Морской профсоюзный Вестник

MARITIME UNIONS HERALD

25 ЛЕТ РПСМ
РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ
ПОЛНЫЙ ВПЕРЕД!

WWW.SUR.RU | № 2 (113) 2017

ВЫХОДИТ С 1995 ГОДА

РТК

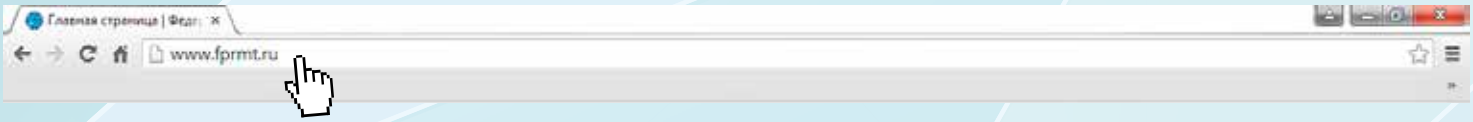
ИЗЪЯНЫ ЗАКОНОПРОЕКТА – ОСНОВАНИЕ ДЛЯ ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЙ НЕДОБРОСОВЕСТНЫМИ РАБОТОДАТЕЛЯМИ

ВРЕМЯ РПСМ

КОНЦЕПЦИЯ НОВОГО УСТАВА СЛУЖБЫ ОСТАЕТСЯ УСТАРЕВШЕЙ

ПРОФФРОНТ

ПРОКУРАТУРА ЗАЩИТИЛА ПРАВА ЛОЦМАНОВ



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Главная | О нас | Членские организации | Профсоюзная сторона РТК

В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

www.fprmt.ru

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

ПОЧТОВЫЙ АДРЕС: 125315, Москва, а/я 61

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

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ФЕДЕРАЦИИ
Сухоруков Юрий Юрьевич

ФОТО НА ОБЛОЖКЕ: Неделя действий на Дальнем Востоке России

ВРЕМЯ РПСМ

6 – 8 Ряды РПСМ растут

9 – 10 Приоритеты деятельности на 5 лет

Три курсанта стали стипендиатами РПСМ

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ

18 – 19 «Удобный флаг позволяет уходить от ответственности»

КАК ИЗМЕНИЛАСЬ ЖИЗНЬ ПОРТА ВАНИНО ПОСЛЕ «КРИКА ДУШИ» ДОКЕРА СТР. 13 – 14

ПОКОРИТЕЛЬНИЦА АРКТИКИ: ПЕРВЫЙ РЕЙС ВО ЛЬДАХ СЕВМОРПУТИ СТР. 24 – 25

ПРИЗВАНИЕ

21 – 24 Профсоюзы встают на защиту гендерного равенства

МФТ

27 – 28 Будни инспектора ITF требуют жесткости

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

32 – 36 Освоение Арктики: штурман пропавшей экспедиции

37 – 38 **АДРЕСНАЯ КНИГА**

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

Редакция:
Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация:
Ирина Устюменко
Дария Попкова
Василиса Федишина

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

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

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

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.

ИЗЪЯНЫ ЗАКОНОПРОЕКТА – ОСНОВАНИЕ ДЛЯ ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЙ НЕДОБРОСОВЕСТНЫМИ РАБОТОДАТЕЛЯМИ

2 МАРТА В РАМКАХ РОССИЙСКОЙ ТРЁХСТОРОННЕЙ КОМИССИИ ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ СОЦИАЛЬНО-ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ (РТК) СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ КОМИССИИ ПО РАЗВИТИЮ РЫНКА ТРУДА И СОДЕЙСТВИЮ ЗАНЯТОСТИ НАСЕЛЕНИЯ С УЧАСТИЕМ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ОБЩЕРОССИЙСКИХ ОБЪЕДИНЕНИЙ ПРОФСОЮЗОВ, РАБОТОДАТЕЛЕЙ И ПРАВИТЕЛЬСТВА. ОДНИМ ИЗ ВОПРОСОВ ПОВЕСТКИ БЫЛ ПРОЕКТ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «ОБ ОСОБЕННОСТЯХ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДА РАБОТНИКОВ, НАПРАВЛЯЕМЫХ ВРЕМЕННО РАБОТОДАТЕЛЕМ, НЕ ЯВЛЯЮЩИМСЯ ЧАСТНЫМ АГЕНТСТВОМ ЗАНЯТОСТИ, К ДРУГИМ ЮРИДИЧЕСКИМ ЛИЦАМ ПО ДОГОВОРУ О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ТРУДА РАБОТНИКОВ (ПЕРСОНАЛА)». ЭТОТ ВОПРОС БЫЛ ВОСПРИНЯТ ПО-РАЗНОМУ: РАБОТОДАТЕЛИ ЕГО ПОДДЕРЖАЛИ, А ПРОФСОЮЗЫ – НЕТ. В ЧАСТНОСТИ, ПРОТИВ ВЫСТУПИЛИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (ФПРМТ) И РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ).

Разработчиком законопроекта выступил Департамент социального развития Минэкономразвития. Проект закона доработан с учетом замечаний Государственно-правового управления, Экспертного управления президента РФ, Верховного суда РФ и Федерации независимых профсоюзов России. Рассмотрение его на РТК – заключительная процедура в согласовании законопроекта.

– При рассмотрении проекта выявились существенные недостатки и недоработки, которые необходимо устранить, – говорит участник заседания рабочей группы РТК, главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефедов.

Форма использования заемного труда работников между аффилированными юридическими лицами и акционерными обществами, когда работники направляются (направляющая сторона) к другому юридическому лицу (принимающая сторона) для выполнения ими трудовых функций в соответствии с заключенными тру-

довыми договорами (п. 1, ст. 2 законопроекта), конечно, отличается от деятельности частных агентств занятости, но по сути так же является формой заемного труда. В силу этой причины она должна обеспечивать соблюдение основных обязательных условий трудовых договоров работников (ст. 57 ТК РФ). В первую очередь речь идет об условиях и размерах оплаты труда, гарантиях и компенсациях, в том числе и так называемого корпоративного характера в виде дополнительного пенсионного обеспечения, медицинского обслуживания и других.

Предлагаемый на рассмотрение законопроект все это только декларирует в общих чертах в виде фразы, что трудовые отношения между работником и направляющей стороной не прекращаются (п. 1 ст. 3). Не более того. Поскольку заявленное никак не подтверждается нормами по сохранению соответствующих трудовых прав работника (ст. 4) и корреспондируемыми с ними нормами в отношении обязанностей работодателя по соблюдению этих прав работника (ст. 5). Кроме того, норма законопроекта о том, что условия оплаты труда по трудовому договору направленных работников должны быть не ниже, чем условия оплаты труда работников принимающей стороны, выполняющих такие же трудовые функции и имеющих такую же квалификацию (п. 6 ст. 3), допускает возможность социального демпинга недобросовестными работодателями.

– Например, зарплата направляемого работника по основному месту работы может быть существенно выше, чем зарплата работников принимающей стороны, – поясняет заместитель председателя РПСМ Игорь Павлов. – Таким образом, заработная плата и социальные гарантии могут уменьшиться до уровня работников принимающей стороны, что допускает предлагаемый законопроект.

Может ли работник отказаться пойти «в заем»? Формально – может, что декларируется в законопроекте, а в реальности – вряд ли. Если работник не согласится на работу в «аренде», то, скорее всего, будет уволен. В этой части – в части нормы о том, что работник имеет право отказаться от направления его к принимающей стороне (п. 2 ст. 4) – законопроект страдает декларативностью, поскольку не подкреплен соответствующими гарантиями: например, о неприменении к нему работодателем в случае его отказа соответствующих мер понуждения и воздействия (материального, дисциплинарного) по аналогии с нормой ст. 220 ТК РФ. Согласно этой статьи отказ работника от выполнения работ в случае возникновения опасности для его жизни и здоровья вследствие нарушения требований охраны труда либо от выполнения работ с вредными и (или) опасными условиями труда, не влечет за собой привлечения его к дисциплинарной ответственности.

– Кроме того, направление работника для выполнения работы в интересах принимающей стороны может быть связано с переездом в другую местность, но законопроект абсолютно умалчивает о необходимости возмещения ему транспортных расходов, предусмотренных ст. 169 ТК РФ, – говорит Валерий Нефедов.

Таким образом, вышеприведенные изъяны законопроекта при их практическом применении могут стать законными основаниями для злоупотреблений недобросовестными работодателями – сторонами договора о предоставлении труда работников (персонала).

Предусмотренная данным законопроектом форма использования заемного труда работников является разновидностью использования его частными агентствами занятости, поэтому представляется логичным и последовательным распространить на нее ограничения, приведенные в п. 13 ст. 18.1 ФЗ «О занятости населения в Российской Федерации», включая недопустимость его применения в отношении членов экипажей российских морских судов, предлагают в РПСМ.

По итогам заседания РТК ФПРМТ внесет свои предложения и замечания по указанным недоработкам в секретариат РТК в самое ближайшее время.

МОЖЕТ ЛИ РАБОТНИК ОТКАЗАТЬСЯ ПОЙТИ «В ЗАЕМ»? ФОРМАЛЬНО – МОЖЕТ, ЧТО ДЕКЛАРИРУЕТСЯ В ЗАКОНОПРОЕКТЕ, А В РЕАЛЬНОСТИ – ВРЯД ЛИ. ЕСЛИ РАБОТНИК НЕ СОГЛАСИТСЯ НА РАБОТУ В «АРЕНДЕ», ТО, СКОРЕЕ ВСЕГО, БУДЕТ УВОЛЕН.

Автор: Владимир Менков

РЯДЫ РПСМ РАСТУТ

ЧИСЛЕННОСТЬ ЧЛЕНОВ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ РАСТЕТ. ЕСЛИ ГОД НАЗАД В ПРОФСОЮЗЕ СОСТОЯЛИ 75514 ЧЕЛОВЕК, ТО СЕГОДНЯ – 76851. ТАКИЕ ДАННЫЕ ОЗВУЧИЛ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РПСМ ЮРИЙ СУХОРУКОВ НА ЗАСЕДАНИИ СОВЕТА РПСМ, ПРОХОДИВШЕГО В МОСКВЕ 16-17 МАРТА.

Рост численности РПСМ – это свидетельство качественной работы и доверия моряков к своему профсоюзу. На пустом месте оно не рождается. Результаты работы профсоюза по итогам четырех месяцев после VIII съезда РПСМ – прямое тому подтверждение.

Напомним, на съезде РПСМ было принято 8 резолюций, которые легли в основу приоритетных направлений деятельности профсоюза на период 2016 – 2021 годов и плана текущих работ на 2017 год. Все резолюции были своевременно направлены в адрес российского правительства, и практически по всем есть то или иное решение.

Так, в ответ на резолюцию «Об обеспечении законных прав членов экипажей морских судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, на достойную заработную плату» директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса РФ В. В. Клюев сообщил, что поддерживает позицию РПСМ по защите прав моряков на достойную заработную плату, соответствующую международным трудовым стандартам, однако конкретный размер зарплаты должен регулироваться коллективным договором между профсоюзом и судовладельцем (работодателем). Поэтому в ближайших планах РПСМ – добиваться увеличения заработной платы моряков, работающих под российским флагом, до уровня, рекомендуемого Международной организацией труда (МОТ). В настоящее время ведутся переговоры по Отраслевому соглашению, и хотя они проходят непросто, подвижки вперед все же есть.

Похоже, лед тронулся в вопросе восстановления военной кафедры в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, он будет рассмотрен на коллегии Министерства обороны РФ уже совсем скоро. Федеральное агентство морского и речного флота по поручению Минтранса также поддерживает восстановление военной кафедры. Пока отмалчивается лишь Минобрнауки.

Не осталась без внимания резолюция «О нарушении права женщин на труд по выбранному роду деятельности и профессии в отношении возможности их работы в качестве членов экипажей судов морского и речного флота». Ответ из Минтруда получен еще 26 января 2017 года. В нем говорится, что в связи с приходом новых технологий труд в некоторых областях производства стал намного легче, поэтому Минтруд приступил к пересмотру перечня тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда. В настоящее время проводится работа по сбору предложений сторон социального партнерства и экспертов, инициативы РПСМ будут рассмотрены в рамках этой работы.

УКЛОНЕНИЕ ОТ РАССМОТРЕНИЯ ВОПРОСА

Вопрос защиты национального морского рынка труда пока не нашел полного понимания со стороны Минвостокраз-

вития, которому правительство дало поручение рассмотреть этот вопрос совместно с Минтрансом и МВД.

В Департаменте развития человеческого капитала, территориального и социально-экономического развития регионов Дальнего Востока Минвостокразвития ссылаются на острую нехватку кадров в отдельных российских регионах, включая Дальний Восток. Поэтому и введены правовые нормы, позволяющие работодателям-резидентам территорий опережающего социально-экономического развития и свободного порта Владивосток принимать на работу иностранных граждан без получения соответствующего разрешения, а самим таким гражданам выдавать разрешения на работу без учета квот (ч. 1 ст. 351.1 ТК, ч. 1 ст. 13.6 Закона № 115-ФЗ). Одновременно указанными нормами установлен приоритет российских граждан при приеме на работу при прочих равных условиях.

Дополнительной мерой по защите интересов российских граждан является определение наблюдательными советами этих территорий и порта Владивосток максимальной доли иностранных работников, привлекаемых резидентами. В состав таких советов включаются представители территориальных объединений (ассоциаций) профсоюзов и территориальных объединений работодателей с правом принимать участие в решении данного вопроса.

Подобную позицию Минвостокразвития, равно как и молчание Минтранса и МВД, в РПСМ рассматривают как уклонение от рассмотрения вопроса по существу. Поэтому РПСМ повторно ставит перед ведомствами вопрос о внесении в федеральные законы нормы, обязующей работодателей получать разрешения для привлечения иностранных работников.

РАБОТЫ – НЕПОЧАТЫЙ КРАЙ

Еще один глобальный вопрос – имплементация в действующее законодательство Российской Федерации Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве – также не нашел понимания. Резолюция была направлена в правительство вместе с проектом федерального закона, разработанным в РПСМ, предусматривающим внесение изменений и дополнений в законодательные акты РФ, вытекающих из ратификации КТМС. Ответ, поступивший из Минтранса, по сути сводится к одному: конвенция не содержит требования об имплементации всех ее положений в национальное законодательство. Минтранс считает нецелесообразным внесение изменений в законодательство РФ в части регламентирования особенностей труда работников транспорта.

Что касается реализации в Российской Федерации требований международных конвенций в части медицинского освидетельствования и медицинского обслуживания моряков, здесь работы – непочатый край. Так, в России до сих пор нет списка сертифицированных медучреждений, которые могут выдавать медицинские свидетельства, соответствующие требованиям ПДНВ, нет соответствующих нормативно-правовых актов.

АЛЕКСАНДР БОДНЯ, ЗАМПРЕДСЕДАТЕЛЯ РПСМ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ БТО РПСМ:
«ПЛАТИТЬ МОРЯКУ НАДО МНОГО, ЭТО В ИНТЕРЕСАХ ГОСУДАРСТВА».

Если этот вопрос останется нерешенным в самое ближайшее время, то уже через три с небольшим месяца российские моряки могут столкнуться угрозой потери рабочих мест и их списания на берег в иностранных портах.

Вопросы, поднятые РПСМ в резолюции о необходимости реформирования морского образования в России, учтены и решаются Росморречфлотом в плановом порядке в рамках модернизации системы морского образования. При этом отмечается проблема по оснащению морских образовательных организаций учебно-лабораторным и тренажерным оборудованием, что связано с отсутствием бюджетного финансирования, а также проблема недостатка бюджетных ассигнований на обеспечение учащихся питанием, форменной одеждой и прочим. Для их решения необходимо широкое всестороннее обсуждение с привлечением специалистов Минтранса, Минобрнауки, Минфина, судовладельцев, морских образовательных учреждений с участием РПСМ.

ПЛАТИТЬ МОРЯКУ НАДО МНОГО

Платить моряку надо много, это в интересах государства. С таким утверждением зампредседателя РПСМ, председателя Балтийской территориальной организации РПСМ Александра Бодни согласились все участники Совета РПСМ. В первую очередь речь идет о моряках, работающих на судах под российским флагом. В свете новых поправок к Конвенции о труде в морском судоходстве, вступивших в силу 18 января этого года, инспекторы РПСМ при посещении судов, заходящих в порты, стали уделять особое внимание соблюдению требования конвенции о наличии на борту свидетельства, подтверждающего финансовое обеспечение обязательств судовладельца по репатриации и выплате компенсаций пострадавшим от несчастных случаев морякам. В качестве такого свидетельства может выступать страховка, государственное социальное страхование, либо банковская гарантия.

И тут возникает много вопросов, с которыми РПСМ предстоит работать.

НИКОЛАЙ СУХАНОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РПСМ: «СЕГОДНЯ У КРУИНГОВЫХ КОМПАНИЙ НЕТ ЛИЦЕНЗИИ ОПРЕДЕЛЕННОГО СРОКА ДЕЙСТВИЯ, КАК ЭТО БЫЛО РАНЬШЕ, ИХ ТЕПЕРЬ НИКТО НЕ ПРОВЕРЯЕТ, И ЭТО НЕПРАВИЛЬНО. ЕСТЬ НЕДОБРОСОВЕСТНЫЕ КРУИНГИ, КОТОРЫЕ ТВОРЯТ, ЧТО ХОТЯТ. ОНИ НАБИРАЮТ МОРЯКОВ НА ПРОБЛЕМНЫЕ СУДА И ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПОТОМ НИКАКОЙ НЕ НЕСУТ».

– Сегодня у круинговых компаний нет лицензии определенного срока действия, как это было раньше, их теперь никто не проверяет, и это неправильно. Круинги получили лицензии давно, есть недобросовестные круинги, которые творят, что хотят, – сказал председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов. – Они набирают моряков на проблемные суда и ответственности потом никакой не несут.

Но и это не все. Не установлен размер страховых выплат – нет ни одного документа, где бы это было прописано. Сколько моряку должны заплатить: 10 рублей или 100 000? Мы ходим на суда, и практически на всех проблемных судах есть свидетельства о финансовой гарантии. Закрадывается подозрение – подлинные ли они?

Чтобы запустить механизм принятых поправок в нужное русло действия, на Совете РПСМ решено проводить работу со страховыми компаниями и Российским морским регистром судоходства: первые выдают свидетельства, а РС их проверяет. И это очень важный вопрос, ведь если свидетельства на борту фиктивные, то моряки, случись что, никакой компенсации и репатриации за счет судовладельца не получат.

КУРСАНТЫ – ЭТО БУДУЩЕЕ ПРОФСОЮЗА

Как отметили участники Совета РПСМ, по-прежнему одним из приоритетных направлений деятельности профсоюза остается работа с курсантами морских учебных заведений. Будущие моряки уже сейчас, на стадии обучения, должны знать, что такое профсоюз, куда обращаться в случае нарушения прав и на какую помощь они могут рассчитывать как члены профсоюза. Поэтому на заседании Совета подробно говорилось о необходимости разъяснительной работы среди курсантов, приводились примеры успешной работы первичных профсоюзных организаций: сотрудников и курсантов Беломорско-Онежского филиала ФГОУ ВПО Санкт-Петербургского университета водных коммуникаций РПСМ и Морского государственного университета им. адм. Г. И. Невельского. В МГУ, к слову, с 1 января 2016 года введены три именные стипендии РПСМ для самых одаренных курсантов, а в Беломорско-Онежском филиале все курсанты-отличники получают в торжественной обстановке материальную помощь от РПСМ.

– Курсанты – это будущее профсоюза, – сказал председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – Программу работы с курсантами нужно продолжать и развивать, их нужно учить и образовывать, чтобы уже в море они выходили подготовленными и знали: что такое коллективный договор, индивидуальный контракт и какую роль во всем этом играет профсоюз.

Работу с курсантами и молодежью РПСМ ставит во главу угла. Уже сейчас нужно активно их включать в профсоюзную работу, считают члены Совета РПСМ.

– Нашей организации нужны социально активные молодые морские специалисты, уважающие себя и свою профессию, – говорит председатель ППООМ г. Севастополь Артем Боев. – Поэтому надо организовывать и проводить семинары, конференции, где рассказывать буквально обо всем: профсоюзном органайзинге, травматизме на судах, активизации пиратов, захвате судов и заложников, невыплате заработной платы и компенсаций, проблеме морского образования и т. п. И такую работу нужно проводить во всех регионах.

Среди вопросов, рассмотренных в рамках повестки Совета: электронный учет членов РПСМ, взаимодействие с профсоюзами, входящими в Федерацию профсоюзов работников морского транспорта, Конфедерацию труда России и профсоюзами на водном транспорте, о пенсионерах ПАО «Совкомфлот», увековечении памяти легендарного капитана В. И. Абоносимова. РПСМ обратится в Федеральное агентство морского и речного флота с предложением назвать его именем ледокол.

Следующее заседание Совета РПСМ пройдет осенью в Санкт-Петербурге.

ПРИОРИТЕТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ПЯТЬ ЛЕТ

ГЛАВНОЙ ЗАДАЧЕЙ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ) ОСТАЁТСЯ ЗАЩИТА МОРЯКОВ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИХ ПРАВ НА ДОСТОЙНУЮ ЗАРПЛАТУ И БЕЗОПАСНЫЕ УСЛОВИЯ ТРУДА, СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНЫМ МОРСКИМ ТРУДОВЫМ СТАНДАРТАМ. ТАКОЙ ВЫВОД МОЖНО СДЕЛАТЬ ИЗ ПОСТАНОВЛЕНИЯ «О ПРИОРИТЕТНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ НА ПЕРИОД 2016-2021 ГОДЫ», УТВЕРЖДЁННОГО НА ПРОШЕДШЕМ 16-17 МАРТА В МОСКВЕ ЗАСЕДАНИИ СОВЕТА РПСМ.

Важно не только улучшение качественных показателей в работе моряков, но и увеличение численности членов профсоюза. Для этого будут создаваться новые «первички», а также будет повышаться эффективность уже действующих организаций, в частности, в Астрахани, Ростове-на-Дону, Самаре, на Камчатке и Сахалине. Не исключено, что пополнить ряды РПСМ смогут рыбаки, которые массово обращаются за помощью в территориальные организации. Профсоюз продолжит оказывать им правовую поддержку и рассмотрит вопрос о создании отдельной рыбацкой секции.

Поскольку главный ресурс – это люди, РПСМ намерен развить систему обучения кадров и актива профсоюза. Так, будет усилен институт техинспекторов РПСМ, что позволит улучшить контроль за охраной труда и здоровья на судах. Ещё на стадии обучения в профильных вузах будущим морякам будут рассказывать о важности безопасных условий труда. Планируется расширить охват моряков программами добровольного медицинского страхования и страхования от несчастных случаев в межрейсовый период. Кроме того, профсоюз будет добиваться установления минимальной страховой выплаты в случае смерти или утраты профессиональной трудоспособности моряка в результате несчастного случая на судне в размере не менее $40 тысяч.

Эксперты РПСМ по-прежнему будут вести диалоги по регулированию трудовых отношений с представителями органов власти. Эта деятельность остаётся неизменным и важным элементом работы профсоюза. Её результатами могут стать повышение уровня зарплат членов экипажей судов под российским флагом, усиление контроля за занятостью моряков, включая пресечение «теневых» отношений, обеспечение прав российских моряков, работающих в том числе на иностранных судах, в соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве (MLC-2006). Профсоюз стремится защищать интересы всех без исключения моряков. Так, среди инициатив РПСМ – предложение к Минтруда пересмотреть «Перечень тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин» в части исключения из него работ, выполняемых по должностям членов экипажей судов морского и речного флота.

Важным направлением правовой работы остаётся приведение российского законодательства в соответствие с требованиями международных трудовых норм о праве на объединение, ведение коллективных переговоров и заключение коллективных договоров, как того требует MLC-2006. Более того, по-прежнему не решён вопрос имплементации Конвенции в российское законодательство. Одним из самых

болезненных остаётся вопрос медицинского освидетельствования моряков: в России до 1 июля необходимо создать перечень сертифицированных медицинских организаций или врачей, уполномоченных проводить медосвидетельствование моряков.

В области социального партнёрства будет продолжена работа по ведению конструктивного диалога с Российской палатой судоходства и другими отраслевыми объединениями работодателей в сфере морского транспорта. Профсоюз надеется, что в самом скором времени удастся заключить Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту на 2016-2019 годы с Российской палатой судоходства.

РПСМ выстраивает диалог с участниками отрасли и на международном уровне. В этом направлении будут предприняты усилия для расширения сферы применения коллективных договоров РПСМ для судов под иностранным флагом. Профсоюз также считает необходимым участвовать в заключении коллективных договоров на круизных судах, паромах и в оффшорном секторе, а также добиться права заключать колдоговоры для российских моряков, работающих на иностранных судах.

Обо всех достижениях в области защиты прав моряков РПСМ по-прежнему будет информировать со страниц журнала «Морской профсоюзный вестник» и на своём сайте, где моряки могут найти актуальную информацию и задать вопрос через Прямую линию РПСМ.

ТРИ КУРСАНТА СТАЛИ СТИПЕНДИАТАМИ РПСМ

ТРИ ЛУЧШИХ КУРСАНТА МГУ ИМ. АДМ. Г. И. НЕВЕЛЬСКОГО СТАЛИ СТИПЕНДИАТАМИ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ НА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2017 ГОДА. НА ТОРЖЕСТВЕННОМ СОБРАНИИ 3 МАРТА, ПОСВЯЩЕННОМ 73-ЛЕТИЮ ВЫСШЕГО МОРСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ, ДИПЛОМЫ СТИПЕНДИАТА РПСМ ВРУЧИЛ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РПСМ МГУ ИМ. АДМ. Г. И. НЕВЕЛЬСКОГО ГЕННАДИЙ ЧУЕВ. СТИПЕНДИАТАМИ РПСМ СТАЛИ ЗИМОВЕЦ ИЛЬЯ АНДРЕЕВИЧ, СВФ, 3 КУРС; ФРОЛКИН АЛЕКСАНДР ВИТАЛЬЕВИЧ, СМФ, 3 КУРС; ЖИТНИКОВ АЛЕКСАНДР ОЛЕГОВИЧ, ЭМФ, 2 КУРС.

– Именные стипендии РПСМ введены в вузе с 1 января 2016 года, мы их вручаем самым одаренным курсантам, – рассказывает Геннадий Чуев. – Достойных ребят здесь учится много, поэтому каждый раз, когда нам нужно определить самых лучших, мы оказываемся перед очень трудным выбором. Курсанты уже наслышаны о стипендии и очень многие хотели бы ее получать.

Как вспоминает председатель Тихоокеанской региональной организации РПСМ Николай Задоянов, когда только ввели стипендию РПСМ, курсанты приходили в профком к Геннадию Чуеву и спрашивали: почему не я, почему не выбрали для получения стипендии меня?

– Это действительно был трудный выбор: только на одном механическом факультете тогда учились 40 отличников, – говорит Н. Задоянов. – Но и сейчас не легче. Поэтому мы ребятам говорим: дерзайте, все в ваших руках.

Действительно, курсантам МГУ им. адм. Г. И. Невельского есть за что бороться: кому не нужна дополнительная стипендия в размере 5000 рублей в течение всего учебного года? При этом курсанты теперь хорошо усвоили, что такое РПСМ, Международная федерация транспортников (МФТ) и что они делают для моряков по всему миру.

– Наша первичная профсоюзная организация активно работает с курсантами, – говорит Геннадий Чуев. – Мы им рассказываем, что такое профсоюз, насколько важно быть членом профсоюза и как важно уметь защищать и отстаивать свои права. Вот уже два года по решению нашей первички стипендию РПСМ получают три лучших курсанта. Они лучшие не только в учебе – во всем: и в общественной жизни, и в спорте.

К слову, стипендия РПСМ в три раза больше государственной стипендии и не меньше губернаторской.

ДЛЯ СПРАВКИ: на сегодняшний день на учёте ППО РПСМ МГУ им. адм. Г. И. Невельского состоит **150 человек**. Она является одной из четырех первичек в составе Тихоокеанской региональной организации РПСМ. Помимо неё в ТРО РПСМ входят ППО РПСМ «Тихоокеанская профсоюзная организация моряков», ППОМ Владивостока и ППО плавсостава ОАО «ДВМП» РПСМ.
Всего на учёте РПСМ в Тихоокеанском регионе состоит **4461 моряк**.

КОНЦЕПЦИЯ НОВОГО УСТАВА СЛУЖБЫ ОСТАЕТСЯ УСТАРЕВШЕЙ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ) НАПРАВИЛ В МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИИ ЗАКЛЮЧЕНИЕ К ПРОЕКТУ УСТАВА СЛУЖБЫ НА СУДАХ МОРСКОГО ФЛОТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ. ПРОФСОЮЗ СЧИТАЕТ, ЧТО ДОКУМЕНТ В ТЕКУЩЕЙ РЕДАКЦИИ СОДЕРЖИТ НОРМЫ, СПОСОБНЫЕ УЩЕМИТЬ ПРАВА МОРЯКОВ. ПРОЕКТ НЕОБХОДИМО ДОРАБОТАТЬ В ИНТЕРЕСАХ МОРЯКОВ И БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКИХ СУДОВ.

Автор Dennis Jarvis

Это вторая попытка Минтранса обновить Устав службы на судах Министерства морского флота СССР, принятый в 1976 году. Первая была предпринята десять лет назад, но проект так и не удалось согласовать, так как фактически текст советского Устава был переписан с несущественными изменениями. Тогда возобладало мнение, что предлагаемый вариант осложнит жизнь российских судовладельцев, так как повлечет переработку систем управления безопасностью в части изменения функциональных обязанностей членов экипажей судов.

Почему же предпринята очередная попытка внедрения этого документа?

– Дело в том, что ссылка на устав содержится в Кодексе торгового мореплавания, как на один из документов, которыми регулируются трудовые отношения на судне. Соответственно, альтернативой разработке нового устава является внесение изменений в Кодекс торгового мореплавания, – объясняет первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

По мнению РПСМ, само название документа – «Устав службы» – входит в противоречие с современной законодательной базой. Служба сегодня является исключительно государственной, гражданской или военной и регулируется не трудовым, а специальным законодательством.

Этот род деятельности связан с рядом ограничений. Например, нельзя состоять на госслужбе при наличии гражданства другого государства; близким родственникам нельзя служить в одной организации, если их должности находятся в прямом подчинении. Госслужащие также не могут быть предпринимателями, приобретать ценные бумаги, принимать без письменного разрешения руководства награды, почётные и специальные звания иностранных государств, международных организаций и других общественных объединений. После увольнения им не разрешается распространять сведения конфиденциального характера или служебную информацию.

Наряду с этим, такие сотрудники наделены правами, не предусмотренными трудовым законодательством для других работников. Например, они имеют право на бесплатный проезд при исполнении должностных обязанностей, единовременную субсидию на приобретение жилого помещения один раз за весь период службы, на обеспечение форменной одеждой за счёт государства и т. п.

НЕСВОЙСТВЕННЫЕ ОБЯЗАННОСТИ

Между тем моряки, на которых предполагается распространить действие Устава службы, являются обычными работниками, они не имеют дополнительных прав, установленных законом. Следовательно, не должны нести несвойственные им обязанности.

Например, проект Устава вменяет морякам обязанность носить «форменную одежду» в особо торжественных, оговоренных Уставом случаях. Что это за одежда – не уточняется, но очевидно, что имеется в виду парадная форма. Моряки, как известно, при работе на судне используют рабочую одежду, предоставляемую работодателем. Необходимость иметь парадную форму сегодня никаким нормативно-правовым актом не установлена и отнесена на усмотрение судовладельца. Некоторые компании предоставляют морякам форму, но, как правило, моряк компенсирует её стоимость.

Помимо этого, проект Устава предписывает использовать в этих случаях квазивоенные ритуалы, свойственные для воинской службы, что, по мнению РПСМ, совершенно неуместно для обычных трудовых отношений, к которым относится труд членов экипажей морских судов.

– Содержащиеся в проекте Устава требования к поведению моряков в виде отдачи чести при посещении судна разного рода начальством, выполнение команд типа «смирно», «вольно», «разойдись», являются анахронизмами, которые выглядят особенно нелепо на фоне многочисленных нарушений трудовых прав моряков. Невозможно себе представить психологическое состояние капитана судна, вытягивающегося во фрунт, например, перед замминистра транспорта, если моряк не получал зарплату два-три месяца, – говорит главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефёдов. – Может быть, правильно, что проект Устава уделяет довольно много места описанию торжественных процедур подъёма и спуска государственного флага РФ, которые по задумке должны воспитывать в моряках чувство патриотизма. Но разработчики, видимо, не ведают о том, что на практике все эти процедуры давно обесценены недобросовестным поведением некоторых российских судовладельцев, применяющих в ущерб интересам моряков и того же государства незаконные схемы эксплуатации морских судов под российским флагом, которые позволяют им уклоняться от российской юрисдикции. Чего, к примеру, стоили бы все эти торжественные процедуры на судне «ST Wind» под флагом РФ? Судно эксплуатировалось иностранной компанией «Rene Shipping Co. LTD», хотя формальным судовладельцем выступало ОАО «Совфрахт». С членами экипажа были заключены контракты о найме, не соответствующие трудовому законодательству Российской Федерации. Сначала хорошо бы навести порядок в этом вопросе: создать организационно-правовые условия выполнения Россией требований КТМС и других морских стандартов, обеспечить над российскими морскими судами юрисдикцию законов РФ и осуществлять должный контроль за этим со стороны российских портовых властей.

НОРМА МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЯМ

Проектом Устава предусмотрено, что нарушение его требований может повлечь за собой наступление ответственности моряка. Причём формулировка применена такая, что форма ответственности может фактически устанавливаться судовладельцем, что противоречит трудовому законодательству. РПСМ полагает, что в такой редакции данная норма может привести к злоупотреблениям со стороны недобросовестных судовладельцев и ущемлению прав моряков. Также РПСМ считает, что проект Устава содержит отдельные противоречия с содержанием и терминологией Кодекса торгового мореплавания, на основании которого создаётся Устав службы.

По мнению экспертов РПСМ, подобный документ, основанный на Международном кодексе управления безопасностью и устанавливающий требования к организации вахт и работ на судне, имеет право на жизнь, но он должен носить иное название и быть подготовлен исключительно в интересах безопасной эксплуатации морских судов.

КАК ИЗМЕНИЛАСЬ ЖИЗНЬ ПОРТА ВАНИНО ПОСЛЕ «КРИКА ДУШИ» ДОКЕРА

В ВАНИНСКОМ МОРСКОМ ТОРГОВОМ ПОРТУ СМЕНИЛСЯ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР. НОВОЕ РУКОВОДСТВО ПЕРВЫМ ДЕЛОМ ЗАНЯЛОСЬ ОЧИСТКОЙ ПОРТА ОТ УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ. КАТАЛИЗАТОРОМ УЛУЧШЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ В ПОРТУ И ПОСЁЛКЕ ВАНИНО СТАЛА, В ТОМ ЧИСЛЕ, АКТИВНАЯ ПОЗИЦИЯ ДОКЕРА АЛЕКСАНДРА ЕГОРОВА, КОТОРЫЙ В КОНЦЕ ПРОШЛОГО ГОДА ЗАПИСАЛ РОЛИК О КАТАСТРОФИЧЕСКОМ СОСТОЯНИИ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. С МОМЕНТА ЕГО ПУБЛИКАЦИИ НАЧАЛАСЬ ЗАКУПКА И УСТАНОВКА ОЧИСТНОЙ И ЗАЩИТНОЙ ТЕХНИКИ. ДЫШАТЬ СТАЛО ЛЕГЧЕ, ОДНАКО АКВАТОРИЯ ПОРТА ПО-ПРЕЖНЕМУ ПОД УГРОЗОЙ ИЗ-ЗА ОСЕДАЮЩЕЙ УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ.

В конце декабря 2016 года член Российского профсоюза докеров (РПД) Александр Егоров записал видеоролик, отправленный впоследствии президенту России, с жалобой на экологическую обстановку в порту и посёлке Ванино. Запись стала фактически «криком души» человека, которому надоело жить и работать во вредной экологической обстановке. Такая активность не осталась незамеченной руководством порта. Однако вместо того, чтобы приступить к активным действиям по минимизации вреда от пыли, администрация объявила выговор докеру и лишила его премии. Такое «решение проблемы» вызвало справедливое возмущение не только среди докеров, но и в СМИ: история получила широкую огласку. Председатель РПД Василий Козаренко подал заявление в Дальневосточную транспортную прокуратуру с просьбой проверить возможное нарушение трудового законодательства. Менее чем через два месяца после этого гендиректор порта Валерий Балакин покинул должность. Официальной причиной ухода стало состояние здоровья. На его место был назначен Евгений Дмитраков, бывший заместитель генерального директора Игоря Прищепова. При этом, говоря о назначении, в пресс-службе порта подчёркнули, что новый гендиректор особое внимание уделит борьбе с загрязнением окружающей среды из-за перевалки сыпучих грузов. Вектор деятельности был хорошо известен: в 2015 году администрация порта подписала с правительством Хабаровского края программу по повышению экологической безопасности. Несмотря на это, работы по погрузке угля так и производились с неустранёнными нарушениями технологий, из-за чего деятельность предприятия могла быть приостановлена судом. Прокуратурой выставлялись требования к руководству порта об использовании оборудования, снижающего негативное воздействие на воздух, но и оно не было выполнено. В итоге терпение лопнуло не только у докеров, вынужденных вдыхать всю эту пыль, но и у жителей посёлка.

Они митинговали, обращались в различные инстанции. Росприроднадзор неоднократно проверял порт Ванино, а также порт в Находке. «Пыльная» проблема дальневосточных городов заставила Росприроднадзор запланировать на 2017 год проведение аналогичных проверок во всех 67 российских портах. В конце концов вопрос был вынесен на обсуждение комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды. Депутаты пришли к выводу, что единственно правильное решение – заставить предприятия переходить от «дедовских» технологий к современным. Использование специальных вагоноопрокидывателей с пылеулавливающими установками, конвейерных лент, судопогрузочных машин, устройств, блокирующих распространение пыли, и другого специального оборудования позволило бы сохранить уровень загрязнения воздуха в пределах допустимого.

ПЛАН ПО УЛУЧШЕНИЮ ЭКОЛОГИИ

Конечно, нельзя сказать, что администрация порта полностью закрывала глаза на проблему. В порту работают снегогенераторы, создающие поток снежного тумана, микрочастицы которого покрывают тонкой ледяной коркой штабеля угля, что должно способствовать оседанию пыли на землю. Однако, по словам Александра Егорова, при работе дробильно-сортировочной установки (ДСУ), сортировочной установки (СУ) и при грейферной разгрузке-погрузке угля в зимнее время пыль не оседает.

Ванино

А ДСУ и СУ являются самыми большими факторами пыления. Сейчас порт закупает вакуумный аппарат, предназначенный для очистки подъездных путей и складов, что должно снизить уровень пыления. Также в порту стали ограждать угольные склады. Основной задачей ограждений, помимо повышения эффективности использования складов, является предупреждение просыпания угля и предотвращение его пыления во время движения транспорта в порту. К середине 2017 года эта работа будет полностью завершена на всех причалах, где перегружается уголь. Работа ведется в рамках обновлённой экологической программы, принятой стивидорной компанией в марте 2017 года. На ограждения порт затратил более 36 млн руб. Напряжённая обстановка заставила стивидорную компанию увеличить финансирование природоохранных мероприятий на 2017 год до 100 млн руб. Около половины суммы пойдёт на закупку новых пылеуборочных машин и модернизацию системы круглосуточного экологического мониторинга.

Как отмечают докеры, на данный момент в припортовом посёлке стало заметно чище: на приближённом участке ОППК-1 сократили грузооборот, с одного из причалов убрали уголь, пылящие марки угля перенесли на другую сторону бухты ОППК-3, который находится на 500 метров дальше от жилой территории. Но акватория порта остаётся под угрозой, её по-прежнему накрывает глинозёмная и угольная пыль.

– Ситуация поменялась, – говорит Александр Егоров. – В порту ведутся работы согласно плану, разработанному на заседании краевой рабочей группы по обеспечению безопасного и социально-ответственного функционирования и развития порта Ванино. Сейчас в первом районе порта, расположенном ближе всего к посёлку, зачищен один из причалов. Туда, как и пообещал новый гендиректор, будет складироваться другой груз. Оставшиеся причалы и параллельные складские территории под уголь обносятся бетонным ограждением высотой два метра. Забор, конечно, не останавливает угольную пыль, но предотвращает просыпание. Также хочу заметить, что возымевший эффект непыления происходит не из-за купленных снегогенераторов, а от снижения грузооборота угля на ОППК-1 , переноса пылящих марок угля на третий комплекс и временного запрета на дробильно-сортировочные установки, которые потихоньку начинают вводить заново в работу.

ПЕРЕМЕНЫ ЕСТЬ, НО МНОГОЕ ЕЩЁ ПРЕДСТОИТ СДЕЛАТЬ

– Дороги в порту в ужасном состоянии: большинство разбиты, покрыты толстым слоем угольной пыли, которая пока не убирается за неимением спецтехники. Работникам приходится всем этим дышать, так ещё и не всем выдают средства защиты, – рассказывает Александр. – Снегогенераторы неэффективны в зимнее время: снеговой поток не останавливает частицы пыли, а проходит сквозь них. Возможно, при плюсовой температуре эти пушки смогут погасить очаги пыления, но только если каждая «сеялка» будет оборудована ею. Пока же угольная и глинозёмная пыль оседает на дно, что грозит экологической катастрофой. В бухту впадает река Чистоводная, в которую заходит на нерест рыба. Рыбакам стали попадаться особи краба, в мясе которых проглядываются чёрные волокна. Нанесён сильный ущерб фауне. При разговоре с другими докерами понимаешь, что будь их воля, они бы запретили компании «Мечел» работать в порту с их угольной грязью!

«Мечел» является основным клиентом стивидора, как пишет «Коммерсантъ». Однако именно после переговоров с представителями «Мечела» был принят план по развитию порта. По информации пресс-службы губернатора и правительства края, генеральный директор ООО «УК Мечел-Транс», член совета директоров «Порта Ванино» Алексей Лебедев сообщил, что выделенные на природоохранные мероприятия 100 млн руб. будут направлены, в первую очередь, на ликвидацию эффекта пыления при перегрузке угля. В частности, порт до конца первого полугодия закупит вакуумный погрузчик. Будет разработан проект очистных сооружений, а к концу года – подготовлено техзадание на строительство современного перегрузочного комплекса. Также в руководстве порта подтвердили, что работают над изменением структуры грузопотока в сторону уменьшения перевалки угля.

«Коммерсантъ» приводит слова замглавреда журнала «Металлоснабжение и сбыт» Леонида Хазанова, который отмечает, что в Европе и Северной Америке экологические вопросы начинают решать ещё до организации перевалки угля: на территории, предназначенной для строительства терминала, предусматривается создание систем, предупреждающих развеивание пыли: «Применяется широкий спектр устройств – экраны от ветров по всему периметру, закрытые вагоноопрокидыватели, склады с системами аспирации и орошения водой, снегогенераторы и установки создания водяного тумана. Крупнейшие угольные терминалы в Антверпене, Копенгагене, Ньюкасле и Норфолке — открытые». Использование снегогенераторов и поливочных машин для борьбы с пылью эффективно, но очень важно наладить правильную организацию их работы. «Можно применять и специальные каркасные укрытия, в которых состав с углём движется к опрокидывателю. Они очень удобны, поскольку защищают уголь, когда дует сильный ветер. Именно такие укрытия сейчас стоят в Восточному порту в Приморье, и они доказали свою высокую эффективность», – объяснил эксперт.

Хочется верить, что однажды и в российских портах научатся думать о работниках и об экологии до запуска перевалки потенциально опасных грузов. Пока же под давлением общественности работодатель, как будто бы нехотя, выделяет средства на поддержание нормальных условий окружающей среды. А докеру, с которого всё началось, так и не выплатили премию, не сняли с него взыскание, а в порту не провели реальный СОУТ. ⚓

ПРОКУРАТУРА ЗАЩИТИЛА ПРАВА ЛОЦМАНОВ

СЕВЕРО-ЗАПАДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА ПОДДЕРЖАЛА ПОЗИЦИЮ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ПРОФСОЮЗА ЛОЦМАНОВ (МПСЛ). ВЕДОМСТВО ОБЯЗАЛО ПЕРВИЧНУЮ ПРОФСОЮЗНУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА (ППО ПРВТ) РФ СОЗДАТЬ ЕДИНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬНЫЙ ОРГАН (ЕПО) РАБОТНИКОВ ДЛЯ ВЕДЕНИЯ КОЛЛЕКТИВНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ С РАБОТОДАТЕЛЕМ.

Представители транспортной прокуратуры, администрации ФГУП «Росморпорт», профсоюза лоцманов и ПРВТ встретились 29 марта для повторного рассмотрения представления прокуратуры. Поводом послужила история с заключением нового коллективного договора на 2017-2019 годы в Северо-Западном бассейновом филиале «Росморпорта».

Дело в том, что представители ППО ПРВТ до начала переговоров встретились с лидерами четырёх первичных организаций лоцманов и выдвинули совершенно неприемлемое и не соответствующее законодательству требование: предложили включить в состав ЕПО только одного из них. Это не соответствует порядку формирования представительства работников, определённому статьей 37 ТК РФ. Норма закона крайне проста: каждая первичная профсоюзная организация вправе направить в состав ЕПО своего представителя. И это право за каждой первичной организацией сохраняется в течение месяца с момента начала коллективных переговоров.

Получилось, что ПРВТ вступила в переговоры с работодателем самостоятельно, не выполнив предписанных законом обязанностей по созданию ЕПО.

Первичные организации МПСЛ посчитали, что нарушено одно из основных прав работников – право на ведение коллективных переговоров через своих представителей, поэтому они обратились в прокуратуру. Надзорное ведомство направило в первичную организацию ПРВТ представление с требованием устранить нарушения законодательства. Однако профком ППО ПРВТ, рассмотрев представление, вместо того чтобы выполнить требование, направил в прокуратуру письмо, где было сказано, что ППО ПРВТ выполнила все требования ТК, что нарушений трудового законодательства ППО ПРВТ не установлено, и по состоянию на 25 ноября 2016 года переговоры с работодателем по заключению коллективного договора завершены. Правда, те, кто видел этот «коллективный договор», говорят, что он был подписан 30 декабря 2016 года.

– В такой ситуации возникает множество вопросов. Является ли этот документ действительно коллективным договором? Являются ли отношения ППО ПРВТ с администрацией филиала «Росморпорта» отношениями социального партнёрства, если нарушаются основные принципы двадцать четвёртой статьи ТК РФ: полномочность представительства сторон, соблюдение сторонами и их представителями трудового законодательства и другие? Действительно ли причиной нарушения закона является его непонимание? – задаётся вопросами председатель МПСЛ Владимир Кабанов.

Ознакомившись с представлением и возражением на него ППО ПРВТ, лоцманы вновь обратились в прокуратуру по поводу нарушения своих прав. Это привело к тому, что 29 марта состоялось повторное рассмотрение. Прокурор настаивал на соблюдении ст. 37 ТК РФ, а представитель ППО ПРВТ пытался отстаивать свою позицию, мотивируя её неким постатейным комментарием к закону «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности». В результате было достигнуто взаимопонимание о необходимости создать в филиале ЕПО работников с участием представителей всех первичных профсоюзных организаций и провести коллективные переговоры для внесения соответствующих изменений в коллективный договор.

Таким образом, случилось то, что и должно было произойти: прокуратура Санкт-Петербурга защитила трудовые права лоцманов и встала на сторону МПСЛ.

– Следует отметить, что Резолюция ИМО А.960(23) для повышения качества подготовки морских лоцманов предписывает сотрудничество администраций лоцманских служб (компетентная лоцманская власть) с объединениями лоцманов. Когда во время лоцманской проводки происходит авария, мало кому приходит в голову, что одной из её основных причин является снижение качества подготовки лоцманов из-за отсутствия нормальных отношений социального партнёрства, то есть невыполнение простых рекомендаций Резолюции ИМО А.960(23), – заявил Владимир Кабанов.

Владимир Кабанов

ПОТЕРЯННЫЕ ТРАДИЦИИ

В НАЧАЛЕ ВЕСНЫ В БРЮССЕЛЕ ПРОШЛА ЕЖЕГОДНАЯ НЕДЕЛЯ ТОРГОВОГО СУДОХОДСТВА. ТРАДИЦИОННО ОНА СОСТОИТ ИЗ ЦЕЛОГО РЯДА МЕРОПРИЯТИЙ, НАПРАВЛЕННЫХ НА ОБСУЖДЕНИЕ АКТУАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ, ПОИСК ОПТИМАЛЬНЫХ ПУТЕЙ ИХ РЕШЕНИЯ И ПРИВЛЕЧЕНИЕ ВНИМАНИЯ ОБЩЕСТВЕННОСТИ К ПРОСТОМУ ФАКТУ – НАША ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ НА 90% ЗАВИСИТ ОТ РАБОТЫ МОРЯКОВ.

В этом году акция собрала около двухсот представителей транспортных профсоюзов, рабочих объединений и ассоциаций работодателей Европы. Своих сотрудников делегировали также многие морские учебные заведения, кроме того, в числе приглашенных оказались и чиновники Европарламента, Еврокомиссии и профильных подкомитетов. Интересы российских моряков представляла делегация РПСМ.

Неделя включала в себя несколько конференций и обсуждений в формате «круглого стола» вопросов об особенностях работы под удобными флагами, падении престижа морских профессий, замене европейского плавсостава на азиатов и о том, что обо всем этом думают сами моряки.

ВПАЛИ В ЗАВИСИМОСТЬ ОТ УДОБНОГО ФЛАГА

Резкое падение популярности морских профессий для европейской молодежи связано с возросшими рисками на тор-

говом флоте. Такое мнение высказал в ходе конференции «Значимость работы моряков» профессор Саутгемптонского университета, капитан Самартак Бхатачария. Многомесячные задолженности по зарплате, несоблюдение норм безопасности, антисанитарные условия, отсутствие еды, воды, медикаментов, связи с родными и томительное ожидание в иностранном порту хоть какой-то реакции судовладельца – вот частые спутники удобных флагов, количество которых растет на флоте из года в год. Профессор привел ряд вопиющих примеров, когда моряки были вынуждены месяцами голодать на судах, питая надежду получить в итоге хоть какие-то деньги за отработанный контракт. «Тысячи моряков, работающих на 15% судов мирового торгового флота, трудятся сегодня в условиях, близких к рабским, – заключил он. – Если моряк пытается протестовать, с ним тут же рвут трудовые отношения и быстро находят замену».

Молодые люди, видя эту безрадостную картину, взвешивая все плюсы и минусы, предпочитают оставаться на берегу. «Мы теряем традиции, сформированные поколениями наших отцов и дедов, – отметил секретарь британского профсоюза RMT Стив Тодд. – Я отдал торговому флоту 20 лет жизни, работал на судах разных типов и никогда не видел такого падения интереса у молодежи, как сегодня. Мы говорим о том, что необходимо популяризировать морские профессии, но судовладельцы предпочитают экономить на кадрах и берут тех, кто обходится им дешевле. В результате наша экономика, 90% которой обслуживается торговым флотом, переходит в зависимость от удобных флагов, на которых, как всем известно, редко соблюдаются разумные требования международного морского законодательства».

НЕЧЕСТНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ

– Что же мы можем предложить работодателям, когда азиатские моряки приходят к ним и говорят, что готовы работать за минимальные зарплаты, по 12 часов в день и 9 месяцев за контракт? – задался резонным вопросом представитель Норвежского морского профсоюза Ханс Санде. – В таких обстоятельствах нелепо говорить о конкурентоспособности европейцев.

Действительно, в международном рейтинге рабочей силы на торговом флоте филиппинцы (абсолютное большинство из них рядовые) прочно удерживают лидерство. Следом за ними идут российские офицеры, украинцы и индийцы, стремительно растет количество китайских, вьетнамских, индонезийских и тайских моряков.

Список бенефициарных владельцев судов по-прежнему возглавляют греки, за ними в таблице – японские и немецкие компании. При этом на греческом флоте порядка 70% судов работают под иностранными флагами, у японцев и немцев этот показатель вообще достигает 90%.

Сегодня самым популярным флагом остается панамский – под ним работают почти 16% судов в мире. Сильно отстают от него мальтийский и либерийский флаги с 7.4% и 7.2% соответственно. А вот по суммарному тоннажу подфлажных судов Либерия обгоняет Мальту: 11.2% против 7.1%. Некоторую популярность набирают вторые регистры Норвегии и Германии, однако, по мнению европейских активистов, по сути эти общества мало чем отличаются от пресловутых удобных флагов. Общее количество капитанов и офицеров на судах ЕС составляет около 250 тысяч человек из 146 стран, из них 60% являются резидентами государств Евросоюза, 17% составляют россияне и украинцы (34% и 47% соответственно), а 22% – азиаты (53% из них – филиппинцы и 30% – индийцы).

Выход специалисты видят в возвращении судов под национальные флаги, где законодательство обязывает соблюдать трудовые нормы, а в случае нарушений хозяев можно призвать к ответственности, а также квотировании рабочих мест для иностранцев. С одной стороны, это позволит увеличить занятость европейской молодежи, а с другой – обеспечить иностранных моряков, работающих на судах европейских владельцев, достойными и равными для всех условиями труда.

«ТАК МАЛО ЗНАЮТ О МОРЯКАХ...»

Тема социального демпинга красной нитью прошла через всю «судоходную неделю». Закрывая конференцию об удобных флагах, глава морского профсоюза Наутилус, британец Марк Дикенсон напомнил собравшимся, что отраслевые стандарты, внедряемые Международной организацией труда, являются лишь минимальными: «Широкое распространение системы удобных флагов повлекло за собой необходимость разработки приемлемых условий труда моряков. Однако это вовсе не означает, что дело сделано и плавсостав обеспечен всем необходимым. МОТ внедряет минимальные стандарты, задача транспортных профсоюзов улучшать эти стандарты».

– Мы должны добиться того, чтобы на всех уровнях морякам отдавали должное за их работу, за тот гигантский вклад, который они вносят в мировую экономику и поддержание нормального функционирования общества, – отметил генеральный секретарь ЕФТ, сам в прошлом моряк, Эдуардо Чагас. – Мы обязаны предоставить им безопасные и достойно оплачиваемые рабочие места. Вместо этого мы наблюдаем удручающую картину: европейцы уходят с флота.

Представители Европарламента, принявшие живое участие в обсуждении, озвучили, что на конец 2016 года во всех европейских государствах насчитывалось 220 тысяч моряков – это всего 18% от общего количества плавсостава в мире. «Мы в Европе гордимся высокими стандартами наших рабочих мест, так давайте внедрять их во все сектора экономики, – резюмировала эксперт по социальному обеспечению Еврокомиссии Агнес Ионгериус. – Важно помнить, как много значимых товаров перевозят моряки, как сильно мы на берегу зависим от их работы, и передать эти традиции нашей молодежи».

Чтобы вновь продемонстрировать широкой общественности, насколько сильно повседневная жизнь обычного человека зависит от благополучной работы моряков, ЕФТ презентовала участникам Недели анимационный фильм SEAFARERS MATTER. Посмотреть короткий ролик, в котором представлена статистика грузоперевозок и обозначены основные отраслевые проблемы, можно на странице ETF Seafarers в Facebook или Youtube.

«УДОБНЫЙ ФЛАГ ПОЗВОЛЯЕТ УХОДИТЬ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ»

С 14 ПО 17 ФЕВРАЛЯ 2017 ГОДА В ТРЁХ КРУПНЕЙШИХ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ПОРТАХ РОССИИ – ВЛАДИВОСТОК, НАХОДКА, ВОСТОЧНЫЙ – ПРОШЛА ПЕРВАЯ В ЭТОМ ГОДУ НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ, В РАМКАХ КОТОРОЙ ИНСПЕКТОРЫ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ ВСТРЕТИЛИСЬ С ЭКИПАЖАМИ СУДОВ И ПРОВЕРИЛИ УСЛОВИЯ ТРУДА И РЕГУЛЯРНОСТЬ ВЫПЛАТЫ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ. ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ УДЕЛЯЛОСЬ ВЫПОЛНЕНИЮ СУДОВЛАДЕЛЬЦАМИ НОВЫХ ПОПРАВОК К КТМС (О ФИНАНСОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦА), КОТОРЫЕ ВСТУПИЛИ В СИЛУ 18 ЯНВАРЯ 2017 ГОДА. ЗА ЧЕТЫРЕ ДНЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМ ПРОФСОЮЗА УДАЛОСЬ ПОСЕТИТЬ 25 СУДОВ.

– Удобный флаг позволяет судовладельцам укрывать вложения средств, отмывать незаконно полученные доходы и уходить от ответственности. Отсутствие прозрачности в системе удобных флагов открывает простор транснациональной преступности и терроризму. В этой системе исчезает связь между судном и государством, которое оно представляет, а в итоге страдают моряки, которых такие судовладельцы бросают без зарплаты, – говорит председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов.

Именно поэтому новые требования КТМС призваны обеспечить морякам гарантии на выплату компенсаций в связи с потерей трудоспособности или смертью в результате несчастного случая и репатриацию за счет судовладельца. В соответствии с поправками, моряк признается брошенным, если судовладелец не в состоянии нести расходы на репатриацию, оставил экипаж без необходимой материальной поддержки и помощи, в одностороннем порядке разорвал трудовые отношения с моряком и в том числе не выплачивал зарплату более двух месяцев.

Суда под национальным флагом должны иметь на борту свидетельства, подтверждающие финансовое обеспечение указанных обязательств. Это либо страховка, либо государственное социальное страхование, либо банковская гарантия.

«МОРЯКИ ВСТРЕТИЛИ ГОСТЕПРИИМНО»

На многих проверенных судах условия труда и жизни соответствовали требованиям конвенции, зарплата на достойном уровне, выплачивается без задержки, а моряки с удовольствием шли на контакт с инспекторами и рассказывали о своей работе.

Например, теплоходы «Atlantic Treasure» (флаг Панамы, ИМО 9370381) и «Jin Shun» (флаг Гонконга, ИМО 9402005) покрыты коллективным договором МФТ, члены экипажей с уверенностью говорят, что чувствуют себя защищенно и никаких проблем в работе у них не возникает.

– Стоит отметить гостеприимство, с которым нас встретили: экипаж «Atlantic Treasure» любезно пригласил представителей РПСМ пообедать на судне и оценить качество еды, которой они питаются во время рейса, – говорит Николай Суханов.

Единственное, что огорчило моряков – плохая экология в порту Находка. Профактивисты сообщили им, что сейчас на уровне правительства и губернатора края принимаются экстренные меры по улучшению экологической ситуации в порту, в частности, связанной с погрузкой угля. В скором времени порт будет оборудован специальной техникой, которая позволить значительно уменьшить загрязнения воздуха угольной пылью.

ЛОЖКА ДЕГТЯ В БОЧКЕ МЕДА

В целом инспекция показала, что судовладельцы ответственно подошли к выполнению новых поправок к КТМС. Однако на заметку профактивистов попали и те суда, на которых капитаны не смогли продемонстрировать страховые свидетельства, подтверждающие финансовое обеспечение обязательств судовладельца.

Например, надежд инспекторов не оправдали два судна – «Y-Chun» (флаг Фиджи, ИМО 8691702) и «Peng Zhou» (флаг Кирибати, ИМО 8674819). Теплоходы принадлежат компаниям из Гонконга («Golden Ocean Shipping HK LTD» и «Favour Ship Management Co Ltd»), не покрыты коллективным договором МФТ и не соответствуют последним требованиям КТМС.

На борту теплохода «Y-Chun», стоявшего под погрузкой на нефтехимическом терминале порта Восточный, работает 15 моряков из Китая. Зарплата капитана составляет 6800 долларов США, матроса – 1200 долларов. Питание организовано на шесть долларов США в день.

Судно посетил и инспектор PSC, который предупредил судовладельца о необходимости получить страховые свидетельства до прихода в следующий порт, где судно будет проверено портовыми властями и задержано при отсутствии необходимых документов. Со стороны РПСМ в адрес судовладельца направлен нотис о заключения коллективного договора с МФТ.

Второе гонконгское судно – «Peng Zhou» – во время проверки находилось у мыса Шефнера в морском торговом порту Находка. Экипаж, как и в предыдущем случае, полностью представлен гражданами Китая. Зарплата на судне отличается от зарплаты моряков «Y-Chun»: капитан получает 5300 долларов США, матрос – 900 долларов США. Ни коллективного договора МФТ, ни страховых свидетельств капитан предоставить не смог. Об отсутствии документов была поставлена в известность инспекция портового контроля порта Находка.

– Мы предупредили судовладельцев, на чьих судах не выполняются новые требования КТМС, о необходимости получить страховые свидетельства до прихода в следующий порт захода, где судно будет проверено портовыми властями и задержано, если документы не будут оформлены, – говорит Николай Суханов.

СОТРУДНИЧЕСТВО – ЗАЛОГ УСПЕХА

Представители Российского профсоюза моряков провели переговоры с начальником Приморского отделения Российского морского регистра судоходства по вопросам выполнения КТМС. Кроме того, ДВРО РПСМ заключила коллективный договор с компанией «Трансойл».

ПЕТР ОСИЧАНСКИЙ: «В РАМКАХ КАМПАНИИ ПРОШЛО ДВЕ ВСТРЕЧИ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ PSC ПОЧТИ ВСЕХ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ПОРТОВ, НА КОТОРЫХ ПОДРОБНО РАЗБИРАЛИСЬ ПОЛОЖЕНИЯ КТМС И НОВЫЕ ПОПРАВКИ К НЕЙ».

Как отмечает Николай Суханов, генеральный директор компании Николай Петелин ранее работал председателем Магаданского баскомфлота и прекрасно понимает, насколько договор с профсоюзом важен для моряков. В свою очередь ППОМ г. Владивостока возобновил коллективный договор на судне «Vladmir M».

Следует отметить, что в дальневосточных портах России государственный портовый контроль очень ответственно относится к выполнению требований Конвенции о труде в морском судоходстве, с его помощью моряки получили за последние три года сотни тысяч долларов невыплаченных зарплат. Как отмечает председатель ППОМ г. Владивостока Петр Осичанский, в рамках кампании прошло две встречи с представителями PSC почти всех дальневосточных портов, на которых подробно разбирались положения КТМС и новые поправки к ней.

РПСМ ВОШЕЛ В СПЕЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ ITF ДЛЯ РЫБАКОВ

МОРСКОЙ ДЕПАРТАМЕНТ ITF ИЗВЕСТИЛ ВСЕ ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ О СОЗДАНИИ СПЕЦИАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПОМОЩИ РЫБАКАМ FISHING VESSEL CASE HANDLING (FVCH), ПРИЗВАННОЙ РЕШАТЬ ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С ЗАДОЛЖЕННОСТЬЮ ПО ЗАРПЛАТЕ, ТРАВМАМИ И КОМПЕНСАЦИЯМИ.

Россию в этом новом органе ITF представляют два инспектора ITF, которые по совместительству являются членами РПСМ: глава Калининградской региональной организации РПСМ Вадим Мамонтов и председатель профкома ППО моряков Владивостока РПСМ Пётр Осичанский. Оба они неоднократно сталкивались с жалобами как моряков, так и рыбаков, так что в вопросе разбираются прекрасно.

Большинство рыбаков работают в условиях, которые сочли бы неприемлемыми на торговом флоте. Зарплата рыбаков часто не соответствует ни трудовым усилиям, ни международным нормам: базовая ставка крайне низка, основной заработок составляет доплата (часть от выловленной или реализованной рыбы), причём расценки на неё меняются произвольно и работником не контролируются.

Вдобавок система трудоустройства мутна и часто коррумпирована. Люди покупают право на труд за свои деньги, причём, без гарантий, и потому не могут жаловаться: агенты запугивают их тем, что занесут рыбака в чёрный список, и он не сможет найти работу.

Теперь инспекторы ITF по всему миру будут сотрудничать между собой по всем случаям, связанными с рыбаками. Здесь приведён список всех членов контрольной группы инспекторов ITF, действующих в разных странах.

Argentina	Rodolfo Vidal
Australia	Keith McCorriston
Chile	Juan Villalon Jones
Ireland/UK	Ken Fleming
Ivory Coast	Joachim MelDjedje-Li
Japan	Fusao Ohori
Norway	Tore Steine
Philippines	Joselito Pedaria
Russia	Vadim Mamontov
Russia	Petr Osichansky
Spain	Luz Baz
Spain	Mohamed Arrachedi
Spain	Gonzalo Galan Fernandez
Sri Lanka	Ranjan Pepera

СПРАВЕДЛИВОСТЬ ТОРЖЕСТВУЕТ

30 МАРТА 2017 ГОДА В МОСКОВСКОМ РАЙОННОМ СУДЕ ГОРОДА КАЛИНИНГРАДА ЗАВЕРШИЛСЯ ПРОЦЕСС ПО ДЕЛУ О ВЗЫСКАНИИ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА СУДНА «ПАВЕЛ КОПЫТИН» – БЫВШИХ РАБОТНИКОВ ЗАО «АЛЬБАКОР ПРИМ». ПРОЦЕСС ДЛИЛСЯ ЧЕТЫРЕ МЕСЯЦА, А ПОСЛЕДНЕЕ ЗАСЕДАНИЕ И ВОВСЕ РАСТЯНУЛОСЬ НА ДВА ДНЯ.

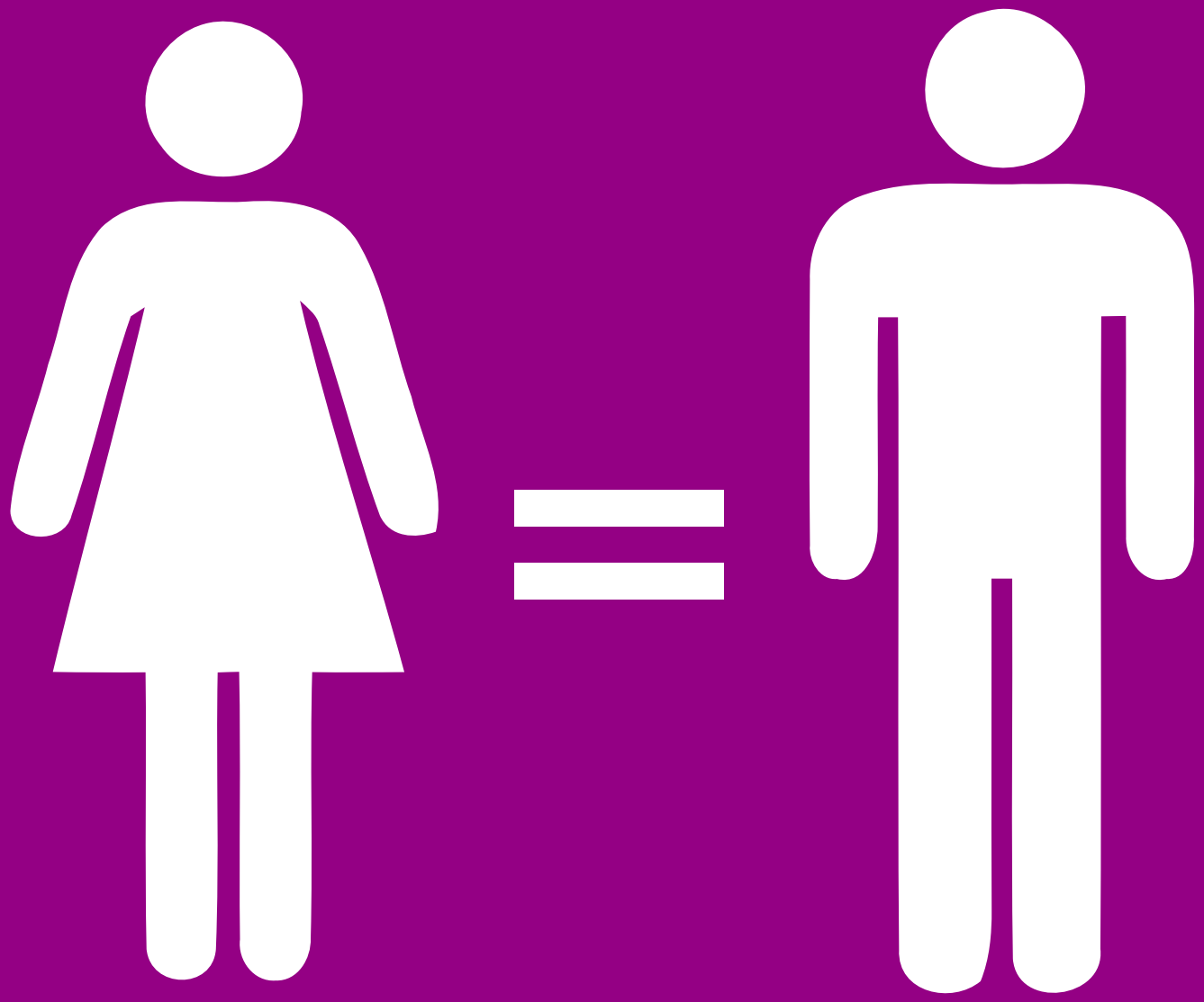
Каждый день участники заседали по пять часов непрерывно. Такая напряженная работа была связана, во-первых, с большим количеством истцов, их индивидуальными требованиями, с географической отдалённостью истца и ответчика. А также с тем, что ответчик изобрёл «безупречную» схему работы и сопутствующих документов, когда установить факт зарплаты в валюте трудно, а учитывая ограниченность российского законодательства по отношению к труду рыбаков и прецедентность самого судебного спора – почти невозможно.

По словам приехавшего в суд представителя ответчика – сотрудника крупного дальневосточного юридического агентства, дело такого рода у них возникло впервые. То есть, учитывая многолетнюю скандальную историю этого работодателя, создаётся впечатление, что только калининградские рыбаки не смирились с трудовым беспределом и предприняли действия по возврату своих кровно заработанных денег.

Напомним, что в октябре 2016 года экипаж рыболовного судна «Павел Копытин» объявил забастовку из-за невыплаты зарплат. Почти месяц судно просто дрейфовало в Баренцевом море: работы не было, людей фактически бросили без еды и воды. В начале ноября РПСМ обратился в Генпрокуратуру РФ с заявлением в защиту прав и интересов 12 рыбаков «Павла Копытина», после чего Роструд РФ начал проверку по факту нарушений прав рыбаков на судне южно-сахалинского судовладельца.

Интересы рыбаков в суде отстаивала Калининградская региональная общественная организация Российского профсоюза моряков, которая провела огромную работу. И не зря. Суд Московского района города Калининграда в лице судьи Бондарева Владимира Владимировича вынес абсолютно справедливое решение об удовлетворении исковых требований рыбаков.

– К сожалению, ответчик пошёл на принцип и намерен обжаловать решение. Что ж, это его законное право, пусть попробует. А коллектив КРОО РПСМ от души поздравляет и радуется за победивших в суде рыбаков, – говорит инспектор МФТ в Калининграде, председатель КРОО РПСМ Вадим Мамонтов.



ПРОФСОЮЗЫ ВСТАЮТ НА ЗАЩИТУ ГЕНДЕРНОГО РАВЕНСТВА

РАБОТА НА ФЛОТЕ – ЗАНЯТИЕ, ОБЪЕДИНЯЮЩЕЕ ЛЮДЕЙ ИЗ РАЗЛИЧНЫХ СТРАН И СЛОЕВ ОБЩЕСТВА. ПО ОЦЕНКАМ ИМО, НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ НА СУДАХ ТОРГОВОГО ФЛОТА РАБОТАЮТ ПОРЯДКА 1 200 000 МОРЯКОВ. ОДНАКО ПРИМЕЧАТЕЛЬНО ТО, КАК МАЛО ЖЕНЩИН ПРЕДСТАВЛЯЕТ ЭТУ РАЗНОРОДНУЮ РАБОЧУЮ СИЛУ. СТАТИСТИКА ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО КОЛИЧЕСТВО ЖЕНЩИН НА ФЛОТЕ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 2%, ПРИ ЭТОМ БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ИЗ НИХ РАБОТАЕТ НА КРУИЗНЫХ СУДАХ. ДЕВУШКАМ, СВЯЗАВШИМ СВОЮ ЖИЗНЬ С МОРЕМ, РЕГУЛЯРНО ПРИХОДИТСЯ СТАЛКИВАТЬСЯ С ДИСКРИМИНАЦИЕЙ НА РАБОЧИХ МЕСТАХ. ИМЕННО ПОЭТОМУ В ЭТОМ ГОДУ МНОГИЕ МОРСКИЕ И ПРОФСОЮЗНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ РЕШИЛИ ПОДНЯТЬ ВОПРОС ГЕНДЕРНОГО РАВЕНСТВА В СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ В РАМКАХ МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЕНСКОГО МЕСЯЦА, УТВЕРЖДЕННОГО ООН.

Можно смело сказать, что в отличие от культурного, гендерное разнообразие в судоходстве – явление редкое, даже несмотря на то, что его начали отстаивать в сфере морского образования пусть и не так давно. Например, в России с 2008 года девушки могут обучаться судовождению на бюджетной основе. Так, в Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова каждый год принимают порядка 10-15 девушек, при этом в среднем из вуза выпускается не более четырех-пяти курсанток. И даже этому небольшому количеству специалисток найти работу, а порой и место для практики, не так-то просто. В остальном мире картина складывается неоднозначная: если в Европе к женщинам в составе экипажей относятся спокойно и на суда их принимают без лишних проблем, то, например, в Африке девушкам придется столкнуться с сильнейшей дискриминацией.

Наталья Кисса

Анна Щетинина

КАЗАЛОСЬ БЫ, ДОСТИЖЕНИЯ ЭТИХ ВЫДАЮЩИХСЯ ЖЕНЩИН ДОЛЖНЫ БЫЛИ ЕСЛИ НЕ ПОЛНОСТЬЮ ИСКОРЕНИТЬ, ТО ХОТЯ БЫ ОСЛАБИТЬ СЛОЖИВШИЕСЯ СТЕРЕОТИПЫ. ОДНАКО ВСЕ УКАЗЫВАЕТ НА ТО, ЧТО К 2017 ГОДУ ДИСКРИМИНАЦИЯ ПО ПОЛОВОМУ ПРИЗНАКУ В ОТРАСЛИ ТОЛЬКО УСИЛИЛАСЬ.

ПОЧЕМУ ТАК ПРОИСХОДИТ?

Одной из вероятных причин такого отношения являются культурные и практические барьеры, и чтобы понять их суть, нужно задать себе и окружающим несколько важных вопросов:

Как мы воспринимаем женщин, которые хотят построить успешную карьеру в море, но при этом не желают отказываться от идеи создать семью и растить детей? Какие механизмы могут поддержать такое решение, а какие – создать дополнительные препятствия? Как сами женщины относятся к этому вопросу? А что насчет социальных барьеров в отношении женщин, которые выстраивают члены экипажей? Как много существует реально действенных сетей поддержки для женщин-моряков?

Предвзятое отношение за годы бездействия уже настолько укоренилось в сознании представителей морской отрасли, что многие из них будут искренне удивлены самой идее обсудить этот насущный вопрос. При этом они с легкостью забывают те многочисленные примеры, когда женщины с блеском справлялись с «сугубо мужской» работой. Так, в историю России вплетены имена первой в мире женщины-капитана дальнего плавания Анны Щетининой и Натальи Киссы, которая не оставила флот даже в годы Великой Отечественной войны и вместе с остальным экипажем теплохода «Анатолий Серов» участвовала в многочисленных военных операциях, демонстрируя чудеса храбрости, а после и вовсе стала первой женщиной-капитаном на Азовском море.

РОССИЙСКИЕ РЕАЛИИ

Казалось бы, достижения этих выдающихся женщин должны были если не полностью искоренить, то хотя бы ослабить сложившиеся стереотипы. Однако все указывает на то, что к 2017 году дискриминация по половому признаку в отрасли только усилилась. В этом уверена и дальневосточный капитан дальнего плавания Татьяна Суханова.

– Я поддерживаю контакты со своими коллегами не только у нас, но и по всему миру, и во многих странах находятся разнообразные формальные предлоги, чтобы не брать женщин на работу, – рассказала нам капитан. – Кроме того, дискриминация зачастую затрагивает даже учебный процесс, а точнее, учебную практику. Так, одна из моих курсанток долгое время не могла найти места для прохождения учебной практики. И я полагаю, что отказы работодателей были связаны именно с дискриминацией, ведь речь шла об очень талантливой и грамотной девушке, которая справлялась с поставленными задачами блестяще, зачастую лучше парней.

Исключение составляют такие компании, как ПАО «Совкомфлот», которые с удовольствием берут девушек на свои суда, но их не так много, как хотелось бы. Самой Татьяне на личном опыте пришлось столкнуться с дискриминацией, прежде чем ей удалось осуществить свою мечту: «Я закончила вуз, и тут выяснилось: ни один капитан не хочет брать меня на работу. Я прошла все суда, и везде мне отказали. Вернулась с сумкой в отдел кадров и села на пороге. Меня старались

не замечать, перешагивали через мои ноги. Так продолжалось несколько дней, пока наконец один капитан не сказал: «Беру матросом». С этого и началось исполнение моей мечты».

В куда более сложную ситуацию попала в свое время Светлана Медведева, которая более трех лет не могла пройти практику в качестве судоводителя в Самарском речном пассажирском предприятии (СРПП) в связи с тем, что работа моториста-рулевого признана «вредной для женщин». Решив бороться за свои права, Светлана подала жалобу в Комитет по ликвидации дискриминации в отношении женщин ООН, и в марте 2016 года её дело было рассмотрено. Члены Комитета приняли сторону Светланы Медведевой и дали ряд рекомендаций правительству Российской Федерации, как государству – члену ООН, но никакой реакции ни от работодателя, ни от правительства за этим не последовало. Однако отступать Светлана не намеревалась, и вместе с РПСМ продолжила борьбу за свое право на труд и реализацию в рамках выбранной и любимой профессии.

ВРЕМЯ ДЕЙСТВОВАТЬ

В начале 2017 года Российский профсоюз моряков обратился к председателю Правительства РФ Дмитрию Медведеву и в Министерство труда России по вопросу нарушения права женщин на труд по выбранному роду деятельности и пересмотра «Перечня тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2000 года № 162.

В основу обращения легла резолюция «О нарушении права женщин на труд по выбранному роду деятельности и профессии в отношении возможности их работы в качестве членов экипажей судов морского и речного флота», принятая на VIII съезде РПСМ 11 ноября 2016 года. Тогда делегаты обратили внимание на возрастающую роль женщин в современном судоходстве, а также на трудности, с которыми им приходится сталкиваться при трудоустройстве. На съезде присутствовала и судоводитель Светлана Медведева.

Формально отказы работодателей в трудоустройстве женщин на флот соответствуют законодательным ограничениям, призванным «сохранить их здоровье», но при этом упускается тот факт, что на здоровье мужчин условия труда по специальностям, входящим в Перечень, оказывают такое же вредное воздействие.

РПСМ отметил, что стратегическим направлением должно стать создание безопасных условий труда во всех областях профессиональной деятельности, усиление ответственности работодателей за создание этих условий, а также установление равенства возможностей для женщин и мужчин при трудоустройстве, исключающее дискриминацию по гендерному признаку.

ОТВЕТНЫЕ МЕРЫ

Ответ на обращение РПСМ не заставил себя долго ждать – в Министерстве труда заверили, что работа по актуализации «Перечня» и сокращению числа работ, при которых ограничивается применение труда женщин, уже началась. В своем письме Министерство труда РФ отметило, что «в связи с изменениями технологий современного производства и произошедшими изменениями социально-гигиенических условий труда ряда профессий» Минтруд начал «сбор и обработку предложений сторон социального партнерства и экспертов по вопросу актуализации Перечня», заверив, что предложения РПСМ будут рассмотрены.

Позднее стало известно, что 8 марта 2017 года Дмитрий Медведев утвердил Национальную стратегию действий в интересах женщин на 2017-2022 годы, которая включила в себя поднятые РПСМ вопросы. Новость, безусловно, хорошая, но и тут все оказалось не так гладко.

Согласно заявлению Минтруда России, в результате реализации этой Стратегии, к 2022 году будут созданы условия для сокращения числа рабочих мест с вредными и (или) опасными

ТАТЬЯНА СУХАНОВА: «ДИСКРИМИНАЦИЯ ЗАЧАСТУЮ ЗАТРАГИВАЕТ ДАЖЕ УЧЕБНЫЙ ПРОЦЕСС, А ТОЧНЕЕ, УЧЕБНУЮ ПРАКТИКУ. ТАК, ОДНА ИЗ МОИХ КУРСАНТОК ДОЛГОЕ ВРЕМЯ НЕ МОГЛА НАЙТИ МЕСТА ДЛЯ ПРОХОЖДЕНИЯ УЧЕБНОЙ ПРАКТИКИ. И Я ПОЛАГАЮ, ЧТО ОТКАЗЫ РАБОТОДАТЕЛЕЙ БЫЛИ СВЯЗАНЫ ИМЕННО С ДИСКРИМИНАЦИЕЙ, ВЕДЬ РЕЧЬ ШЛА ОБ ОЧЕНЬ ТАЛАНТЛИВОЙ И ГРАМОТНОЙ ДЕВУШКЕ, КОТОРАЯ СПРАВЛЯЛАСЬ С ПОСТАВЛЕННЫМИ ЗАДАЧАМИ БЛЕСТЯЩЕ, ЗАЧАСТУЮ ЛУЧШЕ ПАРНЕЙ».

СВЕТЛАНА МЕДВЕДЕВА БОЛЕЕ ТРЕХ ЛЕТ НЕ МОГЛА ПРОЙТИ ПРАКТИКУ В КАЧЕСТВЕ СУДОВОДИТЕЛЯ В САМАРСКОМ РЕЧНОМ ПАССАЖИРСКОМ ПРЕДПРИЯТИИ (СРПП) В СВЯЗИ С ТЕМ, ЧТО РАБОТА МОТОРИСТА-РУЛЕВОГО ПРИЗНАНА «ВРЕДНОЙ ДЛЯ ЖЕНЩИН».

условиями труда, на которых работают женщины, а также условия для сокращения разницы в оплате между мужчинами и женщинами. Ни о каких конкретных мерах или же обещанном пересмотре злосчастного «Перечня» речи не идет. Получается, что вплоть до 2022 года женщины должны будут полагаться лишь на крайне размытую формулировку о «создании условий» и надеяться, что это поможет им в будущем устраиваться на суда, еще и на равных с мужчинами условиях, а до того момента – сидеть на берегу, вместо того, чтобы, получив диплом, нарабатывать стаж и продвигаться по карьерной лестнице.

По такой же схеме правительство намерено решать вопрос насилия на рабочем месте: в Национальную стратегию он включен, но никакой конкретики нет. Между тем эта проблема с каждым годом становится все насущнее.

– К сожалению, насилие на рабочем месте свойственно транспортному сектору. Это создаёт существенные препятствия для привлечения женщин в отрасль, и судоходство исключением не является, – говорят в Российском профсоюзе моряков.

Одним из самых нашумевших стал инцидент 2010 года, когда на борту учебного судна «Safmarine Kariba» погибла 19-летняя Ахона Джевеза (кадет). Девушка упала за борт, и гибель признали самоубийством. Однако позже выяснилось – об этом Джевеза рассказала своим коллегам – что она была изнасилована одним из офицеров судна и беспокоилась за свою безопасность.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПОМОЩЬ

Когда реальную помощь от государства ждать не приходится, женщины могут обратиться в национальный или международный профсоюз, или же другую специальную организацию, способную оказать своевременную поддержку.

На сегодняшний день для женщин-моряков действует Международная ассоциация женщин в судоходстве (WISTA), основанная в 1997 году. Организация осуществляет обучение и наставничество женщин в морской отрасли. WISTA поддерживают более 40 стран, на территории которых действуют активные отделения организации. Каждый из филиалов обеспечивает сеть поддержки на внутреннем и международном уровне, предоставляет возможности для развития, а также помогает наладить отношения с представителями и работниками отрасли. Сотрудники организации уверены, что отсутствие гендерного равенства – реальная проблема, и чтобы решить ее, мужчины и женщины должны действовать сообща.

Такого же мнения придерживаются и международные профсоюзные организации. Для них в основе гендерной работы по-прежнему главенствующую роль играют такие вопросы, как равная оплата труда среди мужчин и женщин, одинаковые условия при соискании рабочего места, а также искоренение насилия на рабочих местах. Так, 8 марта стартовала новая кампания Международной федерации транспортных рабочих, в рамках которой предлагается принять участие в опросе, разработанном в рамках исследования «ITF's equality testing in transport». Полученные данные помогут профсоюзам убедить правительства и национальные центры в необходимости принятия Конвенции Международной организации труда (МОТ) о насилии и притеснениях на рабочем месте, а также в проведении региональных кампаний и разработке стратегий ведения коллективных переговоров, чтобы привлечь больше работодателей к осуществлению политики, которая поспособствует развитию гендерного равенства на флоте.

ПОКОРИТЕЛЬНИЦА АРКТИКИ: ПЕРВЫЙ РЕЙС ВО ЛЬДАХ СЕВМОРПУТИ

НЕСМОТРЯ НА ТО, ЧТО КОЛИЧЕСТВО ЖЕНЩИН В ТОРГОВОМ СУДОХОДСТВЕ ПО ВСЕМУ МИРУ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 2% ОТ ОБЩЕГО ЧИСЛА МОРЯКОВ, А ГЕНДЕРНЫЕ СТЕРЕОТИПЫ ПРОДОЛЖАЮТ ВСТАВАТЬ НА ПУТИ ДЕВУШЕК К ЗАВЕТНОЙ МЕЧТЕ О КАРЬЕРЕ В МОРЕ, МНОГИЕ ИЗ НИХ НЕ ТОЛЬКО НЕ СОБИРАЮТСЯ СДАВАТЬСЯ, НО И ВЫБИРАЮТ ДЛЯ РАБОТЫ ОДИН ИЗ СЛОЖНЕЙШИХ РЕГИОНОВ – АРКТИКУ. ТАКИМ ПРИМЕРОМ ЦЕЛЕУСТРЕМЛЕННОСТИ МОЖЕТ СТАТЬ АНАСТАСИЯ ПЕРЕГУДОВА – ОДНА ИЗ НЕМНОГИХ ДЕВУШЕК, ОКОНЧИВШИХ ГУМРФ ИМЕНИ АДМ. С. О. МАКАРОВА ПО СПЕЦИАЛЬНОСТИ «СУДОВОЖДЕНИЕ». НЕСМОТРЯ НА ВСЕ ТРУДНОСТИ, С КОТОРЫМИ ЮНОЙ МОРЯЧКЕ ПРИШЛОСЬ СТОЛКНУТЬСЯ ВО ВРЕМЯ ОБУЧЕНИЯ И ПРОХОЖДЕНИЯ ПРАКТИКИ, АНАСТАСИЯ, ПОЛУЧИВ ДОЛГОЖДАННЫЙ ДИПЛОМ В 2016 ГОДУ И ЗАКЛЮЧИВ СВОЙ ПЕРВЫЙ КОНТРАКТ, СМОГЛА ВСЕМ ДОКАЗАТЬ, ЧТО С ОБЯЗАННОСТЯМИ ШТУРМАНА ОНА СПРАВЛЯЕТСЯ НЕ ХУЖЕ МУЖЧИН. А ВЕДЬ ПРОВЕРКА ЕЕ ЖДАЛА НЕШУТОЧНАЯ – В ПЕРВЫЙ РЕЙС ДЕВУШКА УШЛА НА ТАНКЕРЕ СОВКОМФЛОТА «RN ARKHANGELSK», РАБОТАЮЩЕМ В ТЯЖЕЛЫХ ЛЕДОВЫХ УСЛОВИЯХ СЕВМОРПУТИ.

Еще на старших курсах ГУМРФ Анастасия Перегудова попала в целевую группу «Совкомфлота», благодаря чему смогла пройти практику в компании «СКФ Юником» на судне «Liteyny Prospect». Анастасия оказалась прилежной ученицей, быстро осваивала азы работы штурмана на практике, что не могло не остаться незамеченным ни на судне, ни в компании. Вскоре после получения диплома и недолгого ожидания распределения, Настя заключила свой первый контракт и отправилась в рейс на танкере «RN Arkhangelsk», перевозящем нефть с Новопортовского месторождения.

Поначалу Анастасии пришлось столкнуться со стрессом, недосыпом и многими другими проблемами, которые зачастую преследуют «новичков» в первые месяцы работы. В силу того, что новоиспеченная помощница капитана совсем недавно окончила вуз, она быстро смогла отметить для себя основное отличие между тем, что она делала во время учебной практики, и официальной работой в рядах комсостава. По словам девушки, заключается оно, в первую очередь, в отношении к работе и своим обязанностям:

– При прохождении практики мы точно так же занимались и заполнением журналов и всей остальной документацией, но никогда не ставили свою подпись, а потому и ответственность за ошибки не несли. С нас взятки были гладки. А теперь, приступив к работе, я в полной мере смогла ощутить весь груз ответственности. Поняла, что нужно быть крайне внимательной и скурпулёзной в работе.

«ДЛЯ МЕНЯ ВАЖНА ПОДДЕРЖКА ЭКИПАЖА»

Со временем Анастасия привыкла и к своему новому графику (вахту девушка несла с 4 до 8 утра и с 16 до 20 вечера) и к работе с документами,

с которыми, будучи курсанткой ГУМРФ, сталкиваться ей не приходилось. Девушка уверена, что справиться со всеми трудностями ей помогла любовь к профессии и, конечно же, дружные отношения с экипажем в целом и комсоставом в частности.

– Практически каждый день я сталкивалась с чем-то новым и непривычным. Безусловно, во всем можно разобраться, но для этого потребуется какое-то время. К тому же никто из нас не застрахован от ошибок, и в первое время их обычно совершают немало. Именно поэтому для меня была так важна поддержка экипажа: я могла спокойно задать любой вопрос и точно знала, что в совете мне никто не откажет. За это я безмерно благодарна, – говорит Анастасия. – Куда сложнее мой организм привыкал к вахтам. Поспать я люблю, и вставать к четырем утра было сложно. Сразу вспоминались времена, когда на судне я была кадетом, и у меня было право отпроситься. Теперь это непозволительно. Непривычным стало еще и постоянное отсутствие солнца: идешь спать – темно, просыпаешься к вахте – опять темно. Не поверите, какое счастье я испытала, когда впервые за долгое время почувствовала на себе солнечные лучи. Все это время меня поддерживали коллеги, которые не скупились на улыбки и добрые слова. Это еще больше укрепило меня во мнении, что все можно пережить и перетерпеть, если тебя окружают хорошие люди.

Пребывание на судне не доставляло Анастасии неудобств – на борту «RN Arkhangelsk» есть все, что нужно для жизни, включая полностью оборудованный спортивный зал. Девушка не смогла не отметить и работу повара: «В этот раз кормили просто отменно». Недостатка в снабжении тоже не было – его экипаж получал при заходе в порт Мурманска.

– Компания выдавала нам все, что нужно для жизни и работы, и всегда старалась сделать это, как можно быстрее. Например, когда возникла необходимость в зимней спецодежде, так как мы пошли на Север, где морозы порой достигали -50°С, компания доставила ее моментально. Конечно, со мной отделу снабжения пришлось повозиться – утепленная обувь для моряков 36 размера встречается нечасто, – со смехом вспоминает Анастасия. – То же самое случилось и с рабочей одеждой – размерный ряд там начинается с 48 размера, так что я в ней просто тонула. Экипаж посмеивался надо мной, но исключительно по-доброму. Боцман и другие члены экипажа тут же принесли мне кофты и свитера, чтобы я надевала их под мою необъятную куртку и не застудилась.

НОВОГОДНИЕ «ПРИКЛЮЧЕНИЯ»

В этом рейсе Анастасии впервые в жизни довелось праздновать Новый год на судне, в Обской губе, в окружении не родственников, а членов экипажа. Но ведь не зря говорят, что экипаж – семья, а потому праздник оставил только теплые воспоминания.

– Был накрыт очень красивый и богатый стол: салаты, фрукты, несколько видов горячих блюд, и про торт не забыли! Отметили по местному времени, после чего команда продолжила работу, так как у нас был запланирован отход из Обской губы.

Дальнейшие события в итоге превратились в одно из самых ярких воспоминаний Анастасии за весь рейс. Своеобразные «приключения», в которые попали моряки, были напрямую связаны со специфичными погодными условиями Севморпути, что не удивительно – суровая северная природа никому не дает возможности расслабиться.

– На Севморпути мне довелось работать со «Штурманом Альбановым» и «Штурманом Малыгиным», но именно после Нового года мы с экипажем поняли, насколько велики их возможности в качестве ледоколов: наш «Архангельск» попал в ледовый плен, и они торили нам дорогу, пока не подошел атомный ледокол, – вспоминает Анастасия. – Тогда выход судна из Обской губы затянулся на семь дней в связи с тяжелой ледовой обстановкой, торосы доходили до двух метров. Движение нашего судна было бы невозможно без помощи «Штурманов» и атомного ледокола. Их мощь восхищает, появляется чувство гордости за наш флот.

Анастасия до сих пор с восторгом вспоминает о спасении из ледяного плена, как и обо всем рейсе в целом: «Многие думают, что работа в северных широтах однообразна и рутинна. Но это не так: Север уникален и с первых мгновений завоюет сердце любого, кому посчастливится там оказаться».

ВСЕМУ СВОЕ ВРЕМЯ

Засиживаться в должности «бумажного» помощника Анастасия не собирается и уже нацелилась на должность третьего помощника капитана.

– Обязанности третьего помощника затрагивают куда более интересные сферы, и в первую очередь я говорю о safety – на тебе лежит ответственность за безопасность членов экипажа. Когда ты трудишься в этой должности, то можешь наглядно увидеть результаты своей деятельности. Конечно, работа с документацией тоже важна, и я уверена, что на судне она все равно во много раз интереснее, чем та же самая работа на берегу, но все-таки я понимаю, что в ближайшем будущем хочу взять на себя более серьезные обязанности, – говорит Анастасия. – Если мне предложат эту должность, то я от нее ни в коем случае не стану отказываться. Ну, а пока главное помнить – всему свое время.

Танкер «RN ARKHANGELSK»

БУДНИ ИНСПЕКТОРА ITF ТРЕБУЮТ ЖЕСТКОСТИ

У ОЛЬГИ АНАНЬИНОЙ, ИНСПЕКТОРА МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ (ITF) В НОВОРОССИЙСКЕ, ПРОФЕССИЯ ЕЩЕ БОЛЕЕ РЕДКАЯ, ЧЕМ У ЖЕНЩИНЫ-КОСМОНАВТА. ОНА ЗАЩИЩАЕТ ТРУДОВЫЕ ИНТЕРЕСЫ МОРЯКОВ, РАБОТАЮЩИХ НА СУДАХ УДОБНОГО ФЛАГА, ВНЕ ЗАВИСИМОСТИ ОТ ИХ НАЦИОНАЛЬНОСТИ, ПОРТА ПРИПИСКИ СУДНА И ПРОЧИХ ТОНКОСТЕЙ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО ПРАВА, И ЗАЧАСТУЮ СТАНОВИТСЯ ДЛЯ НИХ ПОСЛЕДНЕЙ НАДЕЖДОЙ В МИРЕ, ГДЕ БОСС ПЫТАЕТСЯ ПРИСВОИТЬ ТВОЮ ЗАРПЛАТУ, КАПИТАН ПРИДУМЫВАЕТ СИСТЕМУ ШТРАФОВ, А В СУДОВОЙ АРТЕЛКЕ ХОТЬ ШАРОМ ПОКАТИ. В РОССИИ ОЛЬГА – ЕДИНСТВЕННАЯ ЖЕНЩИНА В НАЦИОНАЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ITF.

«МАДАМ НА МИЛЛИОН»

Ольгу в профсоюзной прессе иногда называют «мадам на миллион». И не просто так. Каждый год она помогает обманутым морякам вернуть полтора, два, а то и больше миллионов долларов незаконно присвоенных судовладельцем зарплат. Любо-дорого посмотреть, как в присутствии этой хрупкой женщины матерые капитаны, которые привыкли рявкать на своих подчиненных, притихают, съеживаются и послушно несут на проверку горы папок с судовой документацией. Репутация Ольги хорошо известна всем недобросовестным судовладельцам от Тузлы до Ростова-на-Дону, от Крыма до Абхазии, и, конечно же, в родном Новороссийске. Как же она ее добилась?

До 2001 года Ольга Ананьина была счастливой домохозяйкой. Но как это часто бывает, жизненные обстоятельства заставили ее искать работу. Прекрасное знание английского и испанского языков позволили ей стать помощницей первого в России координатора ITF Александра Агеева. Именно он тогда создавал в нашей стране сам институт профсоюзных инспекций, защищающих не только трудовые права моряков, но и их право вернуться домой живыми, здоровыми и с заработанными деньгами.

– Я видела, сколько сил Александр Евгеньевич отдавал работе с моряками, – рассказывает Ольга. – А ведь были еще тонкости международного морского права и азы хозяйственной

деятельности судна, порой очень запутанные, в которых мне тоже надо было разобраться, чтобы моя работа была по-настоящему эффективной.

Несколько лет спустя в России был уже штат региональных инспекторов ITF. В 2008 попробовать себя в новом качестве предложили и Ольге. Так она стала представлять российскую инспекцию Международной федерации транспортников на юге страны.

«ОБКАТКА»

– Сначала мне предстояло пройти трехнедельное обучение в Лондоне и стажировку во Франции, – вспоминает она. – И если с теорией у меня все было в порядке, спасибо годам работы с Агеевым в офисе ITF в Новороссийске, то практические занятия во французских портах были настоящей «школой молодого бойца». Я и ещё двое «необкатанных» инспекторов попали в опытные руки Паскаля Пуле – сейчас он координатор ITF во Франции. Мы проверяли по два-три судна в день в течение недели. Колесили из Дюнкерка в Кале, Руан и обратно. Опытный инспектор Паскаль учил нас скрупулёзно проверять каждую фразу в контрактах о найме, зарплатные ведомости, учет часов работы и отдыха моряков, рассчитывать задолженность по заработной плате и даже проверять срок годности продуктов в артелке. Все эти параметры инспекции дают достаточно полную картину жизни экипажа на конкретно взятом судне, и узнать о них можно только во время практической работы на борту.

Паскаль Пуле попытался подготовить новичков и к психологическому давлению, с которым сталкивается каждый инспектор. Но, только приступив к работе, Ольга поняла, какой груз она взвалила себе на плечи.

УГРОЗЫ – ОБЫЧНОЕ ДЕЛО

– Будни инспектора ITF требуют жесткости и принципиальности, которые порой приходится проявлять, – говорит она. – И ведь это только если говорить о самих переговорах в защиту моряков. А кроме того бывало всякое: пьяные капитаны, ржавые аварийные суда, голодные экипажи. Разбудить могут посреди ночи. Обычное дело – угрозы физической расправы от судовладельцев.

Может быть, это и не подвиг, но что-то героическое в такой работе определенно есть. Ведь надо понимать, что моряки, работающие на конвенционном флоте, не будут искать защиты среди ночи. А флагманы индустрии никогда не опустятся до угроз, тем более, в адрес женщины.

С первых же дней Ольга столкнулась с компаниями «Навигатор» и Kent Shipping. Обе привыкли бесплатно кредитоваться у своих работников, формируя постоянную многомесячную задолженность по зарплате перед экипажами. В свое время они прочно обосновались на вершине «черного списка» судов в черноморском регионе, на которые не рекомендуется устраиваться на работу. Как же грязно они порой вели себя! Стоило моряку с их судна официально пожаловаться, что ему не платят, как менеджеры этих компаний тут же задним числом фабрикуют письменный выговор этому работнику. На тех старых корытах, которыми управляли «Навигатор» и Kent Shipping, всегда можно было найти, за что. Обе компании виртуозно владели различными методами ухода от ответственности по выплатам. При этом выяснилось, что за компаниями, у которых нет денег на зарплаты морякам, стоят миллионеры из списка Forbes. Так, согласно данным «safety4sea», за компанией Kent Shipping стоял Алексей Федорычев, бывший владелец футбольных клубов «Динамо» и «Ростов», и бессменный глава крупного трейдера на мировых рынках серы, зерна и минеральных удобрений – Fedcom.

МОРЯКИ ПЕРЕСТАЛИ БОЯТЬСЯ

– Казалось, конца и края не будет их беспределу, – говорит Ольга. – Но нет. Несколько лет назад в рамках проекта «Чёрное море позора» ITF организовала кампанию по мониторингу деятельности Kent Shipping. Ее суда проверялись инспекторами PSC в странах, ратифицировавших Конвенцию о труде в морском судоходстве (MLC), и задерживались при наличии замечаний, а некоторые из них по иску экипажей были вообще арестованы в Турции и Италии. В результате огромная компания обанкротилась, суда были распроданы за долги и перешли в собственность других судовладельцев. А моряки, прошедшие суровую школу жизни в период работы на такого рабовладельца, сейчас не боятся обращаться в профсоюз за защитой своих прав. И чётко знают, как работает Конвенция о труде в морском судоходстве.

Большинство нечистых на руку судовладельцев предпочитает во время переговоров с инспектором ITF пожаловаться на плохие кадры. Для такого «барина» у нее всегда готов простой ответ: не нравится, как работает моряк – его можно списать, но только с полным расчётом, поскольку рабский труд давно запрещён во всём мире. Другие проштрафившиеся пробуют просто запутать Ольгу в лавине технических терминов. Но тут их ждет сюрприз.

– Мой отец, Федор Афанасьевич Васькевич, – рассказывает инспектор, – много лет проработал старшим механиком на флоте, а сейчас он доктор технических наук и преподаватель Морского университета. А муж Александр – капитан на судах Columbia Shipmanagement. Естественно, оба в любой момент готовы меня проконсультировать, так что с азами судовождения и работы судовых механизмов за годы работы я точно уже ознакомлена.

СТРОГОЕ ПРАВИЛО

Ольга не понаслышке знает, что быть женой моряка – это тоже работа, причем не из легких. При этом о рисках в море она знает значительно больше, чем рядовая морячка:

– Труд моряков — это постоянный риск вне зависимости от района плавания, но когда судно заходит, например, в воды Нигерии, уровень риска возрастает в разы, а с ним и уровень стресса для родных и близких. Шторма в Северном море, проходы проливов, зон военных действий – всё это заставляет лишний раз волноваться и переживать. К счастью, мой муж работает в очень хорошей компании, но все равно у нас есть строгое правило. Когда он в рейсе, мы обязательно пишем друг другу каждый день. Что бы ни случилось – хоть пару строк. Тем, кто тесно связан с морем, без этого никак. Переживаний и стресса и без того хватает в нашей жизни, нужно беречь друг друга.

«Профсоюзная морская газета»

В ПРОФСОЮЗ – РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ И... ПОИГРАТЬ В ВОЛЕЙБОЛ?

ЮЖНАЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (ЮТО РПСМ) – САМЫЙ МОЛОДОЙ ЧЛЕН ПРОФСОЮЗНОЙ СЕМЬИ. ОНА ВОШЛА В РПСМ В 2004 ГОДУ, ХОТЯ МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗ СУЩЕСТВОВАЛ В НОВОРОССИЙСКЕ И ДО ЭТОГО. ВПРОЧЕМ, МОЛОДОЙ ВОЗРАСТ НИКАК НЕ СКАЗЫВАЕТСЯ НА ПРИНЦИПАХ РАБОТЫ: НА ПЕРВОМ МЕСТЕ ЗДЕСЬ МОРЯК, ЕГО ЧАЯНИЯ И ПРОБЛЕМЫ.

С ХОРОШИМИ НОВОСТЯМИ – В ПРОФСОЮЗ!

В прошлом году новороссийские моряки, входящие в Первичную профсоюзную организацию (ППО) компании «Новошип ЮК» и ППО ОАО «Новошип» РПСМ, установили своеобразный рекорд: за материальной помощью по случаю рождения ребёнка обратилось около 80 молодых отцов – это процентов на 20% больше, чем в другие годы.

Радостный моряк, заходящий в офис ППО, редкость. Как правило, с хорошими вестями в профсоюз не ходят. А тут такой «бэби-бум» и счастливые лица моряков – их всегда приятно видеть.

– В основном, к нам приходят, когда что-то случится: начиная от самого трагичного – смерти близких и заканчивая проблемами с устройством на работу. Бывало даже, что у моряка буквально не было денег пройти профотбор стоимостью пять с половиной тысяч рублей, которые возвращаются ему при найме, – рассказывает старший инспектор ППО Анатолий Должиков. – У некоторых, казалось бы, смешные проблемы: не могут сработаться с командиром. Мы такое особенно часто слышим от рядовых. Приходит, например, моторист и рассказывает: «Вот, стармех ничего не понимает, я один всё делаю…» Но это же не значит, что на самом деле всё так. Конечно, иногда и «командиры» бывают несправедливы по отношению к подчинённым.

– Бывает, что причина просто-напросто в том, что человек хочет попасть в конкретный экипаж, – добавляет инспектор Сергей Толкачёв. – Встречаются и те, кому обязательно надо поскандалить. Таким вообще тяжело ужиться в экипаже. Но если человек вменяемый, а задержка в несколько месяцев между рейсами возникла по не зависящим от него обстоятельствам, мы стараемся помочь.

Когда моряк, который не может устроиться на работу, обращается к инспекторам за советом, они предоставляют ему список надёжных круинговых компаний, куда он может обратиться за помощью в найме. Устроиться получается не у всех.

– Может прийти человек, который до этого плавал рыбаком, а теперь хочет на танкер. Если у него ещё и возраст близится к 50 годам, то устроиться ему будет практически нереально, – делится Анатолий Должиков. – В таких случаях мы общаемся с человеком, даём советы, куда ему лучше обратиться.

В офис «первички» с различными жалобами заходят не только местные, но и иногородние моряки. Приезжали и с Дальнего Востока, чтобы устроиться работать в Новороссийске, но столкнулись с трудностями. Однако в целом счастливых и благоустроенных моряков в профсоюзе гораздо больше, чем недовольных.

НОВОРОССИЙСК ДИСЦИПЛИНИРУЕТ

С жалобами на задержавшего зарплату работодателя новороссийские моряки обращаются всё реже. Как говорит технический инспектор труда ЮТО РПСМ Игорь Холявка, сегодня многие моряки сталкиваются с другой проблемой – после окончания рейса им не предлагают новый контракт.

– Часто моряки приходят к нам и задают вопрос: почему меня не зовут в следующий рейс? Приходится объяснять, что найм одномоментный. То есть ты подписываешь контракт, например, на четыре месяца, и в нём нигде не говорится, что тебя обязаны нанять на следующий рейс. Это касается всех – и капитанов, и матросов. С чем это связано, нужно разбираться в каждом конкретном случае. Иногда компания может купить пароход только для того, чтобы совершить один-два рейса. Дело может быть и в самом работнике, но у нас в Новороссийске очень цивилизованные моряки. Так сложилось, что в большинстве своём у нас работают «танкеристы», а они сами по себе дисциплинированные, работают профессионально и осознают ответственность. Все эти качества воспитываются ещё в кадетах.

С одномоментным наймом сталкиваются только те моряки, которые устраиваются к небольшим судовладельцам. По-другому дела обстоят в социально-ответственных компаниях. Яркий пример – Новошип, где действует перманентный найм, поэтому тревог относительно следующего рейса у моряков не возникает.

КТМС УПРОЩАЕТ ЖИЗНЬ

Что касается больной для Чёрного моря темы – задержки зарплаты, то эта проблема отошла на второй план.

– Последний раз проблема с невыплатой зарплаты на судне под российским флагом возникала где-то год назад, – рассказывает председатель ЮТО РПСМ Николай Попов. – Говорить о том, что мы полностью искоренили проблему, рано, но в её решении нам очень помогла КТМС (Конвенция о труде в морском судоходстве – прим. редакции). С её принятием жизнь работников морского торгового флота значительно упростилась. Моряки сейчас стали более продвинутыми: они ищут информацию в интернете, следят за новостями, самообразовываются в плане защиты своих прав. Моряк прочитал о КТМС и уже знает, к кому обращаться за помощью. Он может подать жалобу портовым властям и в профсоюз.

Однако не всегда экипаж готов «дожать» судовладельца, нарушающего права работников. К примеру, если он задержал зарплату, моряки пишут жалобы в администрацию порта и в профсоюз. После этого судовладелец выплачивает половину долга и обещает выплатить остаток в ближайшее время, нужно только отозвать жалобы. И вот из двенадцати вчерашних претензий сегодня остаются две, остальные – забирают, полагаясь на честность работодателя.

– Мы устали повторять, что такие нерешительные моряки никогда не увидят вторую часть зарплаты. Если уж решил действовать по закону, то не сходи на полпути, дойди до конца, пока не получишь все деньги, – призывает Николай Попов.

Жалобы поступают исключительно от моряков, работающих на судовладельцев, с которыми у профсоюза не подписан коллективный договор. На судах, где действует колдоговор, таких проблем не возникает. И КТМС, и подписание колдоговоров – важный шаг в работе профсоюза по уменьшению случаев нарушений трудовых прав моряков.

СПОРТ РАССЛАБЛЯЕТ

Ещё одно немаловажное достижение профсоюза, которое, на первый взгляд, не кажется таким уж значительным, – приучение моряков и их семей к здоровому образу жизни.

Спортивно-оздоровительным мероприятиям ЮТО уделяет большое внимание. Морякам выдают абонементы в фитнес-клубы, которые пользуются огромной популярностью. Даже на первом этаже в офисе профсоюзной организации есть спортзал с силовыми и кардио-тренажёрами и столом для пинг-понга. Сюда могут приходить моряки по своим членским карточкам, по ним же тренироваться в зал ходят жёны и дети моряков. Раз в месяц проходит выдача абонементов в бассейн.

Существуют команды по мини-футболу, волейболу и баскетболу. Для этих целей арендуются спортзалы, а летом – стадион. Занятия проходят пару раз в неделю. Игорь Холявка не только главный технический инспектор в ЮТО, но и главный волейболист. Он возглавляет волейбольную секцию.

– Два раза в неделю мы собираемся в спортзале, чтобы поиграть и выплеснуть накопившуюся энергию. Это очень полезно любому человеку, но особенно морякам. В рейсе приходится всё держать в себе, даже когда хочется сорваться на других. Покричишь на кого-нибудь, а боцман заметит и напишет, что ты неуживчив и для работы в команде не годишься. Так что хочешь – не хочешь, а после рейса нужна разрядка. И занятия спортом подходят как нельзя лучше, – рассказывает Игорь Холявка. – Забавно наблюдать, как все кричат друг на друга в азарте, невзирая на ранг на флоте: «Эй, да куда ты подаёшь, растудыть твою?..» Зато после матча все ходят расслабленные и уже не помнят игровых конфликтов.

Приверженность спорту настолько сильна, что профсоюзные команды по баскетболу и волейболу даже побеждают на городских спортивных соревнованиях.

В целом, можно с уверенностью сказать, что новороссийским морякам повезло. Их малая родина давно готовит морские кадры для страны, «морские династии» среди семей здесь не редкость. Профильные учебные заведения выпускают моряков профессиональных, ответственных и готовых к любым трудностям. А справиться с ними всегда поможет профсоюз. ⚓

СПРАВКА:
На учёте в Южной территориальной организации РПСМ состоят 12078 человек. В ЮТО РПСМ входят следующие первичные профсоюзные организации (ППО): ППО «Новошип ЮК», ППО ОАО «Новошип», ППО Новороссийской инспекции – филиала Российского морского регистра судоходства, ППО «Транспетро», Ейская городская территориальная организация ЮТО РПСМ, ППО ООО «Аншип», Таманская первичная профсоюзная организация ЮТО РПСМ.

ПОТОК ЖАЛОБ МОРЯКОВ НЕ ИССЯКАЕТ

ПРАКТИЧЕСКИ НА ПРОТЯЖЕНИИ ВСЕГО 2016 ГОДА В РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ ПРИХОДИЛИ ЖАЛОБЫ ОТ МОРЯКОВ, РАБОТАЮЩИХ НА СУДАХ САХАЛИНСКОЙ КОМПАНИИ «ВИП-СТРОЙ ХОЛДИНГ» В СВЯЗИ С ЗАДОЛЖЕННОСТЯМИ ПО ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ. МНОГИЕ ИЗ НИХ ДО СИХ ПОР НАХОДЯТСЯ В ОЖИДАНИИ ЗАРАБОТАННЫХ ДЕНЕГ. ПО СЛОВАМ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ (ДВРО) РПСМ НИКОЛАЯ СУХАНОВА, САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ УЖЕ ДАВНО УДЕРЖИВАЕТ ПАЛЬМУ ПЕРВЕНСТВА В ПЛАНЕ НАРУШЕНИЯ ПРАВ МОРЯКОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ.

Так, экипажу судна «Port May» (флаг России, ИМО 8912807) генеральный директор «Вип-Строй Холдинг» Иван Пивнев задолжал порядка 20 000 долларов США. Помимо того, что морякам не платили зарплату, судно выходило в море без необходимых страховок, а трудовые договоры моряков не соответствовали требованиям российского законодательства.

– Сначала мы обратились за помощью в Российский профсоюз моряков, а также в Ванинскую транспортную прокуратуру. Оттуда наши заявления отправили на Сахалин. Там очень долго нам пытались отказать в возбуждении уголовного дела. Мы писали жалобы, даже уже и не помню, сколько. Дело все-таки возбудили. Потом был суд. Его несколько раз переносили. Дошло до того, что помощник судьи обзванивала нас и от имени обвиняемого и его адвоката предлагала дело прекратить. Мы, конечно, отказались, – рассказывает бывший старший механик т/х «Port May» Александр Буторин.

Суд состоялся 28 декабря 2016 года. После новогодних праздников моряки получили по почте «решение», которое повергло их в ступор, сообщает «Сахалин-Медиа».

– Там написано, что судовладелец Пивнев – нищий, у него тяжелое материальное положение. Настолько тяжелое, что даже судебный штраф ему разбили на два месяца. А еще там написано, что он выплатил нам зарплату полностью – мне, например, по 16 тысяч рублей за месяц. В решении указано, что мы согласились с прекращением уголовного дела в отношении Пивнева. Но мы не соглашались! – говорит бывший второй механик судна Игорь Краморчук.

Матросу «Port May» сахалинский суд и вовсе «узаконил» заработную плату в 234 доллара США. В рублевом эквиваленте.

– Этого просто не может быть! Согласно Международной организации труда, минимальная базовая ставка матроса составляет не менее 614 долларов США в месяц. Это, подчеркиваю, базовая ставка. На нее «накручиваются» выплаты за переработки и прочее. То есть, матрос на судне под российским флагом должен получать базовую ставку не менее 40 тысяч рублей. И на эту ставку уже идут всевозможные надбавки. Я просто не могу поверить, что судья не знает таких элементарных вещей, – возмущается Николай Суханов.

Из решения сахалинского суда моряки узнали, что господин Пивнев уже не является генеральным директором ООО «Вип-Строй Холдинг». Кто теперь руководит этой компанией, ей ли принадлежат суда «Port May» и «St. Wind», также неизвестно. В интернете моряки нашли сайт некой компании «Пивнев Шиппинг Лайт», которая предлагает услуги морских грузовых перевозок на указанных теплоходах.

– Мы сейчас готовим серьезные обращения и в Генеральную прокуратуру, и в Правительство РФ. Именно по поводу этих двух судов. Потому что поток жалоб на обман моряков, на отсутствие страхования жизни, на невыплату заработной платы – он не иссякает! У нас скопились целые тома жалоб и переписки с правоохранительными органами по этим теплоходам и по этому судовладельцу. Сейчас речь пойдет о том, чтобы на эти суда не выдавались страховые документы. Мы будем проверять, есть ли у них регистровые документы, а если есть, то кто и каким образом их выдавал, – сообщил Николай Суханов. ⚓

ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ: ШТУРМАН ПРОПАВШЕЙ ЭКСПЕДИЦИИ

В 2016 ГОДУ КОМПАНИЯ «СОВКОМФЛОТ» РАСШИРИЛА СВОЙ ФЛОТ ТРЕМЯ НОВЫМИ ТАНКЕРАМИ ЛЕДОВОГО КЛАССА. ГОЛОВНОЕ СУДНО СЕРИИ НОСИТ ИМЯ ПОЛЯРНИКА И ИССЛЕДОВАТЕЛЯ ВАЛЕРИАНА ИВАНОВИЧА АЛЬБАНОВА: ОН УЧАСТВОВАЛ В ЭКСПЕДИЦИИ НА СУДНЕ «СВЯТАЯ АННА». НЕСМОТРЯ НА ТРАГИЧЕСКУЮ СУДЬБУ, КОТОРАЯ ПОСТИГЛА ПОЧТИ ВЕСЬ ЭКИПАЖ, АЛЬБАНОВУ УДАЛОСЬ ВЫЖИТЬ. МОРЯК СОХРАНИЛ КОПИЮ СУДОВОГО ЖУРНАЛА И ЦЕННЕЙШИЕ МАТЕРИАЛЫ НАУЧНЫХ НАБЛЮДЕНИЙ ПОЧТИ ЗА ДВА ГОДА ПОЛЯРНОГО ДРЕЙФА ШХУНЫ ПО СОВЕРШЕННО НЕ ИЗУЧЕННЫМ НА ТОТ МОМЕНТ РАЙОНАМ СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА.

УФИМСКИЙ ГИМНАЗИСТ

Валериан Альбанов родился в Уфе 26 мая 1882 года. Его отец, Иван Альбанов, служил в пятом Оренбургском казачьем полку, поэтому семье часто приходилось перебираться из города в город. Когда же полк отправили в Туркестан, Валериан с сестрой и матерью стал проживать в доме своего дяди. В это время у мальчика появилось много свободного времени, которое он с удовольствием тратил на книги о путешествиях, в том числе и о морских. Рассказы настолько захватили его воображение, что во время летних каникул молодой Альбанов вместе с другом-гимназистом нашел лодку и отправился вниз по реке Белой, забыв оповестить своих родных. Через пару дней дырявое суденышко затонуло, а «беглецов» вернули домой.

В семье были уверены, что Валериана ждет прекрасное будущее в качестве инженера, однако юноша уже успел определиться с профессией: он намеревался поступать в морское училище, и в апреле 1900 года, не дождавшись сдачи последних экзаменов, уехал в Петербург. Как раз в это время из мореходных классов (так в то время называли среднее мореходное училище) посылали на корабли «волонтеров», желающих осенью начать учебу. Это делалось, чтобы абитуриенты «оморячились» и не раскаивались потом в выборе морской профессии. Проходив четыре месяца матросом на пароходе «Красная горка», в октябре Валериан сдал приемные экзамены и был зачислен в начальный мореходный класс.

Хотя ученикам выдавалась морская форма, питались и жили они по частным квартирам за свой счет. К тому времени отец Валериана уже скончался, а от матери, оставшейся с двумя дочерьми и существовавшей на пенсию умершего мужа, ждать материальной поддержки не приходилось. Однако Валериан не растерялся, он стал зарабатывать на жизнь репетиторством и продажей изготовленных им же моделей кораблей. Годы напряженной учебы, которую зимой и летом надо было совмещать с работой, чтобы как-то существовать и платить за обучение, закалили характер юного моряка, приучили его полагаться только на себя.

Весной 1904 года Альбанов закончил училище дальнего плавания (как с 1902 года стали называть мореходные классы) и получил право работать в должности штурмана 2-го разряда. В перспективе он имел возможность получить диплом штурмана дальнего плавания, если наберет 42 месяца общего морского ценза. Пока же за период обучения ему удалось набрать лишь 17 месяцев.

ЗНАКОМСТВО С СЕВЕРОМ

На следующий год, в связи с русско-японской войной выпускников училища призвали на службу в Балтийский флот. В 1905 году многие молодые штурманы были назначены на суда Северной морской экспедиции Министерства путей сообщения, которые везли из Европы на Енисей железнодорожные рельсы для Кругобайкальской железной дороги. Чтобы обеспечить безопасное плавание четырех мощных буксиров и одиннадцати лихтеров по Енисею, в Красноярске снарядили небольшой путейский пароход «Обь». На него помощником капитана был назначен Альбанов. 21 апреля 1905 года Валериан приехал в Красноярск, где прожил до конца 1906 года. На пароходе «Обь» в командный состав входили капитан и его помощник. Они, кроме управления судном, занимались также лоцманской проводкой судов, входящих в Енисей с моря. Такая напряженная работа дала Альбанову прекрасную морскую практику, а также знание особенностей плавания по Енисею, что не раз пригодилось ему по жизни.

В ноябре 1906 года после расформирования Северной морской экспедиции Альбанов переехал на Каспий и весь 1907 год ходил штурманом на пароходах «Слава» и «Союз», совершавших товаро-пассажирские рейсы из Баку в Астрахань и Красноводск. Здесь он смог добрать последние месяцы ценза, необходимого для получения диплома штурмана дальнего плавания. В феврале 1908 года Альбанов получил диплом, который также давал ему право занимать должности капитана судов каботажного плавания. Однако сразу попасть на океанское судно, которых у России было мало, оказалось непросто. Пришлось сезон 1908 года довольствоваться должностью старшего штурмана на быстроходной паровой яхте «Астарта», совершавшей срочные коммерческие рейсы между Петербургом и портами прибалтийских стран.

Весной 1912 года, как опытного штурмана, хорошо знающего условия плавания у берегов северных морей и в устье Енисея, Альбанова пригласили в полярную экспедицию на судне «Святая Анна». Экспедиция направлялась в транзитное плавание по Северному морскому пути, а снаряжалась в Петербурге на частные средства, и руководил ею лейтенант флота Георгий Брусилов.

Экспедиция стала следствием необычайно возросшего во всем мире интереса к Арктике. Так, в России с 1910 года начала работы гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана на ледокольных транспортах «Таймыр» и «Вайгач», но только у берегов Берингова пролива, куда суда на один-два месяца приходили из Владивостока. В печати многие высказывали горечь и недоумение по поводу отставания России в полярных исследованиях. В этой атмосфере Седов, Брусилов, Русанов по своей инициативе на частные или общественные средства решили снарядить полярные экспедиции для исследования Арктики.

ЭКСПЕДИЦИЯ БРУСИЛОВА

К сожалению, все три экспедиции готовились наспех, ощущалась нехватка средств, не было радиостанций, хотя в то время они уже достаточно широко применялись на морских судах. Продовольствие брали с расчетом на полтора года для 30 человек, подбор его был хорошо продуман: помимо пяти сортов мяса, десяти сортов муки и круп, пяти сортов масла, брали много консервированных фруктов и овощей, свыше двух тысяч банок сгущенного молока, четыре тысячи свежих яиц, 50 бутылок клюквенного экстракта, много сладостей. Однако многие купцы все же смогли нажить неплохой капитал, поставив на судно некачественные продукты.

Если вопросы снабжения решились удовлетворительно, то перед самым выходом в море возникли трудности с командным составом. Брусилов полагал иметь две вахты – каждую из офицера флота и штурмана, как было принято на военных кораблях: офицер командует маневрами судна, прислушиваясь к совету штурмана, ведущего счисление пути. Штурманами являлись В. Альбанов и В. Бауман, а офицером на вторую вахту – Н. Андреев, ставший пайщиком товарищества. Незадолго до отплытия «Святой Анны» из Петербурга Анна Брусилова потребовала, чтобы мелкие

Валериан Альбанов

акционеры вышли из дела, оставаясь наемными служащими. Лейтенант Андреев и его друзья-пайщики к отходу судна не явились, пообещав присоединиться к экспедиции на Мурмане (ныне город Полярный).

28 июля «Святая Анна» вышла в море. Огибая Скандинавию, шхуна останавливалась в датских и норвежских портах для приобретения китобойного снаряжения и прогулок пассажиров, взятых в пустующие каюты до первого русского порта. В Мурмане, куда судно зашло для погрузки угля и пополнения экипажа, моряки узнали, что Андреев и еще двое пайщиков, в число которых входил и доктор, от участия в экспедиции отказались. Списались с судна по болезни старший механик, штурман Бауман и несколько матросов. Казалось, экспедиция не состоится. Но Брусилов решил нести вахту с Альбановым поочередно, а взамен матросов принял нескольких оказавшихся на Мурмане архангельских поморов. Заменить врача вызвалась одна из пассажирок – Ерминия Жданко, окончившая самаритянские курсы сестер милосердия. Она являлась дальней родственницей

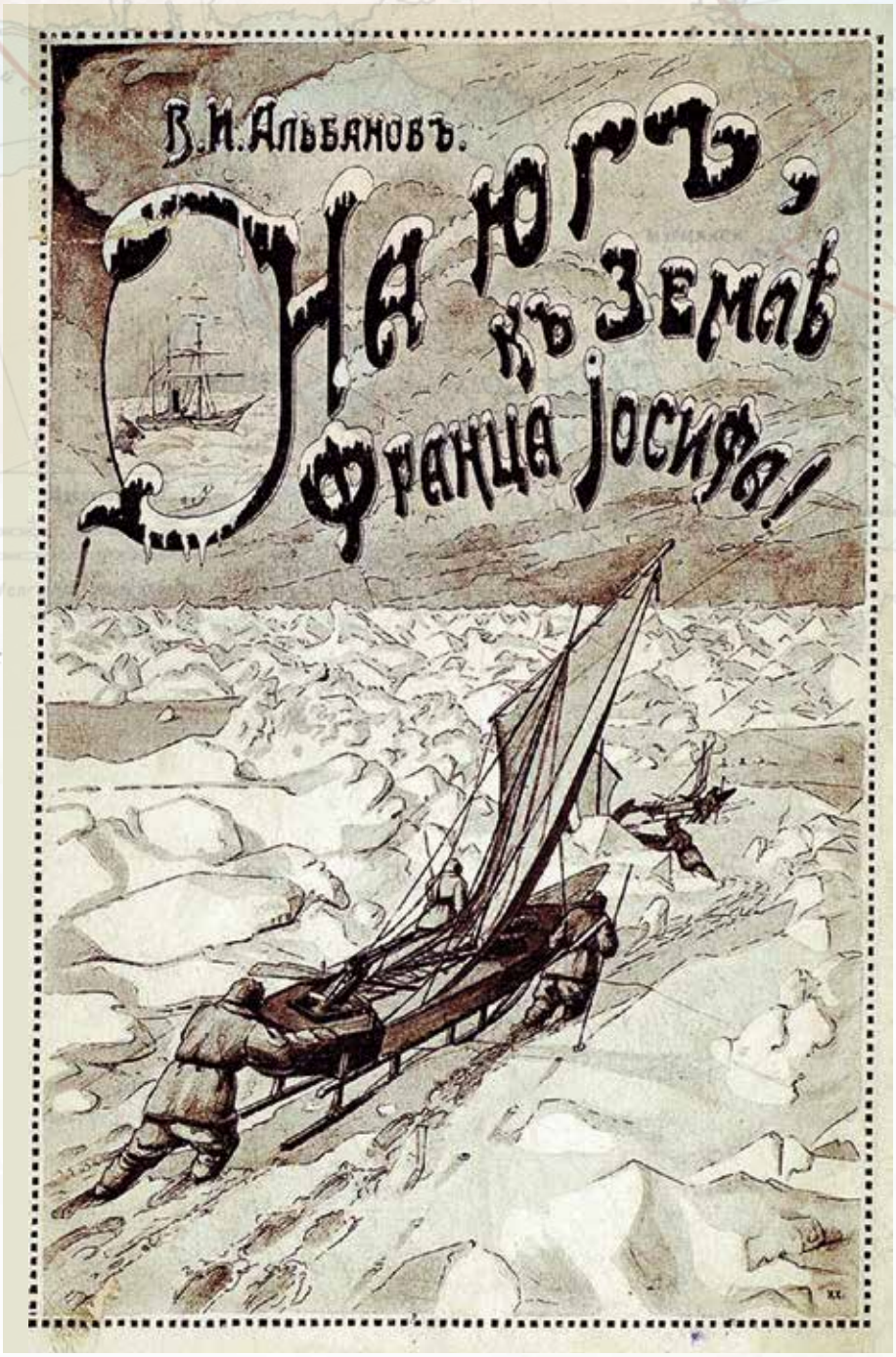


Рисунок Альбанова

Брусилова, пригласившего ее только на период плавания вокруг Скандинавии, поскольку врачи рекомендовали ей лечение морским воздухом. Так Ерминия стала второй женщиной в русской истории, отправившейся в Арктику (первой была Татьяна Прончищева, разделившая полярное плавание и гибель со своим мужем Василием Прончищевым на «Якуцке» в 1735-1736 годах).

ПОТЕРЯННЫЕ ВО ЛЬДАХ

Окончательно сформировавшийся в Александровске экипаж «Святой Анны» состоял из 24-х человек. В офицерскую кают-компанию входили начальник экспедиции и капитан Георгий Брусилов, штурман Валериан Альбанов, неожиданно ставший единственным помощником капитана, гарпунеры Михаил Денисов и Вячеслав Шленский, а также Ерминия Жданко. В палубной команде профессиональных моряков было всего пятеро: боцман Иван Потапов, старший рулевой Петр Максимов, датчанин Ольгерд Нильсен, а также ученики рижских мореходных классов – Густав Мельбард и Иоган Параприц. Остальные матросы ранее на судах не плавали. Машину обслуживали машинисты Яков Фрейберг, Владимир Губанов и кочегар Максим Шабатура. Повар Игнат Калмыков и стюард Ян Регальд обеспечивали питание экипажа.

Путь от Мурмана к Новой Земле «Святая Анна» прошла за несколько дней, после чего экипаж сделал короткую остановку в проливе Югорский Шар, чтобы передать последние письма на стоявшие там пароходы телеграфной экспедиции. Так, в последнем письме Брусилов отмечал: «...плавания осталось всего две недели, а зима – очень спокойное время, не грозящее никакими опасностями».

Стоит отметить, что летом 1912 года преобладали северные ветры, согнавшие льды Карского моря на юг, из-за чего «Святая Анна» смогла продвинуться лишь до Ямала. Когда зимой 1912-1913 годов задули южные муссонные ветры, льды Карского моря, ранее сплоченные на юге, начали стремительный дрейф на север, заполняя прошлогоднее разрежение. Этим объясняется необычно быстрый дрейф «Святой Анны» на север, определивший ее трагическую судьбу.

Непроходимый лед, встреченный почти сразу после выхода из Югорского Шара, заставил шхуну уклониться к югу в Байдарацкую губу, из которой «Святая Анна» почти месяц пробивалась в смерзающихся льдах к берегам Ямала. Наконец, в нескольких десятках километров севернее мыса Харасавэй шхуна вмерзла в неподвижный береговой припай в восьми милях от берега, примерно в том месте, куда в наши дни атомные ледоколы приводят караваны судов. С середины октября на шхуне установился распорядок зимовки: трижды в сутки проводились метеорологические наблюдения, команда почти ежедневно ходила на берег для охоты.

28 октября 1912 года сильным южным ветром большое ледяное поле, в которое вмерзла «Святая Анна», оторвало от припая, и начался медленный, но неуклонный дрейф к северу. Сначала он не пугал моряков, так как прибли-

жал их к северной оконечности острова Белый, который предстояло обогнуть на пути к Енисею. Но в декабре остров остался далеко на юге, а судно продолжило дрейф на север – ледяное поле со шхуной попало в Обь-Енисейское сточное течение, о котором тогда еще не подозревали. К лету 1913 года это течение вынесло «Святую Анну» севернее Новой Земли, где направление дрейфа часто менялось и судно описывало причудливые петли. Лед вокруг был поломан и слаб, виднелись полыньи. Попытки пропилить в пленившем судно ледяном поле канал длиной 400 метров до ближайшей полыньи успехом не увенчались. Будь на «Святой Анне» немного взрывчатки, возможно, ей удалось бы освободиться и выйти на запад в Баренцево море. Но в августе 1913 года экипажу пришлось готовиться ко второй зимовке, а к началу 1914 года шхуну вынесло к северу от Земли Франца-Иосифа.

НАДЕЖДА НА СПАСЕНИЕ

Положение «Св. Анны» в это время отчасти уже выяснилось: она попала в главное в этой части Северного Ледовитого океана течение, которое ранее несло на запад судно Нансена «Фрам». Расчеты показывали, что если «Святая Анна» продолжит дрейфовать на запад с той же скоростью, что и «Фрам», она сможет освободиться из ледового плена где-то западнее Шпицбергена не ранее лета 1915 года. Удачная охота в первую зиму (было добыто 40 тюленей и 47 медведей) и меньшая, чем предполагалась, численность экипажа позволили сэкономить продовольствие. Однако уже со второй зимовки стала ощущаться нехватка многих продуктов и топлива, а с середины 1914 года ожидался голод.

Взаимоотношения между членами экипажа к этому времени тоже дали трещину. Неопределенность положения и перспектива неизбежного голода, проживание в тесноте – все это создавало почву для раздора. Еще в сентябре 1913 года между Брусиловым и Альбановым произошла крупная размолвка, после которой Альбанов попросил освободить его от обязанностей штурмана и оказался в положении пассажира.

В январе 1914 года он обратился к Брусилову за разрешением построить каяк и сани, чтобы уйти с судна на Землю Франца-Иосифа, до которой было около ста километров. Из книги Нансена он знал о существовании на юге этой земли заброшенных домов английской экспедиции, где рассчитывал найти продовольствие и дождаться какого-нибудь судна. Видя приготовления Альбанова к уходу, многие матросы задумались над своим положением, и спустя две недели большая часть команды решила идти вместе со штурманом. Брусилов этому не противился, так как уход почти половины экипажа позволял остающимся на «Святой Анне» растянуть продовольствие до лета 1915 года, когда ожидалось освобождение шхуны из ледового плена.

К началу апреля группа под руководством Альбанова изготовила семь нарт и каяков, предполагая, по примеру Нансена, тащить по льду нарты с каяками и снаряжением, а разводья и полыньи переплывать на каяках с погруженными на них нартами. Спать планировали в меховых совиках и малицах (ненецкая одежда наподобие тулупов), так как спальных мешков на шхуне не оказалось. Взятое продовольствие состояло в основном из сухарей (около 500 кг) и было слабым по калорийности. Моряки собирались улучшать свой рацион, а также получать жир для отопления палатки и приготовления пищи, охотясь на тюленей и медведей.

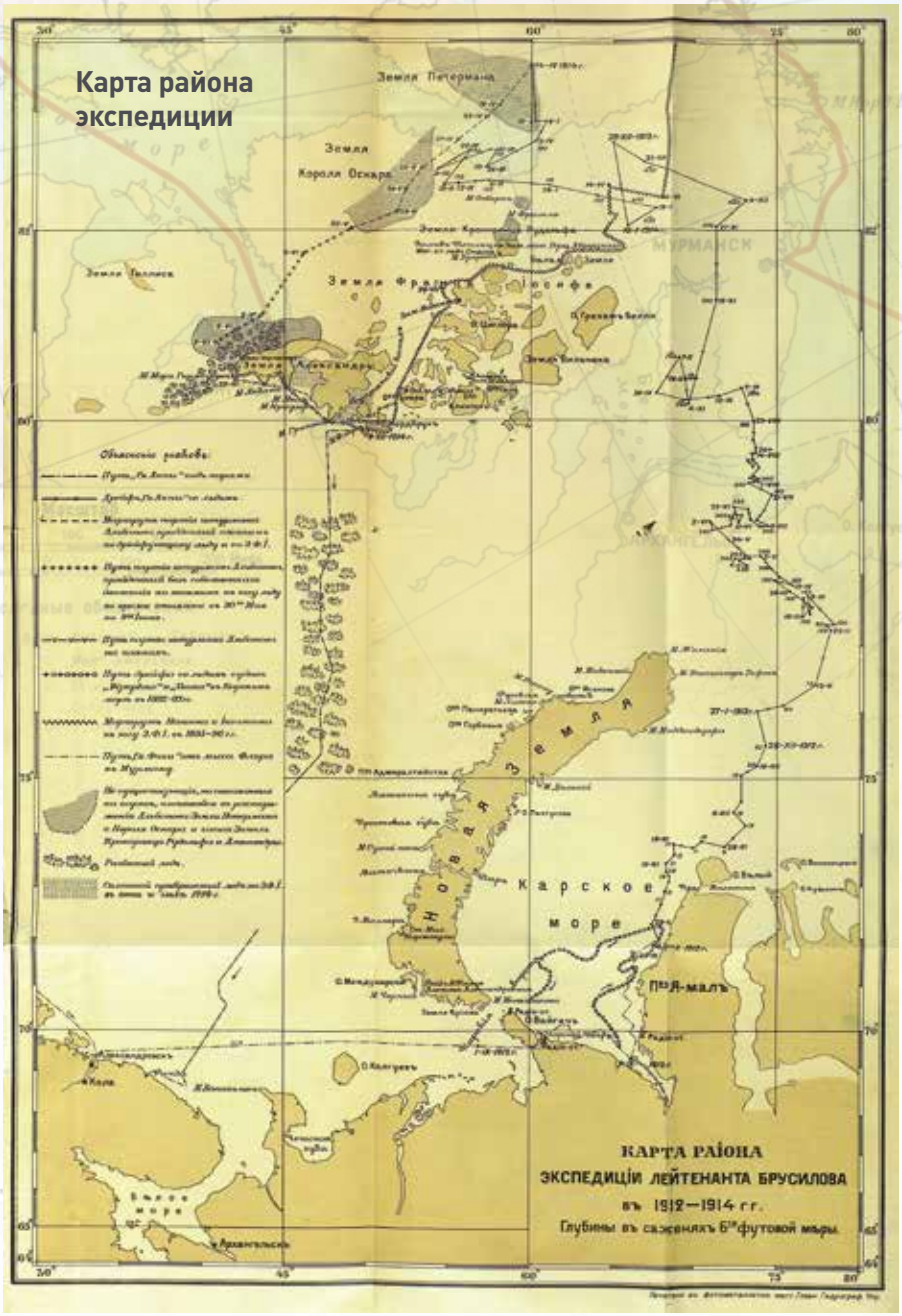
К ЗЕМЛЕ ФРАНЦА-ИОСИФА

Выступив 10 апреля 1914 года в путь к ближайшему острову Рудольфа, Альбанов рассчитывал достичь его при самых неблагоприятных обстоятельствах через месяц, даже делая в среднем по три версты за сутки. За два месяца тяжелейшего пути они прошли расстояние в два раза длиннее, чем следовало из картографических измерений, но путники не увидели даже признаков земли. Всякий ясный день Альбанов брал секстаном высоту солнца над горизонтом в полдень. Астрономические вычисления показывали, что путники находятся уже намного южнее острова Рудольфа. Альбанов понял, что лед дрейфует к юго-западу со скоростью намного большей, чем они шли по нему к югу, и их проносит мимо западного края Земли Франца-Иосифа. Так при драматических обстоятельствах была открыта «река в океане» – Восточно-Шпицбергенское течение.

Альбанов повел своих товарищей курсом на юго-восток, и вскоре земля была обнаружена. Это оказалась юго-западная часть Земли Франца-Иосифа, называемая Землей Александры, до которой путники смогли добраться лишь через 20 дней. На отвесный обрыв ее ледяного берега они поднялись с последним фунтом сухарей и двумя каяками, остальные поломались и были брошены. Эта потеря самым трагическим образом сказалась на дальнейшей судьбе группы Альбанова.

По южную сторону достигнутых островов простиралось свободное море, по которому предстояло плыть на восток к мысу Флора, где они ожидали найти продовольствие. Каяки вместили лишь половину путешественников, остальным пришлось идти пешком по берегам островов и ледовым перемычкам между ними. Этот путь оказался губительным для большинства спутников Альбанова. После трехмесячного пребывания на льду и болезней моряки чувствовали большую усталость и апатию, преодолеть которые многие не смогли. Так, умерли матросы Архиреев и Нильсен, матросы Луняев и Шпаковский утонули в море, унесенные штормом.

«Святая Анна»



От этого шторма чудом спаслись сам Альбанов и матрос Конрад. Им удалось достичь мыса Флора, где в изобилии нашлось продовольствие и имелись дома для зимовки. Радость спасения Альбанова и Конрада омрачалась пропажей на леднике четырех товарищей, на поиски которых они собирались отправиться после выздоровления Альбанова. А до того момента моряки начали подготовку дома к зимовке. За этим занятием их застало пришедшее к мысу Флора за топливом судно «Святой Фока» экспедиции Седова (уже умершего на пути к полюсу). Второй раз в истории освоения Арктики на мысе Флора произошла удивительная по неожиданности встреча: двумя десятилетиями ранее на этом месте английская экспедиция Джексона обнаружила Нансена, возвратившегося из страны льда.

«Я ПРОШУ У ВАС ПОМОЩИ»

О встрече с Альбановым в июле 1914 года много лет спустя вспоминал художник Николай Пинегин, принимавший участие в экспедиции Седова: «... наше судно только что начало обратное движение к населенным местам. Перед отплытием поломали все, что можно для поднятия пара... Топлива, необходимого для борьбы со льдом, у нас почти не было, «Фока» двигался очень медленно, часто останавливаясь из-за недостатка пара. Тогда мы ломали очередную каюту или высматривали на льду моржа или морского зайца, которые также отправлялись в топку. Мы считали, что находимся в бедственном положении. Никому и в голову не приходила мысль, что оно все-таки далеко от крайности и что мы встретим людей, которым положение «Фоки» покажется верхом благополучия. Обогнув мыс Флора, судно повернуло к берегу. В это мгновение на палубе кто-то крикнул: «Человек на берегу!» Да, человек, он движется, кто это? Вся команда «Фоки» закричала «ура». Кто-то высказал догадку: «Это, наверное, судно за нами пришло». Человек что-то делал у камней. Минуту спустя, как мы отдали якорь, неизвестный столкнул на воду каяк, ловко сел и поплыл к «Фоке», широко взмахивая веслом. Каяк подошел к борту. Незнакомец что-то крикнул нам не сильным и слегка сиплым голосом. Мы не расслышали, тем более в этот момент к самому каяку подплыл морж, которого мы отогнали выстрелами. Спустили с борта шторм-трап, человек поднялся по нему. Он был среднего роста, плотен. Бледное усталое и слегка одутловатое лицо сильно заросло русой бородой. Одет в изрядно поношенный и выцветший морской китель.

– Альбанов, штурман парохода «Святая Анна» экспедиции Брусилова, – были первые слова незнакомца. – Я прошу у вас помощи, у меня осталось четыре человека на мысе Гранта...» (Затерянные во льдах. Л., 1934, с. 13).

На «Святом Фоке» Альбанов и Конрад вернулись на родину. Они оказались единственными членами экипажа «Святой Анны», которым удалось спастись и сохранить для науки ценнейшие материалы почти двухлетних гидрометеорологических наблюдений в совершенно неизученных районах Северного Ледовитого океана. Именно эти материалы внесли неоценимый вклад в науку об Арктике.

По материалам книги Владилена Троицкого «Подвиг штурмана Альбанова» (1989 г.)

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

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6 А, стр. 1, 4-й этаж.
Тел.: (499) 151-24-78, 151-24-90,
факс: (495) 234-43-68
Почтовый адрес: 125315, Москва, а/я 61
Председатель Федерации
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
ПАРШЕВ Павел Юрьевич
183038, Мурманск, ул. Шмидта, д. 43
Тел./факс: (8152) 28-81-51
E-mail: pav7222@yandex.ru

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

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

КАМЧАТСКАЯ

региональная организация
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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

СЕВЕРНАЯ

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

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

«ЮГМОР»

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

ITF В РОССИИ

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

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

ITF инспектор
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
Заместитель председателя
ПАВЛОВ Игорь Николаевич

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

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

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ
региональная организация
Председатель Совета, заместитетель 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
КРАСНОШТАН 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
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

ППООМ 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

ВНИМАНИЕ МОРЯКАМ: ПОДУМАЙТЕ, ПРЕЖДЕ ЧЕМ ИДТИ НА «РУСШИП»

КОМПАНИЯ «РУСШИП», ГОРДО НОСЯЩАЯ ПРИСТАВКУ «РУС», НА САМОМ ДЕЛЕ – УКРАИНСКАЯ «ВАЛШИП». МОРЯКИ, ПРИШЕДШИЕ НА РАБОТУ В КОМПАНИЮ, ЧАСТО СТАЛКИВАЮТСЯ С НЕВОЗМОЖНОСТЬЮ ПОЛУЧИТЬ ЗАРПЛАТУ. ВЕРНЕЕ, С РУБЛЁВОЙ ЧАСТЬЮ ВСЁ В ПОРЯДКЕ, А САМЫЙ ЛАКОМЫЙ КУСОЧЕК – ДОЛЛАРОВЫЕ ВЫПЛАТЫ – ВЫБИТЬ ИЗ СУДОВЛАДЕЛЬЦА ТЯЖЕЛО. НО ЧТО ТУТ ПОДЕЛАЕШЬ, КОГДА МОРЯКИ САМИ ПОДПИСЫВАЮТ ТАКИЕ КОНТРАКТЫ?

Инспектор ITF в Новороссийске Ольга Ананьина рассказывает, что схема подписания контрактов такова: в круингах морякам предлагается подписать трудовые договоры, «разработанные на основании Приказа № 23 от 20.01.2015 Министерства труда и социальной защиты РФ и Конвенции 2006 года». Договор составлен согласно всем требованиям законодательства РФ. В нём прописана зарплата: например, 22 750 рублей третьему механику. По прибытии на судно моряку выставляется ещё один контракт, но уже с компанией Covington Contracts S.A., именуемой фрахтователем. И вот в этом контракте уже прописана желанная валютная зарплата – $1000 тому же третьему механику. Этот договор аккуратно убирается в сейф капитану, и больше моряк его не видит.

Рублёвая зарплата выплачивается два раза в месяц, как того требует закон, а вот с валютной возникают постоянные задержки, что очень беспокоит членов экипажа, которые идут работать не ради мизерной зарплаты в рублях. При списании морякам выдаются депонентские справки с указанием суммы долга в долларах, но получить эти деньги потом достаточно сложно.

В прошлом году в неприятную ситуацию попали экипажи судов «Омский-106» и «Омский-111», в феврале этого года – судно «Навигатор». Три моряка с последнего судна обратились к Ольге Ананьиной, после помощи инспектора получили полный расчёт и смогли уехать домой. Оставшиеся на борту моряки также получили задолженность за декабрь-январь.

Но злоключения на этом не заканчиваются: в Азово-Донскую территориальную организацию Российского профсоюза моряков (АДТО РПСМ) поступило заявление от моряков с судна «Омский-111». Два моряка уже списались с судна, но так и не увидели денег. После того, как к делу подключился профсоюз, судовладелец клятвенно обещал до 8 марта перечислить морякам все причитающиеся с ноября выплаты.

Как говорит председатель АДТО РПСМ Леонид Глушак, это не единичный случай. Проблемы с судами «Омский-106» и «Омский-108» были и в прошлом году, причём тогда морякам не платили даже рублёвую часть зарплаты. Экипажи в итоге, конечно, получали деньги, но только какой ценой?

В этот раз морякам действительно выплатили обещанную сумму, они спокойно вернулись домой. Однако хочется дать совет всем, кто собирается устраиваться на суда «Русшипа»: хорошенько подумайте несколько раз, нужна ли вам такая нервотрёпка. И тем более, плата «за оказание информационных услуг», которую могут брать некоторые кадровые агентства, отсылая на суда компании.

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

25 ЛЕТ
В ЕДИНОЙ КОМАНДЕ

FULL SPEED AHEAD!

WWW.SUR.RU