

Морской

№ 4 (127) 2019

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный Вестник

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

КОДЕКСУ ТОРГОВОГО
МОРЕПЛАВАНИЯ – 20 ЛЕТ

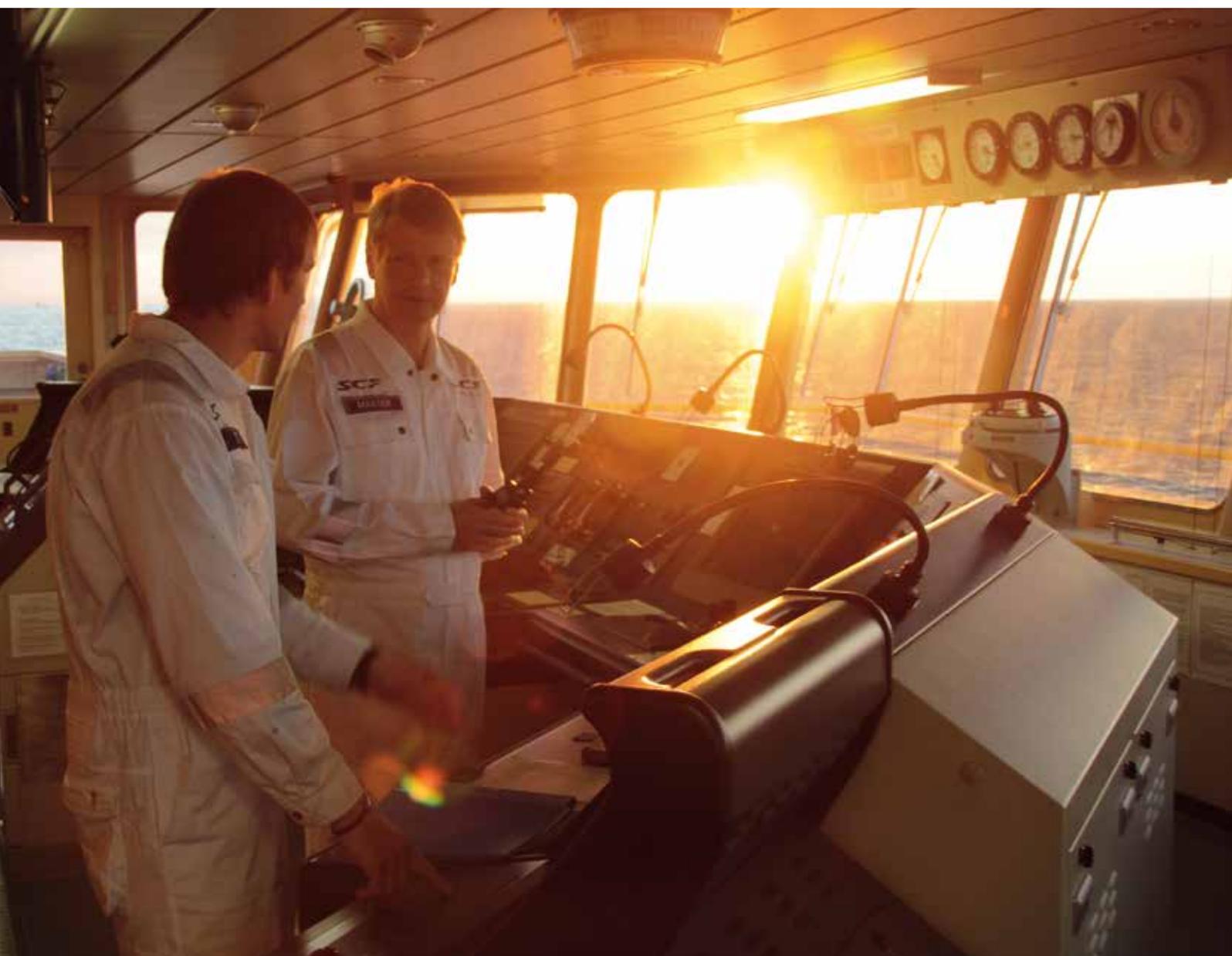
«НЕСЧАСТНЫЕ СЛУЧАИ
В ЗАКРЫТЫХ ПОМЕЩЕНИЯХ –
НЕ ВИНА ЭКИПАЖА, А ЕГО БЕДА»

ЧЛЕНАМ РОССИЙСКОГО
ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ – ПРЕФЕРЕНЦИИ

КОНВЕНЦИЯ РЕАЛЬНО ЗАЩИЩАЕТ МОРЯКОВ



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК



WWW.SUR.RU



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Работа в порту кипит

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
Наталья Куликова
Маргарита Якубенко

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

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

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

Подписан в печать: 06.09.2019

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

Журнал зарегистрирован Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Свидетельство
ПИ № 77-12041 от 11.03.2002. Тираж 3000 экземпляров. Распространяется бесплатно.

СТР. 16 – 19



КТМ

4 – 11 «Мы не теряем надежды быть услышанными и решить проблемы»

РПСМ – МОРЯКАМ

14 – 15 Членам Российского профсоюза моряков – предпочтения

ЛЕТОПИСЬ РПСМ

22 – 23 Бить не будем

ВETERАНЫ

28 – 29 «Самое трудное сейчас – как-то расстаться с флотом»

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

34 – 36 Адмирал Макаров: «Если мы не будем поощрять людей, то мы не найдем хорошего экипажа для будущих плаваний»

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА

«НЕСЧАСТНЫЕ СЛУЧАИ В ЗАКРЫТЫХ ПОМЕЩЕНИЯХ – НЕ ВИНА ЭКИПАЖА, А ЕГО БЕДА»

СТР. 32 – 33



«ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ПРОФСОЮЗА У ЮНЫХ МОРЯКОВ ПЯВЛЯЮТСЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ПРОЯВИТЬ СЕБЯ»



«МЫ НЕ ТЕРЯЕМ НАДЕЖДЫ БЫТЬ УСЛЫШАННЫМИ И РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ»

Кодексу торгового мореплавания (КТМ) РФ – основному инструменту, регулиющему отношения торгового мореплавания на территории нашей страны, исполнилось 20 лет. За это время он претерпел множество изменений, однако назвать документ совершенным нельзя: в нем есть существенные изъяны, негативно отражающиеся на защищенности членов экипажей судов в сфере трудовых и связанных с ними иных прав.

В частности, речь идет о нарушении приоритетного права российских членов экипажей на рабочие места на судах в Арктике; отсутствии контроля за соблюдением разрешительного порядка использования труда иностранных граждан в качестве членов экипажей на российских морских судах; уклонении части российских судовладельцев от юрисдикции РФ посредством незаконной передачи своих судов в эксплуатацию иностранным партнерам без смены флага РФ; законодательном закреплении обязанности судовладельцев производить выплаты пособия по безработице, вызванной утратой (затоплением) судна и временного перевода теплохода под флаг иностранного государства.

Кроме того, КТМ РФ ненадлежащим образом регулирует вопрос лоцманского обеспечения в портах России.

В Российском профсоюзе моряков (РПСМ) уверены: несмотря на то, что нормы КТМ РФ не направлены непосредственно на регулирование трудовых отношений, усовершенствование Кодекса торгового мореплавания РФ позволит максимально обеспечить защиту прав членов экипажей морских судов, плавающих под флагом России.

НА СМЕНУ КТМ СССР

Первый КТМ Союза ССР был принят в 1929 году, второй – в 1968 году. Эта редакция просуществовала вплоть до 1999 года и в целом успешно впи-

салась в рыночные условия, поскольку в силу объективных причин торговое мореплавание советской страны являлось частью глобального судоходства и подчинялось международным условиям в таких вопросах, как, например, договор фрахтования судна, морского страхования и т. п.

Тем не менее КТМ СССР все же требовал существенных изменений в связи с переменами социально-экономической обстановки, в которой принимался документ, необходимостью полного восприятия в новом документе целого ряда требований международных морских стандартов, нового законодательства Российской Федерации, а также в связи с реорганизацией системы управления морским судоходством.

Учитывая это, в середине 90-х гг. прошлого столетия Министерство транспорта РФ начало активную работу по подготовке проекта КТМ РФ, в которой в числе участников РПСМ. Профсоюз вносил предложения по страхованию здоровья, жизни, имущества и заработной плате членов экипажей российских морских судов, защите национального морского рынка труда посредством ограничения принятия на работу в состав экипажей иностранцев и лиц без гражданства. Однако более продуктивная работа над этими и другими инициативами началась на стадии рассмотрения проекта КТМ РФ в Государственной Думе Федерального Собрания.

– РПСМ удалось включить своего представителя в качестве эксперта в состав Комитета по промышленности, строительству, транспорту и энергетике парламента страны, который был ответственным в нем за прохождение и принятие КТМ РФ в качестве Федерального закона, – вспоминает председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – Мы понимали важность и значимость этого документа не только для целей торгового мореплавания, но и для соблюдения социально-трудовых интересов тружеников флота.

СТРАХОВАТЬ НЕЛЬЗЯ ИГНОРИРОВАТЬ

Так, с учетом характерных для 90-х гг. массовых нарушений трудового права членов экипажей российских судов на заработную плату по инициативе РПСМ в ст. 60 КТМ РФ появилась норма об обязанности судовладельцев страховать не только заработок моряков, но и другие причитающиеся членам экипажа за работу на борту судна суммы, включая расходы на репатриацию.

– Забегая вперед, отмечу: несмотря на наши усилия по созданию правового механизма реализации этой нормы и то, что, будучи декларативной, она долгое время не работала, норма все-таки получила признание со стороны международного сообщества много позже – в виде поправки к Сводной конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС), обязывающей судовладельцев страховать финансовую ответственность перед членами экипажей в части расходов по их репатриации, – говорит главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефедов.

Так, в 2017-2018 гг. представители Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков посетили 155 судов в портах Находка, Восточный и Козьмино. По итогам посещений ДВРО РПСМ составила список компаний, которые страхуют ответственность работодателя на судах, где работали россияне, и количество судов, застрахованных в них. Среди прочих в него вошли: «Ингосстрах» (Москва) – 21 судно, «Согласие» (Москва) – 5 судов, «Росгосстрах», «Пари», «АМТ Страхование» (Москва) – по два судна, «АЛЬФА» (Москва) – одно судно.

В качестве положительного примера можно привести работу компании «РОСГОССТРАХ»: она оплатила перелет повара, боцмана и донкермана российского судна «Палладий» из Пусана до Владивостока и выплатила им заданную заработную плату за последние четыре месяца. Это стало возможным благодаря наличию на борту танкера свидетельств о страховании финансовой ответственности судовладельца перед моряками.

Справедливости ради следует отметить, что положения КТМС о страховании финансовой ответственности судовладельцев за репатриацию своих моряков выполнены Российской Федерацией не в полной мере.

– Вместо создания системы таких финансовых гарантий, основанной на нормативно-правовой базе соответствующего уровня и обязательной к исполнению, у нас пока действует юридический паллиатив в виде добровольного страхования, поэтому над этим вопросом еще придется работать, – отмечает В. Нефедов.

МНЕНИЕ ПРОФСОЮЗА ДОЛЖНО УЧИТЫВАТЬСЯ

Кроме того, 90-е годы прошлого столетия характеризовались массовым переводом российскими судовладельцами своих судов под иностранную юрисдикцию, вследствие чего сокращались рабочие места на судах под флагом РФ.

– При принятии КТМ РФ наш профсоюз предложил установить ограничения, направленные на защиту



ВПЕРВЫЕ МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛО ВВЕСТИ УСТАВ В НАЧАЛЕ 2000-Х ГОДОВ. ТОГДА МНОГИЕ ПРОФСОЮЗНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ИЗ РАЗНЫХ ОБЛАСТЕЙ СОГЛАСИЛИСЬ С ДОВОДАМИ ВЕДОМСТВА, И СО ВРЕМЕНЕМ СВОДЫ ПРАВИЛ БЫЛИ ВВЕДЕНЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ И АВИАЦИОННОМ ВИДАХ ТРАНСПОРТА.

национального морского рынка труда и максимально возможного сохранения рабочих мест на отечественном флоте, – говорит Ю. Сухоруков. – С этой целью в ст. 19 КТМ РФ, регламентирующую порядок перевода российских судов под флаг иностранного государства, была включена норма о принятии компетентным органом исполнительной власти в области морского транспорта соответствующего решения на такой перевод с учетом мнения профсоюза, представляющего интересы моряков.

На этом этапе с правовым закреплением этих и других предложений новый КТМ РФ был принят Госдумой РФ 31 марта 1999 года, одобрен Советом Федерации 22 апреля того же года, подписан Президентом РФ 30 апреля 1999 года и уже на следующий день, 1 мая, вступил в силу.

НЕ «МОЖЕТ БЫТЬ», А «ДОЛЖНО БЫТЬ»

После принятия документа работа по совершенствованию КТМ РФ продолжилась. За 20 лет в него не раз

вносились изменения, поправки и дополнения, в том числе направленные на защиту социально-трудовых прав и интересов российских моряков.

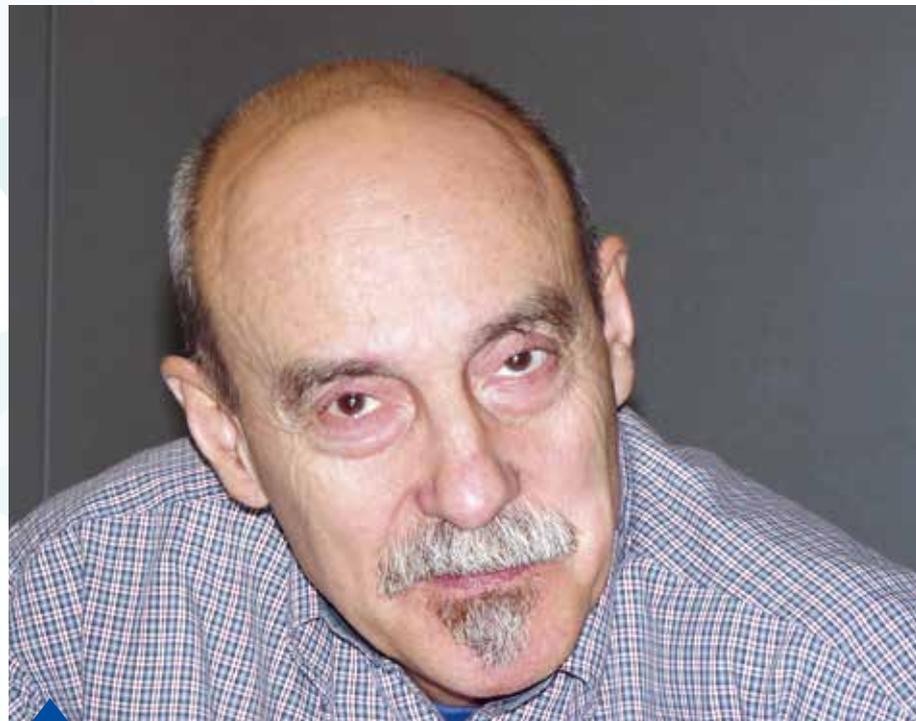
– В ходе практического применения Кодекса выяснилось, что в нем отсутствует правовой механизм обеспечения Российской Федерацией требований международных морских стандартов о собственной юрисдикции над судами под ее государственным флагом, – отмечает В. Нефедов. – Многие недобросовестные российские судовладельцы долго пользовались этим, передавая принадлежащие им суда в эксплуатацию иностранным партнерам, не меняя при этом флаг РФ на флаг иностранного государства. Из-за этого на таких судах не соблюдалось законодательство Российской Федерации. Здесь грубо попирались права российских моряков на труд, обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, а также пенсионное обеспечение, поскольку иностранные фрахтователи не выплачи-

вали в интересах российских моряков платежи в ПФ РФ, ФСС РФ и ФОМС РФ.

Показателен пример 2012 года, когда в центре серии скандалов оказалось ООО «Восточная судоходная компания» и ее суда «Актив» и «Советская гавань». Как раз это те случаи, когда грубейшим образом нарушалась юрисдикция РФ, а, следовательно, и права моряков. По данным РПСМ, договор о трудоустройстве моряков на т/х «Советская гавань» был составлен с нарушениями, так как танкер, несмотря на сдачу судна в эксплуатацию зарубежной компании, продолжал работать под флагом РФ. Как итог – моряки семь месяцев не получали зарплату. В случае т/х «Актив» компания задержала выплату \$36 тысяч, и моряки находились на грани забастовки. К счастью, до крайней меры не дошло. Благодаря содействию ДВРО РПСМ компания погасила долг. Однако остался открытым вопрос с сохранением страхового стажа членам экипажей этих судов, необходимого для их своевременного пенсионного обеспечения, из-за неуплаты иностранным страхователем в их интересах страховых платежей в ПФ РФ.

Эта проблема была частично устранена по результатам деятельности специально созданной по инициативе РПСМ при Минтрансе России рабочей группы. Она занималась изучением этого вопиющего явления в период с 2005 по 2007 гг., в результате чего в ст. 19 КТМ РФ устранили существующую правовую несуразность.

– Она выражалась в замене существовавшего в тексте «может быть» (применительно к переводу российского судна под флаг иностранного государства в случае временной передачи его в эксплуатацию иностранному фрахтователю) на «должно быть», – объясняет Валерий Нефедов. – После в юридическом плане все встало на свои места, и такого рода правонарушения постепенно сошли на нет. Во всяком случае в настоящее время о них РПСМ неизвестно.



**ГЛАВНЫЙ ПРАВОВОЙ ЭКСПЕРТ РПСМ ВАЛЕРИЙ НЕФЕДОВ:
«В ХОДЕ ПРАКТИЧЕСКОГО ПРИМЕНЕНИЯ КОДЕКСА ВЫЯСНИЛОСЬ,
ЧТО В НЕМ ОТСУТСТВУЕТ ПРАВОВОЙ МЕХАНИЗМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ ТРЕБОВАНИЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ
СТАНДАРТОВ О СОБСТВЕННОЙ ЮРИСДИКЦИИ НАД СУДАМИ
ПОД ЕЕ ГОСУДАРСТВЕННЫМ ФЛАГОМ».**

ИСКЛЮЧИТЬ ПО ПРЕДЛОЖЕНИЮ РПСМ

Работа над усовершенствованием КТМ РФ является предметом постоянного внимания РПСМ, чтобы опосредованным образом максимально обеспечить защиту трудовых прав моряков.

– С этой целью, в частности, по предложению РПСМ из ст. 57 ТК РФ исключили упоминание о том, что трудовые отношения членов экипажей российских судов в части дисциплины регулируются в том числе Уставом о дисциплине, – рассказывает Юрий Сухоруков. – Для профсоюза это имело принципиальное значение, поскольку данный документ объективно задумывался как средство ущемления трудовых прав моряков, предполагая применение к ним в качестве меры дисциплинарного взыскания принудительного труда, что недопустимо.

Российский профсоюз моряков добивался отмены этого много лет. Впервые Министерство транспорта России предложило ввести устав в начале 2000-х годов. Тогда многие профсоюзные организации из разных областей согласились с доводами ведомства, и со временем своды правил были введены на железнодорожном и авиационном видах транспорта.

– РПСМ сразу же выступил против принятия устава на судах морского флота, – вспоминает Ю. Сухоруков. – Его введение могло стать очередной попыткой давления на моряков со стороны работодателей. Например, согласно такому уставу, в качестве дисциплинарного наказания капитана судна можно было перевести инженером в офис и против его воли принудить работать в должности, которую он не выбирал.

В результате был принят ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части, касающейся регулирования трудовых отношений на морском и внутреннем водном транспорте». Документом предусматривалось внесение изменений в ст. 330 Трудового кодекса Российской Федерации, и поправки коснулись ст. 57, 67 КТМ и ст. 28, 31 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ).

Так ссылка на устав о дисциплине исчезла из КТМ.

ПРАВА МОРЯКОВ С СУДОВ РМРС СОХРАНЕНЫ

Много внимания и усилий РПСМ потратил при принятии пакета законов, регламентирующих создание и функционирование в сфере торгового мореплавания Российского междуна-



РПСМ СРАЗУ ЖЕ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ПРИНЯТИЯ УСТАВА НА СУДАХ МОРСКОГО ФЛОТА. ЕГО ВВЕДЕНИЕ МОГЛО СТАТЬ ОЧЕРЕДНОЙ ПОПЫТКОЙ ДАВЛЕНИЯ НА МОРЯКОВ СО СТОРОНЫ РАБОТОДАТЕЛЕЙ.

родного реестра судов (РМРС), вошедших составной частью в КТМ РФ. РМРС образовался с целью возврата судов под национальный флаг и привлечения иностранного флота под юрисдикцию РФ.

Так, РПСМ удалось добиться того, что при освобождении владельцев судов, зарегистрированных в этом реестре, от страховых взносов в Пенсионный фонд РФ и Фонд социального страхования РФ, выпадающие из-за этого доходы фондов должны компенсироваться за счет средств федерального бюджета.

– Таким образом нам удалось в полном объеме сохранить права членов экипажей судов РМРС на пенсионное обеспечение и обеспечение пособиями по социальному страхованию вследствие временной нетрудоспособности и по беременности и родам, – объясняет Юрий Сухоруков.

КТМС ЗАСТАВИЛА РАБОТАТЬ КТМ РФ

Новый импульс работе над совершенствованием КТМ РФ дали ратификация и вступление в силу Сводной конвенции о труде в морском судоходстве.

– Действительно, КТМ РФ – серьезный нормативный документ, через который в том числе происходит имплементация международных договоров, подписанных как СССР, так и РФ, – говорит председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ, президент Дальневосточной ассоциации морских капитанов Петр Осичанский. – Другими словами, это – фактическая реализация международных обязательств Российской Федерации на внутригосударственном уровне, а также конкретный способ включения международно-правовых норм в национальную правовую систему. Что касается задержания судна, а если точнее – отказа в выдаче разрешения на выход судна из морского порта в случае несоблюдения требований в области трудовых отношений в морском судоходстве, – об этом говорится в ст. 80 КТМ, и это положение соответствует Стандартам А5.2.1 (6) и А5.1.4 (7) КТМС. В КТМ РФ эта норма закрепилась лишь после выхода Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части, касающейся регулирования трудовых отношений на морском и внутреннем

водном транспорте, и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» от 20.12.2017 N 400-ФЗ.

– Благодаря настойчивости РПСМ нормативные положения КТМС о контроле за условиями труда моряков на борту судов со стороны портовых властей и об их праве отказывать в выходе из порта судам в случае установления нарушений трудовых прав моряков получили закрепление в ст. 79 и ст. 80 КТМ РФ, что существенным образом повысило уровень защищенности членов экипажей морских судов, – уверен Валерий Нефедов.

МОРЯКАМ – ПОСОБИЕ ПО БЕЗРАБОТИЦЕ

Среди других инициатив РПСМ, направленных на совершенствование КТМ и социально-экономических интересов моряков, – предложение об имплементации в российское законодательство

конвенционного Правила 2.6 о «Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна» и подготовка проекта закона о внесении соответствующего дополнения в п. 3 ст.60 КТМ РФ. Эта работа проходит в формате действующей под эгидой Минтранса РФ Межведомственной комиссии (МВК) по подготовке к реализации в РФ КТМС.

Такая норма обяжет судовладельцев производить выплаты пособия по безработице, вызванной не только утратой или затоплением судна.

На данный момент в соответствии с ФЗ «О занятости населения в Российской Федерации», пособие по безработице выплачивается гражданам, уволенным с работы или стремящимся возобновить трудовую деятельность после длительного перерыва. Для получения этих выплат от государства человек должен быть официально признан безработным.

– КТМС не ставит таких условий: единственным основанием для компенсации является затопление или утрата судна. При этом обязанность по выплате пособия лежит на судовладельце. Такую норму необходимо внедрить, потому что действующие законы не учитывают условия и порядок наступления права на компенсации подобного рода, – говорит Юрий Сухоруков. – Кроме того, установленные Федеральным законом правила определения размеров пособия не соответствуют рекомендациям КТМС. РПСМ предлагает делать выплаты за все время, в течение которого член экипажа остается без работы, но не более чем за два месяца в случае, если теплоход был утерян или затонул,

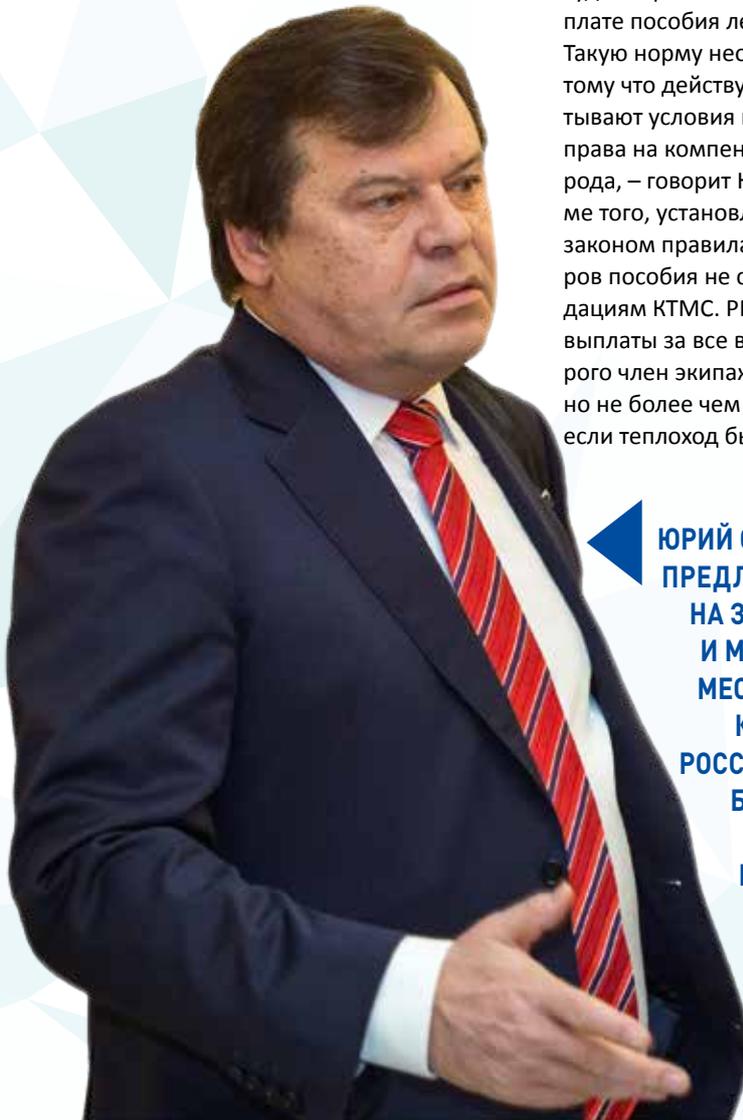
а размер пособия при переводе судна под иностранный флаг исчислять, исходя из среднемесячной заработной платы моряка по трудовому договору.

– При этом мы предлагаем установить такую обязанность не только в случае «физической» утраты или затопления судна, но также при передаче российских судов под иностранную юрисдикцию, поскольку при этом также происходит потеря рабочих мест для российских моряков и ущемляются их права на занятость, – добавляет Валерий Нефедов. – Кроме того, такая мера станет препятствием для злоупотребления правом на перевод судов под иные флаги и поможет сохранить национальный флот.

НЕ ВСЕ ПОЛУЧАЕТСЯ

Вместе с тем следует отметить и тот факт, что не все удастся сделать для совершенствования норм КТМ РФ, регламентирующих трудовые права членов экипажей российских морских судов или опосредованно их затрагивающих.

В частности, несмотря на то, что по настоянию РПСМ в ст. 53 КТМ РФ получила закрепление норма о том, что Свидетельство о минимальном составе экипажа судна выдается капитаном порта в соответствии с Положением, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с представляющими интересы моряков общероссийскими профессиональными союзами, этот важный подзаконный акт до настоящего времени не принят Минтрансом России.



ЮРИЙ СУХОРУКОВ: «ПРИ ПРИНЯТИИ КТМ РФ НАШ ПРОФСОЮЗ ПРЕДЛОЖИЛ УСТАНОВИТЬ ОГРАНИЧЕНИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ЗАЩИТУ НАЦИОНАЛЬНОГО МОРСКОГО РЫНКА ТРУДА И МАКСИМАЛЬНО ВОЗМОЖНОГО СОХРАНЕНИЯ РАБОЧИХ МЕСТ НА ОТЕЧЕСТВЕННОМ ФЛОТЕ. С ЭТОЙ ЦЕЛЬЮ В СТ. 19 КТМ РФ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩУЮ ПОРЯДОК ПЕРЕВОДА РОССИЙСКИХ СУДОВ ПОД ФЛАГ ИНОСТРАННОГО ГОСУДАРСТВА, БЫЛА ВКЛЮЧЕНА НОРМА О ПРИНЯТИИ КОМПЕТЕНТНЫМ ОРГАНОМ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ В ОБЛАСТИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА СООТВЕТСТВУЮЩЕГО РЕШЕНИЯ НА ТАКОЙ ПЕРЕВОД С УЧЕТОМ МНЕНИЯ ПРОФСОЮЗА, ПРЕДСТАВЛЯЮЩЕГО ИНТЕРЕСЫ МОРЯКОВ».

– На практике это создает проблемы для членов экипажей в области режима труда и отдыха, – объясняет Валерий Нефедов. – Многочисленные расследования морских катастроф доказали, что усталость крайне отрицательно сказывается на способности экипажа принимать правильные решения, а отсутствие законодательного регулирования подтверждает, что причины многих морских катастроф рождаются на берегу.

ЮРИСДИКЦИЮ РФ НА СУДА ПОД ЕЕ ФЛАГОМ

Также РПСМ пока не удалось добиться полноценного отражения в КТМ РФ одного из краеугольных положений КТМС (п. 2 ст. V КТМС) об осуществлении государством-членом, которым в данном случае выступает РФ, собственной юрисдикции и контроля над судами, плавающими под ее флагом.

– Ни понятия «юрисдикция», ни отсылочной нормы к специализированным законам (УК РФ или КоАП РФ) о юридической ответственности за ее нарушение КТМ РФ не содержит, – констатирует председатель РПСМ Ю. Сухоруков. – Для недобросовестных российских судовладельцев это создает возможность злоупотреблять правом плавания под Государственным флагом Российской Федерации в ущерб ее интересам и правам моряков.

Между тем подготовленный РПСМ на площадке МВК законопроект ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации в части, касающейся особенности обеспечения безопасности мореплавания российских судов», мог бы разрешить проблему уклонения части российских судовладельцев от юрисдикции РФ посредством незаконной передачи своих судов в эксплуатацию иностранным партнерам без смены флага России.

Так, законопроект предлагает внести дополнения в КТМ в виде прямой нормы о необходимости соблюдения юрисдикции законов страны на российских морских судах и декларирующей нормы о юридической ответственности за нарушение этого требования с конкретизацией ее в виде специальных

норм в Кодексе РФ об административных правонарушениях и в Уголовном кодексе РФ.

– Речь не идет о реальном сроке с отбыванием наказания в тюрьме, а лишь о запрете заниматься коммерческой деятельностью в сфере морского судоходства или выплате крупного штрафа, – поясняет В. Нефедов.

Эта инициатива, первоначально положительно встреченная Минтрансом России, в последующем не получила поддержки транспортного ведомства.

ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫЙ УЧЕТ РЕШИТ РЯД ПРОБЛЕМ

Расценивая КТМ РФ как средство профилактики нарушений судовладельцами трудовых и связанных с ними прав членов экипажей российских морских судов, РПСМ с надеждой воспринял прошлогоднюю инициативу транспортного ведомства по подготовке от лица Правительства РФ проекта ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации в части, касающейся особенности обеспечения безопасности мореплавания российских судов».

– Проект предусматривал создание централизованного учета портового контроля за судами посредством еженедельного направления в электронной форме российскими судами в эту систему сведений о судне, грузе и экипаже после выхода теплохода под флагом РФ из морского порта Российской Федерации до захода в другой порт страны, а также при каждом заходе в иностранный порт, – рассказывает Юрий Сухоруков.

РПСМ считает необходимым включить в список отправляемых сведений имя и адрес судовладельца или доверительного управляющего, а также данные о гражданстве моряков и наличии разрешений на привлечение иностранцев на работу в составе экипажа российского морского судна.

В этой связи, усматривая в такой информации возможность контроля за соблюдением российскими судами юрисдикции законов Российской Федерации, а равно соблюдение российскими судовладельцами установленного законом разрешительного порядка при-



СОХРАНЕНИЕ РАЗРЕШИТЕЛЬНОГО ПОРЯДКА ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАНЦЕВ ДЛЯ РАБОТЫ В СОСТАВЕ ЭКИПАЖЕЙ РОССИЙСКИХ СУДОВ ЯВЛЯЕТСЯ ПРИНЦИПИАЛЬНО ВАЖНЫМ КАК ДЛЯ ЗАЩИТЫ НАЦИОНАЛЬНОГО МОРСКОГО РЫНКА ТРУДА, ТАК И ДЛЯ ПРОФИЛАКТИКИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ЭТОЙ СФЕРЕ.

влечения и использования труда иностранных граждан в составе экипажей морских судов под Государственным флагом Российской Федерации, РПСМ принципиально поддержал законопроект и выразил Минтрансу России свою готовность участвовать в его принятии и последующей выработке подзаконного акта в его развитие.

Однако ожидания РПСМ не оправдались: Минтранс России отказался от продолжения работы над законопроектом, что не может не вызывать сожаления.

УСИЛИЯ БЫЛИ НАПРАСНЫ?

– Установленный разрешительный порядок подразумевает обращение судовладельца в Главное управление по вопросам миграции МВД России за соответствующим разрешением



для найма иностранной рабочей силы, которое в свою очередь направляет запрос в Росморречфлот на получение заключения, а Агентство – в общероссийский профессиональный союз моряков, – поясняет работу механизма В. Нефедов. – Что касается моряков, то ответ РПСМ всегда основывается на данных о ситуации с вакантными рабочими местами в регионах, о чем мы запрашиваем наши территориальные организации по стране, от их ответа зависит – получит судовладелец разрешение или нет.

Действительно, с 2002 года действует разрешительный порядок привлечения иностранных граждан на работу в России, включая найм на морские суда под флагом РФ, установленный ФЗ «О правовом положении иностранных граждан», однако в силу специфики морского судоходства работает он плохо.

– Ничто не мешает безответственным российским судовладельцам игнорировать процесс получения необходимого разрешения, нанимая иностранцев в экипаж своих судов в зарубежных портах и списывая их перед заходом в российский порт. Вот почему мы рассчитывали на создание системы централизованного учета портового контроля, которая помогла бы в режиме реального времени выявлять такие правонарушения на судне, находящемся и в зарубежном плавании, – отмечает В. Нефедов.

Тем не менее, сохранение разрешительного порядка привлечения иностранцев для работы в составе экипажей российских судов является принципиально важным как для защиты национального морского рынка труда, так и для профилактики правонарушений в этой сфере.

В этой связи РПСМ вынужден с сожалением констатировать, что в какой-то момент правительство РФ взяло курс на его законодательный демонтаж. Так, с принятием в 2014 году ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» в ТК РФ была включена ст. 351.5, освобождающая работодателей-резидентов таких территорий от необходимости получения разрешений на привлечение и использование иностранных работников. В том числе

от этого могут быть освобождены судовладельцы, если их признают резидентами. Аналогичным преимуществом наделены и резиденты порта Владивосток в связи с принятием в 2015 году ФЗ «О свободном порте Владивосток».

– Тенденция расширения этой преференции прослеживается в проектах законов «О свободном порте Дальний Восток» и «О свободных портах в Российской Федерации», а также в недавнем законопроектном детище Министерства экономического развития России «О преференциальных режимах ведения предпринимательской деятельности в Российской Федерации» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», что не может не вызывать озабоченности РПСМ, ведь это – угроза потери рабочих мест для российских моряков на национальном морском рынке труда, – говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков.

РОССИЙСКИМ МОРЯКАМ – РАБОЧИЕ МЕСТА

– Мы предлагаем не только прекратить раздачу таких преференций российским судовладельцам, но и вообще запретить применение труда иностранных моряков на российских судах, занятых обслуживанием работ по разведке, добыче и морской перевозке продуктов углеводородного сырья на континентальном шельфе РФ, поскольку это стратегически важная для страны зона, – продолжает Юрий Сухоруков.

Так, РПСМ с удовлетворением воспринял последнюю редакцию ст. 4 КТМ РФ, предусматривающей морскую перевозку по СМП добываемых на континентальном шельфе РФ продуктов углеводородного сырья судами под Государственным флагом РФ.

– Нас не очень смутило предусмотренное этой нормой КТМ РФ допущение возможности такой перевозки иностранным флотом с разрешения Правительства РФ при наличии законодательной оговорки, если это не противоречит общепризнанным принципам и нормам международного права, международным договорам, имея в виду, конечно же, КТМС, – объясняет Валерий Нефедов. – Однако нас непри-

ятно удивило и разочаровало недавнее решение Правительства РФ, принятое в угоду ПАО «Новатэк». Оно дает разрешение на такие перевозки 28-ми иностранным морским судам. Таким образом власти не посчитались ни с КТМС в части Стандарта А2.8, обязывающего РФ проводить национальную политику по расширению возможностей для занятости своих моряков, ни с интересами самих моряков, испытывающих острый дефицит рабочих мест на российском торговом флоте.

ЛОЦМАНАМ – ЕДИНУЮ ГОСУДАРСТВЕННУЮ СЛУЖБУ

Равным образом не может не вызывать сожаления непоследовательность Правительства РФ в лице Минтранса России в вопросе законодательного продвижения создания Единой государственной лоцманской службы, за что активно и целеустремленно выступает РПСМ как членская организация Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) совместно с Межрегиональным профсоюзом лоцманов (МПСЛ).

Деятельность около 900 работников – столько лоцманов осуществляют лоцманскую проводку судов в российских портах – до сих пор не налажена: одни работают в государственных лоцманских организациях, другие – в частных.

– Фактически сейчас деятельность негосударственных и государственных лоцманских организаций регулируется двумя разными законами – ГК РФ и КТМ РФ соответственно. Государственные организации осуществляют проводку судов в правовом поле КТМ РФ, некоммерческая цель их деятельности – обеспечение безопасности мореплавания – записана в их уставе, – объясняет Владимир Егоркин, член рабочей группы при Минтрансе России по вопросам совершенствования лоцманской деятельности. – Все частные лоцманские компании являются коммерческими и работают в правовом поле ГК РФ с целью извлечения прибыли. Кроме того, частные лоцманские компании получают дополнительную прибыль за счет того, что в нормативных актах не закреплена обязанность лоцманских организаций иметь специфическое техническое оснащение – лоцманские



**ВЛАДИМИР ЕГОРКИН,
ЧЛЕН РАБОЧЕЙ ГРУППЫ
ПРИ МИНТРАНСЕ
РОССИИ ПО ВОПРОСАМ
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
ЛОЦМАНСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:
«ФАКТИЧЕСКИ СЕЙЧАС
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
НЕГОСУДАРСТВЕННЫХ
И ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЛОЦМАНСКИХ
ОРГАНИЗАЦИЙ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ДВУМЯ РАЗНЫМИ ЗАКОНАМИ –
ГК РФ И КТМ РФ СООТВЕТСТВЕННО...
ПРАВОВОЙ ПЕРЕКОС ПРИВЕЛ
К СЕРЬЕЗНЫМ ПРОБЛЕМАМ
В ЛОЦМАНСКОЙ СЛУЖБЕ».**

катера, индивидуальные средства связи и навигации, индивидуальные средства защиты и безопасности и т. д., что позволяет экономить на расходах.

Правовой перекоп привел к серьезным проблемам в лоцманской службе. Среди проблем специалисты выделяют конкуренцию лоцманских организаций в морских портах, отсутствие единых стандартов и нормативных требований к лоцманским службам и работе лоцманов, неправильно рассчитанный лоцманский сбор и его распределение и другие.

– Подготовленный Минтрансом России еще в 2012 году для устранения этой проблемы законопроект о внесении изменений и дополнений в КТМ РФ в части, предусматривающий создание единой государственной лоцманской службы, после получения несостоя-

тельных отрицательных заключений от Министерства экономического развития РФ и Федеральной антимонопольной службы РФ о том, что он якобы препятствует конкуренции, был отозван транспортным ведомством из Аппарата Правительства Российской Федерации без дальнейшей борьбы за его продвижение в качестве законодательной инициативы Правительства России, – рассказывает Валерий Нефедов.

Несмотря на это, и РПСМ, и МПСЛ, и ФПРМТ рассчитывают, что данная проблема рано или поздно решится, и в России будет создана Единая государственная лоцманская служба. На это позволяет надеяться развернувшаяся в последнее время в среде морской общественности активная дискуссия в пользу именно такой организации лоцманского дела в стране.

– В случае принятия соответствующего законопроекта по этому вопросу будет создан механизм гарантированного предоставления услуг по лоцманской проводке судов во всех акваториях Российской Федерации, что обеспечит прозрачность расходования лоцманского сбора, упростит вопросы профессиональной подготовки и контроль за квалификацией морских лоцманов, значительно повысит статус социальной защищенности лоцманов. Все это позволит поддерживать более высокий уровень безопасности мореплавания и снизить аварийность на морском транспорте, – уверены в ФПРМТ.

ДЕЙСТВУЮЩИЙ КТМ РФ ТРЕБУЕТ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

– Работа над усовершенствованием действующего КТМ РФ является предметом постоянного внимания РПСМ, чтобы максимально защитить национальный морской рынок труда и, в частности, социально-экономические интересы российских членов экипажей, – говорит председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухорук. – РПСМ стремится к тому, чтобы в законодательном акте, регулирующем отношения торгового мореплавания, максимально учитывались наши замечания и предложения. Мы не теряем надежды быть услышанными по всем вопросам и решить проблемы. 📍



ЕЩЕ ОДНА ВОЗМОЖНОСТЬ ПРЕДСТАВЛЯТЬ ИНТЕРЕСЫ МОРЯКОВ

Председатель РПСМ Юрий Сухоруков вошел в состав Экспертного совета по транспорту при Комитете Государственной Думы по транспорту и строительству. В качестве профсоюзной стороны он будет представлять интересы российских моряков в Секции морского и речного транспорта.

Как рассказал Юрий Сухоруков (на снимке), это решение было принято на заседании секции морского и речного транспорта Экспертного совета, проходившего 26 июня в Москве. Оно совпало с работой международной конференции «Требования Конвенции о труде в морском судоходстве как важнейшая основа для защиты социально-трудовых прав моряков», также проходившей в эти дни в столице.

– Российский профсоюз моряков давно и много работает с различными государственными ведомствами, и включение в состав секции морского и речного транспорта Экспертного совета – это еще одна возможность совместно, на самых разных уровнях, представлять интересы российских моряков-членов РПСМ и обозначать проблемы, с которыми ежедневно сталкиваются труженики флота: и речники, и моряки. Ведь только полная картина,

знание положения в отрасли изнутри позволит нам эффективно защищать их трудовые и социальные права.

О том, в каких условиях зачастую приходится работать морякам не только в России, но и по всему миру, РПСМ хорошо известно: профсоюз представлен практически во всех международных морских представительных органах, является аффилированным членом Международной федерации транспортных рабочих (МФТ). Также РПСМ представлен в морской секции МФТ, а Юрий Сухоруков возглавляет секцию внутренних водных путей МФТ и входит в Общественный совет при Федеральном агентстве морского и речного флота.

Отметим, что в ходе заседания секции морского и речного транспорта Экспертного совета в числе прочих вопросов повестки был рассмотрен проект Концепции развития внутренних водных путей РФ до 2024 года. С основным докладом по этому вопросу выступил замглавы Росморречфлота Виктор Вовк. Он пояснил, что для подготовки концепции были составлены соответствующие запросы и направлены губернаторам и главам субъектов Российской Федерации, через чьи территории проходят внутренние водные пути, а также в Минэкономразвития России, Минпромторг России, Минсельхоз России, Минэнерго России, Минстрой России, общественные организации, ассоциации и союзы судо- и грузовладельцев. Поступившие с мест предложения легли в основу проекта концепции, которая была представлена членам секции морского и речного транспорта. Далее документ пройдет рассмотрение на заседании Комитета Госдумы по транспорту и строительству в июле месяце.

ДЛЯ СПРАВКИ: Экспертный совет при Комитете Государственной Думы по транспорту и строительству – постоянно действующий консультативно-совещательный орган, призванный на основе взаимодействия с органами государственной власти, деловыми кругами и общественностью содействовать законотворческой деятельности в части поиска эффективных решений в различных областях транспорта.

МОРЯКАМ ВЕРНУЛИ БОЛЕЕ \$500 ТЫСЯЧ

Дальневосточная региональная организация Российского профсоюза моряков подвела итоги работы за шесть месяцев 2019 года. Главная победа – ДВРО РПСМ добилась погашения долгов перед моряками на общую сумму более \$500 тысяч. В основном это невыплаченная вовремя заработная плата – 90% обращений в профсоюз. За полгода в организацию пришли за помощью семь экипажей судов и еще 13 моряков в индивидуальном порядке.

Больше всего проблем, по признанию председателя ДВРО РПСМ Николая Суханова, доставила обанкротившаяся компания ООО «Находка-Портбункер». Судовладелец бросил экипажи теплоходов «Кристал Ист», «Кристал Норд» и «Каролина Винд» в Персидском заливе без заработной платы, продовольствия и топлива.

– При содействии администрации Приморского края и Российского профсоюза моряков экипажам удалось вырваться из «плена», – рассказывает Н. Суханов. – После прибытия на Родину ДВРО РПСМ направила обращение в адрес Дальневосточного следственного управления на транспорте и Находкинскую транспортную прокуратуру для взыскания с компании долгов перед работниками. По факту обращения возбудили уголовное дело, а затем состоялся суд в Находке. В результате принятых мер задолженность перед работниками предприятия ООО «Находка Портбункер» была погашена в полном объеме. Общая сумма выплат составила более \$250 тысяч.

Свою работу представители ДВРО РПСМ ведут не только в офисе. Основное место работы – порты, а точнее, суда. На них они ходят, чтобы узнать, в каких условиях трудятся моряки, все ли у них в порядке. В первом полугодии инспекторы посетили 46 судов под удобными и национальными флагами в Находке и Восточном.

– Только на 10 из них оказался коллективный договор Международной

федерации транспортников (МФТ), – продолжает лидер ДВРО РПСМ. – Именно на этих судах не было проблем ни по зарплате, ни со страхованием. На других же теплоходах, что работали без соглашения, встречались низкий уровень заработной платы, скудное питание или смехотворные страховки. Тем судовладельцам, у которых на судах под удобными флагами отсутствовали коллективные договоры МФТ, ДВРО РПСМ направила нотисы с предложением начать переговоры по подписанию соглашения.

Помимо помощи морякам ДВРО РПСМ ведет активную просветительскую работу. Так, за шесть месяцев представители организации познакомились более чем с тысячей моряков. Инспекторы акцентировали их внимание на страховых сертификатах, которые должны быть на судах в соответствии с требованием Сводной конвенции о труде в морском судоходстве, на правильно оформленных трудовых договорах и уровне заработной платы.

– На всех 46 судах необходимые страховые сертификаты и трудовые договоры имелись, – отмечает Николай Суханов. – Единственная проблема – не все моряки знают, на какую сумму застрахованы их здоровье и жизни, особенно это актуально на судах под российским флагом. По итогам работы в первом полугодии вывод напрашивается один: только наличие на борту коллективного договора, подписанного с морским профсоюзом – членом МФТ, защищает право моряка на безопасный труд, хороший заработок и его своевременную выплату.

ДВМП И РПСМ ДОГОВОРИЛИСЬ О ПОВЫШЕНИИ ЗАРПЛАТ

Филиал ПАО «ДВМП» в г. Владивостоке и первичная профсоюзная организация плавсостава ПАО «ДВМП» Российского профсоюза моряков (РПСМ) заключили новый коллективный договор, который будет действовать с 1 июля 2019 года по 30 июня 2022 года. Подписанию соглашения предшествовали

переговоры между пароходством и Единым представительным органом, специально созданным на предприятии для ведения социального диалога с работодателем.

В результате обсуждений стороны договорились повысить заработную плату плавсостава филиала: в частности, рядовому составу – в среднем на 30%, командному – на 5-10% с сохранением ежегодной индексации окладов в связи с ростом потребительских цен. Кроме того, в рамках соглашения расширен пакет социальной помощи работникам. Так, внесены дополнения по предоставлению материальной помощи в связи с рождением ребенка, в два раза увеличен размер материальной помощи в случае смерти близких родственников, появится новая выплата материальной помощи семье погибшего работника, помимо выплаты по страхованию жизни, а также увеличена компенсация за детские путевки работникам.

– Для ДВМП взаимоотношения с профсоюзами всегда имели важное значение. В современных реалиях мы уделяем большое внимание социальным потребностям нашего коллектива и стремимся соблюдать высокие стандарты уровня социальной ответственности, – сказал директор филиала Игорь Шарков.

– В ходе коллективных переговоров между профсоюзами и ДВМП состоялся конструктивный диалог. Не могу не от-

метить ответственность работодателя в предоставлении социальных гарантий работникам и факт увеличения заработной платы морякам, – подчеркнул председатель первичной профсоюзной организации плавсостава ПАО «ДВМП» Российского профсоюза моряков Николай Задоянов.

ЧАТО РПСМ ИЩЕТ ТАЛАНТЫ!

Сайт Черноморско-Азовской территориальной организации Российского профсоюза моряков (ЧАТО РПСМ) стал площадкой для реализации творческих амбиций моряков. Здесь появился новый раздел «Минутка отдыха», где будут публиковаться их работы.

– Всем известно, что «бывших» моряков не бывает, поэтому не только занятые на судах члены экипажей, но и ветераны флота могут присылать свои рассказы и стихотворения, – говорит инспектор ЧАТО РПСМ Юрий Дранов. – Отправить работу можно в раздел «Задай свой вопрос ЧАТО РПСМ» на сайте www.novosur.ru или на мою почту dranov.iury@yandex.ru.

В «Минутке отдыха» уже появились первые публикации – рассказы «Африканский капкан» капитана дальнего плавания Николая Дмитриевича Бойкова. Книга состоит из циклов. Цикл «Игра» – вариант другой жизни, память о другой стране, где в дебрях слов о демократии и свободе, как на минном поле – взрывы и смерть одиноких душ. Цикл «Жажда» – о любви. «Африканский капкан» – добротная проза морской жизни, полная характеров, событий и самого моря.

Николай Бойков родился в 1946 году, окончил ростовскую мореходку и заочно Литературный институт, работал на научно-исследовательских, рыболовных, торговых судах, ходил от Одессы до Бразилии, Панамы до Антарктиды, Канады до Мурманска.

– Морская литература – это не часть профессии, поучительная и назидательная, а дух морского товарищества, – уверен он. 🇷🇺



ИГОРЬ ШАРКОВ, НИКОЛАЙ ЗАДОЯНОВ
(СЛЕВА НАПРАВО)

ЧЛЕНАМ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ – ПРЕФЕРЕНЦИИ

Сегодня Российский профсоюз моряков объединяет в своих рядах более 70 тысяч человек.

В связи с внедрением электронной системы учета членов РПСМ и для повышения мотивации профсоюзного членства РПСМ запустил программу преференций для членов РПСМ – «Электронный профсоюзный билет» (ЭПБ). О том, какие преимущества и льготы доступны держателю ЭПБ и как стать участником нового проекта, рассказывает заместитель председателя РПСМ Игорь Николаевич Павлов.

– Игорь Николаевич, расскажите о программе лояльности «Электронный профсоюзный билет». Почему РПСМ решил ее запустить?

– Сравнительно недавно РПСМ начал переход на современную электронную систему учета членов РПСМ. Она подразумевает выпуск пластиковой карты – электронного профсоюзного билета. ЭПБ сочетает в себе функции профсоюзного билета и универсальной дисконтной карты. Программа преференций или программа лояльности, использующая ЭПБ, дает возможность получать скидки и участвовать в промоакциях в различных торгово-сервисных компаниях и предприятиях по всей России. Сегодня подобные системы – не редкость и уже используются профсоюзами нефтяников, железнодорожников и другими.

– То есть система преимуществ доступна только для членов РПСМ?

– Да. Скидки получают члены нашего профсоюза, равно как и члены других профсоюзов, использующих ЭПБ. В отличие от обычного профсоюзного билета ЭПБ нужно постоянно носить с собой, чтобы в нужную минуту его предъявить.



ЭЛЕКТРОННЫЙ БИЛЕТ ЧЛЕНА РПСМ



– Кто является партнерами РПСМ в рамках проекта?

– На сегодняшний день участниками стали 50 предприятий, среди которых компании-туроператоры «Mouzenidis Travel» и «Курорт»; операторы мобильной связи TELE2 и Билайн; страховые компании «Согласие» и «РЖД-Здоровье»; гостиницы; автодилеры, например, «Volkswagen»; предприятия бытовых услуг, санатории и дома отдыха, фитнес-клубы, медицинские учреждения, интернет-магазины и многие другие. Полный список можно найти на сайте РПСМ – www.sur.ru, нажав на иконку

«Электронный профсоюзный билет», которая находится на главной странице справа.

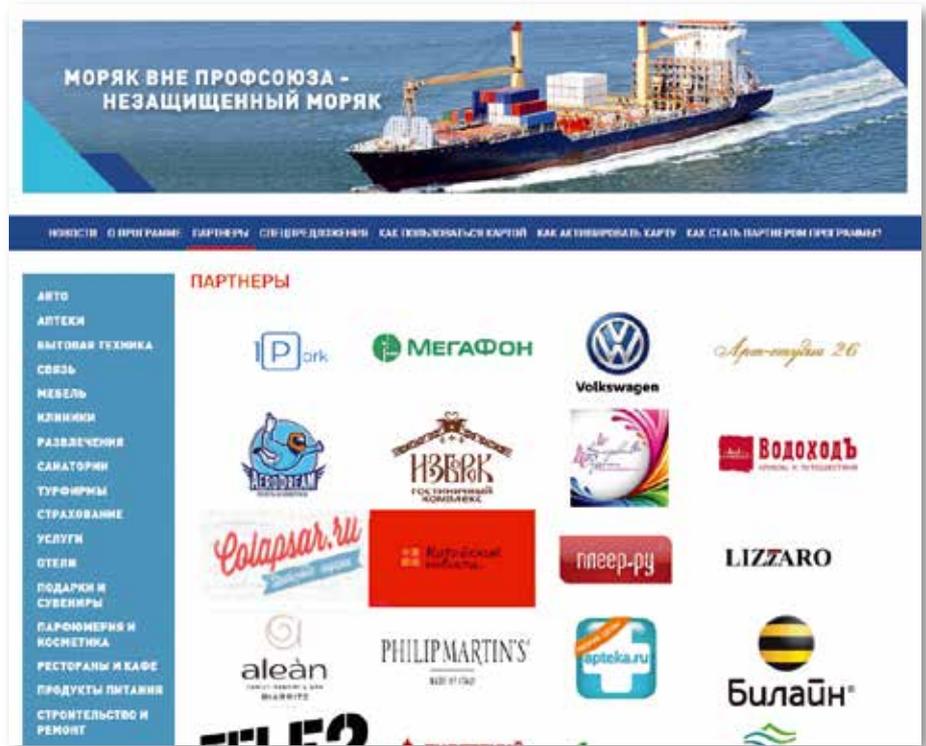
– Как моряку – члену РПСМ получить ЭПБ и стать участником программы лояльности?

– Для получения электронного профсоюзного билета моряку достаточно обратиться в свою первичную профсоюзную организацию. Бланки ЭПБ уже изготовлены и находятся в Москве, поэтому первичная организация заказывает ЭПБ для конкретного человека. Электронные профсоюзные билеты рассылаются в организацию РПСМ дважды в месяц. Также для реализации проекта ведется

внедрение автоматизированной информационной системы учета (АИС) членов РПСМ. АИС позволяет формировать заявки на выпуск ЭПБ для своих членов в режиме онлайн.

– Какие преимущества доступны держателю ЭПБ?

– Это различные маркетинговые предложения. Например, интернет-магазин «Arteka.ru» предоставляет дополнительно скидку в 3% по промо-коду, который можно получить в личном кабинете участника ЭПБ. В данном случае держателю карты нужно иметь ввиду, что промо-код можно использовать только один раз в месяц, поэтому выгодно делать максимально большой заказ. Еще мы сотрудничаем с туристической компанией «Курорт». Здесь при предъявлении ЭПБ предусмотрены скидки от 5 до 17% на все услуги в санаториях, гостиницах и детских оздоровительных лагерях Крыма и при оформлении зарубежных поездок. Договор об этом заключен между компанией «Курорт» и первичной профсоюзной общественной организацией моряков г. Севастополя РПСМ, но распространяется абсолютно на всех членов РПСМ. Среди других партнеров – сеть отелей «Center Hotels». Она предоставляет 20%-ую скидку держателям ЭПБ на размещение в своих отелях в Санкт-Петербурге. Цены в низкий сезон начинаются от 1850 рублей, в высокий – около 4000 рублей за номер. Медицинский центр «Балтийский» (МЦБ) в Санкт-Петербурге предоставляет участникам программы лояльности специальные цены при прохождении комиссии плавсостава и на другие услуги медицинского центра. Каждый член профсоюза – держатель ЭПБ – получит доступ в личный кабинет в программе лояльности, где он может оставить заявку на подключение к эксклюзивным тарифным планам сотовых операторов, оформить полис ОСАГО, получить промо-код или другую информацию по преференциям компаний-партнеров. Для входа в личный кабинет необходимо активировать карту ЭПБ. Последовательность действий изложена в разделе «Как активировать карту» на сайте card.sur.ru.



КЛИК НА ИЗОБРАЖЕНИЕ ЭЛЕКТРОННОГО БИЛЕТА ВЕДЕТ НА САЙТ БОНУСНОЙ ПРОГРАММЫ, ГДЕ МОЖНО УЗНАТЬ, КАК ПОЛЬЗОВАТЬСЯ КАРТОЙ, О ПАРТНЕРАХ ПРОГРАММЫ И ДЕЙСТВУЮЩИХ СКИДКАХ, СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЯХ.

– По какому принципу отбирались партнеры?

– Прежде всего, мы руководствовались интересами моряков. Например, им всем необходимо проходить медицинскую комиссию перед рейсом – вот почему мы подписали договор с медцентром «Балтийский» в Санкт-Петербурге. Услуги отелей, санаториев, фитнес-центров, туристических компаний тоже востребованы у моряков. К тому же некоторые партнеры уже работали с другими профсоюзами, поэтому РПСМ смог сразу заключить соглашения с такими компаниями. В целом практика заключения договоров показывает, что в основном документы подписываются на региональном уровне с теми компаниями, услуги которых представляют интерес для членов профсоюза. Но порой соглашение регионального уровня передается на федеральный. Так получилось с мобильным оператором TELE2: переговоры начала Северная региональная организация РПСМ в Архангельске, а соглашение подписали РПСМ и TELE2 на федеральном уровне для всех регионов России.

– Планирует ли РПСМ расширять сотрудничество с другими компаниями?

– Полагаю, что число партнеров со временем увеличится. Для этого офис РПСМ в Москве, а также территориальные и первичные организации профсоюза в регионах продолжают искать полезные для моряков – членов РПСМ предложения, чтобы заключить соглашения. Мы открыты к диалогу со всеми заинтересованными в сотрудничестве компаниями. Для РПСМ это первый подобный проект, поэтому по мере накопления опыта в этом направлении, мы будем развивать и совершенствовать программу преференций для членов профсоюза. 

8 (800) 100 34 45 –
БЕСПЛАТНЫЙ НОМЕР ТЕЛЕФОНА
ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ ЭПБ
НА ТЕРРИТОРИИ РФ



ФОТО: WIKIMEDIA.ORG

«НЕСЧАСТНЫЕ СЛУЧАИ В ЗАКРЫТЫХ ПОМЕЩЕНИЯХ – НЕ ВИНА ЭКИПАЖА, А ЕГО БЕДА»

Труд в закрытых помещениях судна не зря относят к работам повышенной опасности: годами в них происходят несчастные случаи, нередко – со смертельным исходом. Однако в последнее время их число стало критически высоким, и в апреле этого года Международная федерация транспортников (МФТ) забила тревогу: с января 2018 года 12 моряков и 16 докеров погибли от удушья или взрыва в замкнутых пространствах при том, что всего за последние двадцать лет было зарегистрировано 145 таких смертельных случаев. То есть, если раньше на год приходилось шесть или семь трагических инцидентов, сегодня это число достигает четырнадцати – хотя год еще не подошел к концу. В большинстве случаев вердикт один – во всем виноват человеческий фактор.

ЗНАТЬ ПРАВИЛА – НЕ ЗНАЧИТ СЛЕДОВАТЬ ИМ

Нельзя сказать, что судоходство игнорирует опасности, которые таят в себе закрытые помещения. На законодательном уровне вход в них достаточно жестко регулируется: существуют как международные документы, такие, как Свод правил Международной организации труда (МОТ) «Предупреждение несчастных случаев на судне, в море и в порту», так и национальные нормы каждой страны. В частности, в России это – Правила по охране труда на судах морского и речного флота, в которых работе

в замкнутых, труднодоступных, плохо вентилируемых помещениях посвящен отдельный раздел. Кроме того, есть «Международный кодекс по управлению безопасностью» (МКУБ, или ISM Code), который требует иметь на каждом судне Систему управления безопасностью (СУБ), где все известные риски на борту, в том числе и работа в закрытых помещениях, будут определены и приняты во внимание. На основе этих документов в каждой компании разрабатываются свои нормы – с учетом специфики типа судна. Кроме того, не так давно – в 2015 и 2016 году – были приняты поправки в Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море (СОЛАС),

предполагающие регулярные учения по входу в закрытые помещения и делающие обязательным наличие на борту каждого судна специальных приборов для измерения качества воздушной среды. Перед каждым входом на российских судах проводятся инструктажи с записью в журналах, на иностранных – заполняются чек-листы. С правилами входа в закрытые помещения все моряки знакомятся еще во время обучения в морских учебных заведениях и постоянно повторяют после их окончания – по крайней мере, в крупных компаниях, где вопросам безопасности уделяется должное внимание.

– На нашем судне регулярно, раз в месяц, проводятся встречи по охране труда

(safety meeting), где мы, в частности, анализируем различные несчастные случаи, в том числе и в закрытых помещениях, информацию о которых нам присылают из офиса компании-судовладельца, – рассказал третий помощник капитана Сергей Беляков. – Мы обсуждаем, что привело к инциденту, где моряки ошиблись и что сделали не так, какие меры для предотвращения таких случаев предприняты на нашем теплоходе. Кроме того, бывают и дополнительные занятия, допустим, по газоанализаторам, где объясняются принципы работы того или иного прибора – например, какие газы он может определить, как его правильно использовать. Все это не говоря о том, что при приходе на судно человек проходит ознакомление (familiarization) с теплоходом, где ему рассказывают о процедурах и оборудовании конкретного судна.

Почему же несчастные случаи все же происходят? Печальный вывод напрашивается сам собой: знать правила – еще не значит следовать им. Это доказывает и статистика: так, совместное исследование Австралийского управления морской безопасности (AMSA), Университета Квинсленда и Университета Западной Австралии, основанное на результатах опросов более 1000 членов экипажей, заходивших в австралийские порты с 2014 по 2017 год, показало, что более 40% моряков иногда соблюдают нормы безопасности просто для «галочки», не обращая особого внимания на фактические процедуры, а почти 20% признались, что вовсе им не следуют. В том, что касается закрытых помещений, это представляет особую опасность, поскольку любое отклонение от предписаний может привести к непоправимой трагедии.

ПРОБЛЕМА – В ОРГАНИЗАЦИИ

Нарушить правила может любой моряк. Однако инциденты в закрытом помещении чаще всего происходят из-за плохой организации процесса, ответственность за которую несет командный состав судна, – считает Евгений Хижняк, главный технический инспектор Российского профессионального союза моряков (РПСМ):

– Ни один член экипажа в здравом уме сам никуда не полезет. Если он пошел в закрытое помещение – значит, его туда направил руководитель: вахтенный

механик, вахтенный помощник или капитан. И если происходит инцидент, это свидетельствует о том, что не были приняты необходимые меры безопасности: недостаточно проветрено помещение, не выполнены замеры воздуха газоанализатором, не был проведен достаточно подробный инструктаж, не поставили наблюдателей или их было недостаточно – много чего может быть. Обычно нельзя выделить только одну причину – их целый комплекс.

Евгений Анатольевич привел историю из собственной практики: «В 2007 году был несчастный случай на теплоходе «Ямал», принадлежащем ООО «Морская Судоводная Компания». Старший помощник спустился в непроветриванный трюм, где везли никелевый концентрат, и пропал. За ним капитан послал второго помощника – тот тоже не вернулся. После пришел матрос, увидел, что они оба лежат в трюме без сознания и сообщил о случившемся капитану. Только тогда тот дал команду раскрыть трюма, включить вентиляцию, вызвал спасателей и медиков. Спасти удалось только второго помощника, старпом погиб. У него осталась жена и двое несовершеннолетних детей. При этом никаких компенсаций добиться от компании так и не удалось – они доказывали, что старпом самовольно полез в трюм, якобы чтобы спрятать контрабанду».

К слову, в случаях с докерами ответственность в первую очередь тоже лежит на руководителе грузового процесса – стивидоре, который должен проконтролировать замеры газоанализатором и состояние воздуха в закрытом помещении.

ИЗДЕВАТЕЛЬСТВО В ПРОМЫШЛЕННЫХ МАСШТАБАХ

Можно списать все на разгильдяйство, и в некоторых случаях так оно и есть. Однако существует и еще одна более глубокая проблема – часто инциденты происходят потому, что работа на судне очень интенсивная, экипаж полностью загружен, и усталые моряки после многомесячного рейса просто не могут ни морально, ни физически справиться с огромным объемом задач. Бдительность членов экипажа неминуемо снижается, что, конечно, является плодотворной почвой для инцидентов. В майском исследовании Международной ассоциации судовых менеджеров «InterManager» моряки назвали условия, в которых они вынуждены работать, «издевательством в промышленных масштабах» – экипажам зачастую выделяется настолько мало времени на подготовку грузовых отсеков и танков для операций, что справиться с задачей практически невозможно. Такие короткие



ГЛАВНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСПЕКТОР РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ ЕВГЕНИЙ ХИЖНЯК (НА СНИМКЕ СПРАВА): «МОРЯКАМ ВАЖНО ОСТАВАТЬСЯ БДИТЕЛЬНЫМИ И ПОМНИТЬ, ЧТО СОБСТВЕННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ – ПРЕВЫШЕ ВСЕГО. И ПРЕЖДЕ, ЧЕМ ЧТО-ТО ДЕЛАТЬ, НУЖНО ВСПОМНИТЬ, ЧТО ПРАВИЛА ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ НАПИСАНЫ, К СОЖАЛЕНИЮ, КРОВЬЮ».



ТРЕТИЙ ПОМОЩНИК КАПИТАНА СЕРГЕЙ БЕЛЯКОВ: «В ПОСТОЯННОЙ СПЕШКЕ И ИНСТРУКТАЖИ ПРОВОДЯТСЯ НЕ ВСЕГДА ТАК, КАК НАДО, КАКИЕ-ТО ОБЯЗАННОСТИ ДЕЛЕГИРУЮТСЯ КОЛЛЕГАМ, И НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ОПЕРАЦИЯМИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ НЕ НА ДОЛЖНОМ УРОВНЕ, ЧТО ИНОГДА ПРИВОДИТ К НЕПОПРАВИМЫМ ПОСЛЕДСТВИЯМ».

сроки даются потому, что это коммерчески выгодно для компаний. Однако морякам соответствовать этим запросам бывает сложно.

— Члены экипажей просто устают, теряют бдительность, — рассказал Сергей Беляков. — Бывает так: старпом работает практически без выходных, сутки через двое — новый порт, выгрузки, загрузки, нужно замыть танки, заполнить документы — времени не хватает иногда даже на сон. А делать все нужно срочно. В постоянной спешке и инструктажи проводятся не всегда так, как надо, какие-то обязанности делегируются коллегам, и наблюдение за операциями осуществляется не на должном уровне, что иногда приводит к непоправимым последствиям.

Другими словами, на судне просто не хватает рук и голов, чтобы все делать в полном соответствии с нормами и правилами. А накапливающаяся от напряженной работы усталость рано или поздно может привести к ошибкам и невнимательности, которые в лучшем случае не будут стоить никому жизни.

ОПАСНАЯ «ПОГРЕШНОСТЬ»

Такие ошибки нередко случаются при обращении с техникой. Так, например, недавно в Российский профессиональный союз моряков пришел капитан, который рассказал о случае на одном из судов под российским флагом. В связи с переходом на топливо с низким содержанием серы (low sulfur fuel) необходимо было зачистить танки, чтобы в них не осталось следов тяжелого топлива (heavy fuel). Газоанализатор при проверке показал нормальный уровень кислорода. Первый танк очистили без проблем, но при зачистке второго моряка, выполнявший операцию, потерял сознание и чуть не погиб — к счастью, его своевременно успели поднять наружу страхующие.

Как выяснилось, проблема — в неправильных показателях газоанализатора фирмы «Unitor». Сам по себе прибор был абсолютно исправен, но у него есть своя специфика: при температуре выше 38 °С он начинает врать, причем с очень большой погрешностью. Судно же во время замеров как раз стояло в жарких странах. Члены экипажа, конечно, прочитали, как использовать прибор, однако в детали вдаваться не стали, со спецификой не ознакомились, и это чуть не стоило одному из них жизни.

Бывает и иначе — просто по неосторожности трубку газоанализатора не опускают до конца. В результате — замеры удовлетворительные, содержание кислорода — в норме. А когда члены экипажа спускаются вниз, оказывается, что на дне остались следы опасного газа, который они вдыхают и тут же теряют сознание. Так почти на пустом месте происходит несчастный случай — стоит только на секунду забыть о том, какую опасность представляет собой закрытое помещение.

ПОМОЩЬ ВО ВРЕД

Особый случай — когда на судне происходит экстренная ситуация, в которой морякам приходится быстро принимать решение, если член экипажа попал в беду. Несмотря на обязательные тревоги по входу в закрытые помещения и поиску пострадавшего, многие забывают о мерах предосторожности и могут пойти в танк без всяких средств защиты.

Так, например, в апреле этого года Береговая охрана США выпустила предупреждение в связи с гибелью троих моряков на морской передвижной буровой установке. Чтобы осушить одну из опор судна, экипаж применил для откачки мотопомпу, которая была опущена в балластный танк. Одному из матросов и электрику было поручено следить, как проходит операция обезвоживания. Никому не сообщив, матрос спустился в опору, предположительно для того, чтобы проверить работу насоса, где и потерял сознание. Электрик начал беспокоиться, когда не увидел матроса на палубе и сам спустился вниз, где нашел его в бессознательном состоянии. Там он сам чуть было не задохнулся, однако ему все же удалось покинуть помещение и сообщить о происшествии другому матросу и токаря. Первый спустился на помощь потерявшему сознание, второй — поспешил сообщить об инциденте капитану.

После этого капитан, суперинтендант и токарь, не надев никакого защитного оборудования, тоже спустились в опору. В результате выжить удалось только капитану и суперинтенданту, которых спас буровой мастер, воспользовавшийся автономным дыхательным аппаратом, чтобы их выволочить; оба матроса и токарь погибли.

Очевидно, что не все члены экипажа отдавали себе отчет в том, насколько опасным может быть даже кратковременный вход в закрытые помещения. В итоге под воздействием стрессовых факторов и из необходимости действовать быстро, моряки и даже капитан судна забыли о необходимых мерах защиты. И таких случаев множество: так, в 2018 году представители страхового сообщества «UK P&I Club» в ходе семинара по предупреждению потерь в Сингапуре заявили, что 60% смертей в закрытых помещениях являются не следствием первоначального инцидента, а следствием незапланированных спасательных операций, производимых без принятия необходимых мер предосторожности.

«МНОГИЕ УЧЕНИЯ НИКОГДА НА САМОМ ДЕЛЕ НЕ ПРОВОДИЛИСЬ»

Специалисты считают, что моряки не всегда четко понимают, какие риски представляет та или иная рабо-

та на борту. В частности, это находит отражение и в том, как проходят учения. Например, капитан Ив Ванденборн (Yves Vandenberg), директор по предотвращению потерь страхового клуба «The Standard Club», высказался о том, что тревоги часто не дают морякам полного представления об экстренной ситуации и не готовят их к реальной опасности. «Не говоря уже о том, что многие записанные учения никогда на самом деле не проводились, – отметил он. – Ложные отчеты о тревогах – это общее место, хотя обычно их довольно просто вычислить по идентичному таймингу».

Чтобы учения были эффективными и действительно готовили моряков к инцидентам, считает он, во-первых, следует их разнообразить – чтобы каждый раз тренировка проходила в разное время и с разным сценарием развития событий, из которого можно было бы вынести что-то новое. Во-вторых, важно делать тревоги более реалистичными и вынуждать членов экипажа принимать решения под давлением, использовать оборудование, которое им пришлось бы активировать в случае реального инцидента.

Кроме того, необходимо акцентировать внимание членов экипажей на опасности: так считают сами моряки, участвовавшие в исследовании «InterManager». Для этого необходимо, чтобы судовладельцы приоритизировали культуру безопасности, а также использовали «фактор страха» для того, чтобы привить всем членам экипажа осознание опасности работы в замкнутом пространстве. В частности, респонденты порекомендовали сменить название закрытых помещений на «опасные» и даже «смертельно опасные».

КОНСТРУКЦИЯ СУДНА КАК ИСТОЧНИК ОПАСНОСТИ

Одному из важнейших факторов, делающих закрытые помещения небезопасными – их дизайну, уделяется крайне мало внимания даже в расследованиях происшествий, что несправедливо. Ведь, по сути, несчастные случаи происходят во многом потому, что такие пространства трудно провентилировать, они зачастую не освещены, не имеют встроенной системы обнаружения газа, вход в них



СПЕЦИАЛИСТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО МОРЯКИ НЕ ВСЕГДА ЧЕТКО ПОНИМАЮТ, КАКИЕ РИСКИ ПРЕДСТАВЛЯЕТ ТА ИЛИ ИНАЯ РАБОТА НА БОРТУ. В ЧАСТНОСТИ, ЭТО НАХОДИТ ОТРАЖЕНИЕ И В ТОМ, КАК ПРОХОДЯТ УЧЕНИЯ.

небольшой и нередко туда непросто даже пронести оборудование, не говоря уже об осуществлении спасательной операции. Все эти факторы напрямую влияют на число происшествий.

Решением было бы обеспечить помещения такими технологиями, которые бы значительно ограничили необходимость входа человека в замкнутые пространства. Однако до сих пор судостроение в достаточной степени не озабочилось этими вопросами, уделяя основное внимание другим аспектам – вместимости судов, автоматизации, снижению числа вредных выбросов. Пока никаких предпосылок к тому, что в ближайшее время конструктивно суда изменятся таким образом, что закрытые помещения перестанут представлять опасность, нет. Поэтому решение в первую очередь стоит искать именно в плоскости организации операций.

СОБСТВЕННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ – ПРЕВЫШЕ ВСЕГО

Проблема несчастных случаев в закрытых помещениях – комплексная. Свою роль в ней играет и конструкция судов, и политика судовладельца. Но в РПСМ считают, что основная причина про-

исшествий – в избыточной нагрузке на членов экипажей и связанной с ней усталости:

– Несчастные случаи в закрытых помещениях судна – это не вина экипажа, а его беда, – считает Евгений Хижняк. – Перед моряками и комсоставом теплохода могут стоять просто невыполнимые задачи – в короткие сроки подготовить теплоход к отходу, когда выделенного времени не хватает на выполнение всех необходимых процедур, а моряков на борту недостаточно. Бывают случаи, когда некоторые инструкции не выполняются не из халатности или умышленно, а из необходимости выполнить ту или иную операцию как можно быстрее, чтобы соответствовать подчас нереалистичным запросам компании. Единственным действенным решением могло бы стать увеличение численности экипажа, однако работодатели идти на это по понятным причинам не очень хотят: ведь для них это прежде всего будет означать дополнительные расходы. Поэтому морякам важно оставаться бдительными и помнить, что собственная безопасность – превыше всего. И прежде, чем что-то делать, нужно вспомнить, что правила техники безопасности написаны, к сожалению, кровью. ⚓

КОНВЕНЦИЯ РЕАЛЬНО ЗАЩИЩАЕТ ВСЕХ МОРЯКОВ

В августе исполнилось 9 лет, как Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве (КТМС) работает в судоходной отрасли. Казалось бы, что принята она только вчера, на самом деле с момента вступления ее в силу прошли годы. К ней относились по-разному, называли «бумажным тигром», однако время ставит свои оценки и позволяет делать совершенно иные выводы. Петр Осичанский, инспектор Международной федерации транспортников на Дальнем Востоке, председатель ППО моряков г. Владивостока РПСМ, уверен: Конвенция МОТ 2006 года – серьёзный эффективный и социально ориентированный документ, которым можно гордиться.

С даты вступления в силу конвенции МОТ-2006 прошло чуть более пяти лет, но в вопросах социальной защищённости моряков произошли разительные перемены. Эта конвенция реально защищает всех моряков и, в частности, российских. Главная её особенность заключается в том, что ответственность за её выполнение возложена на государство флага. Иными словами, по силе эта конвенция теперь равна таким обязательным инструментам ИМО, как СОЛАС-74, МАРПОЛ-73/78, ПДНВ-78/95/2010, КГМ-66, МППСС-72 и другим. Эта конвенция теперь на равных участвует в регулировании международного судоходства в области трудовых и социальных стандартов и подлежит такой же обязательной процедуре, как контроль в портах. К нарушителям этой конвенции применяется аналогичный механизм принуждения судовладельцев к её обязательному выполнению – задержание судна в порту до тех пор, пока не будут устранены любые несоответствия требованиям конвенции. И теперь о конвенции знают

не только моряки, но и государственные чиновники, ведь на представителей Минтранса, агентства Росморречфлота, Минтруда, Минздрава, МВД, даже Роспотребнадзора возложена ответственность по обеспечению выполнения

обязательств Российской Федерации, вытекающих из этой конвенции. До появления такой конвенции проблемы моряков, например, регулярные задолженности по выплате зарплат, решались только в суде. В системе офшорного судоходства это не всегда было успешно, – говорит Петр Осичанский.

ПРАВИЛЬНЫЕ ПОПРАВКИ

– Два года назад вступили в силу две поправки к правилам 2.5 и 4.2., о которых неоднократно упоминали на международной конференции в Москве, проходившей 25-26 июня этого года. Скажу, что эти поправки очень своевременны, и полагаю, они будут полезны, как и вся Конвенция. В них речь идет о системе финансовых гарантий в целях содействия морякам в случае оставления их без помощи. На практике пока мы чаще всего имеем дело с такой их формой, как страхование финансовой ответственности судовладельца за репатриацию, сюда входит выплата заработной платы, но не более чем за 4 месяца, а также выполнение договорных компенсационных выплат, например, компенсации в случае длительной нетрудоспособности моряка. Судить о том, как они работают, время ещё не пришло. Мне кажется, нужен более жесткий контроль и за теми, кто страхует финансовую ответственность судовладельца по правилам 2.5 и 4.2, и за теми, кто выдаёт свидетельства. Не очень понятно, на кого возлагается ответственность в Стандарте А2.5.2 в пункте 6: «Каждый член организации требует, чтобы на борту судов, плавающих под его флагом, и к которым применимы п. п. 1 или 2 Правила 5.1.3, хранилось письменное удостоверение или другое документальное свидетельство финансовых гарантий, выданное службой финансового обеспечения». То есть, страховая компания страхует, и она же выдает это свидетельство. Сама себя подтверждает. Полагаю, имело бы смысл, чтобы такое

свидетельство выдавала признанная организация государства флага, – продолжает Осичанский.

СЛАБОСТЬ КОНВЕНЦИИ

– Но что вызывает у меня беспокойство, так это реализация правила 4.5 «Социальное обеспечение». Ведем речь об удобном флаге. В пункте 1 перечислены девять видов обеспечения и почти половина из них – в государствах офшорной регистрации нереализуема: пособие по старости, по безработице, по инвалидности, семейные пособия. Более того, Конвенция предоставляет право каждому государству уточнять, то есть выбирать те виды социального обеспечения, по которым оно может предоставлять защиту. Мне видится в этом слабость конвенции.

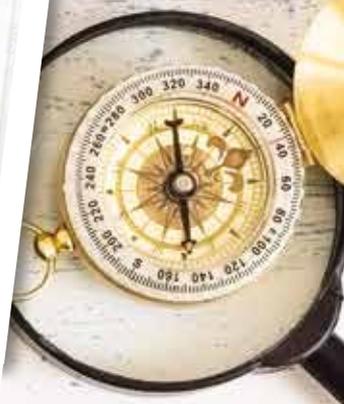
В целом же хочу подчеркнуть: Конвенция МОТ 2006 года – это серьёзный эффективный и социально ориентированный документ, которым мы с вами можем гордиться. Не знаю никакого другого документа, который бы так эффективно защищал интересы моряков, как это делает Конвенция о труде в морском судоходстве.

В регионе, портах Дальнего Востока за все эти годы – пять с половиной лет – было около 50 задержаний судов. В основном это невыплата зарплат, реже – отсутствие средств защиты по технике безопасности и охране труда, отсутствие аптек. И совсем уж редко – отказ в составлении акта о несчастном случае. Первые задержания были через нас, профсоюзные организации, а потом моряки и сами нашли дорогу в морские администрации со своими жалобами, и о некоторых задержаниях судов мы узнавали постфактум.

О чем это все говорит? При правильном применении конвенции, при глубоком её знании и моряками, и представителями морских администраций, на которых возложена обязанность осуществлять инспекции судов в портах, конвенция всегда будет работать так, как нужно. 



ПЕТР ОСИЧАНСКИЙ



С ЮБИЛЕЕМ!

60

Председателю Российского профсоюза моряков, председателю ФПРМТ Юрию Юрьевичу Сухорукову – 60! Поздравляем с юбилеем!



БИТЬ НЕ БУДЕМ... САМИ ОТДАДУТ!

30 июня 1996 года вышел Указ Президента Российской Федерации № 1004 «О государственной поддержке морского торгового флота России на Балтике», предписывавший правительству осуществить неотложные меры по стабилизации работы Балтийского морского пароходства (БМП), защите морского флота на Балтике и привлечению к ответственности лиц, виновных в нарушениях российского законодательства о приватизации. Однако было уже слишком поздно. К концу 1990-х годов некогда самое крупное пароходство страны существовало лишь формально и уже не располагало ни одним судном. Автор истории, рассказанной ниже, – А. М. Бодня, председатель Балтийской территориальной организации РПСМ, вспоминает, как в эти лихие перестроечные годы делались первые шаги молодого независимого морского профсоюза, как Юрий Юрьевич Сухоруков, нынешний председатель РПСМ, будучи тогда первым заместителем председателя профкома плавсостава Балтийского морского пароходства, отстаивал права российских моряков на достойную оплату труда в новых рыночных условиях.

В течение нескольких перестроечных лет Балтийское морское пароходство методично «дербанили»... Какая-то неведомая, мощная рука вцепилась в предприятие с одной целью – убрать с морских просторов питерские суда.

Поначалу сам Ельцин посетил пароходство и порт, поднялся на борт т/х «Академик Горбунов». Председатель профкома пароходства даже удостоился крепкого рукопожатия президента со словами «Все, все будет хорошо!». Его слова воплотились в Указ «О мерах по возрождению торгового флота России».

Но возрождения не получилось. Больше того, арестовали деятельного и авторитетного в городских кругах начальника пароходства Харченко.

Пока он «чалился» в одной камере с академиком-астрономом из Пулковской обсерватории, флот «уходил» за долги, иногда просто за «копеечные» иски. Несколько лесовозов попали в руки одного из представителей очень мощной преступной группировки. Сейчас уже трудно установить, чем пароходство «провинилось» и перед кумом, и его сотоварищами. Получив пароходы, «братки» решили продолжить эксплуатацию судов по-своему, «по понятиям»: «Чтоб самому жить – надо других давить». То есть пароходы должны возить грузы, экипажи работать, но денег за работу практически не платить...

Суда пошли по привычному маршруту грузить лес то в Швеции, то в Финляндии и на Грецию или Африку. Рейс, два, три отработали – зарплаты нет... С при-



БЫВШЕЕ СУДНО БАЛТИЙСКОГО МОРСКОГО ПАРХОДСТВА «КАПИТАН ГАВРИЛОВ». В 1995 ГОДУ СМЕНИЛО ИМЯ, А ТАКЖЕ РОССИЙСКИЙ ФЛАГ НА ИНОСТРАННЫЙ. В ДАЛЬНЕЙШЕМ НАЗВАНИЕ Т/Х МЕНЯЛОСЬ НЕСКОЛЬКО РАЗ, РАВНО КАК И ФЛАГ.

ходом в Финляндию решили позвать на помощь инспектора ИТФ (МФТ), причем позвали как-то хитро, позвонили – имя жалобщика наврали... Но тем не менее помощь пришла. Шепотом «на ушко» сообщили финну о своих бедах. Но для того, чтобы остановить судно, нужна была конкретная письменная жалоба.

Инспектор позвонил в Питер, трубку снял первый заместитель председателя профкома плавсостава Сухоруков Юрий Юрьевич, или ЮЮ, он прекрасно говорил по-английски и отвечал в профкоме за коллективные переговоры. Суть просьбы была одна: найти в экипаже человека, который подаст жалобу о долгах перед экипажем. ЮЮ попросил дать трубку

капитану, но тот заявил, что у него нет вопросов к судовладельцу и жалобщиков он не знает. Передали трубку еще одному-другому моряку, все шептались, что им плохо, но писать... «Вы уж сами решите».

ЮЮ, недолго думая, послал от профкома плавсостава жалобу. Зарплату посчитали за три месяца по ставкам ИТФ, получилась круглая сумма, которую инспектор ИТФ и «выкатил» судовладельцу. На пароходе остановили все работы, докеры покинули борт судна, стало тихо. Началась «Акция», тогда еще совсем незнакомое слово.

Представители «судовладельца» незамедлительно появились в офисе профкома плавсостава.

«Явление» было показательное. Вошли два «бычка», точнее – один крупный, в штанах «Адидас» и кожаной куртке, в руках «мобила» – здоровенный аппарат с длинной антенной. Его он держал бережно, на полусогнутой руке, показывая всем своим видом, что он не простой парень.

Второй был интеллигентный, прилично одетый и разговорчивый. Он и начал свое выступление с укора: «Что же вы, неразумные, творите? Корабль стоит (именно «корабль» – прим. автора), дела не делаются и есть «предъява» на 50 000 долларов...». Помолчав, «бычок» добавил, что с финном они еще разберутся, «а вот вы, ЮЮ, сделали ошибку»: он торжественно показал жалобу, которая была послана на судно.

ЮЮ медленно достал из футляра на ремне новенькую мобилу «Nokia». Кстати, в профкоме плавсостава они появились одни из первых в городе, такова была наша специфика работы, нужна была постоянная и устойчивая связь с судами. Стоили эти аппараты очень дорого, но не для профкома: стараниями ЮЮ их подарил нам один из дружественных балтийских профсоюзов – как братьям по ИТФ.

ЮЮ набрал номер и невозмутимо сказал: «Да, товарищ генерал, они пришли. Оружие? Пока не видели. Ведут себя как? Дружелюбно. Слушаюсь! Доложу позже!»

«Ходоки» ошарашенно уставились на ЮЮ. Но действие продолжалось. Он набрал другой номер и заговорил по-английски. Пришельцы поняли только: «О, ез оф коз, Ельцин дженерал».

Наконец, участливо улыбаясь, ЮЮ обратился к представителям судовладельца:

– Что вас привело в наш скромный профсоюз?

– Эту заяву ты писал?

– Для начала меня зовут Юрий Юрьевич, – сразу поправил ЮЮ. – И у нас принято обращение «Брат» или на «Вы».

Он взял жалобу:

– Да, тут моя фамилия! А что, вы по-английски читаете? Жалоба ведь на английском. Вот тут написало, что вы три месяца не платите зарплату, занизили ставки. А так дело не пойдет. В скандинавских странах не обрабаты-



БЫВШИЙ ПАРХОД БМП
«НИКОЛАЙ ТИХОНОВ»

ваются суда, если на них зарплата ниже ставок МФТ. Чтобы вам было понятнее – Международного профсоюза моряков. Так что доложите своим судовладельцам, чтобы они как можно быстрее выплатили экипажу эти деньги. Более того, и экипажам других ваших «кораблей».

Тут заговорил «крупный» с огромной мобилкой:

– Деньги мы выплатим, но всех «уроем»!».

И чиркнул в воздухе телефоном, словно саблей, изображая, что всем будет «секир башка».

ЮЮ словно предвидел все это: – Хочу вас огорчить! Финский инспектор МФТ – работник не только Финского профсоюза докеров, но и МФТ. Он предупрежден членами экипажа, что ваш судовладелец – не совсем порядочный человек, и даже если выплатит им эти зарплаты, с приходом в российский порт отберет все! Поэтому финны обратились в Администрацию Ельцина с просьбой защитить экипаж от «наездов». Сейчас я звонил Коржакову, (начальник охраны Ельцина – прим. автора). Он просил сообщить ваши имена. Зачем? – Я не знаю!

– Да еще, – ЮЮ на минуту задумался, – если вы отберете у моряков деньги, то вам лучше будет, если продадите все пароходы. Потому что работать вам МФТ не даст. А финна трогать не советую. Весь ваш «дружный» коллектив судовладельцев во главе с Кумом попадет

в списки Интерпола. Если вы не знаете, что это такое, то спросите у своего юриста. Что касается меня лично, как автора заявления, я к вашим услугам. Могу консультировать, как работать в скандинавских странах, чтобы всем было хорошо: и вам, и морякам, ну и профсоюзу.

Пока «представители» переваривали полученную информацию, ЮЮ позвал секретаршу: «Принесите нам, пожалуйста, чаю (кофе у нас не было – прим. автора) и сувениры».

– Нам нужно позвонить, – сказал «разговорчивый», и они вышли.

Вернулись минут через десять, их уже ждал чай в огромных бокалах «Baltic Shipping Company m/v “Anna Karenina”», два пакета с журналами «Морской профсоюзный вестник» и банданами с надписью: «ITF Seafarers union of Russia»

– Завтра к Вам придет наш юрист, – сказал «разговорчивый».

«Бычки» чай пить не стали, пакеты взяли.

P.S: На другой день пришел юрист – деловой, эрудированный и адекватный. От имени МФТ мы подписали с ним коллективный договор. Суда ходили по Балтике еще лет пять. Жалоб не было. Взносы переводили аккуратно. Инспекторы МФТ приходили на суда, встречались с моряками, ответ был как в том знаменитом фильме: «Кормят хорошо, зарплату выплачивают вовремя. Мир, дружба, ИТФ». 📍

ЗА ГИБЕЛЬ МАТРОСА НА СУДНЕ – 1,6 МЛН РУБЛЕЙ

Такое решение вынес Находкинский городской суд по делу о выплате компенсации в связи со смертью матроса на судне «Ардатов», принадлежащему Базе активного морского рыболовства (БАМР). Помощь и юридическое сопровождение родителям погибшего Михаила Ерасова оказала Дальневосточная региональная организация Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ).



с требованием выплатить моральный ущерб семье, потерявшей сына-кормильца, и выиграли дело».

Однако это не конец. Николай Суханов отметил, что, возможно, впереди – апелляция, а также другие судебные тяжбы, но уже с Фондом социального страхования на сумму порядка 1 млн рублей.

Есть в этом деле еще одна сторона: сестра Михаила Ерасова хочет добиться справедливости – найти и наказать виновных в смерти матроса. Комиссия по расследованию несчастного случая установила, что вины погибшего в трагедии нет. Зато налицо факты нарушения охраны труда при проведении погрузо-разгрузочных работ со стороны ответственных лиц. Однако уголовное дело до сих пор не заведено: несколько месяцев материалы дела путешествуют по инстанциям разных правоохранительных органов – от следственного комитета на транспорте до полиции Владивостока.

Российский профсоюз моряков напоминает, указание в контракте размера компенсации по смерти или потери трудоспособности имеет огромное значение. Так, страховая сумма будет выплачена компании-работодателю, которая переведет ее родственникам погибшего члена экипажа. Только так моряк может быть спокоен за будущее своих близких, если на судне с ним что-то произойдет.

Добавим, что по коллективному договору МФТ в случае смерти каждый член экипажа застрахован на сумму около \$105 тысяч, кроме того, компенсация полагается детям – каждый ребенок до 21 года в случае трагедии получит около \$21 тысячи. 

**НА ФОТО СЛЕВА НАПРАВО:
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ДВРО РПСМ
НИКОЛАЙ СУХАНОВ, АДВОКАТ ДВРО
РПСМ ВАСИЛИЙ САВЕЛЬЕВ, СЕСТРА
ПОГИБШЕГО МОРЯКА МАРИЯ ЕРАСОВА,
ЖУРНАЛИСТ ЕЛЕНА КАШКАРОВА**

Трагедия произошла 15 апреля 2019 года во время проведения работ по перегрузке мороженой продукции с борта большого морозильного траулера «Ардатов» на транспортный рефрижератор «Аркадия»: один из ящиков с рыбой сорвался и упал на матроса. Рыбак скончался от очаговой травмы головного мозга. Спустя несколько месяцев родители-пенсионеры не получили никаких выплат ни от работодателя – рыболовческой компании «База активного морского рыболовства», ни от Фонда социального страхования. Вот почему мать Михаила Ерасова обратилась за помощью в ДВРО РПСМ. Только после этого дело сдвинулось с мертвой точки.

– Страховая компания запросила у руководства Базы активного морского рыболовства перечень расходов

по погребению работника, включая сумму компенсации по смерти и материальную помощь, – пояснил председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. – Кроме этого, страховщик просил сообщить, была ли указана в контракте Михаила сумма компенсации в случае гибели. Как выяснилось, об этом ничего не говорилось в документе. В связи с этим страховая компания отказала в выплате компенсации, и родители парня не получили ни копейки. Мы решили помочь: составили исковое заявление в суд

Компенсации – важный аспект в трудовой деятельности моряка, но не все знают, какие виды компенсации бывают, что влияет на ее размер, от чего он зависит и каким образом компенсация высчитывается. Петр Дзендзелюк, правовой эксперт юридического отдела Калининградской региональной организации РПСМ (на снимке), дает обоснование размеру компенсации и разъясняет тонкости, связанные с ее получением.



СУДОВЛАДЕЛЕЦ МОЖЕТ УЙТИ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

В 2006 году была подписана Конвенция о труде в морском судоходстве (MLC-2006). В России она стала обязательной к исполнению только с 2013 года. Особое место в данной Конвенции занимает Стандарт А4.2, который определяет, что все государства-участники Конвенции принимают нормативные правовые акты, устанавливающие ответственность судовладельцев за охрану жизни и здоровья своих моряков.

Что же подразумевает эта абстрактная формулировка?

Во-первых, судовладельцы компенсируют расходы моряков, связанные с их болезнью и травмами, произошедшими с момента начала трудовой деятельности до момента ее окончания.

Во-вторых, судовладельцы выплачивают денежные средства моряку или его близким в случае длительной потери трудоспособности или при летальном исходе в результате болезни, опасности или профессиональной травмы.

В-третьих, судовладельцы оплачивают морякам медицинское обслуживание, в том числе лечение, обеспечение терапевтическими средствами, необходимыми лекарствами.

Кроме того, работодатели оплачивают проживание и питание вне дома до тех пор, пока травмированный или больной моряк не вылечится или пока не станет известно о постоянном характере заболевания или о полной потере трудоспособности.

В-четвертых, работодатели оплачивают погребение в случае смерти, произошедшей на борту судна или на берегу.

Таким образом, существуют следующие виды компенсаций:

- компенсация при получении травмы в рейсе;
- компенсация, которая выплачивается семье, если во время рейса или действия контракта моряк погиб;
- компенсация, выплачиваемая семье в случае пропажи моряка без вести;
- компенсация за моральный вред;
- компенсация моряку, если он заболел в рейсе.

Почему-то большая часть моряков абсолютно уверена: если они получили травму на судне, им точно будет выплачена компенсация, а если же на такое судно еще и коллективный договор проформы ITF распространяется, то сумма выплаты будет высокой.

Но так ли это? А точнее, все ли так просто? Какие подводные камни подстерегают моряка при получении полагающейся компенсации?

ПОДВОДНЫЕ КАМНИ

Если на судне действует договор ITF, то член экипажа, получивший травму в рейсе, имеет право на выплату. Полученная сумма напрямую зависит от тяжести травмы. Проще говоря, чем тяжелее и опаснее травма, тем выше будет сумма компенсации. Например, согласно коллективному договору ITF TCC IBF 2017 года, если моряк утратит трудоспособность на 100%, то предусмотрена следующая компенсация: для рядового состава – 102 308 долларов США, для младшего комсостава – 136 410 долларов США, а для старшего командного состава – 170 510 долларов США.

К тому же практически все возможные случаи травм и увечий прописаны в отдельной шкале договора с указанием процентов потери трудоспособности. Например, потеря всех пальцев на правой руке – это 55%, на левой – 50%, потеря мизинца – 8%, потеря зрения на один глаз или одного глаза составит 20%, а обоих глаз (полная потеря зрения) – 100%.

Если же на борту в результате несчастного случая наступила смерть моряка, то единовременное пособие, причитающееся выгодоприобретателю, которого моряк указал в контракте (в большинстве случаев это жена), составляет сумму, равную компенсации при 100% потере трудоспособности.

Если же у него останутся дети младше 18 лет, то каждому ребенку, но не более четырех человек, судовладелец должен будет выплатить по 20 462 долларов США.

Возникает вопрос: а может ли судовладелец каким-то образом уйти от выплаты компенсации?

ОСНОВНАЯ ЛАЙЗЕЙКА

Основная лазейка в том, что согласно коллективному договору ITF, степень тяжести травмы и утраты работоспособности устанавливается только медиками. Только врачи могут установить тяжесть травмы, указать, возможна ли



ПОЧЕМУ-ТО БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ МОРЯКОВ АБСОЛЮТНО УВЕРЕНА: ЕСЛИ ОНИ ПОЛУЧИЛИ ТРАВМУ НА СУДНЕ, ИМ ТОЧНО БУДЕТ ВЫПЛАЧЕНА КОМПЕНСАЦИЯ, А ЕСЛИ ЖЕ НА ТАКОЕ СУДНО ЕЩЕ И КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР ПРОФОРМЫ ITF РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ, ТО СУММА ВЫПЛАТЫ БУДЕТ ВЫСОКОЙ.

реабилитация и какие перспективы в дальнейшем светят работнику. Если же будет установлено, что через какой-либо период к моряку вернется трудоспособность, то, скорее всего, моряк уже не сможет добиться выплаты всей установленной суммы компенсации.

Бывает и так, что юристы судовладельческих и страховых компаний для максимального уменьшения расходов по выплате компенсации пытаются выяснить у врача возможность выздоровления моряка в будущем и их не интересует, что моряк уже получил инвалидность.

Случается и такое, что после происшествия представители страховщика компании сразу делают «щедрое» предложение в размере 20-30% от суммы, прописанной в договоре, но вне юридических обязательств. Что это значит? А то, что они берут с моряка письменное согласие о том, что в будущем моряк либо члены его семьи не будут претендовать на любые другие компенсации от судовладельца. Типа – лучше синица в руках, чем возможный журавль в далёком будущем.

И здесь есть ряд нюансов. Например, моряк пропал в рейсе, компенсация 100%, но компания считает, что он не пропал, а покончил жизнь самоубийством (сам спрыгнул за борт). При такой ситуации компания не несёт ответствен-

ности, а оставляет всё на усмотрение суда. Конечно же, суд, при отсутствии доказательств со стороны судовладельца, обяжет компанию выплатить полный размер компенсации. Но тут тоже всё непросто. Судно может быть в недостижимой для моряка юрисдикции, например, моряк – российский, а суд – государства Сент-Китс и Невис.

Надо сказать, что, эта схема работает. Многие забирают сумму, предложенную судовладельцем, хотя по факту могут обратиться в профсоюз и, приложив определенные усилия, получить полную сумму компенсации.

Есть и такое, что судовладелец может пообещать взять моряка в рейс после того, как он вылечится и откажется от компенсации, или согласится на ее часть, но зачастую это не более чем пустые слова. Иногда бывает, что моряку даже помогают пройти медкомиссию, подтверждающую, что он здоров и годен к работе (хотя это и не так), а в рейс потом так и не берут. И вот в этом случае моряк остаётся без любой надежды как на работу, так и на компенсацию.

Бывают и другие ситуации. К примеру, если моряк в ходе рейса получил травму, вследствие которой частично потерял зрение или слух, или же у него случился инфаркт, скорее всего, он утратит всего 25-30% трудоспособности, но в море его больше не возьмут. В такой ситуации работник может требовать выплаты 100% положенной компенсации, а не предложенных 20%, так как для работы в море его трудоспособность утрачена на все 100%.

Если несчастный случай произошел на судне, работающем по коллективному договору, но не по форме ITF?

Здесь всё так же, как и написано выше, но, как правило, за исключением некоторых вещей. Во-первых, в договоре будет указана сумма за максимальную потерю трудоспособности или смерти моряка, а компенсация будет устанавливаться пропорционально этой сумме и на усмотрение работодателя. Во-вторых, сумма за 100% потерю трудоспособности будет около тридцати тысяч долларов, а не ста двадцати тысяч, как в колдоговорах ITF. В-третьих, без профессиональной помощи профсоюза моряку получить компенсацию всё равно не удастся.

ИСКЛЮЧЕНИЯ ИЗ ПРАВИЛ

Конечно же, как и везде, в этих случаях также есть исключения, например, компании под национальным флагом развитых стран, таких как США. В США ставки ИТФ считаются низкими. Например, в каботажном флоте США могут работать только американцы, а на ставку ИТФ они просто не согласятся. Да и размеры компенсации в американской юрисдикции иные, чем в российской. Там работников на судах защищает «Акт Джонса», который превосходит по своим требованиям MLC-2006, до уровня которого пытается дотянуться российское законодательство.

ЕСЛИ НЕТ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА

Эти случаи самые проблемные и непредсказуемые.

Естественно, судовладельцы, не прописывающие условия работы, делают это неспроста. Таким образом они лишают моряка возможности требовать с них в будущем не то что компенсации, но и даже зарплату, так как доказывать такое нарушенное право моряку будет нечем.

Разумеется, и эти ситуации не безысходны. У инспекторов ИТФ и у РПСМ есть достаточно рычагов давления на подобных судовладельцев, например, обращение в Регистр государства флага судна. Но всё-таки инспектор ИТФ не всемогущ и чуда не сотворит, хотя многие моряки считают наоборот.

Размер компенсации на подобных судах тоже не будет адекватным. Бывали случаи, когда простой почтальон из коммерческой почтовой компаний, приносил на порог квартиры семьи моряка банку из-под варенья с непонятным наполнением и говорил: «Вот... прах... получите...распишитесь...»

Так что не стоит думать, что если сумма не прописана, то можно и миллион стянуть с работодателя или страховой. Как говорится, «в казино всегда выигрывает только казино».

А вот в российском праве ещё существуют общие нормы о несчастных случаях на производстве (ст. 227-231 ТК РФ), они распространяются на профессиональные травмы на морском, речном судне в рабочее или свободное от вахты и судовых работ время.



У ИНСПЕКТОРОВ ИТФ И У РПСМ ЕСТЬ ДОСТАТОЧНО РЫЧАГОВ ДАВЛЕНИЯ НА НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ, НАПРИМЕР, ОБРАЩЕНИЕ В РЕГИСТР ГОСУДАРСТВА ФЛАГА СУДНА. НО ВСЁ-ТАКИ ИНСПЕКТОР ИТФ НЕ ВСЕМОГУЩ И ЧУДА НЕ СОТВОРИТ, ХОТЯ МНОГИЕ МОРЯКИ СЧИТАЮТ НАОБОРОТ.

При профессиональной травме моряк вправе претендовать на пособие по временной нетрудоспособности, страховые выплаты, оплату дополнительных расходов, связанных с медицинской, профессиональной и социальной реабилитацией. Данные суммы, кроме пособия по временной нетрудоспособности, выплачиваются Фондом Социального страхования РФ.

Пособие выплачивается работодателем за весь период временной нетрудоспособности застрахованного моряка в размере его усредненного заработка. Сумму таких выплат Фонд социального страхования РФ засчитывает работодателю как уплату страховых взносов.

СТРАХОВЫЕ ВЫПЛАТЫ

Страховые выплаты бывают двух видов: единовременные и ежемесячные. Моряк или его близкие имеют право на пособие в случаях, если согласно медицинскому заключению и экспертизе профессиональная травма привела к потере трудоспособности или смерти моряка.

Сумма первого вида страховой выплаты является гибкой и утверждается каждый год законом о бюджете. Регулярно эта сумма увеличивается. На 2017 год максимальная сумма ежемесячной страховой выплаты оставляла 72 290,4 рубля. В случае же летального исхода родные моряка получают 1 миллион рублей. Более подробную информацию можно увидеть в Федеральном

законе «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний».

Что касается морального вреда, то тут в нашей стране вообще «дремучий лес». Моральным вредом считаются психические и физические страдания, суд должен принять их во внимание и в соответствии со здравым смыслом определить денежную сумму, компенсирующую эти страдания, учитывая при этом личные особенности потерпевшего. Но на практике наш суд потребует доказательства, к примеру, справку от психолога, или чеки из аптеки на валерьянку. В случае отсутствия таковых, подтверждающих страдания документов, моральный вред или моральный ущерб будет равен нулю.

И напоследок. Как показывает практика, и иностранные, и российские работодатели, и страховщики судовладельца, и страховой фонд зачастую рассчитывают на юридическую безграмотность работника. Они тянут до последнего, чтобы сохранить свои деньги, не выплачивая положенные компенсации пострадавшим морякам, отказывая или уменьшая размер выплат по тем или иным причинам. Конечно, такие действия неправомерны. И моряк вне профсоюза своими силами не справится в такой ситуации, а на счету Российского профсоюза моряков с 1991 года сотни случаев взыскания компенсаций по несчастным случаям в полном объеме в пользу моряков и членов их семей. 



«САМОЕ ТРУДНОЕ СЕЙЧАС – КАК-ТО РАССТАТЬСЯ С ФЛОТОМ»

В канун Дня работников морского и речного флота в Новороссийске торжественно проводили на пенсию ветеранов группы компаний «Совкомфлот». Это уже традиция: в преддверии общего профессионального праздника сказать слова благодарности людям, которые отдали морскому делу всю жизнь. И поддержать их в момент перехода на новый жизненный этап.

Под аплодисменты зала представители руководства ПАО «Новошип» и Российского профсоюза моряков (РПСМ) вручили ветеранам благодарственные письма, подписанные генеральным директором СКФ Сергеем Франком и председателем РПСМ Юрием Сухоруковым. Кроме того, моряки получили от работодателя и профсоюза денежные выплаты.

Дополнительное негосударственное пенсионное обеспечение – большое подспорье в начале нового жизненного этапа. Корпоративную пенсионную программу одна из ведущих судоходных компаний мира реализует вместе с Российским профсоюзом моряков уже много лет. Такие пенсионные программы – проявление социальной ответственности компании и реальный пример заботы о людях. Так она выражает свою признательность морякам за многолетний труд и весомый вклад в развитие группы «Совкомфлот».

– Ваш труд на судах «Новошипа» внес неоценимый вклад, – сказал Николай Попов, председатель профкома ПАО «Новошип», председатель Южной территориальной организации РПСМ. – Сегодня группа СКФ входит в пятерку лучших танкерных компаний мира. А на 146 судах, находящихся в ее операторстве, работает целая плеяда молодых моряков, воспитанных вами. Это достойная смена, которой вы сумели передать свои знания и опыт. Компания строит новые высокотехнологичные суда, создает дополнительные рабочие места для флотской молодежи. Знаю, среди вас тоже есть те, кто хотел

бы поработать еще. Что ж, опытный надежный моряк, профессионал, всегда востребован на рынке труда. Так что если возникнет желание – постараемся помочь с информацией о возможностях трудоустройства. Работа для моряков есть и в нашем регионе.

– Мы высоко ценим ваш многолетний добросовестный и высокопрофессиональный труд, – сказал в приветственном слове Олег Степанов, начальник административно-кадрового управления ПАО «Новошип». – За годы работы на флоте вам удалось сделать многое. Теперь пришла пора отдохнуть. Это прекрасное время. Можно заняться семейными делами и собственным здоровьем, которое у многих в силу возраста стало уже не то. Или перейти на более легкий труд на судах-бункеровщиках или паромах, тут профсоюз может вас сориентировать и помощь оказать. Желаю всем бодрости и долгого здоровья на долгие годы.

Выход на пенсию для моряка – стресс вдвойне. Ведь привыкать приходится не только к отсутствию привычной работы, но еще и к сугубо береговой жизни. Многие из тех, кто сегодня выходит на заслуженный

отдых, посвятили флоту по 30-40 лет. А по их биографиям можно с лёгкостью проследить историю компании.

– Я в морях с 1978 года, – рассказывает Петр Стоянов. – Пришел в Новороссийское морское пароходство сразу после армии и с ходу попал в подчинение знаменитому стармеху Славуте Диомиду Петровичу. Он участник военных конвоев, его воинская доблесть была отмечена орденом, который вручал английский король Георг. Но мужик был жесткий, гоня нас – будь здоров как. Будто снова в армию попал. В то время автоматика не было, все операции вручную выполнялись и контролировались: закрой, открой, принеси, отойди. Экипажи были по 50 человек, и всем работы хватало. А сейчас современные суда – это сплошная автоматика, с которой и 22 человека вполне справляются.

Ближайшая перспектива для Петра Петровича просматривается вполне ясно: он продолжает работу в морях, только у другого судовладельца. А вот у Анатолия Лабезного (кстати, они не просто коллеги, на т/х «Кавказ» как-то меняли друг друга в экипаже) совсем другие планы:

– В море мне всегда не хватало простых земных радостей – зеленых лужаек

и сада, который хорош в любое время, поэтому я с удовольствием займусь нашей дачей, – говорит он. – Земля под ногами, грядки, овощи, цветы – это же прекрасно.

Пришли на торжество вместе с моряками и их жены. Есть мнение, с которым согласились все, что их заслуга в успехах мужей не менее значима. А значит, половина каждого благодарственного письма тоже для них. Они сами растили детей, строили собственную карьеру и семейное гнездо, и ждали, ждали, ждали.

– А труднее всего было дожидаться, когда встречала мужа в аэропорту, а рейс час за часом откладывали, – рассказывает Галина Микула. Ее муж Юрий Микула 43 года отработал в морях, и все эти годы она всегда встречала и провожала его. Юрий Владимирович уже год как расстался с морями, а к земной жизни все никак не привыкнет: море не отпускает, тянет его к себе.

– Самое трудное сейчас – как-то расстаться с флотом, – согласен с ним и Владимир Соловьев. – Он ведь очень выручил меня, дал вторую жизнь. Я до 47 лет занимался капитальным строительством, в Якутии работал. А в девяностые, когда рухнул Совет-



ПЕТР СТОЯНОВ И АНАТОЛИЙ ЛАБЕЗНЫЙ: «САМОЕ ТРУДНОЕ СЕЙЧАС – РАССТАТЬСЯ С ФЛОТОМ»

ский Союз, работы не стало, совсем. Вернулся в родной Новороссийск, и вот с 2003 года работал в пароходстве. Отношение к нам со стороны компании и профсоюза всегда на пять с плюсом было, мы знали, что в трудную минуту нам всегда помогут. И помогали не раз, не только мне, всем.

У многих с морем связана вся семья. У Петра Петровича Стоянова, например, жена закончила водный институт и всю жизнь отработала по специальности, оба сына – выпускники Новороссийского морского университета, один уже вторым помощником капитана работает, конечно же, в «Новошипе».

– А когда-то, когда я после 10 месяцев моря домой вернулся, он, двухлетний, как-то сторонился меня и называл папа-дядя Петя, – говорит он. – Сейчас его сын, мой внук, чуть старше. Правда, рейсы теперь у моряков не такие длительные, дети хотя бы в лицо узнают.

К новому ветеранскому статусу вчерашние моряки еще не привыкли. Но уже интересуются работой пароходского совета ветеранов флота. В «Новошипе» своих не бросают, вот и к морякам «серебряного» возраста, как принято сейчас говорить, всегда прислушиваются и поддерживают их. 



ПРИШЛИ НА ТОРЖЕСТВО ВМЕСТЕ С МОРЯКАМИ И ИХ ЖЕНЫ. ЕСТЬ МНЕНИЕ, С КОТОРЫМ СОГЛАСИЛИСЬ ВСЕ, ЧТО ИХ ЗАСЛУГА В УСПЕХАХ МУЖЕЙ НЕ МЕНЕЕ ЗНАЧИМА. А ЗНАЧИТ, ПОЛОВИНА КАЖДОГО БЛАГОДАРСТВЕННОГО ПИСЬМА ТОЖЕ ДЛЯ НИХ.

В ЗАПАДНОЙ АФРИКЕ БЕЗ ПЕРЕМЕН

Пиратство и вооруженный разбой на море по-прежнему представляют угрозу для торгового флота во многих регионах мира, но самой опасной точкой остаются западноафриканские воды. В период с 1 января по 30 июня 2019 года в Гвинейском заливе были захвачены 62 моряка. Всего же в течение шести месяцев в заложниках по всему миру оказались 75 членов экипажей. Об этом говорится в отчете Центра сообщений о пиратстве Международного морского бюро (ИМВ).

В первом полугодии в бюро поступили сведения о 78 случаях пиратских и вооруженных нападений на суда, по сравнению со 107-ю инцидентами за аналогичный период прошлого года. В целом с января по июнь 2019 года преступникам удалось захватить 57 судов, что составляет 73% всех нападений. За этот же период пираты убили одного моряка, взяли в заложники 38 человек, похитили с целью получения выкупа 37 членов экипажей.

Кроме того, в докладе отмечается, что на Гвинейский залив пришлось 92% всех действий, направленных против моряков, а из девяти обстрелянных в первой половине текущего года судов, восемь подверглись атаке именно близ Нигерии. В основном это происходило в 65 морских милях от побережья.

В то же время в водах Индонезии ситуация улучшается. В Центре сообщений о пиратстве Международного морского бюро (ИМВ) отмечают, что этому способствует сотрудничество по обмену информацией с местной морской полицией. Так, в водах Индонезии произошло 11 атак – самый низкий показатель за второй квартал с 2009 года, когда зарегистрировали лишь три инцидента.

Отдельное внимание в отчете уделяется атаке в реке Гуаяс (Эквадор). Дело в том, что здесь бандиты обстреляли судно, что стало первым случаем с применением оружия в Эквадоре.

Другие вооруженные нападения на суда с целью кражи произошли в Кальяо (Перу), на терминале Хосе (Венесуэла) и в Макапе (Бразилия). Примечательно, что все суда находились на якорной стоянке.

Международное морское бюро настоятельно призывает всех судовладельцев сообщать обо всех фактических и предполагаемых случаях пиратства и вооруженного разбоя по всему миру. Этот шаг в цепочке реагирования имеет важное значение для борьбы с морскими преступлениями и обеспечения безопасности торгового флота.

– С 1 марта 2018 года для коллективных договоров ИВФ, стандартных договоров МФТ и договоров общей стоимости экипажа (ТСС) МФТ действуют единые зоны высокого риска и боевых действий, установленные Циркуляром МФТ № 047/S/D/2018 от 27.02.2018, – напоминает Российский профсоюз моряков (РПСМ). – Установленные зоны высокого риска продолжают действовать и сегодня, и западноафриканские воды – в их числе. Члены экипажей судов, работающих по коллективному договору, вправе отказаться от рейса без страха потерять работу. Любой моряк, согласившийся идти через опасную зону, получит бонус за каждый день, проведенный здесь, и удвоенную компенсацию в случае смерти или потери трудоспособности. 

ПИРАТСКИЕ И ВООРУЖЕННЫЕ НАПАДЕНИЯ НА СУДА



январь-июнь 2019

78 ИНЦИДЕНТОВ

по данным Центра сообщений о пиратстве Международного морского бюро

ВИДЫ АТАК НА СУДА

57

захватов

3

налета
с целью грабежа

9

попыток
захвата

9

обстрелов

ТИПЫ АТАКОВАННЫХ СУДОВ

36

танкеров

20

балкеров

9

контейнеровозов

13

другие

ВИДЫ НАСИЛИЯ ПРОТИВ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ

1

убит

38

взяты в заложники

37

похищены

2

ранены

4

запуганы



Международное морское бюро (IMB)

«ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ПРОФСОЮЗА У ЮНЫХ МОРЯКОВ ПОЯВЛЯЮТСЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ПРОЯВИТЬ СЕБЯ»

Курсанты Беломорско-Онежского филиала ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова заняли четвертое место в соревновании среди шестивесельных лодок, состоявшемся в рамках XXI Международного фестиваля традиционного судостроения и судоходства «Кижская регата». Участие команды стало возможным благодаря поддержке Карельской территориальной организации Российского профессионального союза моряков (РПСМ).

23 ЭКИПАЖА НА СТАРТЕ

Ф

естиваль проходил с 29 июля по 4 августа. Несмотря на непростые погодные условия, холод, ветер и волны, все

запланированные мероприятия успешно состоялись, в том числе и Большая 14-километровая гонка вокруг острова Кижь, и основные праздничные гонки традиционных и современных лодок, в которых на старт вышли 23 экипажа.

– Команда Беломорско-Онежского филиала состояла из курсантов первого курса, обучающихся по спе-



КОМАНДА НА ПРИЧАЛЕ



ОТКРЫТИЕ КИЖСКОЙ РЕГАТЫ



ПЕРЕД НАЧАЛОМ ГОНКИ



КОМАНДА НА ДИСТАНЦИИ

циальностям судовых механиков и электромехаников, – рассказал Владимир Войнов, заместитель директора Филиала по организационно-воспитательной работе и безопасности. – Уже четвертый год наши курсанты борются за звание лучших гребцов, и в основном «Макаровцы» завоевывают призовые места. Несмотря на то, что погодные условия этого лета, и особенно июля с его штормовой погодой не позволили нам подготовить ребят полноценно, все же команда сумела выйти на четвертое место среди двенадцати команд своего класса.

СПАСИБО РПСМ!

Владимир особенно подчеркнул, как важно для курсантов участие в таком мероприятии: «При поддержке профсоюза у юных моряков появляются дополнительные возможности проявить себя. Благодаря РПСМ наши курсанты не только уже четвертый раз участвуют в гонке, но и могут ознакомиться с историей развития судоходства на примерах традиционных лодок – кижанок и сойм, а также с образцами и копиями исторических судов, которые использовали наши далекие предки при освоении Русского Севера».



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КАРЕЛЬСКОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РПСМ МИХАИЛ ДАВИДЕНКОВ: «ФОРМИРОВАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КОМПЕТЕНЦИЙ У БУДУЩИХ МОРЯКОВ ВСЕГДА БЫЛО ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РПСМ».



У ПАМЯТНИКА МОРЯКАМ ОНЕЖСКОЙ ФЛОТИЛИИ ПЕРЕД ОТПРАВКОЙ НА КИЖИ

Так, в этом году курсантам удалось побывать на поморском коче «Якутск», прибывшем в Кижы после съемок художественного фильма об экспедиции русского полярного первооткрывателя С. И. Дежнева.

ХОРОШАЯ ТРАДИЦИЯ

– Традиция участия наших экипажей в Кижской регате, поддержанная РПСМ, способствует возрождению в нашей образовательной организации вёсельной подготовки, а в дальнейшем и организации полноценных вёсельных походов по акватории Онежского озера, – добавил Войнов.

Как отмечает председатель Карельской территориальной организации РПСМ Михаил Давиденков, формирование профессиональных компетенций у будущих моряков всегда было одним из главных направлений деятельности РПСМ:

– Профсоюзы делают все возможное, чтобы курсанты осваивали будущую специальность не только сидя за партами или за тренажерами, но и ощущали морской мир вокруг себя, стремились прочувствовать его и руками, и сердцем. 🚢

СПРАВКА:

«КИЖСКАЯ РЕГАТА» СТАЛА ПЕРВЫМ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ СОБЫТИЙНЫМ МЕРОПРИЯТИЕМ ПО ПРОДВИЖЕНИЮ ВНУТРЕННЕГО И ВЫЕЗДНОГО ВОДНОГО ТУРИЗМА НА ОСНОВЕ ВОЗРОЖДЕНИЯ ТРАДИЦИОННОЙ КРЕСТЬЯНСКОЙ КУЛЬТУРЫ СУДОСТРОЕНИЯ И СУХОХОДСТВА НА РУССКОМ СЕВЕРЕ.

ПЕРВЫЙ ФЕСТИВАЛЬ ПРОШЕЛ В 1999 ГОДУ ПО ИНИЦИАТИВЕ МУЗЕЯ-ЗАПОВЕДНИКА «КИЖИ» И МЕСТНОГО СООБЩЕСТВА. ЗА ГОДЫ СВОЕГО СУЩЕСТВОВАНИЯ ВЫРОС ДО УРОВНЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО И МЕЖДУНАРОДНОГО МЕРОПРИЯТИЯ, КОТОРОЕ ДАЛО ИМПУЛЬС РАЗВИТИЮ АНАЛОГИЧНЫХ ПРАЗДНИКОВ НА ВОДЕ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ.

СЕГОДНЯ ФЕСТИВАЛЬ ВКЛЮЧЕН В НАЦИОНАЛЬНЫЙ КАЛЕНДАРЬ СОБЫТИЙ РОССИИ И ЕЖЕГОДНО ПРЕДСТАВЛЕН НА КРУПНЕЙШИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТУРИСТИЧЕСКИХ ВЫСТАВКАХ КАК ВНУТРИ СТРАНЫ, ТАК И ЗА РУБЕЖОМ.



С. О. МАКАРОВ
ФОТО ИЗ НАЦИОНАЛЬНОЙ
БИБЛИОТЕКИ НОРВЕГИИ,
WIKIPEDIA.ORG

Отрывок из книги «Адмирал Макаров»,
автор Борис Генрихович Островский
Издание второе, исправленное и дополненное,
Военное издательство
Министерства обороны Союза ССР,
Москва, 1954

«Надо, чтобы каждый знал, что
с выходом из школы учение
не оканчивается, и что всю свою
службу офицер, не желающий
идти назад, должен учиться
и работать».

С. О. Макаров

АДМИРАЛ МАКАРОВ: «ЕСЛИ МЫ НЕ БУДЕМ ПООЩРЯТЬ ЛЮДЕЙ, ТО МЫ НЕ НАЙДЕМ ХОРОШЕГО ЭКИПАЖА ДЛЯ БУДУЩИХ ПЛАВАНИЙ»

ЗАБОТА О БЫТЕ

Во время своего пребывания в Кронштадте Макаров уделял исключительно большое внимание жизни, обучению и быту матросов как в казарме, так и на корабле. Весною 1903 года в связи с увеличением числа кораблей Балтийского флота в Кронштадт должно было прибыть на пять тысяч матросов больше, чем обычно. В представлении другого командира вопрос размещения дополнительных пяти тысяч человек не составил бы проблемы. Уплотнить казармы, предназначенные для одиннадцати тысяч, и разместить в них

шестнадцать тысяч человек – и все! Так предложили поступить и Макарову, но он решил по-своему. И хотя подходящего помещения для казарм в городе не нашлось, Макаров вышел из положения. Он предложил надстроить четвертые этажи в казарменных флигелях и восстановить сгоревший канатный завод, от которого остались почти одни стены, превратив его в жилое помещение. Макарову пришлось преодолеть сопротивление интендантов морского министерства, удивленных такой заботой о матросах, но он добился одобрения проекта. Наконец приступили к восстановлению завода. Степан Осипович был очень озабочен

тем, чтобы постройка была выполнена в срок. Ежедневно по два раза ездил он на завод, давая указания и поторавливая строителей. Постройка была закончена в рекордно быстрый по тому времени срок – в четыре месяца.

Устроив новобранцев, Макаров стал заботиться об их быте. Нары повсюду были заменены кроватями. Для того, чтобы матросы с самого начала службы во флоте приучились к порядку, чистоте и опрятности, необходимым в жизни на корабле, Макаров устроил при казармах бани-прачечные. В одном помещении мылись, в другом – стирали белье, которое сушили здесь же в предбаннике в особых сушильных шкафах.

Помывшись, каждый получал чистое и сухое белье. Таких бань-прачечных было организовано шесть.

Макаров ввел в казармах и вообще в Кронштадте газовое освещение, что по тому времени считалось чуть ли не роскошью. По его распоряжению казармы снабжались питьевой кипяченой водой, и это сразу резко снизило количество заболеваний брюшным тифом.

Забываясь об улучшении санитарного состояния команд, Макаров ввел особый способ рационального мытья полов в казармах, а в уборных установил вентиляционные печи. В целях борьбы с частными предпринимателями Макаров организовал общество морских врачей, имевшее в Кронштадте свой продуктовый магазин, и учредил офицерскую обмундировочную мастерскую тоже с магазином при ней. Для скромного бюджета морского врача и офицера эти кооперативные учреждения явились весьма ценным подспорьем. Сам адмирал все свое обмундирование шил в этой мастерской, называя ее своей «экономкой».

ГЛАВНЫЙ ВОПРОС – ПИТАНИЕ

Но главной заботой адмирала всегда был вопрос питания. В этом отношении Макаров проявлял внимание ко всем мелочам, не говоря уже о матросских щах, качество которых он считал показателем отношения командира к своей команде. «Матросские щи, – любил говорить Макаров, – должны быть такими аппетитными и наваристыми, чтобы любой господин, почувствовав их аромат, захотел бы их отведать».

В годовом отчете за 1901 год Макаров отвел несколько страниц описанию способа приготовления щей, рассказав, как он добился высоких результатов.



«С осени 1900 года, – говорится в отчете, – я предпринял целый ряд испытаний, чтобы достичь лучшего вкуса щей. С этой целью доктор Боголюбов был командирован в Севастополь, и, кроме того, выписан оттуда кок. Опыты производились в некоторых экипажах и в морском госпитале». В результате был издан подробнейший приказ по флоту: «О приготовлении щей», напечатанный отдельной брошюрой и разосланный на все суда Балтийского флота. Была разработана инструкция и для хлебопеков с таким любопытным примечанием: «...так как во время работы хлебопеки усиленно потеют, отчего возбуждается у них сильная жажда, выдавать им дополнительное количество чая и сахара». Даже эта деталь не была оставлена без внимания!

Прекрасно зная воровские нравы торговцев мясом – поставщиков морского министерства, Макаров решил построить холодильник и приобретать мясо не у перекупщиков, а прямо в Сибири. Через некоторое время дело настолько наладилось, что морской холодильник стал снабжать мясом не только казармы и корабли, но и весь сухопутный гарнизон Кронштадта. Экономленные суммы шли на улучшение питания матросов.

«ВЕС НИЖНЕГО ЧИНА – ЛУЧШИЙ КОНТРОЛЬ»

Чтобы наглядно показать, насколько нормальное питание матросов отражается на состоянии их здоровья, Макаров ввел как в казармах, так и на кораблях регулярное взвешивание матросов и обязал командиров представлять ему сравнительные данные. В своем приказе Макаров писал: «Убедившись в том, что вес нижнего чина есть лучший контроль над его питанием и гигиеничностью его жизни вообще, я настойчиво требую, чтобы нижних чинов взвешивали в следующие сроки: 1) через неделю по поступлении, 2) перед началом кампании, во второй половине апреля и 3) во второй половине сентября».

Макаров беспокоился не только о матросах. Вступив в должность командира Кронштадтского порта, он вскоре обратил внимание на значительное число несчастных случаев среди рабочих парового завода, а также

при работах на кораблях. Специальной инспектуры по охране труда в то время не было, и большинство несчастных случаев приписывалось неосторожности самого рабочего или матроса. Макаров посмотрел на дело иначе. В стремлении администрации и командиров свалить вину за увечье на самого пострадавшего он видел желание избежать ответственности и стал назначать комиссии для расследования причин увечий, а многие случаи разбирал и сам. В одном из его приказов было сказано: «Командиры обязаны внушить своим подчиненным, что нравственный и служебный долг каждого офицера – неусыпно следить, чтобы при работах применялись необходимые предосторожности, дабы уменьшить число несчастных случаев, имеющих иногда печальный исход». В инструкции «О предотвращении ушибов и увечий» Макаров писал: «Долг каждого из распорядителей так наладить работы, чтобы случаев ушибов не было и от непредусмотрительности люди не оставались бы искалеченными на всю жизнь. Нахожу, что случаи ушибов как нижних чинов, так и мастеровых чересчур часты, и мне, вероятно, придется делать более строгие расследования в случаях поранения и при ушибах людей».

У рабочих Кронштадтского парового завода Макаров пользовался не меньшей популярностью, чем у матросов. Все, что было в его силах, он делал для них и нажил себе в результате множество врагов. Предложенные им проекты обеспечения рабочих твердым заработком, отпусками и пенсией встретили злобное сопротивление со стороны главного управления кораблестроения и снабжений, с которым у Макарова уже издавна были неладки. Но, убежденный в правоте и справедливости дела, которое он брал под свою защиту, Макаров боролся за него и добился немалого.

55 ЛЕТ? УВОЛИТЬ!

На Кронштадтском паровом заводе существовал нелепый и жестокий порядок увольнения. Рабочий, достигший 55-летнего возраста, увольнялся по старости. Ни его работоспособность, ни здоровье, ни мастерство, ни аккуратность, ни стаж при этом не учитывались.



ФОТО: NIKOLAEV-MOSCOW.AT.UA

С. О. МАКАРОВ С СЕМЬЕЙ НА ОТДЫХЕ

В виде исключения, при условии ежегодного освидетельствования в дальнейшем, рабочего могли оставить еще на пять лет, но никак не больше, будь он хоть самый искусный мастер. Это было причиной многих трагедий.

Один превосходный мастер, «человек с золотыми руками», как отзывались о нем, достигнув предельного возраста, был уволен. Попытки устроиться на работу в другом месте ни к чему не привели. Тогда, решив покончить с собой, рабочий вышел на лед и застрелился. Это стало известно Макарову и произвело на него столь сильное впечатление, что он решил во что бы то ни стало уничтожить этот тупоумно-бездушный порядок увольнения рабочих.

На пароходном заводе для рабочих были введены отпуска. Это право, полученное ими благодаря настоянию Макарова, рабочие особенно ценили.

Следующим шагом главного командира было распоряжение о назначении всем рабочим, прослужившим не менее десяти лет, пенсии. По инициативе Макарова в Кронштадте были основаны портовая техническая школа, вечерние классы для рабочих пароходного завода и три школы для их детей. Для рабочих в Кронштадте были созданы клубы, которые адмирал нередко посещал сам. Такое отношение военного губернатора города к рабочим было для многих непонятным.

НУЖНО ПООЩРЯТЬ ЛЮДЕЙ

В условиях царской России нововведения Макарова звучали почти как вызов царскому правительству. Всякие попытки умалить и обесценить рабочий труд, недоплатить рабочему, откуда бы они не исходили, глубоко возмущали Макарова. Например, когда «Ермак» вернулся из своего первого полярного плавания с серьезными повреждениями, Макаров, несмотря на это, потребовал выплаты двухмесячного оклада всей команде ледокола. В письме к министру финансов Витте он писал: «Люди работали все время без отдыха, все механизмы действовали исправно, и люди заслуживают поощрения за плавание в столь тяжелых и необыкновенных условиях. Если мы не будем поощрять людей, то мы не найдем хорошего экипажа для будущих плаваний».

Деятельность Макарова в Кронштадте как военно-морского администратора и градоправителя носила характер непрерывного творчества. Он видел все, что так или иначе могло послужить на благо городу. Сам большой любитель зелени и цветов, Макаров всячески поощрял древонасаждения в городе, и самая скромная посадка около любого здания деревца или кустика искренне его радовала. Степан Осипович был автором множества различных проектов, целью которых было благоустройство города, но за недостатком средств и времени у самого Макарова его идеи и проекты часто оставались нереализованными. Однако многое Макарову все же удалось осуществить. Его любовь к порядку и благоустройству проявилась в целом ряде нововведений, начиная от рациональных способов уборки городского мусора до сооружения электрической станции.

ШИРОКАЯ И РАЗНОСТОРОННЯЯ НАТУРА

Чтобы составить себе представление о широте и разносторонности деятельности Макарова в Кронштадте, достаточно только перелистать сборник приказов и обязательных постановлений главного командира Кронштадтского порта за 1900-1904 годы.

Чего только тут нет! Здесь найдешь приказы на самые разнообразные темы: об изготовлении сапог для нижних

чинов, взвешивании матросов, нефтяном отоплении, организации лекций в Морском собрании, поднятии сигнала на мачте при морозе свыше 24°C, содержанию в исправности загородных дорог, утилизации мусора, предотвращении случаев ушибов и увечий, борьбе с тифозными заболеваниями, снеготаянием, правилах движения по льду гаваней нижних чинов и рабочих, воинской вежливости и отдавании чести, воспреещении публичного распития крепких напитков, открытии пристанища для бесприютных женщин и детей, мерах по борьбе с распространением заразных болезней, поливке улиц с наступлением жары и сухого времени года, воспреещении ловли птиц и разорения гнезд, устройстве парка в запущенном овраге, действиях при тушении пожаров, мерах предосторожности при повышении уровня воды и многом, многом другом.

Борьбе с наводнениями Макаров уделял особое внимание. Он разработал подробные правила о том, как подавать помощь при наводнениях в адмиралтействе, казенных зданиях и на городских улицах, какие и где иметь в готовности шлюпки, чем они должны быть снабжены и т. д.

Вопрос о невских наводнениях интересовал Макарова не только как администратора, но и как гидролога и инженера. Будучи в Кронштадте, Степан Осипович много работал над выяснением вопроса о колебаниях уровня воды в окрестностях Кронштадта и Петербурга. Изучив этот вопрос, он предполагал выработать проект мероприятий для защиты Кронштадта и Петербурга от регулярных и часто катастрофических нашествий моря. Работа эта не была закончена, ее оборвала смерть адмирала. 



ФОТО: NIKOLAEV-MOSCOW.AT.UA

ДОМ В НИКОЛАЕВЕ, В КОТОРОМ РОДИЛСЯ С. О. МАКАРОВ

АДРЕСНАЯ КНИГА

Федерация профсоюзов
работников морского транспорта
WWW.FPRMT.RU



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Москва, Большой Коптевский
проезд, д. 6, 4-й этаж
Тел.: (495) 229-91-19,
(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** **СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич**

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ» Территориальная профсоюзная организация

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

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

Председатель
ЧЕРНЕНКО Ирина
Николаевна
298312, Республика Крым,
г. Керчь, ул. Кирова, 28
Тел./факс: (365 61) 6-00-05,
(365 61) 3-93-05
E-mail: irinachernenko@mail.ru

АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

Председатель Совета
КЛИНДУХОВ Петр
Николаевич
Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, кв. 2.
Тел./факс: (8152) 42-28-60,
42-28-15
E-mail: arorpsm@gmail.com
Почтовый адрес: 183038,
Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, кв. 2

СЕВЕРНАЯ региональная организация

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

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

«ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России

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



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

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

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

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

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



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ

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

Председатель

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

АРКТИЧЕСКАЯ

региональная (территориальная)
организация

Председатель Совета

КЛИНДУХОВ Петр Николаевич
Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, кв. 2
Тел./факс: (8152) 42-28-60
E-mail: arorpsm@gmail.com
Почтовый адрес: 183038,
Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, кв. 2

БАЛТИЙСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета, заместитель председателя РПСМ

БОДНЯ Александр Михайлович
Санкт-Петербург, ул. Двинская,
д. 10, кор. 2, 7-й этаж
Тел./факс: (812) 251-18-07

E-mail: spb@sur.ru

Почтовый адрес: 198035,
г. Санкт-Петербург, а/я 8

АЗОВО-ДОНСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

региональная организация

Председатель Совета, заместитель председателя РПСМ

СУХАНОВ Николай
Михайлович
Находка,
ул. Ленинская, д. 2, оф. 10
Тел./факс: (42366) 5-51-44,
5-61-00
E-mail: nakhodka@sur.ru

КАЛИНИНГРАДСКАЯ

региональная организация

Председатель Совета

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

КАРЕЛЬСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

ДАВИДЕНКОВ Михаил
Михайлович
Петрозаводск, ул. Ригачина,
д. 8, офис 1
Тел.: (8142) 57-58-56,
факс: (8142) 57-73-10

E-mail: petrozavodsk@sur.ru

Почтовый адрес: 185005,
г. Петрозаводск, а/я 105

СЕВЕРНАЯ

региональная организация

Председатель Совета

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

ТИХООКЕАНСКАЯ

региональная организация

Председатель Совета

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

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

ЮЖНАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

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

МОСКОВСКАЯ

первичная профсоюзная
организация плавсостава РПСМ

Председатель профкома

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

в г. Нижний Новгород

Представитель

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

ППОМ Г. СЕВАСТОПОЛЬ РПСМ

Председатель

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

КРАСНОДАРСКОЕ

региональное общественное
учреждение «Центр информации
и аналитики РПСМ»

Директор

ЕРЕМЕЕВ Андрей Михайлович
Новороссийск, наб.
им. адм. Серебрякова, д. 15
(Международный центр
моряков)
Тел./факс: (8617) 61-33-55
E-mail: cia@sur.ru
Почтовый адрес:
353922, г. Новороссийск, а/я 439

ЖЕРТВАМ МОРСКИХ КАТАСТРОФ

В студенческом городке МГУ им. адм. Г. И. Невельского открыли памятный знак жертвам морских катастроф. Его основой стал якорь, который подняли со дна моря в 2017 году и передали университету.



Торжественная церемония открытия стала завершающим этапом в создании памятного знака, имеющего

особую значимость для морского флота России на Тихом океане. Идея о его необходимости буквально витала в воздухе. В прошлом году все сошлось: уникальный якорь, поддержка руководства университета и компании-благотворителя, профессиональные создатели эскиза и его воплощение», – говорится в сообщении.

Право открыть памятный знак предоставили ректору Денису Бурову, генеральному директору компании «Совфрайт-Восток» Александру Хрусталеву, президенту Дальневосточной ассоциации капитанов и председателю профкома моряков города Владивостока Российского профсоюза моряков (РПСМ) Петру Осичанскому.

П. Осичанский отметил, что такого знака памяти о моряках, погибших в морских катастрофах, пожалуй, нигде в мире нет. Он вручил студенту четвертого курса факультета управления морским транспортом и экономики



РЕКТОР МГУ ИМ. АДМ. Г. И. НЕВЕЛЬСКОГО Д. В. БУРОВ И ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ППОМ ГОРОДА ВЛАДИВОСТОКА П. ОСИЧАНСКИЙ НАПРАВЛЯЮТСЯ ОТКРЫВАТЬ ПАМЯТНЫЙ ЗНАК ЖЕРТВАМ МОРСКИХ КАТАСТРОФ (НА ФОТО СЛЕВА НАПРАВО).



ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ПАМЯТНОГО ЗНАКА ЖЕРТВАМ МОРСКИХ КАТАСТРОФ В МГУ ИМ. АДМ. Г. И. НЕВЕЛЬСКОГО

Максиму Добровольскому, отец которого погиб на траулере «Дальний Восток» в 2015 году, книгу «Спасите нас на суше» и материальную помощь от РПСМ.

Максим Добровольский рассказал, что в экипаже работали оба его родителя. До последней минуты отец выполнял свои должностные обязанности: ценой собственной жизни электромеханик помог многим коллегам, в том числе матери Максима, покинуть судно: он успел включить аварийное освещение.

Экспертную оценку якорю дал капитан дальнего плавания Геннадий Воронин. «В историческом плане якорь очень интересен. Во-первых, он кованный, а не литой, а это значит, что он изготовлен в конце XVIII или в начале XIX века. Это не адмиралтейский якорь, хотя отдаленно на него похож. У адмиралтейских якорей сечение рогов и веретена круглые или овальные, а у этого – прямоугольные. Во-вторых, у якоря металлический и прямой, а не изогнутый шток, вдобавок он с «яблоками» (шарами) на концах, чтобы не зарывался в грунт. Когда-то он был наглухо закреплен своей серединой в отверстие веретена, но со временем заржавел и сдвинулся. Якорь крепился снаружи корпуса судна, причем часть штока укладывалась на палубу, а другая выдавалась за борт. Для укладывания якоря в такое походное положение его поднимали за специальный бугель, за-



ПЕТР ОСИЧАНСКИЙ ВРУЧАЕТ ПОДАРОК МАКСИМУ ДОБРОВольСКОМУ, ЧЕЙ ОТЕЦ БЫЛ В СОСТАВЕ ЭКИПАЖА ТРАУЛЕРА «ДАЛЬНИЙ ВОСТОК» 2 АПРЕЛЯ 2015 ГОДА.

крепленный в центре тяжести. Именно за этот бугель крепился нижний блок кат-талей. Из всего этого можно сделать вывод, что это – английский якорь конструкции лейтенанта королевского британского флота Вильяма Роджера».

Возможно, это подтверждает и тот факт, что неподалеку от бухты Банка Беринга, в районе которой был найден уникальный морской артефакт, в 1853 году погибло английское исследовательское судно «Инвестигейтор». Ученые не исключают, что найденный якорь принадлежал именно ему. 

ИНФОРМИРОВАТЬ И ЗАЩИЩАТЬ

WWW.SUR.RU

Российский профессиональный союз моряков
Аффилированный член ИТФ
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA (AFFILIATED WITH ITF)

МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА - НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК

О НАС
СОЦИАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ
ЧАСТО ЗАДАВАЕМЫЕ ВОПРОСЫ
НОВОСТИ
ДЛЯ МОРЯКОВ
ИТФ
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО
ЖУРНАЛ ИМП
ФОТОГАЛЕРЕЯ
КОНТАКТЫ

Опалы, сашимы и сказочный Сингапур
Виталий Безруков, боцман «НС Лагуна» (ПАО «Новошип»), вот уже более 20 лет бороздит океаны. Он – моряк торгового флота. И впечатлений от разных стран и континентов за эти годы у него накопилось немало.
Сказку сделать былью
– В Сингапуре приходилось бывать часто. И сколько я его помню,

НОВОСТИ

- 05.09 Эпидемия лихорадки денге в Филиппинах
- 05.09 Террористическая угроза в портах Кандла и Мумбай
- 05.09 Специальность «Матрос» стала популярнее
- 04.09 Развитие речного флота – это новые рабочие места
- 04.09 За невыплату зарплаты – к ответственности
- 04.09 Intergo предупреждает об опасностях при перевозке руды
- 04.09 Семеро моряков с танкера «Stena Impero» отправятся домой
- 03.09 Главная ценность компании – морали
- 03.09 РБГ клубы лишат страхового покрытия суда, торгующие с Ираном
- 01.09 «Меня зовут...»

ИВАНОВ ИВАН
0000 0002 4567 8910
Мобильный профессиональный сайт

Международная организация труда 100

ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ СЛЕДСТВЕННОГО КОМИТЕТА РФ
ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ МОРЯКУ
ПРИ ТРУДОУСТРОЙСТВЕ В ИНОСТРАННОЙ КОМПАНИИ ЧЕРЕЗ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ПО ДОВЕРЕННОСТИ

