТЬ ИНТЕРЕСЫ ЧЛЕНСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ: РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ, РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ДОКЕРОВ, РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА, МУРМАНСКОГО ТРАЛОВОГО ФЛОТА, МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ПРОФСОЮЗА ЛОЦМАНОВ И ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ НА САМЫХ РАЗНЫХ УРОВНЯХ ВЛАСТИ.

Юрий Сухоруков поблагодарил за многолетнюю работу на посту председателя ФПРМТ Игоря Николаевича Павлова и обратился к делегатам и гостям съезда со следующими словами: «Нам всем

надо четко понимать, что наступает крайне тяжелый период в нашей жизни. Страна находится в глубоком кризисе, и, похоже, что у правительства нет четкого плана выхода из него. Оптимизма это не прибавляет. Если государство расписалось в своей

неспособности быть социальным государством, то этой работой должны заниматься мы, независимые профсоюзы. И на первое место в этой работе мы должны ставить интересы простых работников. Люди должны чувствовать внимание и поддержку

со стороны профсоюзов, в рядах которых они состоят. Они должны быть уверены, что профсоюз им нужен, профсоюз – это та организация, которая, несмотря на нежелание работодателей индексировать и повышать зарплаты со ссылкой на кризис, будет с этим бороться и отстаивать их интересы. Никто, кроме нас, о людях – членах наших профсоюзов, не позаботится».

Юрий Сухоруков также отметил, что за прошедший период членские организации ФПРМТ усилили свои позиции – «набрали определенный вес», и у федерации есть все возможности продолжать работу.

Как следует из отчетного доклада о работе VII съезда ФПРМТ, озвученного Игорем Павловым после ответственных выступлений высоких гостей съезда, несмотря на сделанное за отчетный период, работы предстоит много.

Так, конституционное право на забастовку сведено до минимального уровня и ограничено правом на коллективный трудовой спор только по условиям труда. Оно не предполагает забастовок в целях солидарности и признания прав профсоюзов. По существу ТК РФ запрещает профсоюзам самостоятельно участвовать в урегулировании коллективных трудовых споров, не говоря уже о том, что он заведомо ставит первичные профсоюзные организации в неравное положение в сравнении с работодателями.

До сих пор не установлена гарантированная законом о правах профсоюзов уголовная и административная ответственность за воспрепятствование их законной деятельности. Нет механизмов, обязывающих работодателей создавать во многих видах экономической деятельности, включая морской сектор, соответствующие объединения. Их отсутствие сужает базу социального партнерства, исключает возможность заключения соответствующих коллективных соглашений, что, по мнению ФПРМТ, свидетельствует о явной недооценке государства социального партнерства как средства повышения социальной ответственности бизнеса.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РПСМ ЮРИЙ СУХОРУКОВ: «ЛЮДИ ДОЛЖНЫ ЧУВСТВОВАТЬ ВНИМАНИЕ И ПОДДЕРЖКУ СО СТОРОНЫ ПРОФСОЮЗОВ, В РЯДАХ КОТОРЫХ ОНИ СОСТОЯТ. ОНИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ УВЕРЕНЫ, ЧТО ПРОФСОЮЗ ИМ НУЖЕН, ПРОФСОЮЗ – ЭТО ТА ОРГАНИЗАЦИЯ, КОТОРАЯ, НЕСМОТРИ НА НЕЖЕЛАНИЕ РАБОТОДАТЕЛЕЙ ИНДЕКСИРОВАТЬ И ПОВЫШАТЬ ЗАРПЛАТЫ СО ССЫЛКОЙ НА КРИЗИС, БУДЕТ С ЭТИМ БОРЬТЬСЯ И ОТСТАИВАТЬ ИХ ИНТЕРЕСЫ. НИКТО, КРОМЕ НАС, О ЛЮДЯХ – ЧЛЕНАХ НАШИХ ПРОФСОЮЗОВ, НЕ ПОЗАБОТИТСЯ».

ФПРМТ оказывала помощь Российскому профсоюзу докеров в недопущении практики привлечения иностранных граждан и лиц без гражданства при выполнении погрузо-разгрузочных работ с учетом специфики их труда во вредных и опасных условиях. Федерация считает недопустимым легализацию использования заемного труда в портах. Если подобные притязания законодателей к членам экипажей российских морских судов удалось пресечь при активной поддержке РПСМ (в федеральном законе о занятости населения содержится норма, прямо указывающая на недопустимость направления работников частными агентствами занятости – круинговыми компаниями для работы у принимающей стороны в качестве экипажей российских морских судов), то ФПРМТ вместе с РПД не нашли необходимого понимания в этом вопросе с ответственной стороной: прежде всего, в лице Минтруда России и Минтранса России, проявивших безучастность в его положительном решении.





ПАВЛОВ ИГОРЬ НИКОЛАЕВИЧ, председатель Совета ФПРМТ:

– В 2015 году Федерация участвовала в конкурсе президентских грантов на поддержку некоммерческих неправительственных организаций. В итоге мы получили грант в размере 3 500 000 рублей на реализацию проекта «Создание и совершенствование механизмов представительства и защиты трудовых и связанных с ними прав моряков, проживающих на территории Республики Крым и города федерального значения Севастополя. Организация на Крымском полуострове общественного информирования и консультационной помощи морякам и членам их семей». С 1 января этого года реализация проекта началась. Если коротко, то предстоит провести исследования в области законодательства, численности моряков и организаций по их трудоустройству, выявить проблемы, с которыми сталкиваются моряки, проживающие в Крыму и Севастополе. Конечная цель проекта – помочь им адаптироваться в правовом пространстве Российской Федерации, влиться в национальный и международный рынок труда, установить отношения социального партнерства для повышения уровня социально-экономической защиты моряков.

Поэтому одной из приоритетных задач ФПРМТ остается прекращение порочной практики привлечения иностранных граждан и лиц без гражданства при производстве погрузо-разгрузочных работ в морских портах.

В вопросах реализации Сводной конвенции о труде в морском судоходстве, имплементации ее базовых норм и положений в действующее законодательство Российской Федерации вызывает недоумение позиция Минтруда России: ведомство отказало в закреплении их в специальном разделе Трудового кодекса РФ, который бы регламентировал особенности труда работников транспорта. По мнению ФПРМТ, отсутствие такого комплексного подхода к реализации КТМС девальвирует значение этого международного документа и снижает его эффективность в деле защиты прав российских моряков.

– Отчетный период был непростым, – заканчивая отчетное выступление, отметил Игорь Павлов. – И основной его особенностью было наступление правительства и работодателей на права трудящихся. Силы сторон в этой борьбе неравны, профсоюзам приходится отступать, сдавая завоеванные позиции. Однако так происходит не везде. Например, докеры порта Санкт-Петербург борются

за свои права и проводят итальянскую забастовку. Но так может быть только там, где члены профсоюза готовы к реальной борьбе за свои права.

По обозначенным проблемам съезд принял резолюцию «О состоянии трудовых отношений», а также резолюцию «О морском образовании». Так, съезд считает необходимым прекратить наступление на средние мореходки, выражает серьезную обеспокоенность положением дел в морском образовании и, в частности, в среднем морском специальном образовании. Отмена вступительных экзаменов на конкурсной основе и государственных выпускных экзаменов в средних учебных заведениях приведет к качественному ухудшению специалистов плавсостава морских судов и деградации средних учебных заведений, что недопустимо для морского транспорта на сегодняшний день. Кроме того, установленный Минтрансом запрет на работу в должности старших командиров судов выпускникам средних морских учебных заведений приводит к дискриминации российских моряков на международном рынке труда.

Обе резолюции направлены в Правительство, Федеральное собрание РФ и Президенту России.

Отметим также, что председателем Совета ФПРМТ делегаты съезда единогласно избрали Игоря Николаевича Павлова.

На первом заседании Совета, прошедшем по окончании VII съезда Федерации, Юрий Юрьевич Сухоруков избран представителем ФПРМТ в состав Российской трехсторонней комиссии. Определена дата и место проведения следующего Совета Федерации – март 2016 года, Москва.

Отметим, что председатель РПСМ Ю. Ю. Сухоруков является наблюдателем от России в Исполкоме Международной федерации транспортных рабочих (МФТ), входит в руководящую группу Комитета справедливой практики (КСП) от России, в состав Совета Конфедерации труда России (КТР). Награжден нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России».

«КРИЗИС НЕ В ЭКОНОМИКЕ, А В УПРАВЛЕНИИ ЕЮ»

Ковальчук Игорь Васильевич, первый заместитель председателя РПСМ:

Прошедшие несколько лет характеризуются систематической деятельностью органов власти и работодателей по ухудшению условий труда всех представляемых нами работников, в том числе и моряков.

Был принят закон о так называемом запрете заёмного труда, который на самом деле определил условия его широкого использования. Российскому профсоюзу моряков удалось защитить права членов экипажей российских морских судов и судов река-море. Для них в федеральном законе о занятости населения прописана специальная норма, запрещающая частным агентствам занятости направлять работников для работы у принимающей стороны в качестве экипажей судов. Это означает, что круинговые компании не могут выступать в качестве работодателя для моряков, а лишь выполняют роль посредника по подбору и трудоустройству между моряком и судовладельцем-работодателем.

Также серьёзные дискуссии велись при введении Российского международного реестра судов. Не все наши предложения удалось реализовать. Изначально законопроект «О мерах поддержки российского судостроения и судоходства» предусматривал безусловное заключение срочных трудовых договоров для моряков, занятых на судах, зарегистрированных в международном реестре. Однако нам удалось изменить эту норму и предусмотреть заключение таких договоров только по соглашению сторон.

Много сил было потрачено специалистами РПСМ и ФПРМТ на защиту интересов моряков при обсуждении законопроекта «О специальной оценке условий труда» и правовых актов к нему. Мы не заблуждаемся о целях принятия закона – желании правительства и работодателей снизить гарантии, связанные

с вредными условиями труда. Согласно ранее действующей процедуре аттестации рабочих мест класс вредности членов палубной команды (судоводителей, матросов, поваров, дневальных) составлял 3.2 и 3.3. В результате предпринятых усилий нам удалось добиться, что после введения «Особенностей проведения СОУТ на рабочих местах членов экипажей морских судов, судов внутреннего плавания и рыбопромысловых судов» труд таких моряков относится к классу вредности не ниже 3.1. Это меньше, чем было ранее, но позволяет сохранить для них возможность досрочного выхода на пенсию – по достижению 55 лет для мужчин и 50 для женщин.

Хотел бы отметить, что все эти результаты связаны с деятельностью ФПРМТ в составе Российской трёхсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений и были достигнуты с помощью наших коллег из других профсоюзов. Это единственный на сегодня рычаг, где мы можем заявить свою позицию. У нас нет права вето на тот или иной проект законодательного акта, но, по крайней мере, это та площадка, где можно обозначить свою позицию, получить поддержку коллег из других профсоюзов и поддержку работодателей.

Как известно, наше правительство утверждает, что в стране экономический кризис. По моему личному мнению, кризис не в экономике, а в управлении ею. Последствия нам всем известны.

Странные подходы демонстрирует правительство и в вопросе общественного контроля за деятельностью федеральных исполнительных органов власти. Например, ни одного представителя профсоюзов, объединяющих работников морского и речного транспорта, нет в составе общественного совета при Минтрансе России. По моему личному убеждению, в таких советах должны быть в первую очередь представлены отраслевые профессионалы от работников и работодателей. Другим, альтернативным вариантом,



могло бы стать создание при Минтрансе России трёхстороннего органа по социально-трудовым вопросам.

На сегодняшний день появились определенные проблемы на судах под российским флагом. Из-за изменения курса валюты образовалась значительная разница в заработной плате между моряками, работающими под удобными и российским флагами. Это серьезная проблема, которая может привести к тому, что квалифицированные моряки начнут покидать российский флот и уходить на более высокую зарплату под флаг удобный. К сожалению, качество управления экономикой таково, что невозможно построить прогноз, когда и на каком уровне остановится падение курса рубля. Поэтому одна из задач РПСМ – привести возможными средствами зарплаты моряков, работающих под российским флагом, к уровню, рекомендуемому Международной организацией труда.

В целом предлагаю признать работу Федерации удовлетворительной и в следующий, совсем непростой период, думаю, нам нужно особое внимание уделить солидарности работников: я имею в виду взаимодействие с другими профсоюзами не только в рамках ФПРМТ и Российской трёхсторонней комиссии, но и на всех других возможных площадках, содействии роста числа активистов профсоюзов.

«ОБЪЕДИНЕНИЕ РАБОТОДАТЕЛЕЙ – ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ, ТОЛЬКО САМИ ЛЮДИ МОГУТ ЕЕ СОЗДАТЬ В ЛИЦЕ ДИРЕКТОРОВ. ЕСЛИ ОНИ НЕ ХОТЯТ, КТО Ж ИХ ПРИНУДИТ?»



Козаренко Василий Васильевич, председатель Российского профессионального союза докеров:

СОУТ и заемный труд – это два бича, которые сейчас бьют по всем коллективам, особенно по портам. Раньше, когда была аттестация рабочих мест, работа докеров относилась к категории вредных и оценивалась по классам 3.2-3.4, в среднем 3.3. Мы были спокойны: условия труда вредные, значит, применение заемного труда здесь невозможно. Но сейчас вместо аттестации введена Специальная оценка условий труда (СОУТ), и мы с удивлением видим, что класс вредности работы докеров в некоторых портах снизился и стал 3.3, 3.2, 3.1, а в некото-

рых портах пытаются поставить даже класс 2, хотя для докеров ничего не изменилось – те же порты, те же условия.

Снижение СОУТ будет позволять использовать сторонних людей, а порт – это опасное производство, представьте крановщика, которого посадили в порт на кран, а он никогда не работал в порту. Он поубивает там всех.

В настоящее время в российских портах активно практикуется привлечение сторонних работников к выполнению погрузочно-разгрузочных работ через различные кадровые агентства. При этом их подготовка не соответствует требованиям, предъявляемым к механизаторам (докерам-механизаторам). Как правило, кадровые агентства присылают ранее уволенных за дисциплинарные проступки или признанных негодными по состоянию здоровья штатных (в прошлом), либо не имеющих опыта работы докеров.

Как проводится СОУТ? По закону должна быть созвана комиссия, куда обязательно включаются представители первичной профсоюзной организации. Что делает работодатель, например, у нас в Санкт-Петербурге или Туапсе? Создает свой профсоюз. Причем этот профсоюз никуда не входит и действует только на этом предприятии. Если в петербургском порту из 1500 работающих 500 – это управленцы, то они автоматом становятся членами этого профсоюза. Потом угрозой увольнения подогнали еще работников – вот вам 50%. Дальше – изменения в колдоговор, своя комиссия по СОУТ.

Мы пишем жалобу в инспекцию, у нас есть заключение Роструда, что если профсоюз не входит в профсоюз межрегиональный или общероссийский, то такой профсоюз первичной

организацией и представителем работников не является.

Инспекция отвечает: да, должна быть первичка, но мы считаем, что профсоюз работодателей и есть такая первичная организация. То, что остальных не включили – плевать, что нет ни одного представителя докеров – тоже плевать. И то, что есть приказ Минтранса, который говорит согласовывать все с тем профсоюзом, чьи работники работают на причалах: режимы рабочего времени, режимы отдыха – тоже плевать. Они говорят: нас не наказывают, мы исполнять этого не будем.

То есть закон явно нарушается, но надзорно-контролирующие органы: прокуратура и инспекция – нарушений не видят. И это еще одна большая проблема. Казалось, все можно было бы путем переговоров зафиксировать в отраслевом соглашении, записать минимум, но работодатели создали клуб по интересам, называется он «Ассоциация морских портов», куда входят все директора портов. Они регулярно собираются и обмениваются опытом, в основном это опыт, как бороться с профсоюзами. Но объединением работодателей они принципиально не становятся, иначе им придется заключать тарифное соглашение, как минимум, по портам и береговым предприятиям. Они этого не хотят, потому что будет прописан минимум, который Минтруд распространит на остальные порты. Поэтому объединения работодателей нет.

Мы обращались в Минтранс, нам сказали: напишите нам письмо. Написали. Получили ответ: вы понимаете, что объединение работодателей – это общественная организация, и только сами люди могут ее создать в лице директоров. Если они не хотят, кто ж их принудит? Действительно.

**ПРОБЛЕМА
ЗАКЛЮЧАЕТСЯ В ТОМ,
ЧТО СУЩЕСТВУЮЩЕЕ
ОБЪЕДИНЕНИЕ
«АССОЦИАЦИЯ
МОРСКИХ ТОРГОВЫХ
ПОРТОВ» НЕ ЯВЛЯЕТСЯ
ОБЪЕДИНЕНИЕМ
РАБОТОДАТЕЛЕЙ.
ОНИ СОЗНАТЕЛЬНО
НЕ ПРИВЕЛИ СВОЙ
УСТАВ В СООТВЕТСТВИЕ
С ЗАКОНОМ
«ОБ ОБЪЕДИНЕНИЯХ
РАБОТОДАТЕЛЕЙ»,
КОТОРЫЙ ОБЯЗЫВАЕТ
ИХ ВЕСТИ ПЕРЕГОВОРЫ
ПО ЗАКЛЮЧЕНИЮ
ОТРАСЛЕВОГО
СОГЛАШЕНИЯ,
И НЕ ЖЕЛАЮТ ВЕСТИ
ТАКИЕ ПЕРЕГОВОРЫ.**

Думаю, что все вместе мы изменим ситуацию: направление есть, вместе мы можем продавить нарушения по СОУТ, добиться запрета на заемный труд. Смог же Российский профессиональный союз моряков пресечь аналогичные притязания законодателей в отношении использования заемного труда к членам экипажей российских морских судов. Кроме того, у моряков есть конвенция, которая запрещает заемный труд. В отношении докеров есть похожая Конвенция № 137 МОТ, которая в качестве национальной политики предусматривает ведение специальных реестров для работников порта, приоритет при их найме на работу, а также постоянную (регулярную) занятость, не предусматривающую наличие труда работников частных агентств занятости. Эта Конвенция ратифицирована, но не реализуется.

Все эти проблемы очень важные и касаются наших граждан, но занимаются этим не государство и не работодатели, а профсоюзы. Я желаю всем нам успешной работы.

Согласно утвержденному Президентом РФ Федеральному закону от 05.05.2014 № 116-ФЗ (далее – Закон № 116-ФЗ) с 01.01.2016 года вступили в силу изменения в ТК РФ и иные законодательные акты в части вопроса об использовании работодателем работников сторонней организации. Заемный труд с указанной даты запрещен, однако законодатель при этом позволяет привлекать временно персонал другой организации посредством заключения договоров о предоставлении труда работников (персонала), но с определенными ограничениями.

Случаи, в которых НЕ ДОПУСКАЕТСЯ направление работников для работы у принимающей стороны:

- ▶ замена участвующих в забастовке работников принимающей стороны;
- ▶ выполнение работ в случае простоя (временной приостановки принимающей стороной работ), осуществления процедуры банкротства принимающей стороны, введения принимающей стороной режима неполного рабочего времени в целях сохранения рабочих мест при угрозе массового увольнения работников принимающей стороны;
- ▶ замена работников принимающей стороны, отказавшихся от выполнения работы в случаях и в порядке, которые установлены трудовым законодательством, в том числе замены работников, временно приостановивших работу в связи с задержкой выплаты им заработной платы на срок более 15 дней.
- ▶ выполнение на объектах, отнесенных в соответствии с законодательством Российской Федерации к опасным производственным объектам I и II классов опасности, отдельных видов работ, перечни которых утверждаются в порядке, установленном Правительством Российской Федерации; (Российские порты осуществляют хранение и переработку опасных, взрывоопасных, горючих, радиоактивных, токсичных и вредных веществ, растительного сырья, в процессе которых образуются взрывоопасные пылевоздушные смеси, способные самовозгораться, возгораться от источника зажигания и самостоятельно гореть после его удаления. Но эти моменты пока не отражены в законодательстве, хотя и озвучены на РТК. – Прим. редакции);
- ▶ выполнение работ на рабочих местах, условия труда на которых в соответствии с законодательством Российской Федерации отнесены к вредным условиям труда 3 или 4 степени либо опасным условиям труда;
- ▶ замещение отдельных должностей в соответствии со штатным расписанием принимающей стороны, если наличие работников, замещающих соответствующие должности, является условием получения принимающей стороной лицензии или иного специального разрешения на осуществление определенного вида деятельности, условием членства в саморегулируемой организации или выдачи саморегулируемой организацией свидетельства о допуске к определенному виду работ;
- ▶ выполнение работниками работ в качестве членов экипажей морских судов и судов смешанного (река – море) плавания.

«СЛОЖИВШАЯСЯ СИТУАЦИЯ ВЫЗЫВАЕТ ТРЕВОГУ. ПРЕДСТОЯЩЕЕ СОКРАЩЕНИЕ ГРОЗИТ РОСТОМ ПРОТЕСТНЫХ НАСТРОЕНИЙ»



**Черненко Ирина Николаевна,
председатель Профсоюза
работников морского
транспорта Республики Крым:**

Как всем вам хорошо известно, 21 марта 2014 года по результатам прошедшего в Крыму референдума был принят федеральный закон № 36 «О ратификации Договора между Российской Федерацией и Республикой Крым о принятии в Российскую Федерацию Республики Крым и образовании в составе Российской Федерации новых субъектов». В соответствии с этим законом в течение переходного периода, который сначала был очень длительным, а потом сокращен до конца 2014 года, нам необходимо было привести в соответствие действующие на тот момент локальные нормативные акты, все законодательные акты в соответствии с законодательством РФ. Госсовет Республики Крым издал ряд постановлений и все предприятия морской отрасли были объединены в единое Государственное унитарное предприятие Республики

Крым «Крымские морские порты» (ГУП РК «КМП»). Соответственно 5 крымских портов, переправа и Госгидрография стали филиалами этого предприятия. Юристом является ГУП Республики Крым «Крымские морские порты».

Профсоюз работников морского транспорта Республики Крым был создан 25 марта 2014 года, в настоящее время в нем состоит более 70% от численности работников ГУП РК «КМП». В ПРМТК входят первичные профсоюзные организации Ялтинского торгового порта, Керченского рыбного порта, Госгидрографии Крыма, Керченской паромной переправы, Евпаторийского торгового порта и ГУП «Крымские морские порты» (Керченский торговый порт, «Порт-Терминал» и аппарат управления ГУПа).

В апреле 2014 года по инициативе профсоюзных организаций во всех филиалах были подписаны соглашения с работодателями о внесении изменений в коллективные договоры с заменой слов «минимальная заработная плата в Украине» на «прожиточный минимум трудоспособного населения в РФ». Были сохранены все междолжностные (межквалификационные) коэффициенты, что позволило нам пересчитать штатные расписания в предприятиях морской отрасли без нарушений российского законодательства и норм международного права из гривны в рубль.

В течение переходного периода, а именно до конца 2014 года, во всех филиалах были заключены новые колдоговоры, в которых были сохранены все социальные гарантии и даже улучшены действующие (в соответствии с российским законодательством). Например, продолжительность основного отпуска у нас составляла 24 дня в Украине, а сейчас

28 дней. Поскольку срок некоторых колдоговоров истек в 2015 году, а генеральный директор отозвал доверенности у директоров филиалов на ведение коллективных переговоров, профсоюзными организациями предприятий было инициировано создание Единого представительного органа работников для разработки проекта единого коллективного договора и заключения коллективного договора ГУП РК «КМП». Совместно с работодателем была создана комиссия, которая приступила к работе в начале октября, а 24 декабря успешно завершила свою работу подписанием коллективного договора на 2016-2018 гг.

Как вы понимаете, чтобы выполнять колдоговорные обязательства, необходимо иметь финансовые возможности. Из-за санкций грузопоток в крымских морских портах уменьшился в 6 раз, соответственно значительно сократились доходы от выполненных работ и услуг. Справочно: они составили свыше 2 млрд рублей в этом году по оперативной информации, но их было бы больше, если бы не санкции. Кроме того, на рынок грузо- и пассажироперевозок к нам пришли судовладельцы, которые, грубо говоря, ведут нечестную конкурентную политику. Эти недобросовестные партнеры не платят предприятию за оказанные услуги, растет дебиторская задолженность. То есть мы меньше стали получать доходов, но и из того, что зарабатываем, нам не всё платят. Предприятие было вынуждено втянуться в долгосрочные судебные разбирательства, чем по сей день занимаемся и не всегда успешно. В настоящее время ГУП РК «КМП» вынуждено для сохранения предприятия взять кредит на 135 млн рублей, приостановить выполнение ряда колдо-

говорных обязательств, ввести режим неполной рабочей недели – четырех дневок, а на некоторых предприятиях (филиалах) – трехдневную рабочую неделю. В дальнейшем возможны такие беспрецедентные меры, как существенное, а может быть, и массовое сокращение численности работников, о чем нас уже предупредили, что такое сокращение состоится в апреле этого года.

В целях обсуждения ситуации, которая сложилась на ГУП РК «КМП», наш профсоюз созвал внеочередной IV Пленум Центрального Комитета, на который пригласили министра транспорта Республики Крым и генерального директора ГУП РК «КМП». Пленум состоялся 14 января в городе Керчь в присутствии министра транспорта РК Безсалова Андрея Георгиевича, его заместителя Мордасова Владимира Викторовича и гендиректора крымских морских портов Воронцова Александра Владимировича. Состоялся достаточно конструктивный и открытый диалог. В процессе обсуждения перспектив деятельности нашего предприятия вопрос сокращения численности не был снят, перспективы развития нашего предприятия остались весьма туманными. Кроме того, до настоящего времени не согласовано Минтрансом Республики Крым штатное расписание крымских морских портов, составленное в соответствии с заключенным коллек-

тивным договором, которое должно было вступить в силу с 1 января этого года. Причем сама необходимость такого согласования прописана в Уставе нашего ГУПа по требованию предыдущего министра транспорта Крыма в нарушение законодательства РФ, в частности, статьи 21 ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях», где говорится, что штатную структуру и сам штат утверждает генеральный директор государственного унитарного предприятия.

Сложившаяся ситуация вызывает тревогу, а предстоящее сокращение грозит ростом протестных настроений в коллективах портов, и, конечно же, ростом социальной напряженности в городах и портах нашей республики. Все это только часть тех проблем, с которыми сталкивается наш профсоюз. По многим вопросам, с которыми приходилось сталкиваться и решать, мы неоднократно обращались в ФПРМТ, всегда находили понимание и поддержку, за что искренне благодарны и признаем работу Федерации удовлетворительной.

У нас в Крыму нет отраслевого соглашения на морском транспорте, работа в этом направлении сейчас ведется, в основном, со стороны профсоюза. Самая главная проблема состоит в том, что в Крыму нет объединения работодателей морского транспорта, заключать Отраслевое

РАБОТНИКИ НАШИ ДОЛЖНЫ ИМЕТЬ ГАРАНТИРОВАННОЕ ПРАВО НА ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО И ЗАЩИТУ СВОИХ ИНТЕРЕСОВ ПРОФСОЮЗАМИ, НО КАК ЭКОНОМИЧЕСКИ БОЛЕЕ СЛАБАЯ СТОРОНА ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ, ОНИ ВПРАВЕ РАССЧИТЫВАТЬ НА ПОДДЕРЖКУ ГОСУДАРСТВА. И ОЧЕНЬ ХОТЕЛОСЬ БЫ, ЧТОБЫ ЭТУ ПОДДЕРЖКУ ОЩУТИЛИ РАБОТНИКИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ.

соглашение просто не с кем. Государственное унитарное предприятие Республики Крым «Крымские морские порты», объединяющее все порты Крыма, является одним юридическим лицом и, соответственно, не может предоставлять интересы объединения работодателей по закону.



«МОРЯК, РАБОТАЮЩИЙ ПО СРОЧНОМУ ТРУДОВОМУ ДОГОВОРУ, НЕ ЗАЩИЩЕН»



Кудишкин Владимир Александрович, председатель ТПО «Мурманский траловый флот»:

Администрация ОАО «Мурманский траловый флот» и ОАО «Мурманский губернский флот» начала переводить работников тралового флота с бессрочного трудового договора на срочные договоры в добровольно-принудительном режиме в 2011 году. К чему это приводит?

Моряк, работающий по срочному трудовому договору, не защищен от потери работы: договор составляется на один рейс и его действие прекращается по окончании работы на судне. Это приводит к частичному ограничению пенсионных прав, затрагивает другие виды социального страхования: оплату временной нетрудоспособности, лишает компенсации стоимости проезда во время отпуска по территории РФ для лиц, работающих в условиях Крайнего Севера, а также возмещения стоимости прохождения медкомиссии.

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

капитана обходятся в сумму около 100 тыс. рублей.

Мы пытаемся бороться с этим процессом, но, к сожалению, не находим поддержки ни у государственных органов по труду и занятости, ни у самих моряков, которые боятся обращаться в суд, опасаясь потери работы.

На предприятиях ОАО «Мурманский траловый флот» и ОАО «Мурманский губернский флот» был заключен коллективный договор (КД), действие которого заканчивалось в январе 2015 года. Чтобы продлить договор и защитить права работников, профсоюзный комитет ТПО «МТФ» направил на суда телеграмму и получил от экипажей полномочия на ведение коллективных переговоров и заключение коллективного договора.

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

В профсоюзе посчитали действия ОАО «МТФ» и ОАО «МГФ» незаконными и обратились Первомайский районный суд. Однако в ходе досудебного разбирательства профкому ТПО «МТФ» удалось договориться с администрацией ОАО «МТФ» и прийти к мировому соглашению и компромиссу. С руководством ОАО «Мурманский губернский флот» договориться не удалось, Первомайский районный суд г. Мурманска вынес решение в пользу руководства компании «Мурманский губернский флот».

Федерация профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) направила

в Роструд письмо за подписью председателя Игоря Павлова. В нем указывалось, что согласно Конвенции № 98 Международной организации труда (МОТ) организации трудящихся должны пользоваться защитой от любых актов вмешательства со стороны предпринимателей (работодателей) или со стороны их агентов...(п. 1 ст. 2).

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

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

Такая практика набирает обороты и надо отдать должное Федерации, что она не стояла в стороне от этих проблем: Игорь Николаевич прилетал в Мурманск, чтобы встретиться с директорами этих флотов, но те повели себя, как зайцы, хотя договоренность о встрече была.

«СИТУАЦИЯ ВЕЗДЕ ОДИНАКОВАЯ: ЛЮДЕЙ ЛИШАЮТ ВСЕГО, ЧТО МОЖНО»

Кондыба Николай Николаевич, председатель первичной профсоюзной организации РПРМТ ОАО «Ванинский морской торговый порт»:

У нас провели СОУТ, нарушений было уйма, 426-й закон («О специальной оценке условий труда» – прим. ред.) нарушен работодателем со всех сторон. Как представитель профкома, я вхожу в комиссию по СОУТ, нас просто отжали: не ставили в известность о проведении комиссии, все проходило тихо и скрытно. Воспользовались, когда я был в отпуске, и провели первую очередь СОУТ. Я написал особое мнение, работодатель его оставил без внимания, затем написал письмо в инспекцию по труду Хабаровского края. Прошло 30 дней – ответа до сих пор нет, звонил – мне не ответили. В чем причина, не знаю. Мнение нашего профкома: нам, профсоюзам, надо создавать прецеденты, ситуация везде одинаковая – людей лишают всего, что можно. Как первичная организация, мы рассчитываем на помощь, прежде всего, юридическую, в разрешении таких вопросов, чтобы создать прецедент и отвоевать наши позиции.

По срочным трудовым договорам в порту Ванино могу сказать, что прежде всего страдают докеры, когда раз

за разом с ними перезаключают договор. Я обращался в прокуратуру, мне говорят – пожалуйста, заявление от гражданина письменно. Администрация сразу включает весь административный ресурс: если человек написал заявление в прокуратуру, он будет уволен. В прокуратуре говорят, что изменилось законодательство, и мы теперь, как профсоюзная организация, не можем в полной мере защитить интересы работников.

Своими силами нам эту проблему не решить, это надо делать на более высоком уровне. Подставлять людей, чтобы они потеряли рабочее место, думаю, не совсем правильно, с точки зрения председателя профкома.

Я могу много и долго говорить и по СОУТ, и по колдоговорам. Как у нас проходило заключение колдоговора в этом году – хорошего ничего не вышло. Когда я ссылаюсь на федеральный закон о профсоюзах, в котором четко прописано, что должно быть отражено в договоре – не учет мнения, а именно по согласованию с профкомом, – мне говорят – это ваш закон, а мы основываемся на трудовом законодательстве. Но в трудовом законодательстве наших гарантий никаких нет, работодатель делает то, что ему хочется.

В заключение хочу добавить, что нам нужно больше внимания со стороны Федерации, целевая помощь сверху от старших товарищей, руководства, юристов. ☒



«СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ТРУДА, ФОРМЫ МАТЕРИАЛЬНОГО ПООЩРЕНИЯ, РАЗМЕРЫ ТАРИФНЫХ СТАВОК (ОКЛАДОВ), А ТАКЖЕ НОРМЫ ТРУДА УСТАНОВЛИВАЮТСЯ РАБОДАТЕЛЯМИ, ИХ ОБЪЕДИНЕНИЯМИ (СОЮЗАМИ, АССОЦИАЦИЯМИ) ПО СОГЛАСОВАНИЮ С СООТВЕТСТВУЮЩИМИ ПРОФСОЮЗНЫМИ ОРГАНАМИ И ЗАКРЕПЛЯЮТСЯ В КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРАХ, СОГЛАШЕНИЯХ».

Из Федерального закона от 12.01.1996 № 10-ФЗ (ред. от 22.12.2014) «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», ст. 11, п. 3. Право профсоюзов на представительство и защиту социально-трудовых прав и интересов работников





в ходе которого его участники – представители Российского профессионального союза моряков, Общероссийского профессионального союза работников нефтяной, газовой отраслей промышленности и строительства (Нефтегазстройпрофсоюза России) и Российского профессионального союза работников атомной энергетики и промышленности (РПРАЭП) – обсудили рабочий вариант текста Отраслевого соглашения по морскому транспорту на 2016–2018 гг.

«Состоялось заседание ЕПО по ведению переговоров по федеральному отраслевому соглашению. На этой встрече была создана рабочая группа по разработке текста соглашения. Была обсуждена структура этого документа и его содержание. Соответственно эта рабочая группа будет проводить встречи на регулярной основе и разрабатывать текст соглашения», – рассказал об итогах заседания первый заместитель председателя РПСМ и координатор ЕПО Игорь Ковальчук.

По его словам, ЕПО был создан в декабре прошлого года для ведения переговоров с Российской палатой судоходства по подписанию отраслевого соглашения по морскому транспорту. В настоящее время идёт работа над текстом самого документа, в котором должно быть учтено все: условия оплаты труда, социально-трудовые гарантии и льготы с учётом специфики и особенностей труда моряков, в том числе занятых на судах нефтегазовой отрасли, предприятия «Атомфлот», эксплуатирующего атомные ледоколы и суда обеспечения. Как только будет сформирована сторона работодателей в переговорах, текст ОС будет рассматриваться совместно с работодателями-судовладельцами.

ЕПО уже направил официальный запрос в Российскую палату судоходства с предложением вступить в переговоры по заключению Отраслевого соглашения по морскому транспорту и получил положительный ответ.

Пока в Единый представительный орган входят РПСМ, Нефтегазстройпрофсоюз России и РПРАЭП. К участию в работе ЕПО также приглашен Профсоюз работников водного транспорта (ПРВТ). Отметим, это второе заседание ЕПО, первое (организационное) состоялось 29 декабря 2015 года.

РПСМ УСТАНОВИЛ ИМЕННЫЕ СТИПЕНДИИ

Вторая неделя декабря 2015 года в городе на Неве выдалась насыщенной в плане совместных мероприятий, намеченных руководством Российского профсоюза моряков (РПСМ) и Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ). Программа включала в себя заседания рабочей группы по подготовке изменений в Устав РПСМ в соответствии с последними изменениями в российском законодательстве, Исполкома РПСМ и Советов РПСМ и ФПРМТ.

Перед членами Совета РПСМ выступила морская координатор Международной федерации транспортников (МФТ) Жаклин Смит. Она рассказала о политике МФТ в отношении минимальных условий труда на торговых судах, ответила на многочисленные вопросы членов Совета РПСМ. Получился откровенный разговор о том, что необходимо сделать для улучшения взаимодействия между профсоюзными организациями, представляющими, с одной стороны – страны владельцев судов, а с другой – страны поставщиков квалифицированных морских кадров для работы на таких судах.

Жаклин Смит отметила, что коллективные договоры РПСМ – одни из самых «HIGH», имея в виду уровень зарплаты плавсостава. Кроме того, она обратила особое внимание на работу, которую проводит российский профсоюз, по контролю за их выполнением.

Со своей стороны руководство РПСМ отчиталось о мероприятиях за 2015 год, начиная с работы в составе Российской трехсторонней комиссии (РТК) по регули-

рованию социально-трудовых отношений и заканчивая международной деятельностью в рамках рабочих групп, съездов и семинаров. Достаточно сказать, что 8 декабря председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков принял участие в совместном заседании Государственной комиссии по вопросам развития Арктики и Морской коллегии при правительстве РФ, которое провел вице-премьер Дмитрий Rogozin в Санкт-Петербурге. О результатах этого заседания он рассказал членам Совета РПСМ.

Кадры, как известно, решают все. На флоте – тем более. В этой связи моряки должны знать, что делается для защиты их прав, на какую помощь они могут рассчитывать как члены профсоюза. Не случайно много говорилось о разъяснительной работе, которую проводят членские организации РПСМ с курсантами морских учебных заведений. По итогам обсуждений было принято решение об установлении именных стипендий одаренным курсантам высшей мореходки во Владивостоке в дополнение к той материальной поддержке, которая уже оказывается в этом учебном заведении по линии Президента России Владимира Путина, ПАО «Совкомфлот» и со стороны президента Государственной полярной академии Артура Чилингарова. В случае положительных результатов данная работа распространится и на другие морские учебные заведения страны.

КУРС НА ОТРАСЛЕВОЕ СОГЛАШЕНИЕ

2 февраля 2016 года в офисе Российского профессионального союза моряков (РПСМ) состоялось заседание Единого представительного органа,

ОДОБРЕНЫ ОЧЕРЕДНЫЕ ПОПРАВКИ К КТМС

С 8 ПО 10 ФЕВРАЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛИ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ) ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ВО ВТОРОМ ЗАСЕДАНИИ СПЕЦИАЛЬНОГО ТРЁХСТОРОННЕГО КОМИТЕТА (СТК), СОЗАННОГО В СООТВЕТСТВИИ С КОНВЕНЦИЕЙ МОТ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ 2006 ГОДА (КТМС). ЗАСЕДАНИЕ БЫЛО СОЗВАНО АДМИНИСТРАТИВНЫМ СОВЕТОМ МОТ И ПРОШЛО В ШТАБ-КВАРТИРЕ ОРГАНИЗАЦИИ В ЖЕНЕВЕ. ОСНОВНОЙ ТЕМОЙ ВСТРЕЧИ СТАЛИ ПОПРАВКИ К КТМС, ПРЕДЛОЖЕННЫЕ ГРУППАМИ МОРЯКОВ И СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ.

В частности, было рассмотрено предложение группы судовладельцев дополнить Стандарт А5.1.3 КТМС положением, позволяющим компетентному органу или признанной организации продлить Свидетельство о соответствии судна требованиям КТМС на срок не более 5 месяцев в случае, если возобновляющая проверка проведена до окончания срока действия Свидетельства, но нет возможности немедленно доставить новое Свидетельство на борт судна. Комитет согласился с предложением судовладельцев с учётом того, что аналогичные положения содержатся в других международных судоводных актах. Кроме того, отсутствие действующего Свидетельства на борту судна может вызвать проблемы с портовым контролем, судно может быть задержано.

Новая поправка, когда она вступит в силу, позволит судну в указанных случаях беспрепятственно продолжить свою работу.

Также СТК одобрил поправку группы моряков, направленную на искоренение домогательств и издевательств на борту судов. В результате обсуждения было одобрено внесение в Руководящий принцип В4.3.1 ссылки на «Руководство по искоренению домогательств, издевательств и притеснений на борту судна», недавно выпущенное совместно с Международной федерацией транспортников (ITF) и Международной палатой судоводства (ICS). Здесь же включено требование уделить особое внимание последствиям для безопасности и здоровья моряков в случаях домогательств и издевательств. Руководящий принцип


В4.3.6 также был дополнен необходимостью расследовать такие случаи.

Как пояснил Игорь Ковальчук, первый заместитель председателя РПСМ, принимавший участие в заседании СТК, теперь эти поправки должны быть одобрены на 105-й сессии Международной конференции труда в июне месяце: «После этого они будут направлены извещением Генерального директора МОТ всем государствам, ратифицировавшим КТМС. Те, в свою очередь, могут в течение двух лет с даты направления извещения подготовить и предоставить официальные возражения на включение поправок в Конвенцию. При этом чтобы решение СТК и Конференции было заблокировано, потребуются возражения более 40% государств, ратифицировавших КТМС, 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 произойдёт. Они вступят в силу через 6 месяцев после окончания двухгодичного периода. Для государств, ратифицировавших КТМС, никакой дополнительной ратификации уже не потребуется».

На заседании также рассматривалась весьма чувствительная для членов экипажей морских судов поправка группы моряков об обязанности судовладельцев продолжать выплачивать заработную плату в случае незаконного задержания моряка, например, в случае пиратского нападения или иных незаконных действий.

– В результате бурной дискуссии судовладельцы настояли на «неточности предложенной формулировки». После чего было решено создать рабочую группу, которая должна подготовить предложения по тексту новой поправки, связанной с защитой заработной платы моряков, когда те попадают в плен пиратам, – пояснил Игорь Ковальчук.

Согласно принятой СТК Резолюции в рабочую группу войдут по 4 представителя правительств, моряков и судовладельцев. Она должна подготовить предложения к третьему заседанию СТК, которые нужно предоставить не позднее, чем за 9 месяцев до заседания.

Это уже второе заседание СТК, первое прошло в феврале 2014 года. На нем были приняты важнейшие для моряков поправки об обязанности судовладельцев страховать свои риски по репатриации и оставлению моряков без средств к существованию. Принятые тогда поправки вступят в силу 18 января 2017 года. 

СПРАВКА: СПЕЦИАЛЬНЫЙ ТРЁХСТОРОННИЙ КОМИТЕТ БЫЛ СОЗДАН В СООТВЕТСТВИИ СО СТАТЬЕЙ XIII КТМС ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ РАБОТА КТМС НАХОДИЛАСЬ ПОД ПОСТОЯННЫМ КОНТРОЛЕМ. ПОМИМО ЭТОГО КОМИТЕТ РАССМАТРИВАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВНЕСЕНИЮ ПОПРАВОК К КТМС В ТОМ СЛУЧАЕ, ЕСЛИ В НИХ ЕСТЬ РЕАЛЬНАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ.

«ПОЛОЖЕНИЕ» УЛУЧШАЕТСЯ

11 ДЕКАБРЯ 2015 Г. ВСТУПИЛА В СИЛУ НОВАЯ РЕДАКЦИЯ «ПОЛОЖЕНИЯ О ДИПЛОМИРОВАНИИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ МОРСКИХ СУДОВ» С ПОПРАВКАМИ, УТВЕРЖДЕННЫМИ ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА № 167 ОТ 13.05.2015 Г. КАК ЭТО ОБЫЧНО БЫВАЕТ, ЗАКОН ИЗМЕНИЛСЯ ТИХО И НЕЗАМЕТНО, НО В РОССИЙСКОМ ПРОФСОЮЗЕ МОРЯКОВ ЭТИ ПОПРАВКИ ОЧЕНЬ ЖДАЛИ, ПОЭТОМУ ПРИСТАЛЬНО СЛЕДИЛИ ЗА РАЗВИТИЕМ СОБЫТИЙ.

Возвращаясь к истории вопроса, надо напомнить, что внесенные приказом изменения долго обсуждались в Минтрансе России с участием профсоюзов, судовладельцев и прочей морской общественности и, что примечательно, во внимание принимались личные обращения граждан, поступившие в Минтранс. Говорят, министерство получило около трехсот писем от моряков по вопросам дипломирования. Более того, по инициативе судовладельцев и РПСМ «Положение» также рассматривалось и в Минэкономразвития как документ, прямо влияющий на хозяйственную, читай – экономическую деятельность предприятий отрасли. Как бы то ни было, 25 ноября Приказ № 167, вносящий изменения в «Положение» был зарегистрирован в Минюсте, 30 ноября опубликован и спустя десять дней, таким образом, вступил в силу.

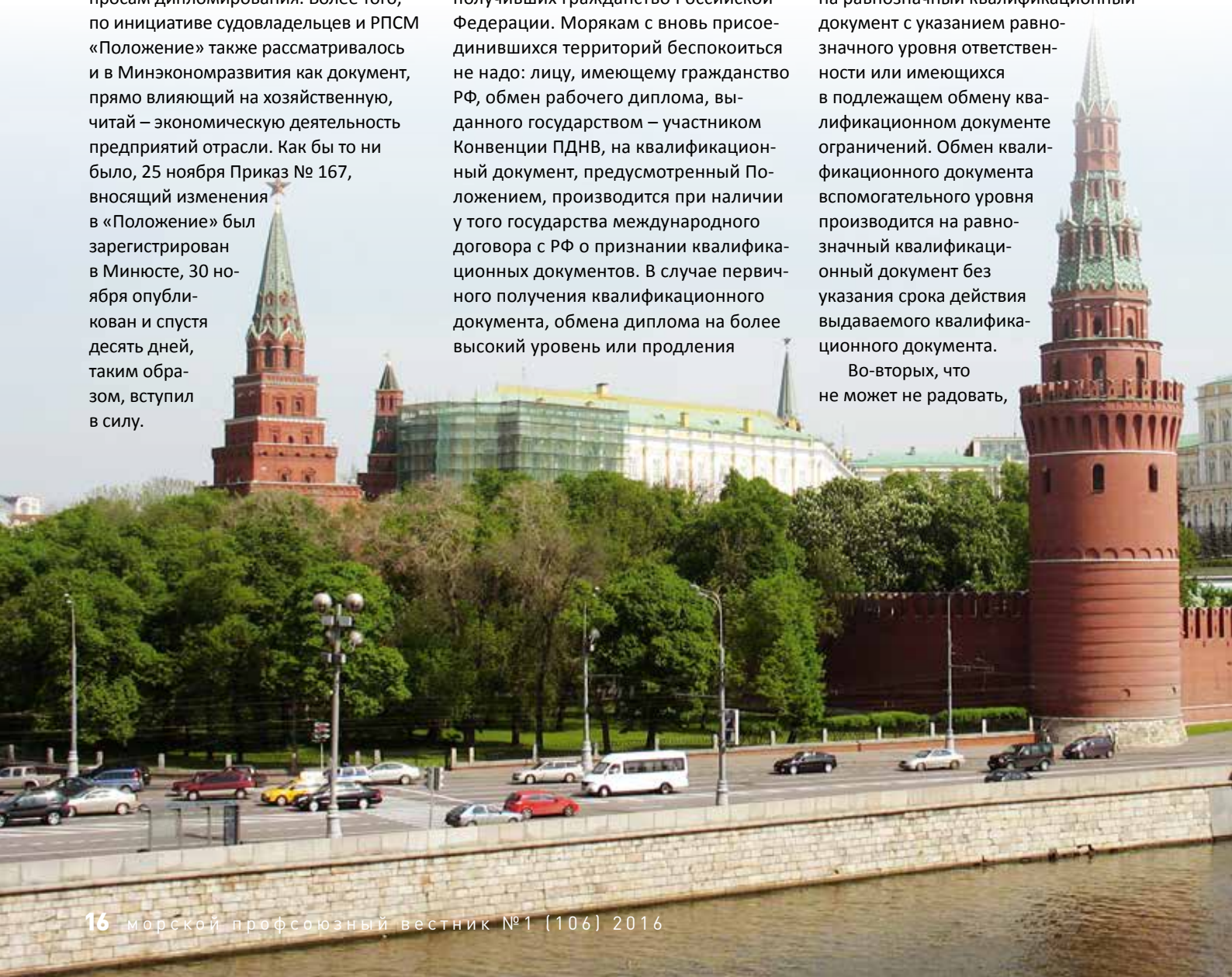
Итак, что мы имеем на сегодняшний день? Оставляя за скобками поправки чисто технического характера, касающиеся, в основном не тех, кто получает рабочие дипломы, а тех, кто их выдает, особого внимания заслуживают следующие изменения.

Во-первых, в свете событий 2014 года, в главу IX новой редакции «Положения» включен пункт 107.3., описывающий дипломирование лиц, получивших гражданство Российской Федерации. Морякам с вновь присоединившихся территорий беспокоиться не надо: лицу, имеющему гражданство РФ, обмен рабочего диплома, выданного государством – участником Конвенции ПДНВ, на квалификационный документ, предусмотренный Положением, производится при наличии у того государства международного договора с РФ о признании квалификационных документов. В случае первичного получения квалификационного документа, обмена диплома на более высокий уровень или продления

диплома при отсутствии ценза, например, при длительном перерыве в работе, проводятся квалификационные испытания в МКК.

Срок действия выдаваемого квалификационного документа должен соответствовать сроку действия подлежащего обмену квалификационного документа. Обмен квалификационного документа уровня «эксплуатация» и уровня «управление» производится на равнозначный квалификационный документ с указанием равнозначного уровня ответственности или имеющихся в подлежащем обмену квалификационном документе ограничений. Обмен квалификационного документа вспомогательного уровня производится на равнозначный квалификационный документ без указания срока действия выдаваемого квалификационного документа.

Во-вторых, что не может не радовать,



возвращена прежняя норма учета стажа плавания, действовавшая до 2012 года. В соответствии с подпунктом 2 пункта 92 главы IX, кандидат на продление срока действия диплома кроме прочих документов предъявляет справки о плавании, подтверждающие стаж работы на судах при выполнении функций, соответствующих имеющемуся диплому или в должности командного состава ниже той, которая предусмотрена имеющимся дипломом, не менее 12 месяцев стажа плавания из предшествующих пяти лет или трех месяцев стажа плавания из предшествующих шести месяцев непосредственно перед подтверждением действительности диплома.

И в-третьих, самое главное, внесенные изменения отменяют курсы подготовки по соответствующей специальности, которые необходимо пройти для продления диплома. Но! Только для моряков, работающих под российским флагом, и только при соблюдении ряда условий. Пункт 107.1 гласит, что если справки о плавании, предусмотренные подпунктом 2 пункта 92 настоящего Положения, подтверждают стаж работы не менее 12 месяцев на судах, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, за последние пять лет и содержат подтверждение, что моряк в курсе новостей национальных и международных документов,


то для продления диплома не требуется предъявления свидетельства о прохождении краткосрочных курсов подготовки по соответствующей специальности. С этой целью в п. 20 «Положения» включена новая норма об отражении в справке о плавании на судне под Государственным флагом Российской Федерации процедур обновления знаний национальных и международных документов для капитанов, лиц командного состава и операторов радиосвязи, перечень которых публикуется Минтрансом РФ на официальном сайте.

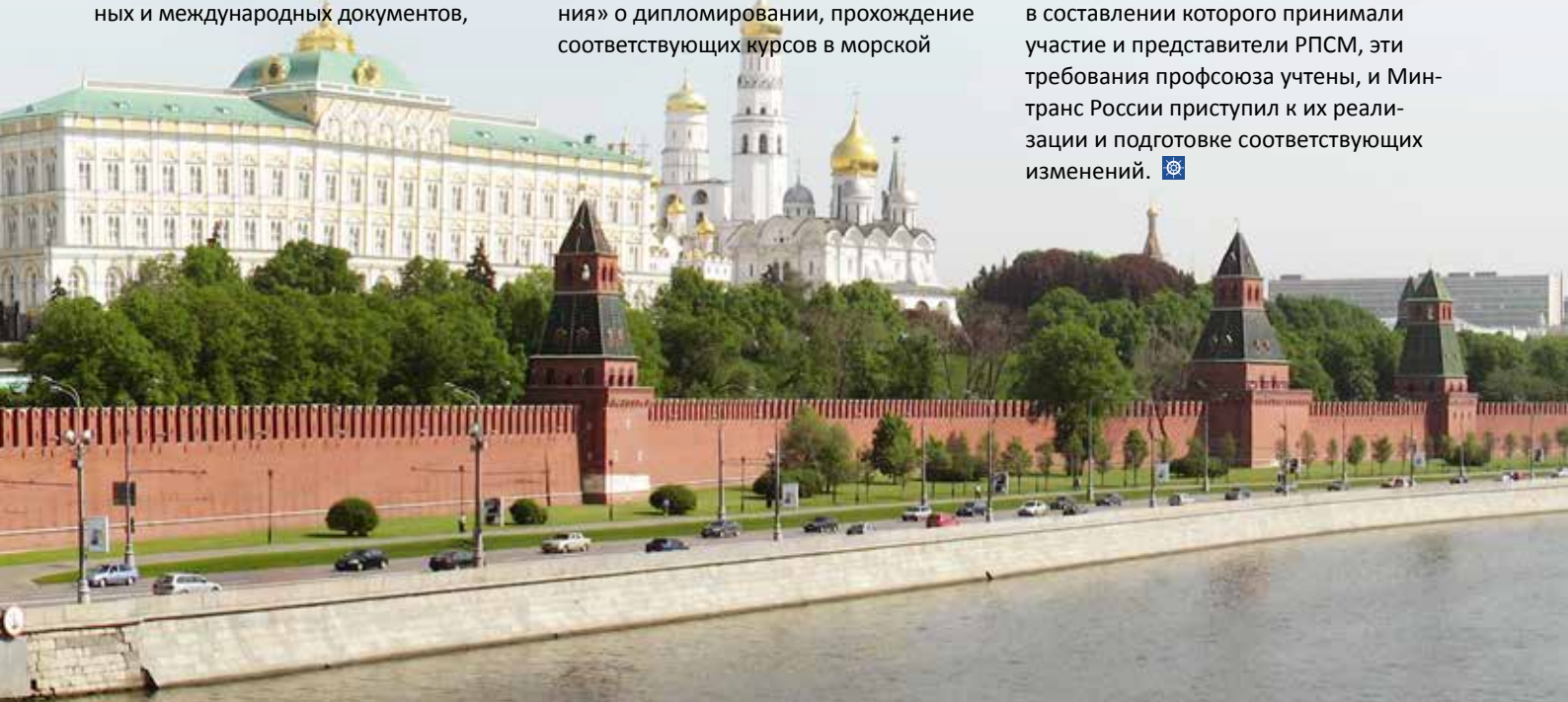
Это новость обнадеживающая. Как нам разъяснили в Морской квалификационной службе Большого порта Санкт-Петербург, внесенные изменения бесспорно облегчают процедуру продления рабочих дипломов и действительно, если в справке о плавании (например, в примечании или приложении к ней) будет указано то, что моряк «выполнил требования пункта 6 Правила 1/11 Конвенции ПДНВ в части обновления знаний национальных и международных правил, касающихся безопасности человеческой жизни на море, охраны и защиты морской окружающей среды», то продление диплома происходит согласно пункту 107.1 без краткосрочных курсов. При обмене же диплома на более высокий уровень в соответствии с требованиями Главы V «Положения» о дипломировании, прохождение соответствующих курсов в морской

образовательной организации, получившей признание Минтранса, становится обязательным, и стаж должен соответствовать требованиям Главы V.

К плюсам министерского приказа можно отнести также и то, что в «Положении» впервые учтены особенности дипломирования членов экипажей несамостоятельных судов, морских плавучих платформ и судоводителей маломерных судов, используемых в коммерческих целях.

На этом можно было бы поставить точку и почтить на лаврах, но внесенные изменения – не совсем то, чего добивается РПСМ от Министерства транспорта. Как бы сказать, это то, но лишь наполовину. Изначально профсоюз добивается отмены тех норм, которые носят избыточный характер и не основаны на соответствующих нормах Конвенции ПДНВ. А именно – убрать требование о наличии высшего образования для занятия должностей старшего состава и сузить совокупность способов подтверждения профессиональной компетенции до установленного Конвенцией ПДНВ альтернативного способа.

И по этому вопросу тоже есть обнадеживающие новости. По имеющейся у нас информации, в экспертном заключении Минэкономразвития России об оценке регулирующего воздействия этого нормативного правового акта, в составлении которого принимали участие и представители РПСМ, эти требования профсоюза учтены, и Минтранс России приступил к их реализации и подготовке соответствующих изменений. 



В ПОМОЩЬ КРЫМСКИМ МОРЯКАМ

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (ФПРМТ), ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГОСУДАРСТВА, ПРИСТУПИЛА К РЕАЛИЗАЦИИ СОЦИАЛЬНОГО ПРОЕКТА, ПРИЗВАННОГО ПОМОЧЬ КРЫМСКИМ МОРЯКАМ ЗАЩИТИТЬ СВОИ ТРУДОВЫЕ ПРАВА.

Известно, что специфика работы моряка связана с рядом трудностей, часть из которых относится и к правовой сфере. Несовпадение места проживания с местом оформления на работу, наличие множества, зачастую недобросовестных, посредников между моряком и судовладельцем, опасные и вредные условия труда – все эти факторы превращают моряков в одну из самых социально-уязвимых групп работников. В своё время эти условия породили необходимость создания специальных норм, которые бы стали регламентировать труд членов экипажей морских судов.

На сегодняшний день социально-трудовые отношения на флоте регулируются международными конвенциями, выступающими в роли своего рода «Трудового кодекса для моряков». Основными из них можно назвать Конвенцию МОТ о труде в морском судоходстве (КТМС) 2006 года, определяющую трудовые и социальные нормы и стандарты в морском судоходстве по всему миру, а также Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (ПДНВ), определяющую профессиональные требования, предъявляемые к специалистам морского дела.

С учётом политической ситуации, сложившейся в мире в последнее время, у моряков, проживающих на территории Крымского полуострова, возникли труд-


ности с трудоустройством и оформлением необходимых морских документов. В первую очередь это связано с изменившейся юрисдикцией из-за образования новых субъектов – Республики Крым и города федерального значения Севастополя, а также введёнными в отношении России санкциями. Положение усугубляет и тот факт, что Украина до сих пор не ратифицировала Конвенцию МОТ о труде в морском судоходстве.

Некоторые иностранные судоходные компании отказываются брать на свои суда моряков, проживающих в Крыму. Сокращается количество рабочих мест для моряков и агентств по трудоустройству моряков. Кроме того, изменение юрисдикции полуострова предполагает необходимость замены квалификационных документов моряков на их российские аналоги.

Затянувшиеся проблемы с обменом паспортов и удостоверений личности, подтверждением дипломов и квалификаций, получением заработной платы на счета банков полуострова могут привести к снижению занятости моряков, проживающих на полуострове Крым, что увеличит давление на рынок труда в регионе, а в дальнейшем приведёт к росту безработицы в целом.

Именно поэтому ФПРМТ, работая через свои членские организации, старается объединить моряков, проживающих на полуострове Крым, в профсоюзы. В ходе этой работы родилась идея проекта «Создание и совершенство-

вание механизмов представительства и защиты трудовых и связанных с ними прав моряков, проживающих на территории республики Крым и города федерального значения Севастополя. Организация на Крымском полуострове общественного информирования и консультационной помощи морякам и членам их семей». При реализации проекта используются средства государственной поддержки, выделенные в качестве гранта в соответствии с распоряжением Президента Российской Федерации от 01.04.2015г. № 79-рп и на основании конкурса, проведённого Движением «Гражданское достоинство» (WWW.CIVILDIGNITY.RU).

В его рамках планируется провести консультации моряков, которые помогут им лучше ориентироваться в правовых аспектах и вопросах трудоустройства. 

ФПРМТ ПРИГЛАШАЕТ МОРЯКОВ, ПРОЖИВАЮЩИХ НА КРЫМСКОМ ПОЛУОСТРОВЕ, ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ЭТИХ КОНСУЛЬТАЦИЯХ:

- Севастополь – 7 июня;
- Ялта – 9 июня;
- Керчь – 12 июля;
- Симферополь – 14 июля.

Желающим принять участие необходимо направить электронное сообщение на адрес fprmt@fprmt.ru. С вами свяжутся и сообщат о точном времени и месте проведения мероприятий.

В СЕВАСТОПОЛЕ ОТКРЫЛСЯ ПУНКТ ОФОРМЛЕНИЯ, ВЫДАЧИ И КОНТРОЛЯ УЛМ

В ФИЛИАЛЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ (ФГБУ) «АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ ЧЕРНОГО МОРЯ» («АМП ЧЕРНОГО МОРЯ») В СЕВАСТОПОЛЕ НАЧАЛ РАБОТАТЬ ПУНКТ ОФОРМЛЕНИЯ, ВЫДАЧИ И КОНТРОЛЯ УДОСТОВЕРЕНИЙ ЛИЧНОСТИ МОРЯКОВ (ПОВК УЛМ) И МОРЕХОДНЫХ КНИЖЕК.

« После того, как в Севастополе открылся новый пункт оформления, выдачи и контроля УЛМ и мореходных книжек, севастопольским морякам не надо будет тратить время и деньги на поездку в другие города. Раньше морякам с этой

целью приходилось ездить в Туапсе, Новороссийск и Таганрог. Это подразумевало дорогу автобусом и паромом, иногда приходилось оставаться с ночевкой в чужом городе, чтобы все успеть. Решение об открытии нового пункта было принято давно, и мы надеемся, что новый пункт облегчит жизнь нашим морякам», – говорит главный специалист-руководитель группы государственной регистрации судов, дипломной деятельности и выдачи УЛМ в городе Севастополь Аркадий Матков.

По словам Маткова, в пункт ежедневно приходят оформлять документы в среднем 5-6 человек. Это немного, поскольку уровень информированности среди моряков о новом пункте выдачи пока не очень высок.

«Ежедневно пункт оформления, выдачи и контроля УЛМ и мореходных книжек в Новороссийске до открытия нового пункта обслуживал более 200 моряков в день. Мы не знаем, насколько разгрузим Новороссийск и какую часть моряков охватим в Севастополе и в Крыму, но думаем, что обращений будет немало. Не считая уже работающих моряков, ежегодно рынок труда судоходной отрасли пополняют около 800 выпускников, закончивших севастопольские морские учебные заведения», – отмечает Аркадий Матков.

Согласно Постановлению Российской Федерации от 18 августа 2008 г. № 628 «О Положении об удостоверении личности моряка, Положении о мореходной книжке, образце и описании бланка мореходной книжки» после приема всех документов, необходимых для получения УЛМ и мореходной книжки, документы должны быть выданы в течение 15 рабочих дней.

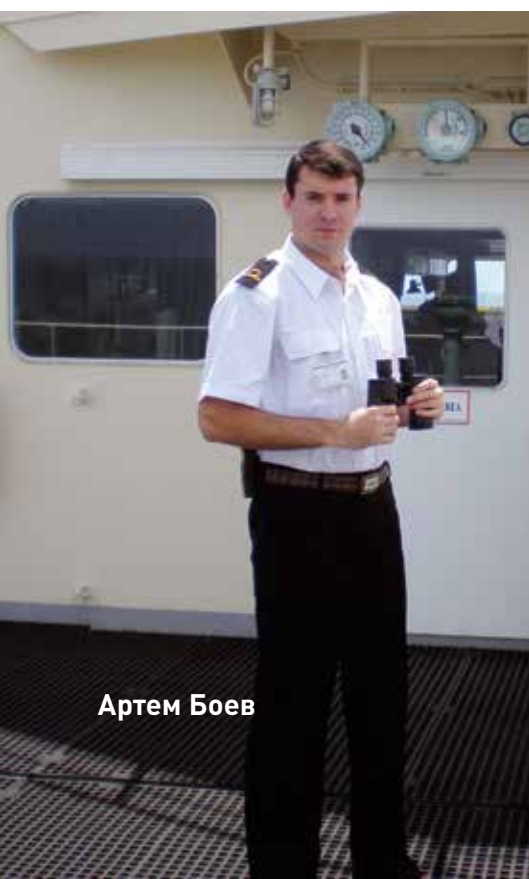
Но в случае с пунктом в Севастополе к этому сроку прибавляется время

на пересылку и доставку в Новороссийск, где капитан порта ставит печать и подпись. Это занимает еще в среднем 8-10 дней.

«Несмотря на то, что в Севастополе выдача УЛМ и мореходных книжек займет на 10 дней больше, чем обычно, для моряка такой вариант намного выгоднее и проще. Не нужно ездить в другие города: первый раз – чтобы сдать пакет документов, во второй – чтобы получить готовые. Все можно сделать сразу и на месте, не покидая родной город», – говорит председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Севастополя Российского профсоюза моряков Артем Боев. 🗺

**АДРЕС ПОВК УЛМ:
Г. СЕВАСТОПОЛЬ,
УЛ. ГЕРОЕВ СЕВАСТОПОЛЯ, 7,
КОРПУС 8/22, 1 ЭТАЖ,
КАБ. № 105. В ЭТОМ ЗДАНИИ
РАСПОЛОЖЕН ФИЛИАЛ
ГМУ ИМ. АДМ.**

**Ф. Ф. УШАКОВА
В Г. СЕВАСТОПОЛЬ, КРЫМСКОЕ
ОТДЕЛЕНИЕ ИНСТИТУТА
ПОВЫШЕНИЯ
КВАЛИФИКАЦИИ ФГБОУ
ВПО «ГМУ ИМ. АДМ.
Ф. Ф. УШАКОВА», В СОСТАВЕ
КОТОРОГО ФУНКЦИОНИРУЮТ
БЕРЕГОВОЙ УЧЕБНО-
ТРЕНАЖЕРНЫЙ ЦЕНТР
И МОРСКОЙ ТРЕНАЖЕРНЫЙ
ЦЕНТР, УКОМПЛЕКТОВАННЫЕ
В СООТВЕТСТВИИ
С ТРЕБОВАНИЯМИ
МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ
ОРГАНИЗАЦИИ (ИМО)
И МОРСКОЙ АДМИНИСТРАЦИИ
РОССИИ.**



Артем Боев

ЛЕОНИД ГЛУШАК: «Я ВСТУПИЛ В ПРОФСОЮЗ ОСОЗНАННО»

В ОКТЯБРЕ ПРОШЛОГО ГОДА ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ АЗОВО-ДОНСКОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ БЫЛ ВЫБРАН ЛЕОНИД АЛЕКСАНДРОВИЧ ГЛУШАК. ПРОЙДЯ ДОЛГИЙ ПУТЬ ОТ МОТОРИСТА НА СУДНЕ ДО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ КРУПНЕЙШЕГО НЕЗАВИСИМОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ РОССИИ, ЛЕОНИД ГЛУШАК ЗНАЕТ О ПРОБЛЕМАХ МОРЯКОВ НЕ ПОНАСЛЫШКЕ.

С юных лет море играло важную роль в жизни Леонида, но ведь по-другому и быть не может, когда растешь в городе, каждый квартал которого пронизан морской тематикой.

«Я родился во Владивостоке. Там рос и учился. Владивосток – город морской, почти в каждой семье есть кто-то, так или иначе связанный с морем. Мой отец ходил в моря, дядя был капитаном дальнего плавания. Поэтому выбор профессии для меня не был сложным во-

просом. После школы, в 1988 году, я поступил во Владивостокское мореходное училище на судомеханический факультет. Через год был призван в ряды

Советской Армии. После службы продолжил учебу. Параллельно устроился работать охранником на автостоянку, чтобы не сидеть у родителей не шее...», – рассказывает Леонид.

Закончив обучение, в 1995 году Леонид устроился в компанию «ВладМорПасс», здесь начал свою карьеру в качестве моториста 1 класса на судне «Турист». А проработав три года, узнал о существовании

Российского профессионального союза моряков, где познакомился с Александром Борисовичем Юдиным, который на тот момент был председателем профсоюзной организации при «ВладМорПассе», затем и сам вступил в ряды РПСМ в 1998 году.

«Я ПОНЯЛ, ЭТО МОЕ»

В профсоюз Леонида привел не банальный случай, а желание работать на благо членов профсоюза.

«Я вступал не просто так, а совершенно осознанно, потому как был уверен, что с помощью профсоюза можно защитить права моряков и рыбаков, улучшить условия их работы и пребывания на судне. Вот такая у меня была идея. Позднее Александр Борисович познакомил меня с Курнаковым Юрием Викторовичем, председателем профсоюзной городской организации г. Владивостока. В течение трех месяцев я работал инспектором труда в первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ на общественных началах. Мне понравилось, я понял, что это мое, и уже в 1999 году стал штатным сотрудником профсоюза, оставив работу на судне».

Проработав инспектором вплоть до декабря 2002 года, Леонид переехал в Таганрог. В своем стремлении помочь большему количеству мо-



ряков и внести значимый вклад в развитие РПСМ, в 2004 году он организовал первичную профсоюзную организацию моряков г. Таганрога РПСМ. Но на этом пути его поджидали трудности.

«Возникли проблемы с открытием организации. Юстиция не хотела зарегистрировать ее под выбранным названием. Дело даже дошло до суда, но там мне удалось доказать, что они не могут отказать в регистрации этого названия, потому как по всей России уже были зарегистрированы более десятка организаций со схожими названиями. В итоге на очередном судебном заседании было подписано мировое соглашение: в декабре 2005 года первичная профсоюзная организация моряков г. Таганрога РПСМ была зарегистрирована и стала юридическим лицом. Для нас это было крайне важно, потому как юридическое лицо может открыть свой счет, а он необходим при заключении коллективных договоров», — вспоминает Леонид.

В 2012 году Леонид Глушак стал заместителем председателя Азово-Донской территориальной организации РПСМ, а 8 октября 2015 года его избрали на пост председателя организации.

Он также участвует в инспекциях судов и входит в комиссию по расследованию несчастных случаев. Цели организации под его началом остаются неизменными — помощь морякам, попавшим в затруднительное положение, а без учета влияния на отрасль современных политических и экономических изменений в мире это сделать невозможно.

«Ситуация сейчас не очень стабильная в связи с экономическим кризисом, ведь получается, что зарплата моряков, работающих под иностранным флагом, растет пропорционально курсу, в то время как зарплата моряков на судах под российским флагом уже не дотягивает до этого уровня. Именно поэтому первоочередной задачей для нас является повышение заработной платы морякам под российским флагом. Защита прав моряков, достойное питание, снабжение и условия труда — не менее важные вопросы. За это время, что я работаю здесь, было принято более 3000 людей только лично мной, с уче-

том выездов в Ростов-на-Дону и Азов. Возвращено морякам задолженностей по заработной плате более трех миллионов долларов».

ПРОБЛЕМЫ РЕШАЕМЫ

Работая в профсоюзе с 1999 года, Леонид может проанализировать и оценить, в какую сторону изменилось положение дел в отрасли за последние 17 лет.

«Безусловно, разница существует и прогресс очевиден. Во второй половине девяностых годов возникали постоянные проблемы с многомесячными задержками заработной платы, происходившими повально по всей стране. В то время многие большие судоходные и рыболовецкие компании становились банкротами. Сложностей было много, и помочь морякам в таких условиях было очень тяжело: суды были на стороне работодателей, потому что все без проблем покупалось и продавалось. Сейчас, если проблемы с задолженностями возникают, то они уже носят более локальный характер и в принципе решаемы. К тому же теперь профсоюзы играют куда большую роль в разрешении подобных конфликтов. Конкретно РПСМ стал сильнее, мощнее и авторитетнее, а моряки в свою очередь знают, куда обращаться за помощью, и какая организация сможет их защитить в любой точке мира. Что касается самих условий труда, понятно, что в советское время все тоже было на достаточно высоком уровне, потому в основном разница существует лишь из-за того, что государство раньше было другое, к тому же нужно учитывать Конвенции и Соглашения, вступившие в силу в этот период», — делится своими наблюдениями Леонид.

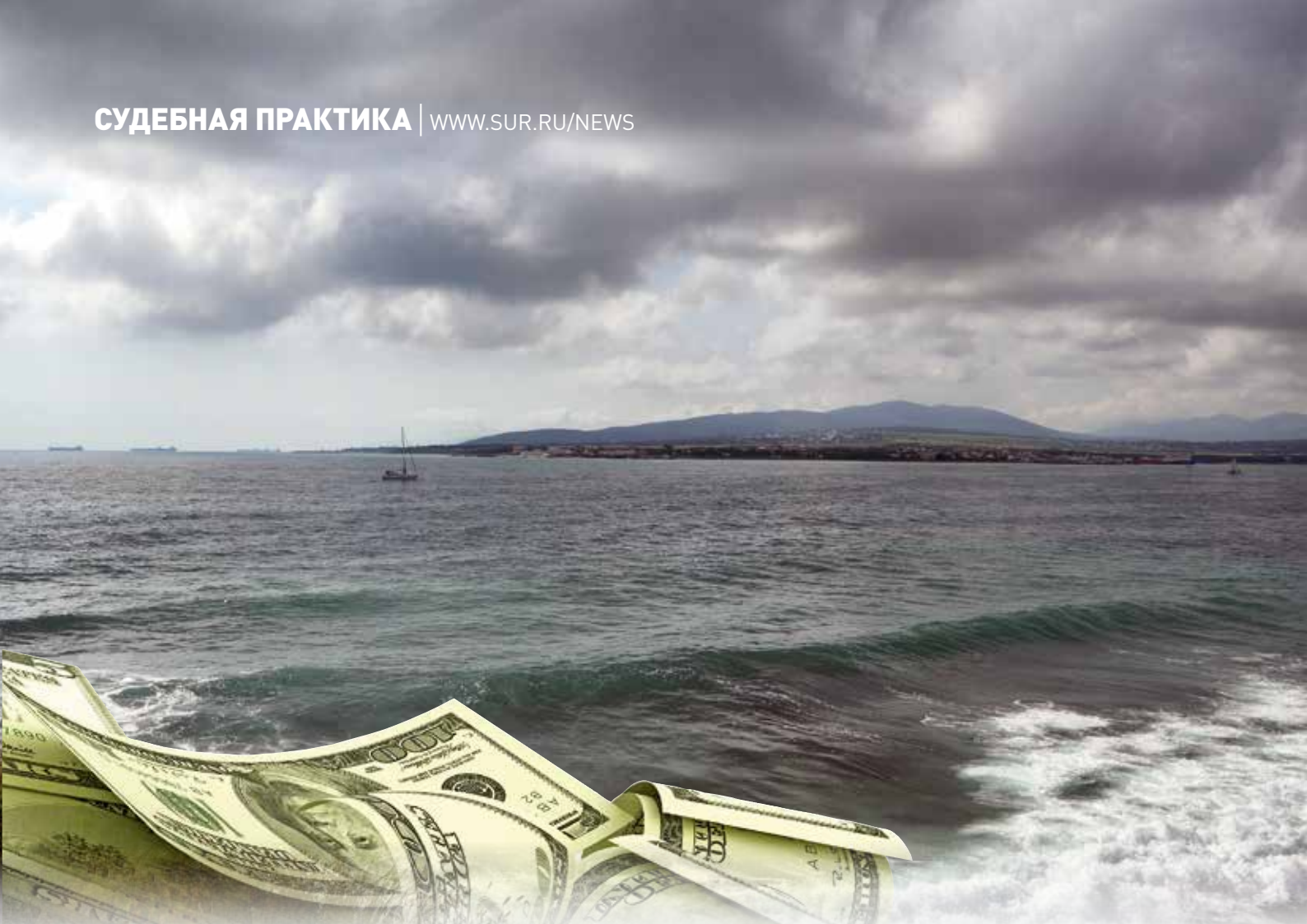
В качестве председателя Леонид Глушак успел столкнуться с рядом трудностей и негативных тенденций, которые хоть и огорчают, но при этом заставляют еще активнее работать на результат и отстаивать права членов профсоюза.

«СПАСИБО ЗА СПАСИБО»

«К сожалению, в последние несколько лет сложилась такая тенденция, что моряки к нам обращаются, мы им помо-

гаем, а они не платят членские взносы. Бывали случаи, когда мы помогали морякам, а они после уезжали домой, не только не заплатив взносы, но и даже спасибо не сказав. Часто такое случалось, когда мы помогали украинским морякам, хотя и с русскими тоже бывало. И таких людей не то, чтобы сильно много, но и не мало. Другая проблема опять же связана с оплатой труда под российским флагом. Зачастую оклад моряка едва превышает минимальный размер оплаты труда, а все остальное доплачивается в виде премий или бонусов. Если моряк списывается с судна, не получив денег, то помочь ему получить зарплату очень сложно, и таких моряков много. К тому же часть российских компаний существует недолго, и даже если у моряка есть решение суда о взыскании задолженности по оплате труда, получить эти деньги с компании-банкрота практически нереально. Было бы легче, если бы судебные приставы тщательнее выполняли свои обязанности, но на деле этого не происходит. Поэтому всем морякам, читающим эту статью, хочу посоветовать в ситуации, когда не выплачивается зарплата, выбивать ее, находясь еще на судне, до списания».

«В дальнейшем хотелось бы усилить влияние РПСМ в регионе, заключить договоры с большим количеством судоходных компаний и принять в наши ряды больше моряков, потому как профсоюз увеличивает их шансы попасть к добросовестному работодателю с заключенным коллективным договором, достойной заработной платой и условиями труда. К тому же РПСМ готов отстаивать права моряков всегда и везде: только за время моего председательства нами было проведено около 150 забастовок и акций протеста, заключены договоры с разными компаниями под российским и иностранным флагом. И мы не собираемся на этом останавливаться, — говорит Леонид. — Самое приятное в работе — это видеть, что мы действительно помогаем людям. Я всегда говорю “спасибо за спасибо”. Искренняя благодарность — это самая лучшая награда, которую только можно получить».



НЕВЫПЛАТА ЗАРПЛАТЫ – БИЧ ЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА

ПРОБЛЕМА С ВЫПЛАТАМИ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ ПРЕСЛЕДОВАЛА ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ МОРСКИХ ПРОФЕССИЙ ИСПОКОН ВЕКОВ. И НЕСМОТРИ НА ТО, ЧТО В НАШИ ДНИ ЭТИ ВОПРОСЫ РЕГУЛИРУЮТСЯ НА ЗАКОНОДАТЕЛЬНОМ УРОВНЕ, НА ПУТИ МОРЯКОВ ПРОДОЛЖАЮТ ВСТРЕЧАТЬСЯ НЕДОБРОСОВЕСТНЫЕ КОМПАНИИ, ПРЕВРАЩАЮЩИЕ РАБОТУ НА СВОИХ СУДАХ В ОПЛОТ КРЕПОСТНОГО ПРАВА. ИМЕННО ПОЭТОМУ В РОССИИ ВСЕ БОЛЬШЕЕ РАСПРОСТРАНЕНИЕ ПОЛУЧАЕТ ПРАКТИКА АРЕСТА НЕБЛАГОПОЛУЧНЫХ СУДОВ. ФЛАГМАНАМИ В ЭТОМ ВОПРОСЕ МОЖНО СЧИТАТЬ НОВОРОССИЙСК, РОСТОВ-НА-ДОНУ И КРЫМ, ГДЕ ИНСПЕКЦИЯ МФТ, ПРЕДСТАВИТЕЛИ РПСМ И КАПИТАНИИ ПОРТОВ СЛАЖЕННО РАБОТАЮТ НАД РЕШЕНИЕМ ЭТОЙ ПРОБЛЕМЫ. ТОЛЬКО ЗА 2015 ГОД ОНИ ПОМОГЛИ МОРЯКАМ ВЕРНУТЬ БОЛЬШЕ 1 900 000 ДОЛЛАРОВ США, НЕЗАКОННО ПРИСВОЕННЫХ РАБОТОДАТЕЛЯМИ.

АРЕСТ СУДНА

Известно, что арест на судно может быть наложен по причине «морского требования», которое, согласно Конвенции 1952 года, подразумевает под собой требование, возникающее из одного или нескольких обстоятельств, таких

как: причинение убытков судном, общая авария, утрата или повреждение перевозимого на судне груза и др. Но чаще всего суда арестовывают из-за долгов по заработной плате. В связи с этим во многих портах России за последние годы наладилась практика ареста судов.

В южном регионе дают о себе знать проблемы судоходства, характерные

именно для Черного моря: время работы, низкий фрахт, частые заходы в порты, из-за чего с компаний-судовладельцев постоянно взимаются портовые сборы. Все это, безусловно, – существенная нагрузка на компании, однако это не должно влиять на выплаты заработной платы. Многие моряки вынуждены соглашаться на рабские

условия труда, а компании, зная об этом, даже не пытаются вести бизнес цивилизованно.

Так, за последние 6 лет в Новороссийске было арестовано 3 судна: теплоходы «REF 607» и «Roksolana 2», а также паром «Sevastopol». Делами судов «REF 607» и «Roksolana 2» занимался опытный адвокат Делавшok Абочир Юсуфович.

Первым в списке арестованных в Новороссийске судов стал рефрижератор «REF 607», чей экипаж начал забастовку в середине июля 2010 года. моряки требовали от судовладельца, компании «Kenset Assets S.A.», оплаты долга по заработной плате. Помимо этого на тот момент на судне отсутствовало продовольствие и питьевая вода, а сама задолженность составляла порядка \$57 000 и увеличивалась с каждым днем. Экипаж судна, состоявший из 9 граждан Украины, отказывался выходить на рейд до погашения задолженности.

В ходе выяснения деталей оказалось, что компания-судовладелец задолжала не только морякам, но и компании, поставившей экипажу провизию, топливо и воду за свой счет. Судно было задержано Государственным портовым контролем. Благодаря переговорам, проведенным инспектором МФТ Ольгой Ананьиной, компания перечислила на счет круингового агентства «Бетелгейзе» \$12 000 в качестве погашения части задолженности. Однако дальнейших расчетов не последовало. Морякам ничего не оставалось, как обратиться в прокуратуру, и уже 15 августа 2010 года теплоход был арестован.

СМЕРТЬ КАПИТАНА

На конец августа на судне оставалось только шесть членов экипажа из девяти: первым на Украину был репатриирован капитан теплохода – ему потребовалась медицинская помощь. Вскоре после возвращения домой капитан умер. Судовладелец, в свою очередь, на связь не выходил. Дело усложнял и тот факт, что телефоны и адреса компании, указанные в контрактах членов экипажа, оказались липовыми.

Первые решения о взыскании заработной платы были приняты судом

16 сентября 2010 года, после чего имущество компании, на которое было обращено взыскание, должно было быть оценено в течение двух месяцев. Но этот процесс сильно затянулся, и только 14 января 2011 года судно было продано службой судебных приставов на аукционе за \$100 000, что едва покрывало задолженность: сумма исковых требований на тот момент составляла уже \$90 000. Экипажу рефрижератора пришлось ждать шесть месяцев, пребывая в спартанских условиях, но все же свои деньги они получили.

Казалось бы, наложение ареста на судно может стать чрезвычайно действенным средством, ведь зачастую для судовладельца это заканчивается срывом текущих и предварительных контрактов. Помимо того, что он не может получать доход, в дальнейшем его компания несет дополнительные расходы: портовые сборы, расходы по экипажу и многое другое. Эти факторы должны обуславливать естественное желание судовладельца как можно скорее предоставить обеспечение заявленного к нему морского требования. Но на практике часто все происходит совсем по-другому: судовладельцы до последнего стараются избежать наказания, а моряки годами могут ожидать оплаты своего труда. Таким печальным примером послужила история экипажа судна «Roksolana 2».

«ROKSOLANA 2»

В начале декабря 2013 года моряки заключили договор с судовладельцем т/х «Roksolana 2» о найме на работу. Экипаж судна на тот момент состоял из 12-ти человек. Судно прибыло в порт Новороссийск в декабре 2013 года. Погрузив груз, оно не смогло отправиться в рейс в связи с финансовыми проблемами судовладельца.

В марте 2014 года по заявлению команды из-за долгов по заработной плате т/х «Roksolana 2» был арестован. Уже после этого в суд обратились еще 12 человек: как выяснилось, они работали на этом судне ранее и также не получили заработную плату. Октябрьский районный суд города Новороссийска вынес решение о взыскании с судовладельца заработной платы экипажа, находящегося на борту,

и ранее работавших на этом судне моряков. Исполнительные листы о взыскании заработной платы были переданы судебным приставам Новороссийска, но те не предприняли никаких шагов.

Часть команды покинула судно. На борту остались три человека – стармех, электрик и матрос. Капитан судна, так и не дождавшись заработной платы, умер в мае 2014 года. В сентябре члены экипажа судна обратились в суд с заявлением о признании незаконным бездействие судебного пристава-исполнителя, но Октябрьский районный суд на встречу морякам не пошел. И все же 11 декабря 2014 года Судебная коллегия по гражданским делам Краснодарского краевого суда отменила решение Октябрьского районного суда города Новороссийска и признала бездействие судебного пристава незаконным. Правда, на дальнейший ход событий это никак не повлияло: судебный пристав продолжал бездействовать.

ЛЕД НЕ ТРОНУЛСЯ

В марте 2015 года члены команды, находящиеся на борту, обратились в суд для взыскания убытков, понесенных в связи с бездействием приставов. 28 апреля 2015 года суд первой инстанции отказал во взыскании убытков и морального вреда, поскольку «возможность дальнейшего производства исполнительных действий по исполнительному документу не утрачена». Суд не обратил внимание на тот факт, что взыскание заработной платы подлежит немедленному исполнению, и на то, что прошел год с момента вынесения решения и возбуждения исполнительного производства. За этот год даже не было оценено имущество, за счет реализации которого можно было исполнить решение суда.

«Единственным положительным моментом обращения в суд по взысканию убытков, понесенных в связи с бездействием приставов, явилось то, что имущество наконец было оценено. Но с тех пор прошло 6 месяцев, срок действия оценки истек, и имущество так и не было выставлено на продажу. Сейчас уже февраль месяц 2016 года. Оценки имущества все еще нет. На борту находятся 3 члена экипажа более 2-х лет.

Никто из них, как впрочем и остальные заявители, до сих не получили ни копейки», – говорит Абочир Делавшок.

«Ситуация с судном «Roksolana 2» гораздо серьезнее, чем случай с «REF 607». Тяжбы длятся уже почти два года, и перспективы пока очень туманные. моряки постоянно направляют жалобы во все инстанции, включая приёмную президента России, однако служба приставов упорно отказывается выполнять свои обязанности», – сообщает инспектор Международной федерации транспортников (МФТ) в Новороссийске Ольга Ананьина.

ДОЛГИ – ТОЛЬКО ЧАСТЬ ПРОБЛЕМ

Последний случай ареста судна в Новороссийске произошел в конце октября 2015 года, когда Государственный портовый контроль (PSC) задержал два судна, принадлежащих компании «Nexus Maritime», из-за несоблюдения норм Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC) в части выплаты заработной платы. Долг по парому «Novorossiysk» составлял \$30 000, по судну «Sevastopol» – более \$40 000. Стороны конфликта встретились 2 ноября за столом переговоров, в ходе которых компании-судовладельцу было выделено 10 дней для погашения долга, но деньги в полном объеме за этот срок морякам выплачены не были. Компания смогла расплатиться только за один месяц: с экипажем судна «Novorossiysk» – за август 2015 года, а с командой парома «Sevastopol» – за сентябрь 2015 года.

Как и в случаях с другими задержанными судами, вопрос с задолженностями по заработной плате оказался не единственным – экипаж парома «Novorossiysk» долгое время страдал без питьевой воды, в то время как на судне «Sevastopol» в результате шторма отказал главный двигатель, оно сильно накренилось. Из-за этого происшествия моряки потеряли остатки воды и продовольствия.

– «Nexus Maritime» уже давно числится в списке не самых благополучных компаний. Судно «Sevastopol» уже

не первый раз задерживают в порту Новороссийск: первый случай произошел в марте 2015 года, второй – в июле.

В обоих случаях причиной послужила задержка с выплатами зарплаты, – говорит Ольга Ананьина.

В начале декабря стало известно, что городская прокуратура обратилась в суд с иском в защиту прав российских моряков. 23-го числа иск был удовлетворен, а «Nexus Maritime» обязали выплатить долг, который к тому времени вырос до \$260 000. Представители компании пытались предложить экипажам подписать документы с вымышленной компанией, но, к счастью, ни один моряк на эту удочку не клюнул. После неудачной попытки обманом решить конфликт, представитель судовладельца и по совместительству исполнительный директор компании Ревунков В. И. полностью устранился от участия в нем, а интересы компании стала представлять адвокат Резникова З. И.

ЗНАКОМЫЕ ВСЕ ЛИЦА

– Российский профсоюз моряков и Международная федерация транспортников хорошо знакомы с господином Ревунковым, – рассказывает О. Ананьина. – В 2001 году МФТ и РПСМ помогли экипажам судов «Vismark Victoria», «Vismark Gloria» и «Natol» получить заработную плату. Тогда нарушение прав моряков привело к арестам судов в Испании, Англии и Нидерландах, а по факту мошеннических действий, совершенных в отношении моряков, было возбуждено уголовное дело.

В феврале в ходе совещаний было принято решение о передислокации паромов. Из-за больших габаритов судов они не могли находиться в морском порту Новороссийска одновременно, судно «Novorossiysk» было отправлено в Севастополь. По заявлению представителя службы приставов, судно уже арестовано, ожидается приезд комиссии, которая будет производить оценку.

«По заявлению представителей судовладельца, денег на выплату зарплаты морякам нет, так что единственным способом вернуть задолженность остаётся продажа судна», – говорит Ананьина.

На паром «Sevastopol» был наложен арест, а 15 февраля 2016 года начался процесс оценки судна. При этом впервые судебное разбирательство и сам арест были инициированы транспортной прокуратурой города. Теперь же все зависит от того, насколько оперативно сработают приставы при аресте и оценке судов, после чего их можно будет выставить на продажу.

ОСТОРОЖНО, «KENT SHIPPING»!

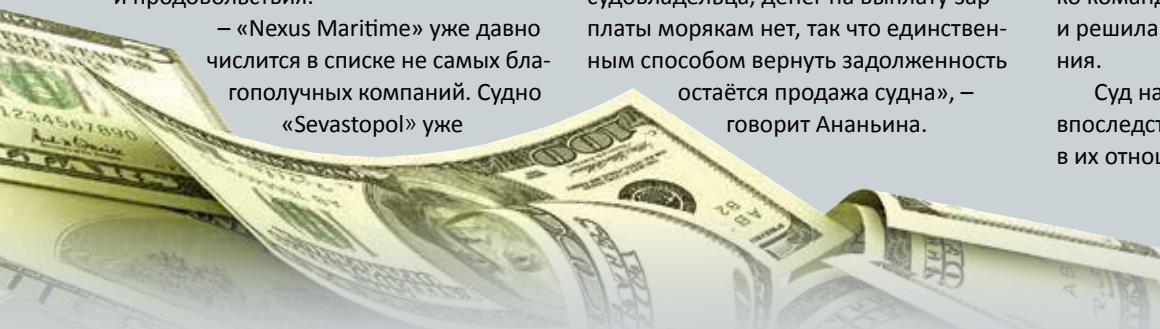
Примером же одной из самых спорных ситуаций за последние годы может стать история судов «Pudozh» и «Loukhi», арестованных в Ростове-на-Дону в апреле 2015 года в связи с огромными долгами по зарплате. Оба экипажа подали иски в суд Ростова-на-Дону к компании «Kent Shipping» по поводу взыскания задолженности по заработной плате за пять месяцев, а также компенсации за задержку выплаты и морального ущерба.

«Kent Shipping» давно прославилась огромными долгами перед экипажами, а также различными методами ухода от ответственности. Весь флот компании занесен в ранжированный список МФТ проблемных судов, на которые не рекомендуется устраиваться на работу. Однако российских и украинских моряков это не остановило: часть экипажа трудоустроилась на теплоход «Pudozh» в тот момент, когда судьба денег и самого арестованного судна была не известна.

Ольга Ананьина рассказала, что еще до ареста т/х «Pudozh» представитель судовладельца – «Manati» – предложил команде погасить часть долга. Торг начинался с 50%, затем 60%, в конечном итоге, экипаж «Pudozh» согласился на 80%, а оставшиеся 20% компания планировала вернуть после продажи судна.

Экипажу судна «Loukhi» компания предложила оплатить 60% долга, однако команда не пошла на компромисс и решила добиваться полного погашения.

Суд наложил арест на оба судна, но впоследствии обеспечительные меры в их отношении были изменены. В слу-



чае с судном «Pudozh» арест сменили на внесение депозитного платежа в размере задолженности по заработной плате без учета заявленных к взысканию процентов за задержку заработной платы, компенсации морального вреда, возмещения судебных и представительских расходов. Судну «Loukhi», которому изначально был запрещен выход за пределы порта, в итоге запретили выход за пределы Российской Федерации.

«Фактически даже в условиях положительного судебного решения замена обеспечительных мер с ареста судна на иные обеспечительные меры делает последние гораздо менее эффективными для воздействия на должника, если не сказать принципиально неисполнимыми, что делает такие решения пустышкой», – говорит руководитель морской практики адвокатского бюро «Степанов и Аксюк» Инна Макарова.

ПРИВЛЕЧЬ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Рассмотрение этих двух трудовых споров по морским требованиям экипажей судов было завершено в ноябре 2015 года. Несмотря на то, что оба судебных спора имели практически идентичные обстоятельства, судьи по-разному дали им оценку, в результате чего были вынесены абсолютно противоположные решения. Так, в удовлетворении требований экипажа судна «Pudozh» суд отказал, в то время как требования моряков с «Loukhi» в части взыскания задолженности по заработной плате, выплате процентов за задержку выплаты заработной платы удовлетворил практически в полном объеме. Суд также обязал ответчика компенсировать морякам судна «Loukhi» моральный вред.

В конце января 2016 года адвокатское бюро «Степанов и Аксюк» подало заявление в Волгодонскую прокуратуру с требованием о проведении проверки на предмет нарушения положений международных конвенций со стороны работодателя и привлечении всех причастных лиц к уголовной ответственности.

– На приеме у сотрудника Волгодонской транспортной прокуратуры Бычихина Д. А., прошедшем 12 февраля 2016 года, была освещена ситуация, которая складывается на протяжении

последних лет вокруг деятельности компании «Kent Shipping» и ее компаний сателлитов, а именно: продолжительная невыплата заработной платы морякам, заключение контрактов с запутанной схемой лиц, возможный уход от налогообложения и многое другое, – прокомментировал ситуацию адвокат Андрей Лопатин. – Помимо «Pudozh» и «Loukhi» в качестве дополнительных примеров мною были затронуты проблемы, возникшие у экипажей судов «Юрий Полторацкий», «Ладва» и «River Grace». Относительно ситуации на судне «Юрий Полторацкий» реакция у сотрудника прокуратуры была неоднозначной. Он утверждает, что у моряков данного судна очень слабая доказательственная база, и они ссылаются на непонятную переписку с непонятными компаниями, а долларовая часть их контрактов нигде не прописана. Помимо этого Бычихин Д. А. сказал, что компания «Sale Trade» никакого отношения к «Kent Shipping» не имеет.

По словам Андрея Лопатина, после того как помощнику прокурора еще раз была представлена схема взаимоотношений между компанией «Kent Shipping» и прочими юридическими лицами, тот предположил два вари-

анта развития событий: направление материалов для проведения проверки в МВД или же направление материалов в Следственный комитет.

«Гарантировать перспективы получения нами положительных ответов сотрудник Волгодонской транспортной прокуратуры не стал. Он сказал, что окончательное решение будет принято его руководством», – заключил А. Лопатин.

АЗОВСКОЕ МОРЕ И КРЫМ

Новороссийская инспекция МФТ контролирует также и порты Азовского моря и Крыма. В этом регионе зафиксировано немало нарушений трудового законодательства: за последние полтора года из-за нарушений конвенции MLC были задержаны суда «Amur 2515» и «Tallas».

В начале июля 2015 года РПСМ и МФТ обратили внимание на судно «Amur 2515» компании «TZK-Trans Ltd.», когда оно находилось на стоянке в ремонтном доке порта Севастополь. На тот момент экипаж теплохода «Amur 2515» не получал заработную плату уже более двух месяцев. Но задержка зарплаты была не единственной выявленной проблемой: на судне



Ольга Ананьина
с инспекцией
на борту судна

не соблюдался график режима работы и отдыха (моряки работали по 12 часов вместо положенных восьми), а договоры были оформлены некорректно (в документах не была прописана ежемесячная заработная плата).

К сентябрю 2015 года задолженность была выплачена всем морякам, кроме одного гражданина Украины.

Представитель компании Виктор Заплутахин в переписке по вопросу выплаты долга на судне «Amur 2515» заявил, что моряк ведет себя «неподобающим образом, отказывается расписываться в ведомостях, требуя не оговоренную дополнительную оплату, дерзит и нецензурно выражается при разговоре с капитаном, отказывается работать и не выходит на вахты». Заплутахин попросил «основательно разобраться с поведением и требованиями данного лица», а также оставил «за собой право действовать в правовых рамках законов РФ с обращением в прокуратуру и привлечением моряка к ответственности, включая принудительное медицинское освидетельствование».

Вероятнее всего, нежелание выплачивать долг было обусловлено тем, что моряк отказался подписывать незаконный приказ, в котором компания «TZK-Trans Ltd.» хотела принудительно перевести экипаж на 50%-ую оплату труда по причине стоянки судна в доке.

Ольга Ананьина отметила, что угроза принудительного медицинского освидетельствования гражданина Украины выглядит, по меньшей мере, нелегитимно, как и предполагаемое обращение в прокуратуру РФ.

Изначальная сумма долга перед украинским моряком составляла примерно \$2000. В результате переписки, затянувшейся на месяц, компания погасила задолженность на сумму около \$1200. Оставшиеся \$800 были выплачены позднее, после чего моряк был репатриирован.

Но на этом история судна не закончилась. В ноябре 2015 года за помощью обратились члены экипажа, которые решили остаться на злополучном судне.

Ситуация, развернувшаяся на «Amur 2515», была критической: отключено электричество, нет воды,

продовольствия осталось на несколько дней. По сути дела, судно бросили на произвол судьбы, и моряки не знали, что им делать дальше. Члены экипажа направили несколько писем с просьбой задержать судно в связи с нарушениями Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года в капитанию порта Севастополь, однако никаких мер предпринято не было.

ОТПИСКИ

Оставшиеся на борту моряки вновь обратились в прокуратуру Севастополя, откуда запрос был направлен в город Астрахань – место расположения компании «TZK-Trans Ltd.». Но и Гагаринский суд отклонил заявление, мотивируя это тем, что «требования о взыскании задолженности по заработной плате имеют индивидуальный характер, в связи с чем объединение требований в отношении двух и более лиц в одном заявлении является недопустимым, влечёт затягивание принятия решения по делу».

Помимо этого, в определении суда было упомянуто, что «прокурор вправе обратиться в суд с заявлением в защиту прав, свобод и законных интересов граждан, неопределённого круга лиц или интересов РФ. Настоящее исковое заявление подано Севастопольским транспортным прокурором в интересах ряда лиц, в том числе проживающих на территории Украины, при этом данных, подтверждающих, что моряки являются гражданами РФ, не имеется».

«Остаётся надеяться, что суд в конечном итоге примет сторону обманутых моряков, потому как судовладелец уже списал несколько экипажей без заработной платы, и шансов получить задолженности у них не осталось. Однако стоит отметить, что капитания порта наконец-то задержала судно в связи с нарушением MLC», – комментирует ситуацию Ольга Ананьина.

«TALLAS»

Показательная история произошла с сухогрузом «Tallas» из Евпатории. Весной 2015 года моряки этого судна обратились за помощью к Ольге Ананьиной – им уже много месяцев не вы-

плачивали зарплату. Экипаж остался без снабжения: моряки питались рыбой, которую ловили с борта, а питьевую воду просили у проходящих мимо судов.


К решению проблемы подключился представитель РПСМ в Севастополе Артем Боев, после чего начался период переговоров и напряженной переписки с прокуратурой, администрацией государства флага и судовладельцем (компанией «Importica L.P.»), в ходе которых морякам было выплачено \$35 000.

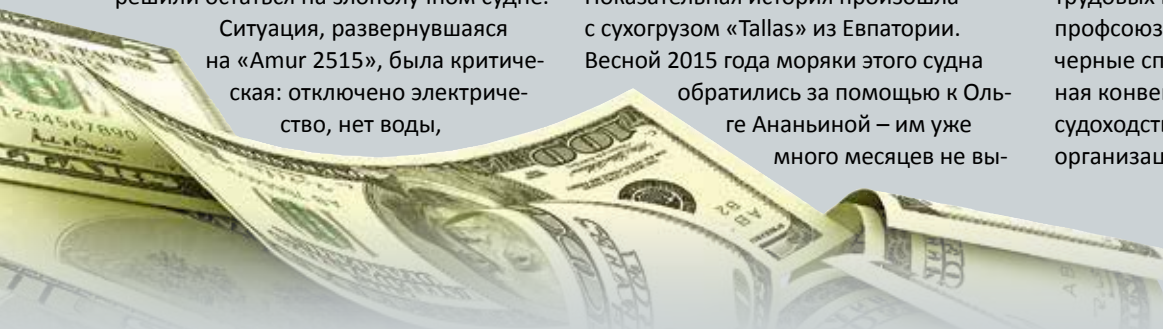
В апреле 2015 года моряки обратились в транспортную прокуратуру г. Евпатория с просьбой разобраться в ситуации. Прокуратура направила исковое заявление в Евпаторийский городской суд, однако этот иск был отклонён. Суд мотивировал отказ тем, что прокурор «не вправе обращаться в суд с иском в защиту прав и законных интересов «значительного числа лиц», поскольку такое неограниченное право предоставляется прокурору лишь в защиту «неопределённого круга лиц».

Прокуратура подала апелляционную жалобу. Заседания готовились с сентября по декабрь и впоследствии проходили без ответчика. 28 декабря 2015 года суд вынес решение в пользу моряков.

По словам Ананьиной, это был уже не первый случай, когда компания «Importica L.P.» не выплачивала заработную плату экипажам своих судов. Многие из них не видели заработную плату годами.

Несмотря на то, что невыплата зарплаты судовладельцами – настоящий бич черноморского региона, в целом количество обманутых моряков по сравнению с прошлым годом не увеличилось.

Частично это связано с кампанией «Черное море позора». Уже три года в ее рамках силами МФТ и национальных профсоюзов проводятся массовые проверки на соответствие международным нормам. Главными же инструментами в борьбе за восстановление трудовых прав моряков в арсенале профсоюзных организаций являются черные списки судовладельцев и Сводная конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года Международной организации труда. 



УДОБНЫЕ ФЛАГИ МЕНЯЮТСЯ К ЛУЧШЕМУ?

С 25 ПО 29 ЯНВАРЯ 2016 ГОДА МОРСКИЕ ПРОФСОЮЗЫ ВОСТОЧНОЙ АЗИИ ПРОВЕЛИ ОЧЕРЕДНУЮ НЕДЕЛЮ ДЕЙСТВИЙ ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ. В КАМПАНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ (МФТ), НАПРАВЛЕННОЙ НА ПОДДЕРЖАНИЕ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ И СОБЛЮДЕНИЕ ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ МОРЯКОВ, ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ПРОФСОЮЗЫ ЮЖНОЙ КОРЕИ, ТАЙВАНЯ, ЯПОНИИ И РОССИИ. ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ ПРИ ПРОВЕРКАХ УДЕЛЯЛОСЬ УСЛОВИЯМ ТРУДА И БЫТА МОРЯКОВ, НАЛИЧИЮ КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРОВ И УРОВНЮ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ.

ПОД УДОБНЫМ ФЛАГОМ

Накануне старта нынешняя Неделя действий против удобных флагов получила широкое анонсирование на радио и телевидении. Поэтому в первый же день акции в РПСМ начали поступать жалобы от моряков, которые уже списались с судов и не получили зарплату.

За пять дней акции представители Дальневосточной региональной организации РПСМ (ДВРО РПСМ) проверили 14 судов, работающих под удобным флагом в портах Восточный и Находка. Проверяющие обратили пристальное внимание на жилищные условия, которые предоставляют судовладельцы морякам, уровень заработной платы, которая должна отвечать минимальным требованиям МФТ, наличие документов и их грамотное оформление. Это касалось Декларации по Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC), коллективного договора, подписанного с морским профсоюзом – членом МФТ, и трудовых контрактов моряков.

В ходе проверки выяснилось, что на 6 судах отсутствует коллективный договор, при этом только на двух из них у моряков имеются индивидуальные контракты. Поэтому и условия труда на этих судах были далеки от идеала.

Так, при проверке теплохода «Fujisan» (флаг Панамы, ИМО 9008146) профсоюзная инспекция сразу отметила, что судно находится в плачевном состоянии. На борту их встретил экипаж, состоящий из китайцев. Моряки были экипированы в старую спецодежду. Сомнения вызвал и вопрос заработной платы: со слов капитана, его зарплата равна \$6300, матроса – \$1200, но сами матросы не смогли назвать сумму, которую получают за работу. У проверяющих сложилось впечатление, что по факту эта сумма намного меньше, да и к тому же на судне вполне вероятны задержки выплат: «Мы так и не смогли выяснить, кто же является владельцем судна «Fujisan», – прокомментировал председатель ДВРО РПСМ Николай



Акция стартовала с судна «African Tugaco». Несмотря на то, что коллективный договор еще находится в процессе подписания, у экипажа нет жалоб на зарплату и условия труда.

Суханов. – Оператором оказалась китайская компания из порта Далянь. Моряки не знают, на какую сумму застрахованы их здоровье и жизни – на борту отсутствовали какие-либо документы, которые могли бы прояснить этот вопрос».

ТИПИЧНАЯ СИТУАЦИЯ

Другим таким примером стал «Yuan Qiao» (флаг Камбоджи, ИМО 9415313). Несмотря на то, что судно было построено в 2006 году, выглядело оно намного старше: неухоженное и ржавое. Экипаж состоит из семи китайцев и девяти вьетнамцев. Официально капитан получает \$3462, матрос 1 класса – \$1028. В разговоре же выяснилось, что вьетнамские моряки даже такой суммы не видят. Более того, они не знают, на какую сумму застрахованы их жизни. Представители РПСМ ответили на вопросы экипажа и отметили, что судно «Yuan Qiao» – типичный пример работы под удобным флагом.

При проверке теплохода «GLOBAL DIAMOND» (флаг Панамы, ИМО 9145774) экипаж судна, состоящий из 19 китайских моряков, одного гражданина Бирмы и одного гражданина Вьетнама, попросил РПСМ оказать содействие в подписании коллективного договора МФТ. Судно прибыло из Китая и грузило в Находке аммиачную селитру на порты Индии. В связи с просьбой экипажа судовладельцу был направлен нотис о необходимости подписания договора до выхода из порта Находка. Моряки приняли участие в акции на корме судна. Ответа не пришлось ждать долго. Тайваньский судовладелец, в связи с угрозой задержки судна в порту Находка, согласился подписать коллективный договор МФТ с тайваньским профсоюзом моряков.

Представителей РПСМ порадовала обстановка на судне «Florinda» (флаг Панамы, ИМО 9423499). На его борту работает экипаж, состоящий из 23 моряков: трое румын и 20 филиппинцев. Судно прибыло из Японии и встало

под погрузку металлолома на Саудовскую Аравию. Коллективный договор на судне есть, документ подписан с Португальским профсоюзом моряков. Зарплата капитана – \$9000, матроса – \$1400. Жалоб со стороны моряков не поступило. Каждый член экипажа застрахован на \$100 тысяч в случае смерти. Поскольку с документацией и условиями труда на судне все оказалось в полном порядке, то представителям РПСМ хватило времени немного побеседовать с моряками на общие темы. Выяснилось, что румынский старший помощник учил русский язык в школе, он много рассказал о ситуации в его стране и почему румынские моряки работают на судах под удобными флагами: у Румынии практически не осталось своего флота, и специалистам приходится наниматься на иностранные суда. Что касается работы с филиппинцами, то румынский комсостав (капитан, старпом и старший механик) единодушно заявил, что взаимоотношения на борту хорошие.

Экипажи проверенных судов в основном состояли из граждан

Филиппин и Китая, хотя встречались моряки из Тайваня, Румынии, Вьетнама и России. Самыми низкооплачиваемыми стали китайцы и вьетнамцы именно с судна «Yuan Qiao». «К слову, МФТ характеризует регистр Камбоджи как мусорный ящик для ржавых посудин. Совершенно непонятно, как этому судну была выдана Декларация о соответствии MLC», – сказал Николай Суханов.

ПОД ФЛАГОМ РФ

Активисты РПСМ посетили и суда, работающие под российским флагом, уделив особое внимание условиям труда на них, несмотря на то, что флаг РФ не признан удобным. Ведь зачастую работе там сопутствуют мизерные зарплаты, не дотягивающие даже до минимальных рекомендованных стандартов Международной организации труда (МОТ), двойная бухгалтерия и опасные условия труда.

Однако их опасения не оправдались: несмотря на то, что проверенное судно «Прогресс» (флаг РФ, ИМО 8516615) работает без колдого-

вора, у моряков есть индивидуальные контракты. Декларация о выполнении требований Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве тоже имеется. Зарплата капитана на судне составляет 210 тысяч рублей, матроса 1 класса – 150 тысяч рублей, да и жалоб на задержки выплат от моряков не поступило. В экипаже трудятся российские моряки, среди которых есть члены РПСМ, включая капитана. По их примеру остальная часть экипажа тоже решила вступить в профсоюз, изъявив желание работать по колдоговору.

Что касается самих судов, то, например, старейшим оказался российский теплоход «Прогресс» – 1988 года постройки, новейшим – «African Turaco» (флаг Панамы). На судне «Florinda» (флаг Панамы) с румыно-филиппинским экипажем оказалась самая высокая заработная плата: у капитана – \$9000, матроса – \$1500.

РАБОТА С ЖАЛОБАМИ НА БЕРЕГУ

Помимо работы в порту, жизнь кипела и в офисе ДВРО РПСМ. Туда стекались жалобы на безответственных судовладельцев от моряков и членов их семей. Адвокат ДВРО РПСМ Василий Савельев вел прием моряков в офисе и помогал оформить заявления в транспортную прокуратуру и суд.

Так, в ДВРО поступило заявление от бывшего капитана теплохода «ST Wind» (флаг РФ). Моряк приехал из Ванино, чтобы обратиться в профсоюз с заявлением о задолженности по заработной плате на \$5000. Уже на следующий день РПСМ провел переговоры с судовладельцем и через некоторое время долг компании по заработной плате был погашен. Бывший капитан от всей души поблагодарил РПСМ за оказанную помощь.

Сообщения приходили и из других стран: из Йемена с судна «Crystal East» (флаг РФ) поступила жалоба от члена РПСМ. Моряк рассказал, что на судне не выплачивается зарплата в течение трех месяцев, задолженность экипажу составляет более \$60 тысяч. По итогам переговоров



Радужный прием на судне «Нагика» сразу сказал представителям РПСМ о многом: хорошие условия труда – довольный экипаж.

судовладелец выплатил морякам задолженность по окончании Недели действий против удобных флагов.

Сигнал о помощи поступил в РПСМ даже из Шанхая. Там стоит судно «Tessa» (флаг Камбоджи), а моряки на нем в течение пяти месяцев не получают зарплату. Они сообщили, что судно уже продано в Китай, однако сами отказываются покидать борт «Tessa», ведь расчета по деньгам еще не было. Российский профсоюз моряков взял все заявления моряков на контроль и в сотрудничестве с Находкинской транспортной прокуратурой намерен добиться восстановления прав российских моряков.

Кроме того, в ходе акции был улажен вопрос со страховой компанией по репатриации тела филиппинского моряка, умершего в Находке 14 января 2016 года на борту судна «Unico Stella» (флаг Маршалловых островов). Тело будет отправлено через Москву в Манилу. Вопрос по оформлению документов на выплату вдове моряка страховой суммы в размере \$135 тысяч тоже решен с представителем страховой компании P&I. Т/х «Unico Stella» работает по условиям коллективного договора, одобренного МФТ, а значит, здоровье и жизни каждого члена экипажа застрахованы.

ПОДВОДЯ ИТОГИ

В период акции морякам и членам их семей, обратившимся в Российский профсоюз моряков, было выплачено более 400 тысяч долларов. «Хочется отметить, что впервые все суда, прибывшие в Находку и Восточный в период акции, имели Декларации о соответствии морским трудовым стандартам. Резко сократилось количество старых судов, возраст которых превышает 25-30 лет, заходящих в дальневосточные порты. Условия труда моряков оказались на достаточно высоком уровне и заработная плата на проверяемых судах выплачивалась регулярно», – отметил Н. М. Суханов.

Нынешняя Неделя действий против удобных флагов стала первой по счету в этом году. Изначально же кампании против удобных флагов в Восточной Азии проводятся с 1984 года.

ЧЛЕНЫ ПРОФСОЮЗА ГОРАЗДО РЕЖЕ ПОПАДАЮТ В НЕПРИЯТНЫЕ СИТУАЦИИ НА ФЛОТЕ

АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКИЙ РЕГИОН – ПРАКТИЧЕСКИ ЕДИНСТВЕННЫЙ РЕГИОН В МИРЕ, ГДЕ АКЦИИ ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ ПРОВОДЯТСЯ ПРОФСОЮЗАМИ ТРИЖДЫ В ГОД. ПО МНЕНИЮ ПЕТРА ОСИЧАНСКОГО, ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ МОРЯКОВ РПСМ Г. ВЛАДИВОСТОКА, ИНСПЕКТОРА ITF НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ, ПРЕЖДЕ ВСЕГО ЭТО СВЯЗАНО С ПЛОХИМИ УСЛОВИЯМИ ТРУДА МОРЯКОВ И РЫБАКОВ, РАБОТАЮЩИХ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ МОРЯХ. И В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ЭТО ОТНОСИТСЯ К РОССИЙСКИМ МОРЯКАМ.

Посмотрите, например, трудовые контракты китайцев, чьи зарплаты еще несколько лет назад находились в пределах 300-400 долларов США, – говорит Осичанский. – В ходе этой акции мы проинспектировали

в дальневосточных портах России пять судов с китайскими экипажами, и зарплата капитанов на этих судах составляла свыше 6 000 долларов США, зарплата рядовых членов экипажа, правда, значительно ниже: 1 100-1 200 долларов США. И все же это не 300 долла-

ров. В то же время на судне «AMGU», плавающего под флагом Белиза, российским морякам выплачивают зарплату в рублях (!) Во-первых, это значительное снижение зарплаты в связи с девальвацией рубля, а, во-вторых, выплаты постоянно задерживают на два-три месяца. По этой причине моряки

ПЕТР ОСИЧАНСКИЙ:
«Скупой платит дважды. Правда, к нашим морякам эта пословица не имеет никакого отношения: они теряют тысячи, порой десятки тысяч долларов недополученных зарплат».



только в прошлом году дважды обращались к морским администрациям портов Дальнего Востока за помощью. На этой Неделе действий мы договорились с моряками, что о любой задержке выплаты зарплаты на срок до двух месяцев они сообщают в инспекторат ИТФ во Владивостоке, и мы немедленно включаем все международные и национальные правовые формы оказания помощи.

Если у моряков на руках правильно оформленные трудовые контракты, то нет никаких проблем «выбить» им деньги по этим контрактам. Если суда под российским флагом, то профсоюз помогаем морякам нередко с привлечением государственной инспекции по труду. В особо сложных случаях обращаемся к капитану порта, транспортному прокурору. А по самым запутанным трудовым проблемам идем в суд.

Другое дело, когда моряк приходит с жалобой, а у него в контракте написано буквально следующее: 1. должностной оклад – 4 330 руб., 2. надбавка к заработной плате в размере 30 % – 1 299 руб., 3. дальневосточная надбавка в размере 30 % – 1 299 руб., 4. инвалюты взамен суточных – 13 USD в сутки.

Примечание: Инвалюта взамен суточных выплачивается, исходя из фиксированного курса 50 руб. за 1 USD.

При работе судна в базовом порту и территориальных водах Приморского края фонд заработной платы с учетом бонуса составляет до 70 000 руб.

Фонд заработной платы работника в зависимости от условий работы при отсутствии замечаний и нарушений с учетом бонуса, дополнительного бонуса составляет до 105 000 руб.

– Вот такой рекламный слоган включается в текст трудового договора, – говорит Осичанский. – При этом действительности соответствуют лишь первые четыре пункта. В реальности зарплата моряка

может состоять из твердых 6 928 рублей. Если ему повезет и судно будет оформлено за границу на все 30 суток – это еще 19 500 руб. Но моряк, приходя в офис ИТФ, на голубом глазу заявляет, что его зарплата 105 000 руб. А теперь давайте ответим на вопрос: на что может претендовать владелец такого контракта в суде или в любой другой структуре, защищающей права моряка? Ответ очевиден: только вот на ту цифру, которая близка МРОТ.

Возникает естественный вопрос: почему моряки подписывают такие контракты?

– Наши моряки в профсоюз не идут, потому что взносы надо платить, – поясняет Петр Осичанский, – но скупой платит дважды. Правда, к нашим морякам эта поговорка не имеет никакого отношения: они теряют тысячи, порой десятки тысяч долларов недополученных зарплат. Это вместо того, чтобы оформить своё членство в профсоюзе, получив назначение, взять контракт и прийти с ним в профсоюз на консультацию. Ведь 99,9 обращений к нам – это не члены профсоюза, это – социальные маргиналы.

По мнению Петра Осичанского, проведение Недели действий помогает решить несколько задач:

– Во-первых, своими многочисленными акциями мы улучшаем социальный климат моряков и рыбаков. У них появляется ощущение защищенности, уверенность в том, что справедливости добиться можно, что не всё потеряно. Во-вторых, нам важно продемонстрировать активную позицию ИТФ и РПСМ – истинных защитников моряков и рыбаков. В-третьих, такие акции приводят новых членов в наши ряды. А члены профсоюза, как я уже отметил, гораздо реже попадают в неприятные ситуации на флоте. В-четвертых, это пиар-акция,

пропаганда. Накануне акции у меня была встреча с группой представителей портового контроля, представляющих весь дальневосточный регион, и мы с ними самым подробнейшим образом рассмотрели основные положения из MLC-2006. А ведь именно они стоят на страже выполнения Конвенции. Кроме того, я провел встречи с тремя группами моряков, которые заочно обучаются в МГУ им. адм. Г. И. Невельского. А это около 90 человек. Я рассказал им об ИТФ, об РПСМ, об условиях труда и заработной платы на судах, покрытых коллективным договором РПСМ, о Конвенции MLC-2006. Кто-то из них уже в профсоюзе, кто-то присоединится к профсоюзу позже, но все они будут знать, как можно и нужно защищать свои права. Наконец, неплохо, если нам удастся подписать хотя бы один коллективный договор. На этот раз мы подписали такой договор по судну «Vladmir-M» и с 1 февраля этого года моряки будут защищены этим договором, а их индивидуальные контракты будут приведены в соответствие с коллективным договором.

– Конечно, у нас не так, как в Японии, – говорит в заключение Осичанский, – где проверка судов японскими профсоюзами идет сразу в двадцати пяти-тридцати портах и за неделю они успевают проверить до 100 судов. Тем не менее, 18-20 судов в трех дальневосточных портах мы успеваем проинспектировать и получаем достаточно информации для размышления. 🛠



ПОРЯДОК РАСЧЕТА ПЕНСИИ



Как считается
средний заработок
плавсоставу

речных судов для начисления пенсии? На Крайнем Севере навигация всего 6 месяцев, потом отправляли в межнавигационный отпуск без сохранения зарплаты, при этом в стаж шел весь год. Зарплату за навигацию должны делить на 6, как за фактически отработанные месяцы, или на 12, как за весь год? Период работы с 1984 по 1990 г. Какими инструкциями или законами регулируется этот вопрос?
Надежда И., Якутск.

Ответ: В Российской Федерации проведена пенсионная реформа, в соответствии с которой изменился порядок назначения и расчета трудовой пенсии. Теперь она разделена на два самостоятельных вида пенсий: страховую и накопительную, они регулируются отдельными законами, вступившими в силу с 2015 года.

Страховая пенсия регулируется Федеральным законом от 28.12.2013 № 400-ФЗ «О страховых пенсиях».

Право на страховую пенсию по старости имеют мужчины, достигшие возраста 60 лет, и женщины, достигшие возраста 55 лет. Страховая пенсия по старости назначается при наличии не менее 15 лет страхового стажа и при наличии величины индивидуального пенсионного коэффициента в размере не менее 30.

Однако эти требования вводятся в действие постепенно. Для назначения страховой пенсии по старости наличие 15-летнего страхового стажа будет необходимо для выходящих на пенсию после 2024 г. Например, для выходящих на пенсию в 2016 году

необходим страховой стаж в размере 7 лет, для 2017 г. – 8 лет и так далее по нарастающей до 2024 г.

Требование о наличии индивидуального пенсионного коэффициента (ИПК) не менее 30 также вводится постепенно. С 1 января 2015 г. страховая пенсия по старости назначается при наличии величины ИПК не ниже 6,6 с последующим ежегодным увеличением на 2,4 до достижения величины ИПК 30.

Страховой стаж – это учитываемая при определении права на страховую пенсию и ее размера суммарная продолжительность периодов работы и (или) иной деятельности, за которые начислялись и уплачивались страховые взносы в Пенсионный фонд Российской Федерации, а также иных периодов, засчитываемых в страховой стаж.

Постановлением Правительства РФ от 02.10.2014 N 1015 утверждены Правила подсчета и подтверждения страхового стажа для установления страховых пенсий. Данными Правилами предусмотрено, что периоды работы в течение полного навигационного периода на водном транспорте учитываются с таким расчетом, чтобы продолжительность страхового стажа в соответствующем календарном году составила полный год.

Подсчет стажа для назначения страховой пенсии по общему правилу осуществляется на основе уже имеющихся в Пенсионном фонде данных, поскольку подразумевается, что потенциальный пенсионер, во-первых, работал официально по трудовому или гражданско-правовому договору; во-вторых, работодатель отчислял с его заработной платы или вознаграждения взносы по выбранному тарифу; в-третьих, работодатель сдавал в Пенсионный фонд необходимую отчетность.

Индивидуальный пенсионный коэффициент (ИПК) – это параметр, отражающий в относительных единицах пенсионные права застрахованного лица на страховую пенсию, сформированные с учетом начисленных и уплаченных в Пенсионный фонд Российской Федерации страховых взносов на страховую пенсию, предназначенных для ее финансирования. Т.е. итоговый ИПК –

это сумма денег страховой части пенсии на вашем счете в Пенсионном фонде.

Годовой ИПК представляет собой отношение поступивших с вашего дохода в Пенсионный фонд взносов к максимально возможной сумме взносов в Пенсионный фонд, умноженное на 10. В случае, если период приравнивается к страховому, ИПК присваивается указанное в законе или подзаконном акте значение.

Размер пенсии определяется как умножение ИПК на стоимость одного пенсионного коэффициента по состоянию на день, с которого назначается страховая пенсия по старости.

Стоимость одного пенсионного коэффициента пересматривается Правительством Российской Федерации ежегодно. В 2014 г. стоимость ИПК была равна 64,10 руб., в 2015 г. – 71,41 руб.

РАБОТНИКИ, КОТОРЫЕ ВЫХОДЯТ НА ПЕНСИЮ, НАЧИНАЯ С 2015 ГОДА, ПОПАДАЮТ В ПЕРЕХОДНЫЙ ПЕРИОД. ДЛЯ НИХ ПЕНСИЯ БУДЕТ РАСЧИТЫВАТЬСЯ СЛЕДУЮЩИМ ОБРАЗОМ:

- 1 сумма денег, лежавшая на их счете в Пенсионном фонде, будет переведена в коэффициент, т.е. поделена в конце 2014 г. на 64,10;
- 2 подсчитана сумма заработанных с 2015 г. ИПК;
- 3 определена общая сумма ИПК за всю трудовую деятельность;
- 4 сумма ИПК будет умножена на стоимость одного пенсионного коэффициента по состоянию на день, с которого назначается страховая пенсия по старости.

Обращаем внимание, что аспекты пенсионного обеспечения помимо упомянутых федеральных законов затрагивают многие нормативные правовые акты, раскрываются и конкретизируются в Кодексах (ТК РФ, НК РФ) и целом ряде специальных законов. Поэтому если у Вас возникнут трудности при оформлении пенсии по старости или досрочной пенсии, рекомендуем обратиться за содействием в свой профсоюз.

СИГНАЛУ SOS – 110 ЛЕТ

В ТЕЧЕНИЕ МНОГИХ ЛЕТ СИГНАЛ SOS ОСТАВАЛСЯ БЕССМЕННЫМ СИМВОЛОМ НАДЕЖДЫ НА СПАСЕНИЕ. В 2016 ГОДУ ЕМУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 110 ЛЕТ И ЗА ВРЕМЯ СВОЕГО СУЩЕСТВОВАНИЯ ОН ПОМОГ СОХРАНИТЬ ЖИЗНИ ТЫСЯЧАМ ЛЮДЕЙ ПО ВСЕМУ МИРУ. В НАШИ ДНИ НА СМЕНУ ЭТОМУ ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНОМУ СИГНАЛУ ПРИШЛИ БОЛЕЕ СОВЕРШЕННЫЕ СИСТЕМЫ И ТЕХНОЛОГИИ, НО ЗА ЦЕЛЫЙ ВЕК SOS НАСТОЛЬКО ПРОЧНО ВОШЕЛ В НАШУ ПОВСЕДНЕВНУЮ ЖИЗНЬ СКВОЗЬ СФЕРУ КУЛЬТУРЫ И ИСКУССТВА, ЧТО КАЖЕТСЯ, ЕГО НИКОГДА НЕ ЗАБУДУТ.

СПАСИТЕ НАШ КОРАБЛЬ

До того, как придумали SOS, для передачи сигнала бедствия моряки использовали колокола, сигнальные огни, ракеты и семафорные флаги.

Еще раньше все эти средства заменяла «морская почта», но в этом случае шансы на то, что послание достигнет потенциального спасателя, были крайне малы. Так, например, известна история японского судна, потерпевшего крушение в Тихом океане. Часть экипажа смогла спастись на необитаемом острове, откуда один из моряков по имени Матсуйама отправил бутылку с призывом о помощи. На удивление послание дошло до родного города Матсуйама, правда, на это ушло 150 лет.

Известно, что и Христофор Колумб во время своей экспедиции в Индию отправлял донесения испанской королеве Изабелле, надёжно закупорив их в бутылки и бросая в океан. Некоторые из этих посланий, гонимые волнами, были выловлены из воды и доставлены во дворец её величества. Одна из бутылок Колумба

была подобрана капитаном американского судна в Гибралтарском проливе в 1852 году.

Прочие средства тоже были не столь эффективны. Ракеты, специальные флаги и огни, появившиеся в первой половине XIX века, могли принести пользу и помочь мореплавателям только вблизи берегов или же в непосредственной видимости других судов. Но эти границы были значительно расширены благодаря изобретению американского художника Самюэля Финли Бриз Морзе в 1835 году и открытию, сделанному Александром Степановичем Поповым в 1895 году.

ПЕРВЫЕ РАДИОСИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ НА МОРЕ

История сигналов тревоги в России в том виде, в котором мы их знаем сейчас, берет начало в далеком 1899 году. Осенью, из-за навигационной ошибки командира, броненосец береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин», следовавший из Кронштадта в Либаву, сел на камни у юго-восточной оконечности острова

Гогланд. К месту аварии из Кронштадта пришел ледокол «Ермак», доставивший уголь и провизию. Обследование показало, что для спасения броненосца нужно длительное время и проведение сложных работ. Потребовалась постоянная и надежная связь.

От места аварии до ближайшего пункта, имевшего телеграф, было не менее 40 километров. Прокладка подводного кабеля в зимнее время из-за технических трудностей исключалась. Оставалось одно – обратиться к помощи беспроводного телеграфа. Морской технический комитет сообщил, что аппаратура для этих целей имеется, он же предложил и схему радиосвязи.

Одна радиостанция устанавливалась на острове Кутсало, где поблизости в городе Котка находилась почтово-телеграфная контора, другая – на острове Гогланд. В качестве научных и технических руководителей проектируемой операции рекомендовались А. С. Попов и П. Н. Рыбкин.

Историческая радиолиния строилась в очень сложных условиях. Пока шли установочные работы, возникли обстоятельства, потребовавшие немедленного использования радиосвязи: в районе Лавенсаари оторвало на льдине 50 рыбаков и требовалось оказать содействие в их спасении.

Начальник Главного морского штаба России послал распоряжение ледоколу «Ермак» через Котку. Этой телеграмме суждено было войти в историю. Она оказалась первой радиограммой, переданной с помощью только что созданной радиолинии Кутсало – Гогланд. 6 февраля «Ермак» снял с острова Большой Тютерс четырех рыбаков. Еще 23 рыбака были сняты со льдины зрителями Гогландского маяка. Остальные рыбаки вышли на берег самостоятельно. Так впервые благодаря радио успешно закончилась операция по спасению человеческих жизней на море.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНФЕРЕНЦИИ. Появление SOS

Прошло много лет, радиостанции стали появляться в открытом море, поддерживали связь с землей, и если судам случалось терпеть бедствие, в эфир шли призывы о помощи. Сначала специаль-



«Титаник»: неразбериха в эфире сыграла не последнюю роль в том, что судну не была оказана своевременная помощь. Трагическим обстоятельством явилось и то, что ближайшее к «Титанику» судно «Калифорниан» не приняло сигналов бедствия – у его радиста закончилась шестнадцатичасовая вахта, и он ушел спать.

ного сигнала бедствия не существовало. Поэтому радисты зывали о помощи, как могли.

Ввиду неразберихи в эфире и хаоса, который царил во взаимоотношениях государств в области регулирования радиосигналов, назрела необходимость установить определенный порядок.

С этой целью в Берлине в 1903 году была созвана Международная радиотелеграфная конференция. В ней участвовали Россия, Великобритания, Франция, Австрия, Германия, США, Испания и Италия. В составе делегации от России приехал и Александр Степанович Попов. Итогом конференции стала договоренность о том, что преимущество в очередности передач будет отдаваться телеграммам о несчастиях на море. Страны условились также, что радиопередачи будут осуществляться по особому Регламенту.

В качестве специального сигнала был рекомендован SSS DDD. Ранее применяемый для этой цели сигнал CQ стал использоваться как сигнал общего вызова. Однако твердого решения по этому вопросу принято не было, и потому фирма «Marconi International Marine Communication Company» с 1904 года ввела для судов сигнал бедствия CQD. При этом глава компании Гульельмо Маркони повел себя, как типичная капиталистическая акула, запатентовав это сочетание букв. В связи с этим передача сигнала CQD в эфир была разрешена лишь при помощи аппаратуры «Marconi».

Вторая Международная радиотелеграфная конференция состоялась в Берлине в 1906 году. В ней приняли участие уже 105 делегатов из 29 стран. Они предложили проект нового сигнала бедствия SOE, который был удобен и прост при передаче. Но при этом при помехах буква «E», как кратко звучащая, могла выпадать. Поэтому ее заменили на букву «S». Так появился сигнал SOS.

С тех пор 48 раз в сутки, с пятнадцатой по восемнадцатую минуту и с сорок пятой по сорок восьмую минуту каждого часа в эфире обрывались все сообщения и на частоте 500 Гц наступали три минуты тишины и тревожного ожидания.

Вопреки общепринятому мнению это не означало «Save Our Souls» («Спасите наши души»), «Save Our Ship» («Спасите наш корабль»), или «Stop Other Signals» («Остановите другие сигналы»). Буквы

SOS не имеют никакой расшифровки. Они были выбраны как наиболее простая, быстрая и отчётливая комбинация (три точки, три тире, три точки). На самом деле обозначаться она может и по-другому, поскольку передается без обычных для азбуки Морзе интервалов между буквами, где каждый интервал должен быть равен по продолжительности пяти «точкам».

НА НОВОЙ ЧАСТОТЕ

С введением этого сочетания были отменены все остальные ранее принятые сигналы, включая CQD. Однако неразбериха в эфире продолжалась еще долгие годы. Так, в апреле 1912 года капитан всем известного океанского парохода «Титаник» во время бедствия приказал старшему радисту Филлипу выбить старый код CQD, а затем переключить его с сигналом SOS. Эта путаница сыграла не последнюю роль в том, что судну не была оказана своевременная помощь. Трагическим обстоятельством явилось также и то, что ближайшее к «Титанику» судно «Калифорниан» не приняло сигналов бедствия: у его радиста закончилась шестнадцатичасовая вахта, и он ушел спать.

После этого инцидента стало ясно, что в целях безопасности мореплавания необходима круглосуточная вахта в радиорубке. Этому вопросу было уделено особое внимание на третьей по счету Международной радиотелеграфной конференции, прошедшей в Лондоне в 1912 году. Регламентом 1912 года к судам впервые стало применяться требование: иметь на борту аварийный радиопередатчик с самостоятельным источником энергии. Также на этой конференции было решено разрешить судам вести радиобмен не только на привычной частоте 300 м, но и на частоте 600 м.

В 1927 году создали очередную конференцию. На ней впервые были введены всеобщие правила о сигналах тревоги, бедствия, срочности и безопасности, а также установлена единая аварийная частота 500 кГц (600 м).

Было обговорено, что сигнал может использоваться лишь в случае крайней необходимости, если экипажу судна угрожает реальная опасность. В случае нарушения этого правила на судно мо-



АЛЕКСАНДР СТЕПАНОВИЧ ПОПОВ (1859 – 1905), русский физик и электротехник, профессор, изобретатель, статский советник (1901), Почётный инженер-электрик (1899). С 1897 года проводил опыты по радиотелеграфированию на кораблях Балтийского флота. Модифицировал свой приёмник, поставив вместо чувствительного реле телефонные трубки, и летом 1901 года получил русскую привилегию № 6066, группа XI, с приоритетом 14 (26) июля 1899 года на новый (линейно-амплитудный) тип «телеграфного приёмника депеш, посылаемых с помощью какого-либо источника электромагнитных волн по системе Морзе».

жет быть наложено взыскание. Однако существует исключение из этого правила: так, капитан в некоторых случаях может передавать на выделенной частоте в три фиксированные «минуты молчания» информацию о возникновении серьезной угрозы для находящихся в регионе судов. Это могут быть сообщения о неисправности маяков, о вулканической деятельности, об активности пиратов, о затонувших судах и т.д.



СЭМИЮЭЛ ФИНЛИ БРИЗ МОРЗЕ (1791 – 1872), американский изобретатель и художник. Известен изобретением электромагнитного пишущего телеграфа («аппарат Морзе», 1836) и кода (азбуки Морзе. 24 мая 1844 года была послана первая депеша между Вашингтоном и Балтимором по способу Морзе с текстом «Дивны дела Твои, Господи».

НОВЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ

Время шло, и к концу XX века мир постепенно стал переходить на новую систему подачи сигналов бедствия ГМССБ (Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности), и с традиционными позывными SOS пришлось распрощаться.

Наша страна тоже подписала документы Международной конвенции по охране жизни людей на море 1974 года (СОЛАС-74) и поправки к ней 1988 года. Выполняя свои обязательства, Россия перешла на новую систему с 1 февраля 1999 года, хотя сделать это было непро-

сто. С распадом Советского Союза завод навигационного оборудования в Севастополе, где уже шли испытания готовых образцов, отошёл Украине. Поэтому пришлось размещать заказы на других предприятиях. Бюджетное финансирование при этом отсутствовало, и расходы по переоснащению флота легли на плечи судовладельцев, а переоборудование береговых станций финансировалось в основном из портовых сборов.

Тем не менее, все работы были выполнены в срок. Внутренние суда и порты начали проходить переоснащение по несколько упрощённой схеме, не столь дорогостоящей.

Основной причиной замены системы послужил то факт, что сигнал SOS передавался на частоте 500 Гц, а зона распространения сигнала этой частоты – всего 400-500 миль. Правда, существовали ещё аварийные радиотелефонные позывные: достаточно было произнести «Mayday» на любой аварийной частоте и это было бы воспринято как просьба о помощи. Этот позывной появился благодаря ошибке старшего радиста аэропорта Кройдон в Лондоне. Когда его попросили придумать голосовой сигнал, он представил делегатам очередной конференции 1927 года фразу «M'aidez!», которая, по его мнению, в переводе с французского языка означала «Помогите мне!». Призыв о помощи никто из делегатов в этой фразе распознать не смог, в том числе и французы, потому что во Франции в случае опасности принято кричать «Au secours!» или же «A l'aide!». Но общее сочетание гласных и согласных звуков делегатам понравилось, и они его оставили, записав для удобства как «Mayday».

Использовались и более мощные коротковолновые сигналы. Каждый порт мог самостоятельно освобождать частоты в диапазоне от 4 до 22 МГц для аварийной связи. И уже в начале 70-х годов две морские организации – Морской союз электросвязи и Морская организация при ООН – решили покончить с этим хаосом и неразберихой, начав работы по созданию новой единой системы аварийной связи ГМССБ.

Новое современное оборудование позволило осуществлять связь в автоматическом режиме. Для этого стали использоваться факсимильные аппараты и буквопечатающие устройства. Таким

образом, оператор может отлучиться от своего рабочего места или заснуть – это никак не повлияет на получение сообщения. Даже если терпящее бедствие судно быстро пойдет ко дну, сообщение будет отправлено в автоматическом режиме. В отличие от сигнала SOS, содержание этих сообщений дает более полную картину происшествия: в него включены координаты судна и указывается его принадлежность, описывается характер бедствия. Благодаря тому, что сообщение проходит цифровую обработку, значительно увеличилась его помехозащищенность. Помимо этого повысилась и скорость передачи. Условия для передачи сообщений облегчили использование современных технологий космической связи: так как спутники постоянно настроены на аварийные частоты и принимают сообщения круглосуточно, отпала необходимость соблюдать 3 минуты тишины. Со спутника сообщение передаётся на наземные станции, а с них – в ближайшие спасательные службы. Зона охвата – практически весь земной шар.

Для удобства были введены 4 категории пространства. Так, А1 – зона прибрежная, до 30 миль. Суда, плавающие в этой зоне, имеют несложную аппаратуру УКВ-диапазона. Зона А2 – до 200 миль. Здесь, помимо УКВ, надо иметь станции, работающие в диапазоне 2-3 МГц. Зона А3 – это практически всё водное пространство (кроме Антарктиды и Арктики). Здесь уже задействованы спутники космической связи системы «Inmarsat» и требуется аппаратура для работы с ними. И, наконец, А4 – весь земной шар. Для связи используются короткие волны диапазона 4-22 МГц.

Сейчас разработаны и более дешёвые варианты приборов, отвечающих требованиям ГМССБ: системы «КОСПАС-САРСАТ», «Navtex» и другие.

Но несмотря на все нововведения и современные технологии, сигнал SOS не исчез из нашей жизни. Созданный в начале прошлого века, международный сигнал бедствия со временем превратился в известный символ, далеко выходящий за рамки своего первоначального значения и узкой сферы применения. Культовым стало не только обозначение, но и сам радиосигнал, используемый в песнях и художественной литературе. Еще долгие годы SOS будет оставаться синонимом бедствия для людей по всему миру. 🌐



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 (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

КАМЧАТСКАЯ

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

МАГАДАНСКАЯ

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ

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

СЕВЕРНАЯ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

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

«ЮГМОР»

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспектор

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





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

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

ТИХООКЕАНСКАЯ

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

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

ЮЖНАЯ

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

МОСКОВСКАЯ

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

КАМЧАТСКАЯ

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

в г. Нижний Новгород
Представитель
ГОРИН Сергей
Вениаминович
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





**РОССИЙСКИЙ
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ**



ВНИМАНИЮ МОРЯКОВ КРЫМА!

**В Г. СЕВАСТОПОЛЬ РАБОТАЕТ ПЕРВИЧНАЯ
ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ РПСМ.**

**ДЛЯ ВСТУПЛЕНИЯ В ПРОФСОЮЗ
И С ДРУГИМИ ВОПРОСАМИ ОБРАЩАЙТЕСЬ**

ПО АДРЕСУ:

ПР. НАХИМОВА, Д. 15, ОФИС 14,

ТЕЛ.: (8692) 54-43-16, E-MAIL: SEVASTOPOL@SUR.RU

**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРОФКОМА
БОЕВ АРТЕМ ГЕННАДЬЕВИЧ**

www.sur.ru



**РОССИЙСКИЙ
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ**

25 ЛЕТ
В ЕДИНОЙ КОМАНДЕ



FULL
SPEED
AHEAD!

