

Морской

№ 6 (129) 2019

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный Вестник

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



**СОХРАНИТЬ УСЛОВИЯ ПРЕЖНЕГО
ТРУДОВОГО ДОГОВОРА – ПРАВО ЛОЦМАНА**

**IT'S A PILOT'S RIGHT TO KEEP WORKING ON TERMS
OF THE FORMER EMPLOYMENT CONTRACT**

**«НУЖНО СТРЕМИТЬСЯ НЕ К СОКРАЩЕНИЮ
МОРЯКОВ, А ВВЕДЕНИЮ МИНИМАЛЬНОГО
БЕЗОПАСНОГО СОСТАВА ЭКИПАЖА»**

**«THE RIGHT WAY IS NOT TO CUT SEAFARERS,
BUT TO INTRODUCE A MINIMUM SAFE CREW»**

**УТОЧНИТЬ НОРМЫ ВЫДАЧИ РАЗРЕШЕНИЙ
НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНОСТРАННЫХ
СУДОВ В ОТДЕЛЬНЫХ ВИДАХ РАБОТ**

**PERMITTING INVOLVEMENT OF FOREIGN VESSELS
IN CERTAIN ACTIVITIES NEEDS TO BE CLARIFIED**



*Дорогие друзья,
коллеги, братья и сестры!*

*Поздравляю вас
с наступающими праздниками –
Новым годом и Рождеством Христовым!*

Позади остается еще один год – год интенсивной работы на благо моряков, докеров, лоцманов, рыбаков и береговых работников. Как и прежде, членские организации Федерации профсоюзов работников морского транспорта боролись за права профсоюзного братства. Мы столкнулись со сложными вызовами, наступлением власти и работодателей на права трудящихся. Да, мы проиграли некоторые сражения, но не битву.

Мы продолжим требовать у работодателей проведения переговоров и заключения коллективных договоров, достойной и высокой заработной платы, безопасных и современных рабочих мест и ряда социальных гарантий. Мы верим, что шаг за шагом обязательно добьемся соблюдения прав работников морской отрасли в полном объеме, ведь мы сильны многолетней гружкой, единством и солидарностью.

Хочется, чтобы в уходящем году вы оставили все невзгоды, проблемы и печали, а в наступающий год взяли Веру, Надежду и Любовь. Пусть 2020 год станет лучше, чем год уходящий.

От всей души желаю вам с достоинством и честью проходить испытания, если они выпадут на вашу долю, с легкостью покорять новые вершины, продолжать мечтать и находиться в гармонии с собой и близкими.

*Мира вашим семьям!
Счастья и крепкого здоровья! Всех благ!*

*Председатель Федерации профсоюзов
работников морского транспорта,
председатель Российского
профсоюза моряков
Юрий Сухоруков*

*Dear friends,
colleagues, brothers and sisters!*

*I would like to wish you
Happy New Year
and Merry Christmas!*

We are leaving behind another year of active endeavors for the benefit of seamen, dock workers, pilots, fishermen and shore workers. As before, member organizations of the Maritime Transport Workers' Federation kept standing up for the rights of the trade union brotherhood. We have faced huge challenges related with attacks of the governments and employers against the rights of workers. We have lost some battles, but not the war.

We will keep demanding employers to hold negotiations and sign collective agreements, to provide properly high salaries, safe and state-of-the-art working places, and a number of social benefits. We believe that, by acting in stepwise manner, we will ultimately have the rights of the maritime industry workers respected, because our strength lies in many-year friendship, unity and solidarity.

I would like you to leave all your troubles, problems and sorrows in the outgoing year and to take belief, hope and love along to the coming year. Let the year 2020 be better than the previous one.

I sincerely wish you to pass, with dignity and honor, any tests the fate may bring upon you, to easily conquer new peaks, to keep dreaming, and to live in harmony with your relative and with yourselves.

*May your families stay in peace!
Stay happy and healthy! All the best!*

*Chairman of the Maritime
Transport Workers' Federation,
Chairman of the Seafarers'
Union of Russia
Yury Sukhorukov*

РЫНОК ТРУДА
LABOR MARKET

12-14 Уточнить нормы выдачи разрешений на использование иностранных судов в отдельных видах работ

Permitting involvement of foreign vessels in certain activities needs to be clarified

НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ
KEY THINGS FOR SAILOR TO REMEMBER

22-23 Мурманское морское пароходство задолжало работникам 91,2 млн рублей

Murmansk Shipping Company (MSCO) owes their employees 91.2M rubles

24-25 Изменение налогового законодательства может затронуть российских моряков

Tax law changes may affect Russian seafarers

ЛИЦА МОРЯ
FACES OF SEA

31-43 «Море любит сильных и этим все сказано»

Sea Likes the Strong, Says It All

СОХРАНИТЬ УСЛОВИЯ ПРЕЖНЕГО ТРУДОВОГО ДОГОВОРА – ПРАВО ЛОЦМАНА

IT'S A PILOT'S RIGHT TO KEEP WORKING ON TERMS OF THE FORMER EMPLOYMENT CONTRACT

4 - 11



52 - 57



© фото SCF



Фото на обложке: т/х «Кристоф де Маржери»
Title page photo: m/v «Christopher De Margeri»

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:
Сухоруков Ю. Ю., председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта; председатель Российского профессионального союза моряков
Павлов И. И., 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:
Ирина Устюменко, главный редактор

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: 11.12.2019

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 экз. Распространяется бесплатно.

MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

Editorial team:
Yu. Sukhorukov, Chairman of the Maritime Transport Workers' Federation of Russia, SUR Chairman

I. Pavlov, SUR Vice Chairman

A. Bodnya, SUR Vice Chairman, Chairman of the Board, SUR Baltic Territorial Organization

S. Fishov, ITF Coordinator in Russia

V. Sirotiuk, Chairman of the Central Council of the Maritime Transport Workers' Union of Russia

V. Kozarenko, Chairman of the Dockers' Union of Russia

V. Kabanov, Chairman of the Interregional Pilots' Union

P. Parshev, Chairman of the Territorial Union Organization «Murmansk Trawling Fleet»

Editorial office:
Irina Ustyumenko, Editor-in-Chief

Information:
Irina Ustyumenko
Natalya Kulikova
Margarita Yakubenko

Design and layout
Victoria Ivanuyutina

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.

Signed to print on: 11.12.2019

Editorial address:
7th floor, 10/2 Dvinskaya st., St. Petersburg, 198035
Tel.: 718 63 82, 714 95 02
Tel./fax: 718 63 82
E-mail: bulletin@sur.ru

16+ The journal is registered by the Russian Federation Ministry of Press, Broadcasting and Mass Media. Certificate PI No. 77-12041 dated 11.03.2002. Run of 3,000 copies. Distributed for free.



СОХРАНИТЬ УСЛОВИЯ ПРЕЖНЕГО ТРУДОВОГО ДОГОВОРА – ПРАВО ЛОЦМАНА

IT'S A PILOT'S RIGHT TO KEEP WORKING ON TERMS OF THE FORMER EMPLOYMENT CONTRACT

Кировский районный суд Санкт-Петербурга начал рассмотрение искового заявления первичной профсоюзной организации Межрегионального профсоюза лоцманов «Морские лоцманы Санкт-Петербурга» (ППО МПСЛ) к Северо-Западному бассейновому филиалу ФГУП «Росморпорт». Предметом спора являются приказы директора Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» № 483 «Об утверждении Положения об организации и оплате труда лоцманов Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт», № 521 «О внесении изменений в Правила внутреннего трудового распорядка для работников Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» и № 545 «О внесении изменений в Положение о премировании и других выплатах работникам Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт». Все они вступили в силу 1 октября 2019 года.

The Kirov District Court of St. Petersburg has started examining the statement of claim that was communicated by Primary Trade Union Organization of the Interregional Pilot Trade Union (PPO MPPSL) "Sea Pilots of St. Petersburg" against the North-Western Basin Branch of FSUE Rosmorport. The subject of the dispute is the orders No. 483 "On approval of the Regulation on the Organization and Remuneration of Pilots of the North-Western Basin Branch of the FSUE Rosmorport", No. 521 "On Introduction of Amendments to the Internal Labor Schedule of the Employees of North-Western Basin Branch of the FSUE Rosmorport" and No. 545 "On Introduction of Amendments to Regulation on Bonuses and Other Payments to Employees of the North-Western Basin Branch of the FSUE Rosmorport" issued by the Director of the North-Western Basin Branch of the FSUE Rosmorport. These orders entered into force on 1 October 2019.

По мнению морского лоцмана, председателя ППО МПСЛ Владимира Кабанова и ведущего юриста ООО «СПР-Консалт» Елены Плешко, эти документы противоречат нормам действующего Трудового

кодекса РФ. Они изданы с нарушением процедуры принятия локальных нормативных актов на предприятии и могут привести к существенному ухудшению условий труда, поскольку вместо должностного оклада вводится почасовая оплата труда лоцманов и дискрими-

Владимир Кабанов, а sea pilot and the chairman of the PPO MPPSL, and Elena Pleshko, the leading legal adviser of SPR-Consult LLC, consider these documents as violating the norms of the actual Labor Code of the Russian Federation. They were

issued without respect for the procedure of adopting local regulations in the company and can result in a significant deterioration of working conditions: hourly wages for pilots and a discriminatory bonus system are introduced instead of a fixed salary, the pilot's paid working time is reduced by 1.5 hours,

национная система премирования, сокращается оплачиваемое время работы лоцмана на 1,5 часа и устанавливается перерыв для отдыха и питания продолжительностью 1,5 часа без указания конкретного времени в течение смены, которая длится 24 часа.

Истец просит признать приказы директора Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» №№ 483, 521 и 545 незаконными и не подлежащими к исполнению.

МНЕНИЕ ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ И МОТИВИРОВАННОЕ

В апреле 2019 года лоцманы Санкт-Петербурга получили запрос от работодателя – Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» – на предоставление мотивированного мнения первичной профсоюзной организации Межрегионального профсоюза лоцманов «Морские лоцманы Санкт-Петербурга» на проект «Положения об организации и оплате труда лоцманов Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».

Документом предлагалось установить новую систему оплаты труда – вместо должностного оклада ввести почасовую тарифную ставку. Изучив его, профком пришел к выводу, что проект нарушает действующее трудовое законодательство, а с его введением может снизиться размер зарплаты работников.

Чтобы на предприятии прошла подобная зарплатная «реформа», руководство должно провести любые организационные или технологические изменения условий труда, позволяющие обосновать невозможность сохранения прежних условий действующих трудовых договоров и таким образом подтвердить необхо-

димость изменений. Однако документов, подтверждающих невозможность сохранения установленного трудового порядка, Северо-Западный бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» в ППО МПССЛ не предоставил.

В конце того же месяца представители профсоюзных организаций провели с работодателем дополнительные консультационные переговоры по проекту «Положения», но к согласию не пришли. Однако это не помешало администрации в обход отрицательного мнения профкома на проект документа издать приказ № 483 «Об утверждении Положения об организации и оплате труда лоцманов Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» от 05.06.19 года, начать выдавать лоцманам уведомления «Об изменении определенных сторонами условий трудового договора» и, в конечном счете, перевести их на новую систему оплаты труда – почасовую.

ОПЛАЧИВАЕМОЕ ВРЕМЯ СОКРАЩАЕТСЯ НА 1,5 ЧАСА

Вместе с тем основные ухудшения условий труда профком связывает с приказом № 521 «О внесении изменений в Правила внутреннего трудового распорядка для работников Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» (ПВТР) от 17.06.19 года, который сокращает оплачиваемое время работы лоцмана на 1,5 часа. К слову, руководство филиала «Росморпорт» в нарушение ст. 372 ТК РФ даже не стало направлять его проект в профсоюзную первичку лоцманов для получения мотивированного мнения, тем самым нарушив процедуру принятия локальных нормативных актов на предприятии.

and a 1.5 hour break for rest and meals is set but without reference to the schedule of the 24-hour shift.

The claimant asks to declare the orders of the director of the Northwest Basin Branch of the FSUE Rosmorport Nos. 483, 521 and 545 illegal and unenforceable.

THE OPINION IS NEGATIVE AND MOTIVATED

In April 2019, pilots of St. Petersburg received a request from the employer (the North-Western Basin Branch of FSUE Rosmorport): the Primary Trade Union Organization of the Interregional Pilot Trade Union “Sea Pilots of St. Petersburg” was asked to provide a motivated opinion on the draft «Regulations on the organization and remuneration of pilots of the North-West Basin Branch of the FSUE Rosmorport».

That document was about to establish a new system of remuneration that introduced hourly wages instead of the fixed salary. The trade union committee has studied it and came to the conclusion that the draft violates the actual labor legislation, and its introduction can lead to reducing the workers’ salary.

To make such a «reform» possible, the management should carry out any organizational or technological changes in working conditions that would make it possible to justify that the previous conditions of the actual labor contracts can not be maintained and thus to confirm that the changes are essential. However, the North-Western Basin Branch of the FSUE Rosmorport did not provide any documents confirming the impossibility of maintaining the established labor order to the MPSSL PPO.

The trade union organizations’ representatives held additional advisory negotiations with the employer on the draft «Regulation» at the end of

that month, but did not reach any agreement. That didn’t prevent the administration, however, from circumventing the negative opinion of the trade union committee on the draft and issuing order No. 483 «On approval of the Regulation on the Organization and Remuneration of Pilots of the North-Western Basin Branch of the FSUE Rosmorport» dated 05.06.19, also from giving notifications «On changes of the employment contract terms by certain parties» to the pilots and finally from transferring them to the new system of hourly wages.

THE PAID TIME IS 1.5 HOURS LESS

At the same time, the trade union committee considers the worsening of working conditions is mainly contributed by order No. 521 «On Introduction of Amendments to the Internal Labor Schedule of the Employees of North-Western Basin Branch of the FSUE Rosmorport» dated 17.06.19, according to which the pilot’s paid work time is to be reduced by 1.5 hours. By the way, the management of the “Rosmorport” branch hasn’t even submitted its draft to the primary trade union of the pilots to obtain its motivated opinion, thereby violating Article 372 of the Labor Code of the Russian Federation and the procedure for adopting local regulations in the company.



– До принятия оспариваемых в суде локальных нормативных актов лоцманам обеспечивалась возможность отдыха и приема пищи в рабочее время, – поясняет юрисконсульт Елена Пleshko. – Это было связано с особенностями труда морских лоцманов, так как данные работники не могут в любую минуту остановить лоцманскую проводку судна и уйти на перерыв для отдыха и питания. Приказ № 521 предусматривает, что начало и окончание перерыва для отдыха и питания определяются по соглашению между работником и работодателем, то есть 1,5 часа (перерыв для отдыха и питания) не являются рабочим временем. В связи с переходом на почасовую систему оплаты труда размер заработной платы лоцманов уменьшится, так как оплате подлежат 22,5 часа, а не 24 часа.

Другая проблема, вытекающая из приказа № 521, – возможность получить эти 1,5 часа на перерыв. Так, в документе говорится, что 90 минут предоставляются по соглашению сторон, но при этом четко регламентировано – с 15.00 до 21.00. Между тем никаких допсоглашений по этому вопросу к моменту вступления приказа в силу между работниками и работодателем не заключалось.

– Если лоцман заступит на смену в 09.00, а, например, в 15.00 его отправят на проводку судна, которая в среднем длится 3-4 часа, то он прибедет на берег с учетом времени доставки в 21.00, – отмечает морской лоцман, председатель ППО МПСЛ Выборга Олег Змитрачков. – Получается, что в отведенное работодателем время в промежутке с 15.00

«ПРИНЯТЫЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ МЕРЫ ПОЗВОЛЯТ СОКРАТИТЬ РАСХОДЫ ПО ФОНДУ ОПЛАТЫ ТРУДА, НЕ УХУДШАЯ УСЛОВИЯ ТРУДА РАБОТНИКОВ ПРИ ПОЛНОМ СОХРАНЕНИИ РАБОЧИХ МЕСТ».

ИРИНА РАЧКОВА, ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ОТВЕТЧИКА – СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО БАСЕЙНОВОГО ФИЛИАЛА ФГУП «РОСМОРПОРТ» В ЗАЛЕ ЗАСЕДАНИЙ КИРОВСКОГО РАЙОННОГО СУДА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА, 3 ОКТЯБРЯ 2019 ГОДА.

до 21.00 работник не сможет отдохнуть. Кроме того, любое пожелание лоцмана взять перерыв в регламентированном периоде может быть отклонено работодателем из-за проводки судна, так как время отдыха предоставляется по соглашению. В условии вступившего в силу локального нормативного акта это не будет считаться нарушением со стороны работодателя. Однако это не что иное, как ущемление права на отдых, ведь лоцман трудится 24 часа в отклоняющихся от нормальных условиях. Такое право работника закреплено в ТК РФ и приказе Министерства транспорта РФ от 14.03.2012 № 61 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха морских лоцманов и кандидатов в морские лоцманы».

Более того – по признанию лоцманов, на 3 октября 2019 года у дежурного диспетчера даже не было никаких документов и инструкций для фиксации перерывов, хотя приказ № 521 вступил в силу 1 октября 2019 года.

Elena Pleshko, legal adviser, says, «The pilots could have some rest and food during working hours, before the local regulatory acts now being challenged in court were adopted. It was essential due to peculiarities of sea pilot work, since these workers cannot stop the pilotage of a vessel at any moment to make a break for rest and meals.» Order No. 521 stipulates that the time limits of break for rest and meals are to be agreed on between the employee and the employer, so 1.5 hours of the break are not regarded as working hours. Due to implementation of the hourly wage system, wages of pilots will decrease as only 22.5 hours are now payable instead of 24 hours.

Another problem that roots in order No. 521 is the ability to have these 1.5 hours to make a break. Thus, the document says that 90 minutes are provided by agreement of the parties, but this time is strictly regulated to fit into the interval from 15:00 to 21:00. Meanwhile, no additional agreements between the employees and the employer had been concluded on this matter by the time the order came into force.

«Let's suppose that a pilot takes the shift at 09:00, and he is sent to pilot a ship at 15:00,

«THE ORGANIZATIONAL MEASURES ARE TO REDUCE COMPANY'S SALARY EXPENSES WITHOUT WORSENING THE WORKING CONDITIONS AND WITH EMPLOYMENT PRESERVED».

IRINA RACHKOVA, A REPRESENTATIVE OF THE DEFENDANT, NORTH-WESTERN BASIN BRANCH OF THE FSUE ROSMORPORT, IN THE KIROVSKY DISTRICT COURT ON 3 OCTOBER 2019.

he is on duty for 3-4 hours on average, so he arrives ashore at 21:00 approximately including the travel time», says Oleg Zmitrachkov, a sea pilot and the chairman of the Vyborg PPO MP SL. «The Employee will surely have no any opportunity to rest within the time allotted by the employer, namely from 15:00 to 21:00. Moreover, the pilot's wish to take a break in the regulated period may be rejected by the employer due to the necessity to keep pilotage, since the time of rest is provided by agreement. The local normative act that has entered into force empowers the employer to do so, and it will not be considered as a violation. However, it is nothing else than an infringement of the right to rest, because the pilot works 24 hours in conditions well away from normal. Such a right of the employee is enshrined in the Labor Code of the Russian Federation and order No. 61 of the Ministry of Transport of the Russian Federation «On approval of the Regulation on the peculiarities of hours of work and rest of sea pilots and candidates for sea pilots» dated 14.03.2012.»

Moreover, the pilots say that by 3 October 2019 the supervisor didn't have any documents or instructions on how to record the breaks, although order No. 521 entered into force on 1 October 2019.

TO BE OR NOT TO BE?

In addition to the renunciation of the fixed salary, the innovations made in the company also carry other unpleasant surprises for pilots.

Thus, the «Regulation on the organization and remuneration of labor» implies that the pilot may be on-call by agreement of the parties. According to the document, the pilotage call waiting time for an on-call pilot is accounted as only a part of

БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ?

Нововведения на предприятии помимо ухода от должностного оклада несут в себе и другие сюрпризы для лоцманов.

Так, «Положение об организации и оплате труда» подразумевает нахождение лоцмана в резерве по согласованию сторон. Документ предусматривает, что время ожидания вызова на проводку при нахождении лоцмана в резерве по обеспечению выполнения непредвиденных работ приравнивается к части рабочего времени из расчета $\frac{1}{4}$ часа рабочего времени за один час ожидания. Все это означает лишь одно – работник, в случае согласия на нахождение в резерве, не сможет планировать свои выходные дни и свободное время, так как в любой момент его могут вызвать на работу.

– Работодатель правильно определил, что нахождение в резерве нельзя считать временем отдыха, поэтому предлагает учитывать это время как рабочее, но только почему-то не понимает, что так же, как нельзя учитывать метр равным 30 сантиметрам, нельзя считать один час равным 15 минутам, – поясняет Владимир Кabanov. – Так же, как один метр – это 100 сантиметров, один час – это 60 минут или 3600 эталонных секунд. Только так его необходимо учитывать.

В связи с этим вопрос оплаты труда времени, проведенного в резерве, тоже вызывает сомнения. Ведь в соответствии со ст. 129 ТК РФ тарифная ставка – это фиксированный размер оплаты труда работника за выполнение нормы труда определенной сложности (квалификации) за единицу времени без учета компенсационных,

стимулирующих и социальных выплат. Единицей времени здесь является час, то есть 60 минут, а не 15 минут.

К тому же само по себе нахождение лоцмана в резерве противоречит как нормам ТК РФ, так и приказу Минтранса РФ от 14.03.2012 № 61.

– Трудовое законодательство не предусматривает ни понятия «резерва», ни понятия «часть рабочего времени», а пункт 6 приказа № 61 раскрывает периоды, которые включаются в рабочее время лоцмана: нахождение лоцмана в резерве не значится как рабочее время, а, следовательно, лоцман не обязан находиться в резерве и в указанное время свободен в выборе способа проведения своего отдыха, – поясняет Елена Плешко.

the working time: one hour of waiting is equal to just $\frac{1}{4}$ working hour. That means that an on-call employee will not be able to plan his days off and free time, as he should be ready for a call at any time.

«The employer reasons it correctly that being on-call may not be considered as rest time, therefore, he suggests considering it as working time, but he somehow doesn't understand that one can not state that one meter is equal to 30 centimeters or one hour is equal to 15 minutes», notes Vladimir Kabanov. «One meter is 100 centimeters, one hour is 60 minutes or 3600 seconds, not the other way around».

In this regard, the on-call time payment regime is also questionable. According to the Article 129 of the Labor Code of the Russian Federation, the hourly wage is a fixed amount

of the employee's remuneration for fulfilling a labor of a certain complexity (qualification) per unit of time, excluding compensation, incentive or social benefits. The unit of time is said to be an hour, that is 60 minutes, not 15.

Moreover, the fact of pilot staying on-call contradicts both the norms of the Labor Code of the Russian Federation and order No. 61 of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 14.03.2012.

«The labor legislation provides neither the concept of "staying on-call", nor the concept of "part of the working time"; the periods that are included in the pilot's working hours are stated in para 6 of order No. 61: staying on-call is not considered as working time, and the pilot therefore doesn't have to do that, so he is free to spend his leisure time in the way he wants,» Elena Pleshko explains.



13 ноября 2019 года в Кировском районном суде состоялось второе заседание по иску лоцманов к Северо-Западному бассейновому филиалу ФГУП «Росморпорт». Рассмотрение иска по существу назначено на 16 декабря 2019 года. На фото (слева направо): Андрей Устьянов, Елена Плешко, Владимир Кabanov, Олег Змитрачков.

The second hearing on pilots' statement of claim against the management of the North-Western Basin Branch of FSUE Rosmorport was held in Kirovsky district court on 13 November 2019. Consideration on the merits is scheduled for 16 December 2019. In the photo (from left to right) Andrei Ustianov, Elena Pleshko, Vladimir Kabanov, Oleg Zmitrachkov.

Для лоцманов вопрос «быть или не быть» в резерве – вовсе не риторический, а напрямую затрагивает их социально-экономические интересы.

Примечательно, что при разработке документа «Росморпорт» руководствовался не приказом № 61, касающимся непосредственно морских лоцманов, а приказом № 139 «Об утверждении Положения об особенностях режима работы и времени отдыха членов экипажа воздушных судов» Министерства транспорта РФ от 21.11.2005 г.

ПРЕМИИ БУДУТ ПОЛУЧАТЬ ЮРИСТЫ, А НЕ ЛОЦМАНЫ

Другой приказ – № 545 «О внесении изменений в положения о премировании и других выплатах работникам Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» 25.06.19 г. – вообще вводит дискриминационный порядок выплаты премий на предприятии. Документом предусмотрены дополнения, согласно которым начисление стимулирующей выплаты лоцманам будет зависеть от производственного фактора, других работников, экономического показателя предприятия.

– Ст. 135 ТК РФ говорит, что зарплата складывается из оклада (или тарифной ставки), компенсационной и стимулирующей (премии) выплат, – объясняет Олег Змитрачков. – По новому порядку размер премии, а соответственно, зарплата зависит от количества проводок, таким образом, предприятием введен производственный фактор. Если в смену лоцман не сделает ни одной проводки, то за такой рабочий день он

Владимир Кабанов: «Работодатель правильно определил, что нахождение в резерве нельзя считать временем отдыха, поэтому предлагает учитывать это время как рабочее, но только почему-то не понимает, что так же, как нельзя учитывать метр равным 30 сантиметрам, нельзя считать один час равным 15 минутам. Так же, как один метр – это 100 сантиметров, один час – это 60 минут или 3600 эталонных секунд. Только так его необходимо учитывать».

может рассчитывать только на выплату 30% от почасовой тарифной ставки. Когда же наступит месяц без единой проводки, а такое тоже может быть, например, в зимний период, когда количество проводок резко падает, лоцман не получит ничего. При этом для других категорий работников сохранен прежний порядок выплат. Выходит, что мы работаем на одном предприятии, в одном филиале,

For pilots, the question of “to be or not to be” on-call is not rhetorical at all: it affects their social and economic interests directly.

Curiously that “Rosmorport” preferred order No. 139 «On approval of the Regulation on the peculiarities of the operating mode and rest time of aircraft crew members» of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 21.11.2005 to order No. 61 that relates directly to sea pilots, when developing the document.

BONUSES WILL BE GIVEN TO LAWYERS, NOT PILOTS

Another order No. 545 «On Introduction of Amendments to Regulation on Bonuses and Other Payments to Employees of the North-Western Basin Branch of the FSUE Rosmorport» dated 25.06.19 is blatant as it introduces a discriminatory procedure of paying bonuses in the company. The document appendixes state that the calculation of incentive payments will depend on a production factor for pilots and on the economic indicator of the company for other workers.

«Article 135 of the Labor Code of the Russian Federation says that salary consists of a fixed salary (or hourly wage), compensation and incentive payments (bonuses),» explains Oleg Zmitrachkov. «According to the new order, the bonus and consequently the salary depends on the number of pilotages, so the company introduced a production factor. If no pilotage is performed during a shift, then the pilot can only get a payment of 30% of the hourly wage for such a working day. And he won't get any money for a month without a single pilotage, that is quite possible, e.g. in winter months when a number of pilotages drops sharply.

Vladimir Kabanov: «The employer reasons it correctly that being on-call may not be considered as rest time, therefore, he suggests considering it as working time, but he somehow doesn't understand that one can not state that one meter is equal to 30 centimeters or one hour is equal to 15 minutes. One meter is 100 centimeters, one hour is 60 minutes or 3600 seconds, not the other way around».



но из-за введения дискриминационного приказа премии будут получать юристы, а не лоцманы.

Стоит отметить, что в предыдущие годы зарплата лоцмана в зимний период оставалась такой же, как и в другие сезоны. Теперь же при реформировании системы оплаты труда, включая премирование, лоцманам не придется рассчитывать на стабильные выплаты.

ПРОКУРАТУРА ВЫЯВЛЯЕТ НАРУШЕНИЯ

После издания приказов №№ 483 и 521 ППО МПСЛ «Морские лоцманы Санкт-Петербурга» обратилась в Северо-Западную транспортную прокуратуру с заявлением о проверке документов на предмет нарушений трудового законодательства.

По ее итогам прокуратура пришла к выводу, что при их издании предприятие допустило нарушения требований ст. 74 и ст. 135 ТК РФ. Так, ведомство выявило, что приказы действительно ухудшают положение лоцманов, поскольку какие-либо изменения организационных или технологических условий труда лоцманов филиала не проводились, а в ходе проверки филиал «Росморпорта» не представил доказательств наличия объективно обусловленной невозможности сохранения прежних условий оплаты труда. Трудовой кодекс РФ допускает изменения в трудовых договорах лишь в двух случаях: по согласованию сторон (ст. 72), а также по инициативе работодателя в случае изменения организационных или технологических условий труда (ст. 74).

– Согласия работников на изменение определенных сторонами условий трудового договора не было, поскольку «Положение об организации и оплате труда» и изменения в ПВТР ухудшают положение работников и уменьшают размер их зарплаты, – объясняет Елена Плешко. – В соответствии с Трудовым кодексом РФ работодатель имеет право изменить определенные сторонами условия трудового договора (например, размер заработной платы) по своей инициативе только в связи с изменением организационных или технологических (например, изменения в технологии производства, структурная реорганизация производства и др.) условий труда. О предстоящих изменениях и их причинах работодатель обязан уведомлять работника в письменной форме не позднее, чем за два месяца. При этом сохранить прежние условия трудового договора должно быть невозможно. Если работник согласен трудиться в новых условиях, то он подписывает соглашение. Если нет, то предприятие имеет право его уволить.

Что касается ситуации с лоцманами, то в качестве оснований для введения «Положения об оплате труда» в приказ № 483 говорится лишь о пожеланиях работодателя: «во исполнение приказа генерального директора ФГУП «Росморпорт»; в целях совершенствования системы оплаты труда во взаимосвязи с достигнутыми производственными показателями; усиления материального стимулирования; качественного выполнения установленных производственных задач; повышения ответственности работников».



■ Высадка лоцмана
Disembarking a pilot

Meanwhile, the previous payment procedure is retained for other categories of employees. So it looks like we all work in the same company and the same branch, but due to this discriminatory order, the bonuses will be given to the lawyers, not to the pilots.

It is worth noting that the pilot's salary in winter remained the same as in other seasons in previous years. Now, with the remuneration system, including bonuses, being reformed, the pilots will not have any stable payments.

THE PROSECUTOR'S OFFICE FINDS OUT VIOLATIONS

After orders No. 483 and 521 were issued, the PPO MPLS "Sea Pilots of St. Petersburg" filed an application to the North-West Transport Prosecutor's Office to launch investigation of the documents for violations of the labor law.

From the investigation, the prosecutor's office concluded that the company committed violations of the requirements of Articles 74 and 135 of the Labor Code of the Russian Federation by issuing the orders. In particular, the prosecutor's office revealed that orders discriminate the

pilots, since no any organizational or technological working conditions of the pilots at the branch of "Rosmorport" were changed, and the branch did not provide evidence of the impossibility of maintaining the previous conditions of remuneration. The Labor Code of the Russian Federation finds changes in labor contracts permissible in two cases only: by agreement of the parties (Article 72) or by the initiative of the employer if organizational or technological working conditions are changed (Article 74).

«The employees did not agree to change the previously established terms of the employment contract, because the «Regulation on the organization and remuneration of labor» and all the reforms in North-Western Basin Branch of the FSUE Rosmorport are aggravating the situation with workers and reducing their salaries», says Elena Pleshko. «According to the Labor Code of the Russian Federation, employer has the right to change the previous terms of an employment contract (for example, the size of salary) on his own initiative only if this is necessitated by changes of organizational or technological conditions (for example, changes in production process, structural reorganizations, etc.).»

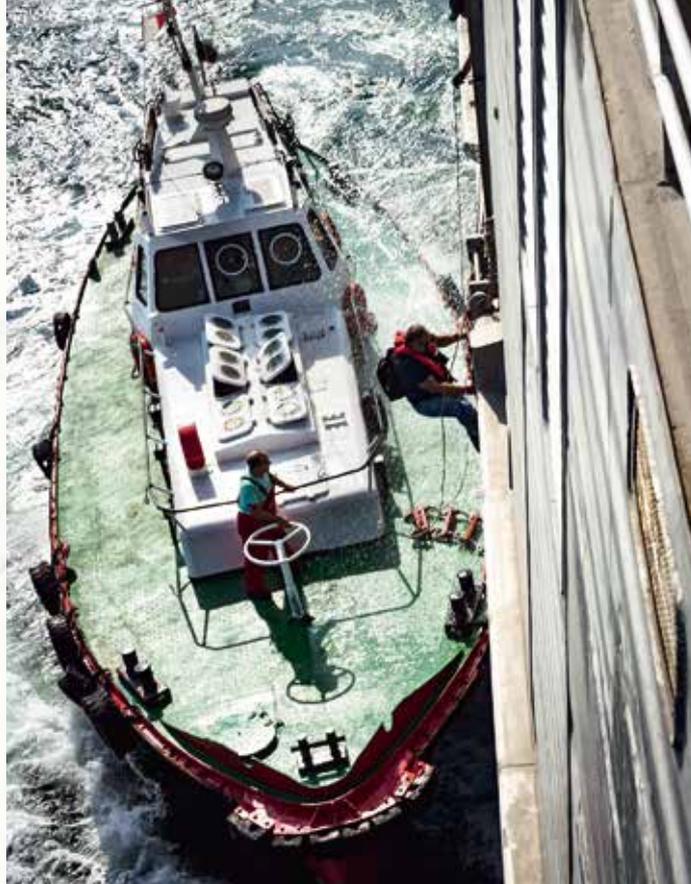
Ни одно из них не относится к организационным или технологическим изменениям условий труда и не подкреплено нормами закона. При этом в уведомлениях «Об изменении определенных сторонами условий трудового договора», которые лоцманы начали получать в конце июня 2019 года, в качестве организационных условий, повлекших изменения, называется само введение «Положения об организации и оплате труда». То есть необходимость новой системы оплаты труда работодатель обосновывает введением новой системы оплаты труда.

Неудивительно, что в августе 2019 года Северо-Западная прокуратура внесла представление директору Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт». Но работодатель с надзорным актом не согласился: представители организации обжалуют решение прокуратуры.

ОГОВОРКА ПО ФРЕЙДУ

Параллельно Кировский районный суд рассматривает исковое заявление лоцманов к руководству филиала «Росморпорта» о признании приказов №№ 438, 521 и 545 незаконными и не подлежащими к исполнению. На предварительном заседании, которое состоялось 3 октября 2019 года, по словам представителя ответчика Ирины Рачковой, одной из причин изменения условий трудового договора, в частности, по оплате труда, стала убыточность лоцманской службы.

– Разрабатывая и утверждая «Положения об организации и оплате труда лоцманов», филиал полагался на Типовое



Трудовое законодательство не предусматривает ни понятия «резерва», ни понятия «часть рабочего времени».

«The labor legislation provides neither the concept of "staying on-call", nor the concept of "part of the working time"».

положение головной организации «Росморпорт» (приказ от 28.02.19 № 68 «Об утверждении Типового положения об организации и оплате труда лоцманов» генерального директора ФГУП «Росморпорт» А. В. Лаврищева), – подчеркнула она в ходе заседания. – Ни одна из норм ТК РФ не нарушена. Много говорилось, что работодатель не может доказать организационные и технологические условия, которые повлекли изменения в оплате труда. Ничего просто так не происходит: конечно, они наступили. Это видно из проведенного финансового и экономического анализа. Основная доля расходов, понесенных «Росморпортом» для осуществления данного вида деятельности, составляет как раз-таки затраты на оплату труда лоцманов. Ни в коем случае организация не направляет свои усилия

The employer must notify the employee of the upcoming changes and their reasons in writing at least two months before. The previous conditions of the employment contract must also be unretainable. If the employee finds the new working conditions acceptable, he shall sign an additional agreement. If he does not, the company has the right to fire him.»

As for the situation with pilots, only employer's wish is mentioned in order No. 483 as a reason for introducing the «Regulation on Remuneration of Labor»: «Pursuant to the order of the Director General of the FSUE Rosmorport, in order to improve the remuneration system due to the achieved performance indicators, to increase material incentives, to ensure proper reaching of allotted production goals, and to increase the employees' responsibility.» None of these relates to organizational or technological changes of working

conditions and is strengthened by the norms of law. At the same time, the notifications to «On changes of the employment contract terms by certain parties» that were distributed to the pilots at the end of June 2019 refer to the introduction of the «Regulation on the Organization and Remuneration of Labor» as the reason of changes. That means that the employer explains his requirement for a new remuneration system by introducing the new remuneration system.

It is not surprising that the North-West Prosecutor's Office made in August 2019 a notice of violation to the director of the North-Western Basin Branch of FSUE Rosmorport. But the employer didn't accept the notice, and his representatives are going to appeal the decision of the prosecutor's office.

A FREUDIAN SLIP

Meanwhile, the Kirovsky district court is considering the pilots' statement of claim against the management of the «Rosmorport» branch on declaring orders Nos. 438, 521 and 545 illegal and unenforceable. At the preliminary hearing on 3 October 2019, Irina Rachkova, the representative of the defendant, claimed that the changes in terms of the employment contract, namely the salary, were necessitated by, among others, the fact that the pilotage service was no longer profitable.

«The «Regulations on the organization and remuneration of pilots» were built upon the Model Provisions of the «Rosmorport» head organization (order No. 68 dated 29.02.19 «On approval of the Model Regulations on the organization and remuneration of pilots» issued by A.V. Lavrishchev, Director General of FSUE Rosmorport), she said at the hearing. «None of provisions of the Labor Code of the Russian Federation is violated. Much

на ухудшение условий труда своих работников. К другому организационному условию относится приказ Федеральной антимонопольной службы (ФАС), который увеличивает долю игроков на рынке, снизив долю присутствия каждого из них.

На этом фоне «Росморпорт» предпринял попытку изменить условия труда лоцманов.

– Принятые организационные меры позволяют сократить расходы по фонду оплаты труда, не ухудшая условия труда работников при полном сохранении рабочих мест, – сказала И. Рачкова в суде.

На вопрос истца – за счет чего предполагается сократить расходы, не ухудшив условия труда лоцманов, ответчик поправила, что речь идет не о «сокращении, а об оптимизации фонда заработной платы». Таким образом, «Росморпорт» планирует достичь эффективности за счет применения почасовой тарифной ставки для лоцманов.

Отметим, что в МПСЛ одной из основных причин убыточности лоцманской службы называют безграмотное управление на предприятии, и как следствие – неправильный расчет ставок лоцманского сбора.

ПРАВО ЛОЦМАНА

– В 2004 году Межрегиональный профсоюз лоцманов и руководство ФГУП «Росморпорт» четыре месяца работали

рука об руку над трудовым договором, в котором был установлен должностной оклад, прописан режим рабочего времени и времени отдыха, – говорит председатель первичной профсоюзной организации Межрегионального профсоюза лоцманов «Морские лоцманы Санкт-Петербурга» Владимир Кабанов. – Спустя 15 лет нам навязали почасовую тарифную ставку, сократили оплачиваемое рабочее время на 1,5 часа за счет перерыва для отдыха и питания, который фактически невозможно предоставить, и реформировали систему премирования таким образом, что лоцманов лишают премии за недоработки управленцев. Мы не услышали ни одного убедительного аргумента в пользу изданных предприятием приказов. Действительно, ФГУП «Росморпорт» на протяжении последних лет ежегодно получает невиданные многомиллионные убытки по лоцманской деятельности. Как раз эту проблему нужно решать в первую очередь, но этого не произойдет за счет уменьшения фонда оплаты труда лоцманов, ради чего введено «Положение об организации и оплате труда». Сохранить условия прежнего трудового договора – наше право, гарантированное нам законодательством нашей страны. 

has been said that the employer cannot show any organizational or technological conditions that caused changes in remuneration. Nothing comes out of thin air, so here they are, these conditions. The financial and economic analysis proves that. Most of the expenses incurred by “Rosmorport” for this kind of activity are the pilots’ salaries. The organization doesn’t worsen the working conditions of its employees intentionally, in any way. Another organizational condition is the order of the Federal Antimonopoly Service (FAS) that increases the number of players in the market by reducing share of each of them.»

Therefore, “Rosmorport” tried to change the working conditions of the pilots.

«The organizational measures are to reduce company’s salary expenses without worsening the working conditions and with employment preserved», said I. Rachkova at the hearing.

The claimant’s question how it was planned to reduce costs without worsening the working conditions of pilots met the defendant’s reply that it was not a reduction, but an optimization of the salary fund. Therefore, “Rosmorport” plans to achieve efficiency by applying an hourly wage rate for pilots.

It shall be noted that the Interregional Pilot Trade Union considers the unprofitable pilotage service is mainly explained by faulty management in the company resulting in incorrect calculation of pilotage fees.

PILOT’S RIGHT

«In 2004, the Interregional Pilot Trade Union and the management of the FSUE Rosmorport worked together on an employment contract with the salary, working hours and rest time indicated”, says Vladimir Kabanov, the chairman of the Interregional Pilot Trade Union “Sea Pilots of St. Petersburg”. «Now, 15 years later, we are imposed hourly wages and a break for rest and meals that is, in fact, useless but reduces the paid working hours by 1.5 hours, and the bonus system was reformed in such a way that pilots were deprived of the bonuses because of weaknesses in the management. Not a single convincing argument in favor of orders issued by the company was heard. It is true that FSUE Rosmorport has been bearing unprecedented losses from pilotage activities for years. This problem is the first on the list, but it cannot be solved by reducing the pilots’ remuneration fund, the main reason for the «Regulation on the organization and remuneration of labor» implementation. Preserving the previous terms of employment contract is our right guaranteed to us by the law of our country.» 



При принятии новых законов о стимулировании строительства судов на российских верфях, их использовании и комплектации российским оборудованием необходимо избежать правовой неопределенности и непосильных финансовых обременений на судовладельцев. К таким выводам пришли эксперты секции по морскому и речному транспорту при комитете Госдумы по транспорту и строительству, прошедшей 18 ноября. В ее работе принял участие главный правовой эксперт Российского профессионального союза моряков Валерий Нефедов.

**НОВЫЕ НОРМЫ
ОТЕЧЕСТВЕННОГО
СУДОСТРОЕНИЯ**

Так, суда, которые были построены до принятия постановления Правительства РФ № 719, в котором обозначен обязательный объем произведенных в РФ комплектующих, могут быть не допущены к каботажу. Речь идет о законопроекте, касающемся отдельных видов работ, осуществление которых возможно исключительно с использованием судов, построенных на территории РФ.

По мнению судоводного сообщества, это дискриминирует российский флаг и нивелирует эффект от ФЗ № 305 о поддержке судостроения, ведь они работают под флагом РФ, а в их строительство на российских верфях было вложено много средств.



**УТОЧНИТЬ НОРМЫ
ВЫДАЧИ РАЗРЕШЕНИЙ
НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ
ИНОСТРАННЫХ СУДОВ
В ОТДЕЛЬНЫХ ВИДАХ РАБОТ
PERMITTING INVOLVEMENT OF FOREIGN
VESSELS IN CERTAIN ACTIVITIES
NEEDS TO BE CLARIFIED**

– Для бизнеса на данный момент такой искусственный критерий вреден, так как создает правовую неопределенность, – считают в Российской палате судоходства.

Участники заседания обратили внимание, что требования ПП РФ № 719, которые вступают в силу с 2019 года, могут быть выполнимы, а в позициях, которые подписаны к исполнению с 2022 года, такой уверенности нет.

Правительство же аргументирует свою позицию тем, что законопроект направлен как раз на развитие отечественного судостроения, чтобы не возникало таких ситуаций, когда российская верфь выигрывает конкурс на строительство судна, а потом размещает заказ на зарубежной верфи.

Adopting new laws to encourage ships to be constructed at Russian shipyards and outfitted with Russian equipment shall be accompanied with avoiding legal uncertainty and unbearable financial encumbrance on shipowners. Such conclusions were reached by experts of the Sea and River Transport Section under the State Duma's Committee on Transport and Construction at the meeting held on 18 November. Valeriy Nefedov, the chief legal expert of the Seafarers' Union of Russia took part in the event.

**NEW REGULATIONS FOR
DOMESTIC SHIPBUILDING**

For instance, ships constructed before Russian Government's Decision No. 719, which indicates the mandatory

minimum volume of components produced in the Russian Federation, may not be allowed to coastal navigation. This is a draft law concerning certain activities to be carried out only with ships constructed on the territory of the Russian Federation.

According to the shipping community, this would discriminate the Russian flag and nullifies Federal Law No. 305 on support for shipbuilding, because such ships operate under the flag of the Russian Federation and constructing them at the Russian yards required a lot of money to invest.

«At the moment, such a far-fetched criterion is harmful for business, as it creates legal uncertainty,» believes the Russian Chamber of Shipping.

The attendees of the meeting pointed out that Decision No. 719's

«За период с 2012 по 2017 гг. в нашей стране введено в эксплуатацию 1116 судов зарубежного производства, из них 239 предназначены для внутренних водных путей и 877 для морских акваторий», – такую статистику приводит министерство.

В ходе оживленной дискуссии представители судоходного сообщества подчеркивали, что не против импортозамещения в смежных производствах, но эту цель лучше достигать путем принятия отдельной госпрограммы по импортозамещению комплектующего оборудования и только по мере ее выполнения вводить те или иные запрещающие критерии и нормы.

КОГДА МОЖНО «ПУСКАТЬ» В РАБОТУ «ИНОСТРАНЦА»?

Тем временем Российский профессиональный союз моряков попросил уточнить нормы, по которым Правительство РФ сможет выдавать разрешение на использование иностранных судов в отдельных видах работ. Речь идет о законопроекте, касающемся отдельных видов работ, осуществление которых возможно исключительно с использованием судов, построенных на территории РФ.

Главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефедов подчеркнул, что действующая редакция этой нормы, в отличие от преды-

дущей, не содержит ссылки на наличие случаев и порядка, при которых Правительство РФ выдает такие разрешения:

– Судя по тому, что в действующей редакции данной нормы КТМ отсутствует указание на необходимость наличия таких условий и порядка, когда Правительство РФ дает разрешение на плавание иностранных судов в каботаже, такие решения принимаются произвольно, что недопустимо, так как ведет к ущемлению прав российских судовладельцев и российских моряков, – пояснил Валерий Нефедов.

Также он обратил внимание, что с учетом требований ТК РФ (ст. 35.1) и ФЗ «О Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений» этот законопроект необходимо вынести для рассмотрения на площадку РТК, поскольку он, в частности, затрагивает интересы моряков на занятость, создает напряжение на национальном морском рынке труда, а потому нуждается в соответствующей корректировке. Его поддержал президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин.

Предполагается, что позицию по обоим вынесенным на экспертное обсуждение законопроектам определит в ближайшее время профильный комитет Госдумы по транспорту и строительству. 

**По материалам портала
«Морские вести России»**

requirements coming into force since 2019 can be accomplished, while those to come into force since 2022 may not.

The government argues that the draft law is aimed at the development of domestic shipbuilding by avoiding situations when a Russian shipyard is awarded a contract and then places respective construction order at a foreign shipyard. «Over the period from 2012 to 2017, 1116 foreign-constructed ships were commissioned in the country, 239 of them being for inland navigation and 877 being sea-going», this is statistics reported by the Ministry.

During the lively discussion, the shipping community highlighted that they do not mind import substitution in component industries, but this goal may be better achieved through adopting a separate state program for import substitution of component equipment, and any prohibitive criteria and rules should be introduced only in pace with implementation of the program.

WHEN MAY A "FOREIGNER" BE ALLOWED TO WORK?

Meanwhile, the Seafarers' Union of Russia asked to clarify requirements to obtain the Russian Federation Government's permissions for involvement of foreign vessels in certain activities. This is a draft law concerning certain activities to be carried out only with ships constructed on the territory of the Russian Federation.

Valeriy Nefedov, the chief legal expert of the Seafarers' Union of Russia emphasized that the revision, unlike the previous one, does not stipulates conditions or procedure for issuing such permission by the Government:

«Judging by the fact that the current version of the Code of Merchant Shipping does not stipulates conditions or procedure for issuing permission by the Russian Federation Government for coastal navigation of foreign vessels, we may conclude that those decisions are made arbitrarily, which is unacceptable, since it leads to infringement of the rights of Russian shipowners and Russian seafarers,» explained Valery Nefedov.

He also noted that, taking into account the requirements of the Russian Labor Code (Article 35.1) and the Federal Law «On the Russian Tripartite Committee for Regulation of Social and Labor Relations», this draft law needs to be submitted to the Russian Tripartite Committee, since it affects, among other, the employment interests of seafarers and produces tension in the national maritime labor market, and, therefore, needs to be adjusted accordingly. He was supported by Alexei Klyavin, the president of the Russian Chamber of Shipping.

It is expected that State Duma's relevant Committee on Transport and Construction will elaborate its standpoint with respect to both draft law submitted for expert discussion today. 

**Following portal
Marine News of Russia**



\$600 ТЫСЯЧ – МОРЯКАМ И ИХ СЕМЬЯМ

Дальневосточная региональная организация Российского профсоюза моряков подвела итоги работы за девять месяцев 2019 года. Усилиями ДВРО РПСМ морякам и членам их семей было возвращено более 600 тысяч долларов США. За указанное время в организацию поступило 8 обращений от экипажей судов и 14 индивидуальных обращений от моряков и членов их семей. Поводы для жалоб были разными, однако большая часть проблем касалась условий труда и быта на судах и, конечно, своевременности зарплаты.

При посещении судов в портах Находка и Восточный инспекторы не только стараются выявить существующие проблемы, но и рассказывают морякам, многие из которых не состоят в профсоюзах и не защищены коллективным договором Международной федерации транспортников, о деятельности МФТ и аффилированных организаций. Как известно, она направлена на улучшение условий труда работников. На встречах члены экипажей часто обращаются к представителям ДВРО РПСМ с просьбой направить судовладельцу нотис о заключении коллективного договора, который даст им достойные социальные гарантии.

Так, за девять месяцев 2019 года инспекторы посетили 64 судна, из которых 7 работают под флагом России и 57 – под иностранными флагами: основная часть – под флагом Панамы (29 судов), 7 – Либерии, 6 – Маршалловых островов и 5 – Мальты. Помимо

этого встречались флаги Того, Кипра, Сьерра-Леоне, Гонконга. Из 64 теплоходов только на 13 были коллективные договоры с МФТ и РПСМ. В связи с этим ДВРО РПСМ направила судовладельцам 40 нотисов с предупреждением о необходимости подписания коллективного договора МФТ. Во время посещения судов инспекторам удалось пообщаться с 1230 моряками, из которых 243 – россияне. Членам экипажей в ходе встреч передавались журналы и газеты, подробно рассказывающие о деятельности МФТ и РПСМ.

Как отметил председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов, при посещении судов инспекторы уделяли особое внимание правильности установки и оборудования трапа, наличию спецодежды и обуви, ее стирке и хранению, а в зимнее время – наличию теплой одежды. Кроме того, в холодное время года возникали и другие вопросы, имеющие огромное значение для безопасности членов экипажей: особенно следили за тем, чтобы на палубе не было льда и снега, так как перемещение по неочищенной поверхности может привести к серьезной травме. Замечания по этим вопросам устранялись за время нахождения инспекторов на судах.

Однако не менее важное место уделялось проверке документации, в первую очередь – страховых свидетельств о финансовой гарантии судовладельца перед экипажем при банкротстве компании, а также их семьями в случае гибели моряков. Их наличие на борту с точки



USD 600,000 TO SEAFARERS AND THEIR FAMILIES

The Far-East Regional Branch of the Seafarers' Union of Russia summed up their activities over the nine months of 2019. More than USD 600,000 was returned to seafarers and their families by the Far-East Regional Branch of the Seafarers' Union of Russia. Over the period, the branch received 8 appeals from crews and 14 individual appeals from seafarers and members of their families. The reasons for complaints were different, but most of the problems were about working and living conditions on vessels and, of course, the about timely payment of salaries.

When visiting ships in the Nakhodka and Vostochny ports, inspectors try both to identify existing problems and tell seafarers, who are often not in trade unions and not protected by collective agreement of the International Transport Workers' Federation, about the activities of ITF and affiliated organizations. It is known to be aimed at improving the working conditions. During the meetings, crew members often ask officials of the branch to send a notice to the shipowner to conclude a collective agreement that would give them decent social protection.

In particular, over the nine months of 2019, the inspectors visited 64 vessels, of which 7 sail under the

Russian flag and 57 under foreign flags: these are mainly flags of Panama (29 vessels), 7 of Liberia, 6 of Marshall Islands and 5 of Malta. In addition, there were flags of Togo, Cyprus, Sierra Leone, and Hong Kong. Out of 64 motor vessels, only 13 had collective agreements with the ITF and the Seafarers' Union of Russia. Therefore, the Far-East Regional Branch of the Seafarers' Union of Russia sent 40 notices to shipowners to warn them to sign a collective agreement with ITF. During visits to vessels, inspectors communicated with 1,230 seafarers, of whom 243 were Russians. During the meetings, the crew members were given magazines and newspapers detailing the activities of ITF and the Seafarers' Union of Russia.

According to Nikolai Sukhanov, the chairman of the Far East Regional Branch of the Seafarers' Union of Russia, the inspectors paid special attention to properly installed and outfitted ladders, to the presence, washing and storage of working clothing and shoes, and in winter to the presence of warm clothes. In addition, during the cold season there were other matters of great importance to the safety of crew members: special attention was paid to decks being free of ice and snow, as walking on the iced or snow-covered surface may lead to serious injuries.

зрения Сводной конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве является обязательным. Фактически на всех проверенных судах страховые свидетельства действительно были, однако проблема в том, что часто моряки не знают, на какую сумму их застраховал судовладелец в случае смерти. Кроме того, инспекторы отметили, что в большинстве контрактов на судах под флагом РФ не указаны суммы страховки, в то время как страховые компании заявляют, что осуществляют выплаты в соответствии с условиями трудовых договоров.

– Посещения судов в этом году в очередной раз привели нас к выводу, что только наличие на борту коллективного договора МФТ и РПСМ решает практически

все эти вопросы, – отметил Николай Суханов. – Так, к примеру, из 7 российских судов, проверенных инспекторами, ни на одном не было коллективного договора РПСМ, где четко были бы обозначены страховые суммы около 40 тысяч долларов в случае гибели моряка, а базовая ставка матроса 1 класса была бы на уровне, рекомендованном Международной организацией труда – 618 долларов США. Иногда базовая ставка была совершенно мизерной – в частности, на танкере «Кайрос» под флагом России она составляла всего 3480 рублей. Излишне говорить, что от отсутствия колдоговора страдают моряки, поэтому так важно вести работу по заключению соглашений. 

Respective findings were eliminated during inspector's presence on board.

However, no less important place was given to checking documentation, first of all, insurance certificates that represent shipowner's financial guarantees to the crew in case of bankruptcy and to their families in case of seafarer death. Their presence on board is mandatory under the Maritime Labour Convention 2006. In fact, insurance certificates were indeed present on all the checked vessels; however, seafarers often don't know exact amount of their death insurance. In addition, the inspectors noted that most contracts on the ships flying the Russian flag don't specify the amounts of insurance, while insurance companies declare

that they make payments in accordance with the terms of employment contracts.

«Visiting vessels this year once again led us to the conclusion that nothing but collective agreement of ITF and the Seafarers' Union of Russia solves almost all these issues,» noted Nikolai Sukhanov. «For example, out of 7 inspected Russian ships, none had a collective agreement with Seafarers' Union of Russia to clearly state the death insurance amount of about USD 40k and AB benchmark rate at the ILO recommended level, USD 618. Sometimes the AB benchmark rate was very tiny, in particular, on tanker Kairos flying the Russian flag it was as low as 3480 rubles. Needless to say that seafarers suffer from the lack of collective agreement, so it is so important to work on concluding them.» 

ПРОФКОМ ОТРЕАГИРОВАЛ ОПЕРАТИВНО

В конце октября 2019 в профком моряков города Владивостока поступила жалоба от матроса с судна «Silver Way» (ИМО: 8858855, флаг – Сьерра Леоне). Судно на тот момент находилось в порту Пусан, Южная Корея, моряка беспокоила сильная зубная боль. Когда боль стала нетерпимой, он запросил репатриацию. Однако лететь домой был согласен только при условии, что ему погасят задолженность по заработной плате. Как выяснилось, весь экипаж не получил деньги за сентябрь.

В профкоме незамедлительно отреагировали на обращение и связались с директором компании «East Line», оперирующей судном.

Оказалось, что о жалобе моряка он слышит впервые, никакой информации

по поводу плохого самочувствия ни от самого моряка, ни от капитана не получал. Директор заверил, что все члены экипажа застрахованы и в случае необходимости всегда получают необходимую медицинскую помощь.

Что касается задолженности по зарплате, он сообщил, что на этой же неделе экипаж получит свои деньги. Так и произошло. В профком моряков г. Владивостока РПСМ уже поступила банковская выписка о переводе сентябрьской зарплаты всему экипажу в общей сумме 10363 доллара. Матрос, пожаловавшийся на зубную боль, получил необходимое лечение: его доставили в медицинский центр в Южной Корее и провели необходимое лечение. 

THE TRADE UNION COMMITTEE RESPONDED JUST IN TIME

In the late October 2019, the seafarers' trade union committee in Vladivostok received a complaint from a sailor working on m/v Silver Way (IMO 8858855, flying a flag of Sierra Leone). The ship was berthing in the port of Busan, South Korea, and the sailor was suffering from terrible toothache. When the pain became intolerable, he asked for repatriation. However, he claimed that he would return home only after his salary arrears would have been paid. The entire crew did not have their September salary paid, as it turned out.

The trade union committee immediately responded to the appeal and contacted with the director of East Line, operator of the vessel.

It turned out that he hadn't heard a word about the sailor's complaint, and he didn't get any information about the sailor's



health problems neither from the sailor himself, nor from the master. The director assured that all crew members were insured and received medical treatment whenever necessary.

As for the salary arrears, he said that the crew would get their money that very week. It actually happened that way. The Vladivostok seafarers' trade union committee has already received a remittance advice to certify that the September salary has been paid to the entire crew in a total amount of USD 10,363. The sailor that had a toothache received the necessary treatment: he was helped into a medical center in South Korea and treated. 

«ЗАБОТА О МОЛОДОМ ПОКОЛЕНИИ – ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ЗАДАЧ ПРОФСОЮЗА»

Первичная профсоюзная организация моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков (ППО РПСМ) учредила три персональные стипендии отличникам учебы плавательских факультетов МГУ им. Г. И. Невельского. Их размер почти в три раза будет превышать существующие стипендии в университете. Об этом в ходе встречи с ректором университета Денисом Буровым сообщил председатель ППО РПСМ Петр Осичанский.

Мы просто обязаны позаботиться о тех, кто придет нам на смену, – подчеркнул он. – Важно, чтобы на флоте работали не только высокопрофессиональные специалисты, но и истинные патриоты Родины. На мой взгляд, самый эффективный способ добиться этого – воспитывать молодое поколение на примерах успешных и знаменитых моряков, таких как капитан Анна Ивановна Щетинина.

Помимо этого обсуждался вопрос возобновления сотрудничества между Российским профсоюзом моряков и МГУ им. адм. Г. И. Невельского по воспитательно-патриотическому направлению работы с курсантами. Петр Осичанский напомнил, что ранее в МГУ существовала первичка РПСМ – первичная профсоюзная организация РПСМ МГУ им. адм. Г. И. Невельского. Она вела работу среди молодежи и в том числе оказывала материальную помощь, учредив четыре персональные стипендии для отличников.

Однако ППО прекратила свое существование. Петр Осичанский уверен, что образовавшийся пробел нужно заполнить, ведь это – вопрос будущего благополучия курсантов.

– Сегодня молодые ребята до конца не осознают, что такое профсоюз и как важна солидарность, – объяснил он. – Однако завтра, когда они станут моряками и уйдут в рейс, защита собственных прав и отстаивание интересов станет для них повседневностью, залогом благополучия и уверенности. Именно поэтому забота о молодом поколении – одна из главных задач нашего профсоюза. 🇷🇺

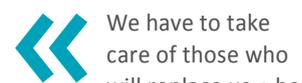


Первичная профсоюзная организация моряков г. Владивостока РПСМ учредила три персональные стипендии отличникам учебы плавательских факультетов МГУ им. Г. И. Невельского. Их размер почти в три раза будет превышать существующие стипендии в университете (слева направо: председатель ППО РПСМ Петр Осичанский и ректор МГУ им. Г. И. Невельского Денис Буров).

The trade union cell of the Seafarers' Union of Russia has established three personal allowances to be paid to excellent students of navigating faculties of the G.I. Nevelsky's Maritime State University. They are to be nearly three times as much as the prevailing allowances at the university (left to right: P.I. Osichanskiy, the chairman of the trade union cell, and D.V. Burov, the rector of the Nevelsky's Maritime State University).

«CARING FOR THE YOUNG GENERATION IS ONE OF THE MAIN TASKS OF THE UNION»

The Vladivostok trade union cell of the Seafarers' Union of Russia has established three personal allowances to be paid to excellent students of navigating faculties of the G. I. Nevelsky's Maritime State University. They are to be nearly three times as much as the prevailing allowances at the university. This was announced by Petr Osichanskiy, the Chairman of seafarers' primary trade union organization of the Seafarers' Union of Russia during the meeting with Denis Burov, the rector of the university.



We have to take care of those who will replace us,» he emphasized. «It is important that the maritime workers are not only highly professional specialists, but also true patriots of the homeland. In my opinion, the most effective way to achieve that is to educate the young generation via examples of successful and famous seafarers, such as master Anna Shchetinina.»

In addition, resuming cooperation between the Seafarers' Union of Russia and G.I. Nevelsky's Maritime State University in both professional and moral education was discussed. Petr Osichanskiy said that earlier the Maritime State University had a local trade union cell under the Seafarers' Union of Russia. It worked with the young, also through welfare assistance by establishing four personal allowances payable to excellent students. But later the trade union cell ceased to exist. Petr Osichanskiy is sure that the gap should be filled because it is a matter of the future well-being of students.

«Today the young do not fully realize what a trade union is and how important solidarity is,» he explains. «But tomorrow, when they become seafarers and take the sea, defending their own rights and interests will become their daily routine and a foundation for well-being and confidence. That is why caring for the young generation is one of the main tasks of our union.» 🇷🇺



«НУЖНО СТРЕМИТЬСЯ НЕ К СОКРАЩЕНИЮ МОРЯКОВ, А ВВЕДЕНИЮ МИНИМАЛЬНОГО БЕЗОПАСНОГО СОСТАВА ЭКИПАЖА»

«THE RIGHT WAY IS NOT TO CUT SEAFARERS, BUT TO INTRODUCE A MINIMUM SAFE CREW»

Международная федерация транспортников повысит эффективность своей работы в Международной морской организации для защиты прав и интересов плавсостава. К такому решению пришли представители морских профсоюзов – членских организаций МФТ в ходе заседания Комитета по безопасности мореплавания (КБМ МФТ). Также участники обсудили грядущий переход на автоматизированные технологии, влияние человеческого фактора на безопасность мореплавания, пересмотр Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ), ревизию Международной конвенции о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты (ПДНВ-Р), минимальный безопасный состав экипажа судна и другие вопросы.

The International Transport Workers' Federation (ITF) will enhance its performance in the International Maritime Organization to protect the rights and interests of seafarers. This decision was reached by representatives of ITF member trade unions during the meeting of the Maritime Safety Committee (ITF MSC). The participants also discussed the forthcoming transition to automated technologies, the impact of the human factor on the safety of navigation, the revision of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), the revision of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), the minimum safe crew, and other matters.

В работе КБМ МФТ принимают участие эксперты, которых МФТ регулярно направляет на заседания Комитетов и Подкомитетов Международной морской организации. Российский профсоюз моряков представлял директор Института дополнительного профессио-

нального образования ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, член РПСМ Сергей Айзинов.

НОРМАТИВНАЯ БАЗА БУДЕТ ГОТОВА ЧЕРЕЗ 15 ЛЕТ

Политике МФТ в области автономного судоходства или эксплуатации безэкипажных судов (MASS-ships) сегодня уделяется особое внимание.

Т he ITF MSC is attended by experts routinely sent by ITF to meetings of committees and sub-committees of the International Maritime Organization. The Seafarers' Union of Russia was represented by Sergei Ayzinov, Director of the Professional Development Programmes Institute under

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping and a member of the Seafarers' Union of Russia.

REGULATORY FRAMEWORK TO BE READY IN 15 YEARS

Special attention is paid today to the ITF's policy in autonomous navigation, or operation of unmanned ships (so-called MASS, ▶

В федерации понимают, что внедрение новых технологий неизбежно. Однако встает вопрос, что произойдет с моряками и как защитить права работников отрасли, которая стоит на пороге революции. Вполне вероятно, что на судах их знания больше не понадобятся, если все будет происходить и выглядеть так, как рассказал Сергей Айзинов на примере строящегося норвежского судна «Yara Birkeland».

На момент старта этот проект являлся первой в мире «от и до» автоматизированной идеей, включая логистику. Его созданием занимается Международная технологическая группа «Kongsberg» при участии ряда других компаний.

— По задумке, «Yara Birkeland» станет первым автономным судном с экипажем, но на его борту будут работать всего два судоводителя и два механика, — отметил он. — Так судно проработает два года, а после станет полностью автономно-электрическим с запасным дизельным двигателем. Переходы планируются только в ночное время продолжительностью не более трех часов. Проектом предусмотрена возможность зарядки батарей в порту, а также проведение погрузо-разгрузочных операций. Норвежское судно сможет перевозить 120 контейнеров. Кроме того, для его управления на берегу будет создан центр по контролю (Multi Control Centre), где как раз понадобятся моряки, хотя, как планируется, только четыре человека.

Идея строительства «Yara Birkeland» активно поддерживается правительством Норвегии, что говорит о серьезности намерений.

Сергей Айзинов:
«Нужно стремиться не к сокращению моряков в команде, а введению минимального безопасного состава экипажа, адекватного типу судна».

Закономерно встает вопрос о правовом статусе такого MASS-судна. Дания предлагает классификационным обществам как можно скорее начать устанавливать нормативно-правовые стандарты для автономного судоходства. Однако это все равно долгий процесс. По подсчетам, разработка документов может продлиться вплоть до 2030 года, затем понадобится еще 2-3 года на их внедрение. Следовательно, нормативная база для безэкипажных судов ориентировочно появится к 2035 году.

Это значит, что поколению моряков, которое придет на флот в течение ближайших 15 лет, понадобятся не только классическое образование, но и новые знания и навыки для управления MASS-судами с берега.

— Традиционных знаний будет недостаточно, — добавил Сергей Айзинов. — В отрасли будут востребованы специалисты, которые знают все о цифровизации, передаче, обмене и защите данных.

ГИСИС – ИНСТРУМЕНТ ИМО

Следует обратить внимание, что несмотря на грядущие изменения, регулировать работу автономного судоходства будет вполне реальная организация – ИМО. Для этой цели Международная морская организация активно внедряет ГИСИС – Глобальную

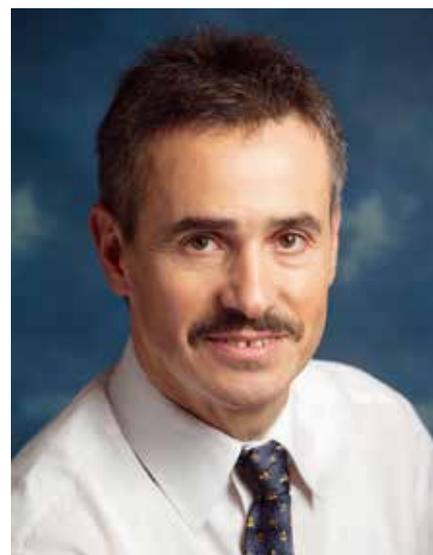
maritime autonomous surface ships). The federation understands that the introduction of new technologies is inevitable. However, the question arises, what will happen to seafarers and how to protect the rights of workers in the industry that is on the brink of revolution. It is quite likely that their knowledge and skills will no longer be needed on ships if everything goes and looks as Sergey Ayzinov exemplified by the Norwegian ship Yara Birkeland being under construction.

At the time of launch, this project was the first in the world completely automated idea, including logistics. This ships is being created by the Kongsberg international technology group with the participation of a number of other companies.

«According to the idea, Yara Birkeland will become the first autonomous ship, although manned, but with only two navigators and two engineers on board», he noted. «The ship will operate like that for two years and then will be converted in a fully autonomous electrically-propelled ship with a standby diesel engine. The ship is expected to navigate only at night and for maximum of three hours. It is designed that the batteries may be recharged in port and loading/unloading operations may be carried out. The Norwegian ship will be able to carry 120 containers. In addition, a shore-based Multi Control Centre will be established to manage it, where seafarers will be present, although only four persons are expected.

The idea of Yara Birkeland construction is actively supported by the Government of Norway, which indicates serious intentions.»

The question of the legal status of such a MASS ship naturally arises. Denmark invites classification societies to proceed to establishing regula-



Sergei Ayzinov:
«The right way is not to cut seafarers, but to introduce a minimum safe crew number adequate to the type of vessel».

tory standards for autonomous shipping as soon as possible. However, this is still a long process. According to estimates, development of documents may last to 2030 and then it may take another 2-3 years for their implementation. Consequently, the regulatory framework for unmanned ships will tentatively appear by 2035.

This means that the generation of seafarers who are to come to fleets within the next 15 years will need not only classical education, but also new knowledge and skills to manage MASS ships from the shore.

«Traditional knowledge will not be enough», adds S. Ayzinov. «The industry will demand specialists who know everything about digitalization, transmission, exchange and protection of data.»

GISIS AS IMO'S TOOL

It should be noted that, despite the forthcoming changes, the autonomous shipping will be

информационно-сбытовую интернет-систему. ИМО закладывает в нее всю информацию о перечне конвенций, резолюций, циркуляров, протоколов и т. д., касающихся MASS-судов. Кроме того, сюда стекаются готовые отчеты государств флага о расследовании аварий на морском транспорте.

– В ГИСИС можно заложить любую информацию, – подчеркнул Сергей Айзинов. – Однако есть определенная процедура. Например, если это захочет сделать морской профсоюз, то для начала ее необходимо отослать в адрес секретариата МФТ в ИМО, где примут решение о необходимости и возможности размещения предоставленной информации в ГИСИС. Аналогичным образом можно предложить изменения в документы ИМО. В ГИСИС также есть функция отслеживания позиции стран по предложениям ответственных государств флага.

КОНЦЕПЦИЯ ПДНВ НЕ ОТНОСИТСЯ К MASS-СУДАМ

С возросшим интересом и первыми серьезными шагами в сторону автоматизации появились вполне логичные вопросы к актуальности уже существующих документов, регулирующих требования к компетенциям членов экипажей. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) – один из них.

– В ней нет требований к удаленным операторам, а также к морякам, если они не находятся на борту судна. Таким образом, концепция конвенции не относится к автономному судоходству, – пояснил Сергей Айзинов. – Кроме того, уже сейчас

известно, что, например, США предлагают убрать устаревшие требования из документа и сосредоточиться на проверке соблюдения актуальных норм. Работу в направлении пересмотра ведет и англо-голландский профсоюз «Nautilus International»: здесь занимаются разработкой предложений по изменениям. Ожидается, что они будут представлены в следующем месяце, а сама работа по внесению изменений на международном уровне начнется с 2020 года. В Штатах полагают, что к 2027 году Комитет по безопасности мореплавания ИМО примет поправки к документу, а в 2030 году они вступят в силу.

Предложения будут касаться, в частности, новых определений уровней управления и эксплуатации в отношении электромехаников и электриков в части компетенции безопасной эксплуатации высоковольтного оборудования (operational level, management level), более четкого разграничения,

regulated by a very material organization, IMO. To this end, the International Maritime Organization is actively implementing the Global Integrated Shipping Information System (GISIS). IMO populates it with all the information about conventions, resolutions, circulars, protocols, etc. relating to MASS ships. In addition, it includes final reports from flag states on investigation of maritime accidents.

«You can put any information into GISIS», highlights S. Ayzinov. «However, there is a certain procedure. For example, if a maritime union wants to do this, the information should first be sent to the ITF secretariat at IMO, where they decide the necessity and possibility of placing such a piece of information in GISIS. Similarly, changes to IMO documents can be proposed. GISIS also has a function for tracking standpoints of countries with respect to proposals of responsible flag states.»

STCW CONCEPT DOES NOT APPLY TO MASS SHIPS

Along with increased interest and the first serious steps to automation, arise quite

reasonable concerns about the relevance of existing documents regulating the requirements for crew member competences. The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) is one of them.

«It does not have requirements for remote operators or for seafarers who are not present on board. Thus, the concept of the convention does not apply to autonomous shipping», explains Sergei Ayzinov. «In addition, it is already known that, for example, the USA proposes to remove outdated requirements from the convention and focus on checking compliance with relevant requirements. The Anglo-Dutch trade union Nautilus International is also involved in the review activities: they develop the proposed alterations. These are expected to be presented next month, and the amending procedures at the international level will begin in 2020. The United States believes that IMO MSC would adopt the amendments by 2027 and they are co to enter into force in 2030.»

The proposed amendments will be, in particular, about new definitions of management and operational levels for mechanical and electrical engineers in terms of competence for the safe operation of high-voltage equipment, as well as a clearer distinction of responsibilities in the engine room, taking into account extensive digitalization and automation of ship control systems.

NEW STCW-F COPIES THE STCW STRUCTURE

While the merchant fleet is steadily moving towards automation and digitalization, and experts are breaking their heads on how to adapt the STCW to autonomous navigation, fishermen are reviewing almost the same document, the International Convention on Standards of Training, Certification and



■ Подготовка по программе HUET в учебном центре выживания на море Института ДПО ГУМРФ

Training under HUET program at the Maritime Survival Training Center, Professional Development Programmes Institute under Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

кто и за что должен отвечать в машинном отделении с учетом интенсивной цифровизации и автоматизации систем управления судном.

НОВАЯ ПДНВ-Р КОПИРУЕТ СТРУКТУРУ ПДНВ

Пока торговый флот уверенно движется в сторону автоматизации и цифровизации, а эксперты ломают голову, как адаптировать ПДНВ к автономному судоходству, рыбаки пересматривают почти одноименный документ – Международную конвенцию о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты (ПДНВ-Р). Она уже находится в стадии ревизии. По плану, пересмотр должен завершиться в 2021 году, а в 2022 году – принят Дипломатической конференцией ИМО.

Проект новой ПДНВ-Р следует за действующей ПДНВ, копируя ее структуру. Одно из последних решений по внесению поправок в рыбацкую конвенцию по обучению – введение начальной подготовки по выживанию на море (Basic Safety Training, A-VI/1), которая станет обязательной для всех членов экипажа на борту рыболовного судна.

– Помимо этого в следующем году будут разработаны требования к компетентности рядового состава рыболовных судов, – добавил Сергей Айзинов. – Также появится норма, относящаяся к капитанам: они должны будут уметь частично оказывать первую медпомощь. Кроме того, ожидается выход специального Руководства, предназначенного для администраций портов и государственного портового контроля (PSC) по практическому внедрению ПДНВ-Р.

На этом фоне возникает закономерный вопрос



■ Занятия в центре подготовки судомехаников Института ДПО ГУМРФ

Classes at the Ship Engineer Training Center, Professional Development Programmes Institute under Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

о необходимости Глобальной морской системы при бедствии и для обеспечения безопасности. Китай, например, считает, что ГМБСС не должна распространяться на рыбаков, но в составе экипажа рыболовного судна нужны радиоспециалисты.

Единого мнения здесь не нашлось, поэтому, как отметил Сергей Айзинов, этот вопрос будет обсуждаться на заседании Подкомитета по человеческому фактору, подготовке моряков и несению вахты (HTW-7) в мае-июне 2020 года. Он добавил, что важность ПДНВ-Р заключается в том, что по итогам ее пересмотра требования к обучению рыбаков повысятся.

– Ежегодно эта отрасль теряет 24 тысячи рыбаков, что в 10 с лишним раз больше, чем на торговом флоте. Это данные только из развитых стран, таких, как США, Норвегия, Дания, где ведется статистика, – объяснил он. – В целом по миру ежегодно в море погибают 30 тысяч работников. В основном это происходит потому, что на промысел выходят суда, не отвечающие стандартам безопасности, а люди на них не имеют должных квалификации и опыта.

Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F). It is already at the review stage. It is scheduled to have it revised in 2021 and adopted by the IMO Diplomatic Conference in 2022.

The new draft STCW-F follows the existing STCW by simply copying its structure. One of the latest amendments for the fisherman training convention is the introduction of the Basic Safety Training (A-VI/1), which will be mandatory for all the crew members on board every fishing vessel.

«In addition, requirements will be developed in the next year for the competence of ordinary personnel of fishing vessels», adds S. Ayzinov. «There will be also a new requirement to masters: they will have to be able to partially provide first aid. Also, the issue a special manual for port administrations and port state control (PSC) bodies on the practical implementation of STCW-F is expected.»

Against this background, a logical question arises about necessity of the Global Maritime Distress and Safety System. China, for example, believes that GMDSS should not apply to fishermen, but radio specialists are needed as part of the crew of a fishing vessel.

There is no common ground here, so, notes Sergey Ayzinov,

this matter will be discussed by the Subcommittee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW-7) in May-June 2020. He adds that another factor of STCW-F importance is that its review would make requirements for the training of fishermen stricter.

«Every year this industry loses 24,000 fishermen, which is 10 times more than in the merchant fleet. This data is only from the developed countries, such as the USA, Norway, Denmark, where statistics are kept», he explains. «Totally, 30 thousand workers find their death at sea every year around the world. This is mainly because vessels that do not meet safety standards go to fishing, and people on board do not have the necessary skills and experience.»

THE CREWS ARE SLOWLY REDUCED

Another reason for the loss of ships in both commercial and fishing fleets is the human factor, or more precisely fatigue. Fatigue often accumulates with excessive workload and insufficient numbers of people on board. Today, the average crew number is 16-20 depending on the type of vessel, and these numbers are being slowly but steadily reduced regardless of growing ratings of the propulsion systems. This is evidenced by the Crewing Level research project, which gives an insight on the number of seafarers by vessel types. Its outcomes were presented at ITF MSC.

So, it says that, on average, tankers have 16 seafarers and supertankers up to 23 seafarers. The analysis showed that the more the tanker's deadweight, the more the crew number. On the bulk ship the situation is more stable, usually they have 20 crew members. The growth of tonnage in this segment does not lead to more seafarers in the crew. Gas carriers show a different trend:

ЧИСЛЕННОСТЬ ЭКИПАЖЕЙ МЕДЛЕННО СОКРАЩАЕТСЯ

Еще одной причиной потери судов и на торговом, и рыболовном флотах называют человеческий фактор, а точнее – усталость. Зачастую она накапливается при чрезмерной нагрузке и недостаточном количестве людей на борту. Сегодня средняя численность экипажа составляет 16-20 человек в зависимости от типа судна, и эти цифры медленно, но верно снижаются независимо от роста мощностей судовой энергетической установки (СЭУ). Об этом говорит исследовательский проект «Crewing Level», дающий представление о количестве моряков на конкретном типе судна. Его результаты были представлены на заседании КБМ МФТ.

Так, в нем говорится, что в среднем на танкерах задействовано 16 моряков, на супертанкерах – до 23 человек. Анализ показал, что чем больше дедевейт танкера, тем больше членов экипажа. На балкерах ситуация стабильнее – обычно 20 членов экипажа. Рост тоннажа в этом сегменте не приводит к увеличению моряков в составе экипажа. Другая ситуация по газовозам: здесь как раз наблюдается рост числа моряков в связи с ростом тоннажа, в среднем на борту работают 24 человека. Что касается пассажирских судов, то здесь может быть до 180 моряков. Соответственно, увеличение числа членов экипажа обусловлено увеличением пассажироместности. На ро-ро «пассажирах» обычно требуется по 24 человека, но здесь наблюдается небольшое сокращение числа моряков с ростом мощности судов, так как такие суда работают на местных линиях. На офшорных судах

в среднем трудятся по десять моряков, наблюдается существенное сокращение рядовых и механиков, но при этом рост мощностей требует большего количества моряков на борту. Кроме всего прочего, результаты исследования говорят, что радиоофицеры остаются на пассажирских ро-ро судах и иногда на танкерах. На сухогрузах и балкерах их практически уже нет.

– Нужно стремиться не к сокращению моряков в команде, а введению минимального безопасного состава экипажа, адекватного типу судна, – уверен Сергей Айзинов.

МФТ – 2020

По итогам заседания Комитет по безопасности мореплавания МФТ определил несколько приоритетных направлений работы в ИМО на 2020 год – это автоматизация, человеческий фактор, ПДНВ и ПДНВ-Р, окружающая среда (новые виды топлива, безопасность топлива с низким уровнем вредных выбросов). Делегаты морских профсоюзов, которых МФТ направляет для участия в работе Комитетов и Подкомитетов ИМО, пришли к выводу, что в будущем для защиты интересов трудящихся следует существенно повысить эффективность действий команды МФТ, так как все вопросы и проблемы – переход на автоматизированные технологии, влияние человеческого фактора на безопасность мореплавания, пересмотр ПДНВ и ПДНВ-Р – напрямую затрагивают плавсостав.

Представитель Российского профсоюза моряков Сергей Айзинов был включен в состав двух делегаций: Подкомитета по радиосвязи, навигации, поиску и спасанию (NCSR) и Комитета по упрощению формальностей в морском судоходстве (FAL). 

the crew number grows along with growing tonnage, with 24 men people on average. As for passenger ships, they may have up to 180 seafarers. Accordingly, increase in crew number here comes in pace with increase in passenger capacity. ROPAX ships usually require 24 persons on board, but here there is a slight decrease in the crew numbers with increase in ship capacity, as these ships mainly serve local lines. Offshore vessels usually have about ten seafarers on average; significant reduction of sailors and engineers is observed, but at the same time growth of capacity demands more seafarers on board. Among other things, the study suggests that radio officers remain on ROPAX ships and sometimes on tankers. On dry cargo ships and bulk ships they are practically no longer present.

«The right way is not to cut seafarers, but to introduce a minimum safe crew number adequate to the type of vessel», says Sergei Ayzinov.

ITF-2020

Following the meeting, the ITF MSC identified several priority areas for IMO work in 2020: automation, human element, STCW and STCW-F, environment (new fuels, low-emission fuel safety). Maritime trade union delegates sent by the ITF to participate in the IMO committees and sub-committees concluded that in the future efficiency of the ITF team should be significantly improved in order to protect the interests of workers, as all issues and problems – the transition to automated technologies, the impact of the human element on the safety of navigation, the revision of the STCW and the STCW-F – directly affect the seafarers.

The representative of the Seafarers' Union of Russia Sergei Ayzinov was a member of two delegations: for the Subcommittee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR) and the Facilitation Committee (FAL). 



■ Навигационный тренажер для отработки судовождения в ледовых условиях

Navigation simulator for navigation in ice conditions



МУРМАНСКОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО ЗАДОЛЖАЛО РАБОТНИКАМ 91,2 МЛН РУБЛЕЙ

MURMANSK SHIPPING COMPANY (MSCO) OWES THEIR EMPLOYEES 91.2M RUBLES

Это самый крупный долг по заработной плате в Мурманской области по состоянию на 10 октября 2019 года. Как следует из информации Федеральной службы по труду и занятости, предоставленной Российской трехсторонней комиссией по регулированию социально-трудовых отношений 23 октября, 514 работников ММП до сих пор не могут получить причитающиеся им выплаты.

Причину такой крупной задолженности списывают на тяжелое финансовое положение, вызванное совокупностью разных факторов. Это свыше 70 млн задолженности перед налоговыми органами, неисполнение обязательств контрагентами, долги по кредитам перед ПАО «Сбербанк», в залоге у которого находится практически все имущество пароходства, экономический кризис, а также аресты, наложенные на расчетные счета и пароходы компании.

«ЗАЛОЖНИКИ»

Так, в настоящее время из 11 имеющихся в ММП судов, четыре арестованы и находятся в иностранных портах: «Северная земля» – порт Авилес (Испания), на борту 14 членов экипажа; «Всеволод Белецкий» – порт Халдия (Индия), на судне 4 моряка; «Заполярье» – порт Мортиль (Испания), здесь «застряли» 8 членов экипажа; «Хатанга» стоит в польской Гдыне – 9 членов экипажа, на борту находятся три моряка, их максимальный срок пребывания на судне превышен. ММП ждет ответ от властей

порта на свой запрос о возможности сокращения численности экипажа. Если ответ будет отрицательным, придется срочно готовить моряков на замену.

При этом на всех перечисленных пароходах ожидается замена членов экипажа. Как это пароходство намерено сделать – большой вопрос, ведь на репатриацию моряков и смену экипажа тоже нужны деньги. Но «добровольцы», входящие в тяжелое положение судовладельца, как ни странно, все-таки находятся.

Вопрос по заработной плате пытались решить на разных уровнях, в курсе ситуации Роструд, проведший по этому поводу с апреля 2018 г. порядка двухсот проверок в пароходстве, однако странным образом не заметивший того обстоятельства, что из почти 400 высвобожденных менее чем за год работников плавсостава ни один из них не был уволен по сокращению штата. Почти все – исключительно по собственному желанию.

Хорошо осведомлены о положении дел в пароходстве Главный федеральный инспектор по Мурманской области при правительстве региона, прокуратура Мурманской области. Однако дело

This is the largest wage debt in the Murmansk region as of 10 October 2019. According to the information provided by the Federal Labor and Employment Service to the Russian Tripartite Committee of Social and Labor Relations on 23 October, 514 MSCO employees still can not receive the payments due to them.

So large debts are attributed to the alleged difficult financial situation caused by a combination of various factors. These include more than 70M tax debts for tax, liabilities to subcontractors, loan debts Sberbank which has almost all the shipping company's property pledged, the economic crisis, and arrests imposed on the company's accounts and vessels.

«HOSTAGES»

In particular, out of the 11 vessels owned by MSCO, four are arrested and held in foreign ports: Severnaya Zemlya in port of Aviles (Spain) with 14 crew members on board, Vsevolod Beletsky in port of Haldia (India) with 4 seafarers on board, Zapolyarie in port of Mortil (Spain) with 8 crew members «stuck» there, and Khatanga in Gdynia (Poland) with three out of nine crew members on board (their maximum length of stay on board is exceeded). MSCO is waiting for reply from the port authorities about the possibility to reduce the number of crew members. If the reply is negative, it will be necessary to urgently prepare some seafarers for replacement.

Also, scheduled crew rotation is forthcoming on all the

said vessels. And doing that is going to be a huge trouble for the shipping company as repatriation and replacements of crews also requires money. But, strangely enough, still exist some «volunteers» who show understanding of the shipowner's tough situation.

The wage payment issue was attempted to resolve at various levels; the Federal Labor and Employment Service (Rostrud) is aware of the situation and has carried out about two hundred inspections of the company since April 2018, but strangely failed to notice that, out of almost 400 workers dismissed over less than a year, none was dismissed on the grounds of staff cuts. Almost all of them left voluntarily.

The Chief Federal Inspector in the Murmansk Region under the Regional Government and the Prosecutor's Office of the Murmansk Region are well aware of the state of affairs in the shipping company. However, the case can not get moving. The debt situation remains very tense. That is why the issue was put on the agenda of the Russian Tripartite Committee.

As expected, the next step should be taken by the regional government: together with an authorized representative of MSCO and other stakeholders

не может сдвинуться с мертвой точки. Положение по задолженности по-прежнему остается очень напряженным. Именно поэтому вопрос был вынесен на повестку РТК.

Как предполагается, следующий шаг должно сделать областное правительство: вместе с уполномоченным представителем ММП, а также другими заинтересованными сторонами в лице основных кредиторов и службы судебных приставов, оно должно разработать антикризисный план и на следующем заседании РТК рассказать, как идет его реализация. В свою очередь Роструду вместе с Росморречфлотом рекомендовано держать ситуацию на особом контроле.

Также стоит отметить, что в 2018 году по ч. 2 ст. 145.1 УК РФ привлечен к уголовной ответственности бывший руководитель пароходства в виде штрафа в размере 200 000 рублей. В настоящее время расследуется уголовное дело по ч. 1 ст. 145.1 УК РФ в отношении еще одного директора ММП. Член совета директоров задержан Северо-Западным следственным управлением на транспорте СК РФ. Он подозревается в злоупотреблении полномочиями (ч. 2 ст. 201 УК РФ) и выведении со счетов ММП свыше 500 млн рублей.

ЛИКВИДАЦИИ БЫТЬ?

Между тем, как следует из справки, предоставленной на РТК председателем Комитета по труду и занятости населения Мурманской области, в настоящее время ведутся переговоры по продаже ММП иностранной компании. Руководство ММП заявляет о ликвидации 70 млн рублей задолженности перед работниками в ближайшее время.

Российский профсоюз моряков неоднократно через публикации в СМИ рассказывал

о плачевном положении дел на судах компании, предупреждал моряков хорошо подумать, прежде чем идти работать на теплоходы в качестве сменных экипажей. А в свете того, что все идет к ликвидации предприятия, и, учитывая неоспоримый факт, что собственник Мурманского пароходства также является собственником Северного морского пароходства (СПМ), где с августа 2018 года отсутствует коллективный договор, есть основание полагать, что и оно может «пойти по стопам» ММП и повторит печальную судьбу своего собрата.

Чтобы этого не произошло, РПСМ попросил представителей Роструда, выступавших с докладом о ситуации в ПАО «ММП», обратить пристальное внимание на соблюдение трудового законодательства в отношении членов экипажей ОАО «СМП», где в настоящее время Госинспекция по труду в Архангельской области и Ненецком АО проводит внеплановую проверку в связи с обращением председателя Первичной профсоюзной организации плавсостава пароходства Сергея Портенко.

В СМП тоже ситуация непростая. Задолженности по зарплате перед моряками пока нет, но сопутствующие ей нарушения в части соблюдения законодательства о режиме труда и отдыха, несвоевременной репатриации и им подобные в последнее время стали обычным делом. На предприятии более года нет коллективного договора, переговоры по нему намеренно затягиваются работодателем, руководство пароходства вопреки ТК РФ (ст. 104) в одностороннем порядке продолжает сохранять годичный период суммированного учета времени вместо трехмесячного. А ведь это тоже деньги и немалые. 

(i.e. major creditors and the bailiff service) it should develop an anti-crisis plan and report the progress at the next meeting of the Russian Tripartite Committee. In turn, Rostrud and the Federal Agency for Maritime and River Transport of Russia (Rosmorrechflot) are recommended to keep the situation under special control.

It should also be noted that in 2018, the former head of the shipping company was indicted under Part 2 of Article 145.1 of the Criminal Code and fined to 200,000 rubles. Currently, a criminal case against another MSCO director is being investigated under Part 1 of Article 145.1 of the Criminal Code. A member of the Board of Directors was detained by the North-West Transport Investigation Department under the Investigation Committee of the Russian Federation. He is suspected of abuse of authority (Part 2 of Article 201 of the Criminal Code) and withdrawal of more than 500M rubles from MSCO accounts.

LIQUIDATION TO BE?

Meanwhile, according to the certificate provided to the Russian Tripartite Committee by the Chairman of the Labor and Employment Committee of the Murmansk Region, negotiations are being underway to sell MSCO to a foreign company. The management of MSCO promises to settle a 70M ruble arrear to employees in the near future.

The Seafarers' Union of Russia repeatedly spoke, through publications in media, about the deplorable state of affairs on the company's ships and warned

seafarers to think twice before employment as replacement crew members. And keeping in mind that liquidation of the company looks imminent, and given the undeniable fact that the owner of the Murmansk Shipping Company is also the owner of the Northern Shipping Company (NSC) where no collective agreement does exist since August 2018, there is a solid reason to believe that it can «follow in the footsteps» of MSCO and share its hard luck.

In order to avoid that, the Seafarers' Union of Russia asked the representatives of Rostrud (who made a presentation on the situation in MSCO) to pay close attention to compliance with the labor law with regard to seafarers of NSC, where the State Labor Inspections in the Archangel Region and in the Nenets Autonomous Area are currently conducting an unscheduled audit initiated by an appeal from Sergey Portenko, the chairman of the trade union cell of the company's seafarers.

The situation in NSC isn't easy too. Although there are no salary arrears to seafarers yet, but non-compliances with work-and-rest regime, late repatriations and the like have recently become quite common. The company has no collective agreement for more than a year and respective negotiations are deliberately delayed by the employer; the management of the company, contrary to the Labor Code of the Russian Federation (Article 104), unilaterally continues to keep accounting accrued time over a one-year period instead of three-month periods. And this is also about considerable money. 



ИЗМЕНЕНИЕ НАЛОГОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА МОЖЕТ ЗАТРОНУТЬ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ

Министерство финансов Российской Федерации внесло на рассмотрение в Государственную Думу РФ «Основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов», которые предусматривают меры по изменению налоговой политики.

Так, предлагается изменить порядок определения налогового резидентства для физических лиц в отношении налога на доходы физических лиц (НДФЛ), а именно: сократить срок их фактического нахождения для приобретения статуса налогового резидента Российской Федерации со 183 дней до 90 календарных дней. Также проект предусматривает установление дополнительных критериев определения налогового резидентства физических лиц, которые будут применяться в случае, если человек проживает в России менее 90 дней. Например, если у него на территории страны есть так называемый «центр жизненных интересов», он также может быть признан налоговым резидентом России. При этом понятие «центр жизненных интересов» Минфином России не уточнено, хотя подобный подход уже применяется в рамках двухсторонних соглашений об избежании двойного налогообложения, когда в целях разрешения споров о резидентстве физических лиц применяются такие критерии, как наличие недвижимости, личных и экономических связей, место проживания, гражданство.

На сегодняшний день налоговыми резидентами Российской Федерации признаются граждане, находящиеся фактически в России не менее 183 календарных дней в течение 12 следующих подряд месяцев. При этом в дни нахождения вне пределов России не включаются кратковре-

менные выезды – до 6 месяцев – для обучения и лечения.

Напомним, налоговый резидент обязан уплачивать НДФЛ по ставке 13% как с доходов от источников в Российской Федерации, так и с доходов от источников за пределами Российской Федерации, полученных за выполнение трудовых или иных обязанностей, любую выполненную работу или услугу.

Лица, не являющиеся налоговыми резидентами, признаются плательщиками НДФЛ только в отношении доходов, полученных от источников в России, по ставке 30%.

Минфин России предлагает снизить ставку НДФЛ для физических лиц, которые не являются налоговыми резидентами Российской Федерации, до уровня, по которому налог платят российские налоговые резиденты – 13%.

Если для определения налогового резидентства будет принят такой критерий, как «гражданство», то предлагаемое ужесточение правил налогообложения в полной мере коснется моряков – граждан Российской Федерации, работающих на судах иностранных судовладельцев, которые практически все будут признаны налоговыми резидентами России с вытекающими из этого статуса обязанностями. То есть все они должны будут декларировать свои доходы и платить с них подоходный налог по ставке 13%.

Решение об изменении критериев для признания граждан налоговыми резидентами Правительством пока не принято. Как заявил на заседании правления Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) первый вице-премьер – министр финансов Антон Силуанов, этот вопрос еще будет обсуждаться. Минфин готов отложить реформу резидентства, если крупный бизнес не поддержит ее. 

TAX LAW CHANGES MAY AFFECT RUSSIAN SEAFARERS

The Ministry of Finance of the Russian Federation introduced to the State Duma a document titled “The Main Directions of Budgetary, Taxation and Customs Tariff Policy for 2020 and the 2021-2022 Planning Period” that entails some changes in the taxation policy.

In particular, it includes changes in the procedure for determining tax residency for individuals in relation to personal income tax (PIT), specifically, the period of actual stay needed for acquiring the Russian Federation tax resident status is about to be reduced from 183 to 90 calendar days. The draft also provides some additional criteria for determining the tax residence of individuals that are to be applied if the period of stay in Russia is less than 90 days. For example, if he/she has a so-called ‘center of vital interests’ in the country, he/she may also be considered a Russian tax resident. Although the concept of ‘center of vital interests’ has not yet been specified by the Ministry of Finance of Russia, a similar approach is already used in bilateral double taxation avoidance agreements, where such criteria as real estate possession, personal and economic relations, place of residence and citizenship are taken into account when resolving disputes on the residency of individuals.

Nowadays, the persons actually staying in Russia for at least 183 calendar days within 12 consecutive months are recognized as tax residents of the Russian Federation. Short trips (up to 6 months) for the

purposes of training and/or medical treatment, however, are not included into the off-Russian periods.

It is worth noting that a tax resident has to pay personal income tax at a rate of 13 percent of his/her income earned for any duties, work or services, whether the source of the income is within or outside the Russian Federation.

Persons not recognized as tax residents, pay personal income tax at a rate of 30 percent on income received from sources within Russia.

The Ministry of Finance suggests reducing the PIT rate for individuals, who are not tax residents of the Russian Federation, down to the level of the Russian tax residents, namely 13%.

If citizenship is used as a criterion to determine tax residency, the proposed taxation rules tightening will fully affect seafarers, as they are citizens of the Russian Federation working on vessels of foreign shipowners, so all of them will surely be recognized as tax residents of Russia with all respective complexities. That means that they will have to declare their income and pay income tax at a rate of 13 percent.

The decision to change the tax residency status criteria has not yet been made by the Government. This matter is still to be discussed, as stated by Anton Siluanov, the First Deputy Prime Minister and Finance Minister at the board meeting of the Russian Union of Industrialists and Entrepreneurs. The Ministry of Finance may postpone the residency reform, if it does not have support from the large business. 

ДОБРОСОВЕСТНЫЙ КРУИНГ НЕ БЕРЕТ ДЕНЬГИ ЗА ТРУДОУСТРОЙСТВО

Моряку на электронную почту пришло письмо, начиналось оно словом «Attention». В нем его уведомили об успешном прохождении отбора: иностранную компанию устраивает его квалификация и профиль, поэтому ему предлагается работа на позиции мастера. Копия трудового договора прилагается. «Поставьте подпись в соответствующем месте и перешлите нам договор обратно», – говорилось в конце письма за подписью некоего Денниса Берта (Dennis Bert Chief H.R Officer).

Я никогда мастером не работал, и меня зацепила эта вакансия, хотя возникло смутное чувство. Откуда они взяли мои данные, я не знаю, я в эту фирму свою анкету не посылал. Позвонил по указанному телефону – никто не отвечает, реагируют только на электронную почту. Прислали контакты клерка, который якобы будет оформлять мое трудоустройство, – поделился своим опытом моряк. – Звоню, некий Аарон Хэдвин (Aaron Hadwin) тоже говорит все писать на имейл. Написал. Мне наобещали золотые горы: переезд в Великобританию на полный пансион и жилье, налоги платить не надо, да еще и зарплата 8000 английских фунтов стерлингов ежемесячно.

Однако когда дошло до дела, моряку сначала предложили купить страховку за £1900, потом

сделать регистрацию в Metropolitan Police за £1400 для оформления визы и открыть счет для перевода якобы первой зарплаты £1100. После чего ему стало ясно, что это полный развод.

– Добросовестные круинговые компании никогда не будут брать деньги с моряков, – напоминают в Российском профсоюзе моряков. – Конвенция о труде в морском судоходстве содержит требование о том, чтобы на моряков «НЕ ВОЗЛАГАЛАСЬ прямо или косвенно оплата полностью или частично комиссионных или иных издержек за подбор и трудоустройство, либо за предоставление рабочего места, за исключением расходов, которые моряк несет в связи с получением предусмотренного национальным законодательством медицинского свидетельства, национальной книжки моряка и паспорта или других аналогичных личных проездных документов, исключая, однако, расходы, связанные с получением виз, которые несет судовладелец». 

A BONA FIDE CREWING COMPANY DOES NOT TAKE MONEY FOR EMPLOYMENT

A sailor received an e-mail with an 'Attention' headline at its top. He was notified of his success in a selection; a foreign company expressed their full satisfaction with his competences and profile and was therefore glad to offer him a job as a master. A copy of the employment contract was attached. "Please sign the contract and send it back to us," a certain Dennis Bert, Chief H.R. Officer, wrote in the letter.

« I've never worked as a master, so I've got a sneaking suspicion about the vacancy though it had surely attracted me. I had no clue where they got my personal data, I had never sent my profile to that company. I dialed the phone number specified in the e-mail but no one answered, I managed to contact them only by e-mail. They mailed me the contact details of a clerk that was supposedly in charge of my employment», the sailor said. «So I called that clerk, the so-called Aaron Hadwin, and

he also told me to send everything by email. OK, I replied. I was promised a fortune: full board and housing in the UK, no taxes, and a salary of GBP 8,000 per month.»

However, at that point, the sailor was first instructed to buy a £ 1900 insurance, to pay £ 1400 for registration in Metropolitan Police to get a visa, and to open a bank account for transferring the alleged first salary of £ 1100. So finally he came to the conclusion that it was just a scam.

The Seafarers' Union of Russia prompts that bona fide crewing companies never demand any payments from the sailors. The Maritime Labor Convention requires that private services for the recruitment and/or placement of seafarers SHALL NOT charge seafarers any fee for recruitment or placement or for providing employment to them, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport. The cost of obtaining any visas shall be borne by the shipowner. 



В ПРИМОРЬЕ ЖЕНА ПОГИБШЕГО МОРЯКА НЕ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ КОМПЕНСАЦИЮ

Во время ремонта рефрижераторной установки, когда судно «Ивнинг Стар» стояло в порту Пусан, Южная Корея, произошел выброс аммиака. Рефмеханик, выполнявший работы в составе бригады, получил сильное отравление и был срочно госпитализирован в клинику.

С пасти моряка не удалось. Доза аммиака оказалась смертельной. Тело погибшего 2 августа 2019 года рефмеханика с «Ивнинг Стар» доставили в Россию, все материалы по факту его смерти были переданы в Следственный комитет по Сахалинской области. В соответствии с действующим законодательством, акт о результатах проверки в течение 15 дней не был составлен, вдова так и не получила на руки документы, дающие право на получение страховых выплат.

«Никто мне не объяснял, при каких обстоятельствах мой муж погиб. В истории его болезни зафиксирован выброс аммиака и то, что в госпиталь его доставили с температурой 42 градуса, а также зафиксировано кровотечение из полости рта. Сейчас компания ООО «Курильский универсальный комплекс» из Южно-Сахалинска пытается сказать, что смерть моего мужа связана с действиями врачей госпиталя Пусана. Я ничего не могу никому доказать, и никто не запрашивает историю болезни моего мужа, хотя в ней зафиксирован был

выброс аммиака. Получается, что мне оплатили только похороны и больше ничего. Идет ли расследование произошедшего, и кто виноват в смерти моего мужа, мне неизвестно, а прошло уже три месяца», – рассказала жена погибшего рефмеханика Ольга в Дальневосточной региональной организации РПСМ, куда она обратилась за помощью.

Теперь у нее появилась надежда на получение компенсации за гибель мужа. В профсоюзе ей помогли составить иски заявления в транспортную прокуратуру и другие надзирающие органы. «Сегодня много нормативных документов, предусматривающих, что если в результате травмы или ЧП на судне моряк погибает в рейсе, его семье полагается материальная компенсация. А здесь произошла смерть на российском судне, и от компании, и от следственных органов нет ни ответа, ни привета. Судовладелец, оплатив погребение, успокоился. Хотя по закону акт формы Н-1 должен быть составлен в течение 15 дней после случившегося, должно быть проведено тщательное расследование причин смерти, и тогда вдова с маленьким ребенком получит деньги, достаточные для поддержания уровня жизни членов семьи моряка, который у них был до его смерти.

Как правило, суммы за смерть, предусматриваются трудовыми контрактами моряков или коллективными договорами, но некоторые судовладельцы, как и в этом

THE WIFE OF A DECEASED SAILOR CANNOT OBTAIN COMPENSATION IN PRIMORSKY KRAI

The maintenance work on the refrigerator unit resulted in a leak of ammonia during m/v Evening Star berthing in the port of Busan, South Korea. The refrigerator engineer working there within the maintenance team was poisoned severely and hospitalized.

The doctors failed to save the sailor's life. He got a lethal dose of ammonia.

The body of the Evening Star's engineer who died on 2 August 2019 was sent back to Russia, and all the case file materials were transferred to the Investigative Committee of the Sakhalin Region. In spite of the current legislation, the inspection report was not prepared within 15 days, so the widow did not manage to receive any documents that would make her eligible for insurance payments.

«No one shared the circumstances of my husband's death with me. The clinical record says that there was a leak of ammonia and he was taken to the hospital with a fever of 42 and with his mouth bleeding. Now, Kuril Universal Complex Ltd. from Yuzhno-Sakhalinsk is trying to incriminate the doctors at the Busan hospital of killing my husband. I cannot prove anything to anyone, and no one requested my husband's clinical record, although the leak of ammonia was clearly

recorded in it. So I just got some money for the funeral and nothing more. I don't know whether the case is being investigated and who is to blame for the death of my husband, and I'm waiting for as long as three months», Olga, the wife of the deceased engineer, told in the Far East Regional Branch of the Seafarers' Union of Russia as she asked for their help.

Now she has a hope to get compensation for the death of her husband. The union helped her to draw up statements of claim to the transport prosecutor office and other supervisory authorities. «Nowadays, we have lots of legal acts that provide a material compensation for the family of a sailor who dies on duty from an injury or an emergency on board. But in this particular case, the death occurred on board of the Russian ship, and the company and the investigating authorities keep silence. The shipowner paid for the funeral and washed his hands of it. Although, according to the law, the N-1 report shall be prepared within 15 days after the incident and the causes of death shall be thoroughly investigated, so that the widow and her small child could receive enough money to keep living at the same level of comfort they had before their breadwinner's death.

As a rule, the money that shall be paid in case of death are stipulated by the

случае, не очень торопятся выплачивать их добровольно. Мы сейчас оказываем семье погибшего моряка серьезную юридическую помощь по взысканию компенсации. И надеемся на то, что помочь мы сможем», – говорит Николай Суханов, председатель ДВРО РПСМ.

Стоит отметить, что с подобными ситуациями, связанными с выплатой компенсаций семьям погибших моряков, инспекторы РПСМ сталкиваются регулярно. Если на борту судна есть коллективный договор, то решать вопросы проще. «Однако в этом году, к примеру, на 7 российских судах, проверенных инспекторами, ни на одном не было коллективных договоров РПСМ, где бы четко обозначались страховые суммы за гибель моряка. Так

что женщине еще предстоит судебные тяжбы, но, как показывает статистика, выигранные дела о взыскании компенсаций за смерть моряка составляют более 90 процентов. Помимо компенсаций в связи с гибелью моряка можно будет требовать дополнительные суммы возмещения вреда от судовладельца согласно закону», – поясняет Н. Суханов.

В свою очередь морякам при трудоустройстве на судно следует обязательно ознакомиться с содержанием коллективного договора. Если же такового на судне нет, нужно проследить за тем, чтобы в индивидуальном трудовом контракте была прописана конкретная сумма компенсаций, это может сильно облегчить и ускорить получение выплат. 

labor contracts of seafarers or collective contracts, but some shipowners are not in a hurry about payments, as we can see here. We now provide the family of the deceased sailor with significant legal assistance in recovering their compensation. We hope that our help will be useful,» says Nikolai Sukhanov, the chairman of the Far East Regional Branch of the Seafarers' Union of Russia.

It is worth saying that union's inspectors routinely face such problems with compensations to the families of deceased seafarers. If a collective contract is provided on board, the problems are easier to resolve. «However, this year 7 Russian ships were inspected to find no union's collective contracts

with clearly stated insurance sums payable for the death of a sailor. So the woman shall be ready for litigation, but statistics represent as many as 90 percent of the cases of compensation for the death of a sailor that were successfully won. Besides, one can claim additional payments from the shipowner as a reparation, according to the law», explains N. Sukhanov.

Sailors, for their part, shall familiarize themselves with their collective contract before placement on board. If no such contract is provided, one shall make sure that an exact sum of compensation is specified in the individual labor contract to make the payment receiving process much easier and faster. 

НЕ СТОИТ ХОДИТЬ В РЕЙС БЕЗ КОНТРАКТА

В офис Калининградской региональной организации Российского профсоюза моряков (КРО РПСМ) обратился матрос с жалобой на невыплату заработной платы. Моряк рассказал, что с трудоустройством ему неофициально помог один калининградский круинг, в котором он договорился, что идет в рейс ровно на месяц. Однако когда матрос по истечении этого срока стал списываться, работодатель возмутился, что он якобы досрочно и без особых причин прерывает контракт, и удержал его заработок в полном объеме как своеобразную неустойку за досрочное расторжение по желанию моряка. Как рассказал правовой инспектор КРО РПСМ Петр Дзэндзелюк, этот, на первый взгляд, достаточно серый и бытовой случай при дальнейшем рассмотрении стал одним из интереснейших в опыте профсоюза.

Т еплоход, о котором идет речь, меняет флаг, как перчатки, и с недавнего времени ходит по водам Балтики. Судно имеет российского судовладельца из Прикаспийского региона, который в ходе переговоров категорически отрицал свою причастность к проблеме и самому судну. – В один из моментов переписки на одно из наших

гневных писем вдруг ответила совершенно сторонняя организация из Москвы, позиционирующая себя прямым представителем секретного судовладельца и действующая на секретных основаниях, – рассказывает Петр Дзэндзелюк. – Пока мы общались с ними о размере незаконно удержанной зарплаты матроса, в профсоюз пришел еще один моряк с того же судна,

DON'T TAKE THE SEA WITHOUT A CONTRACT

The office of the Kaliningrad Regional Organization of Seafarers' Union of Russia received a complaint from a seaman about the non-payment of salary. The seafarer said that his employment was informally arranged by a Kaliningrad crewing company where he agreed that he would take the sea for exactly a month. However, when the seaman initiated resignation after the expiration of this period, the employer resented that the seaman would allegedly terminate the contract ahead of schedule and without good reason, and held his earnings in full as a kind of penalty for early termination at the seaman's request. Petr Dzendzelyuk, the legal inspector of the Kaliningrad Regional Organization of Seafarers' Union of Russia tells that this case, although apparently quite trivial and ordinary, turned out one of the most interesting in the practice of the union.

Т he ship in question used to change flags like socks; since recently she has been voyaging through the Baltic waters. The ship has a Russian shipowner from the Caspian region, who, during negotiations, flatly denied any involvement in the problem and the ship herself. «In the course of correspondence, one of our angry letters was suddenly answered

by a completely external agency from Moscow that positioned itself as a direct representative of a secret shipowner acting on secret grounds,» says Peter Dzendzelyuk. «While we discussed the amount of the illegally retained seafarer's salary, another seafarer came to the union from the same ship, and this made it possible to officially convert this labor pre-trial dispute into a collective one, 

МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК



Петр Дзендзелюк: «Наш профсоюз – сила, ведь мы дали судовладельцу понять, что у него больше не получится безнаказанно нарушать права моряков. А во-вторых: не стоит ходить в рейс без контракта – зарплату можешь не увидеть».

после чего этот трудовой досудебный спор официально переквалифицировался в коллективный, что, в соответствии с законом о профсоюзах, дает право на защиту интересов даже тех, кто не является членами профсоюзной организации.

Отметим, что калининградские моряки не знали друг друга и работали в разное время. Второй из обратившихся работал на теплоходе старшим механиком и не получил зарплату за полтора месяца. Так работодатель «наказал» его за то, что по каким-то причинам в танк с топливом попала вода. В тонкостях судовладелец особо разбираться не стал, а просто обвинил во всем стармеха и решил его оштрафовать.

– По ходу дела в материалах набралось достаточно доказательств для суда, – рассказал Петр Дзендзелюк. – Мы отправили представителям судовладельца заключительное требование рассчитаться с моряками и предупреждение, что в противном случае они обратятся в суд.

Этот шаг возымел действие: судовладелец не стал проверять профсоюз на прочность и перечислил старпому всю задолженность, а матросу – сумму за вычетом билетов.

– Нас такой результат вполне устроил, ведь с матросом ситуация была действительно спорная: в рейс он уходил без контракта, а на судне получил договор на четыре месяца. То есть юридически получается, что по своему желанию уволился, а деньги за билеты удержали как неустойку, размер которой подтвердили документально, – отметил Петр Дзендзелюк.

Несмотря на, казалось бы, хороший конец, приложенные усилия и серьезную работу, от моряков профсоюзу особой благодарности дожидаться не удалось. Стармех позвонил и сказал, что компания с ним рассчиталась, поэтому он просит ничего не предпринимать и извиняется за беспокойство, а когда в КРО РПСМ ему объяснили, что судовладелец перевел деньги благодаря проделанной ими работе, он сделал вид, что ничего не понял. Матрос же пожаловался, что ему пришла не та сумма, которую он хотел. На объяснения представителей профсоюза о том, что ходить в рейс нужно с контрактом, часть денег сняли за билеты, и если он не согласен, то может самостоятельно обратиться в суд, моряк порассуждал немного о стоимости билетов и положил трубку.

– Выводов из этой ситуации можно сделать немало, но самые важные в том, что, во-первых, наш профсоюз – сила, ведь мы дали судовладельцу понять, что у него больше не получится безнаказанно нарушать права моряков. А во-вторых: не стоит ходить в рейс без контракта – зарплату можешь не увидеть. 

Petr Dzendzelyuk: «Our trade union has a power as we've made it clear to the shipowner that he could no longer violate the rights of seafarers with impunity. Second: taking the sea without a contract, one risks to see no salary.»

which, according to the trade union laws, gives us the right to protect interests even those who aren't members of the trade union.

It should be noted that those Kaliningrad seafarers didn't know each other and worked at different time periods. The second applicant worked on the ship as a chief engineer and didn't receive his salary for a month and a half. This was employer's "punished" for water getting somehow into the fuel tank. The shipowner preferred not to go into details but simply to blame and fine the chief engineer.

«In the process, enough evidence has been gathered in the materials for the court», says Peter Dzendzelyuk. «We sent to the shipowner's representatives a final demand to pay off the arrears to the seafarers with a warning that otherwise they would go to court.

This step took effect: the shipowner refrained from testing the union and transferred all the debts to the executive officer and the amount less the tickets to the seaman.

«We were quite happy with that, because the situation with the sailor was actually controversial: he took the sea without a contract,

but on board the ship he got a contract for four months. From the legal point of view, he quit at his own will, and the money for the tickets was retained as a cancellation fee with the documented amount», said Petr Dzendzelyuk.

Despite the seemingly good end, the efforts made and the hard work, the trade union did not receive any thanks from the seafarers. The chief engineer called and said that the company paid him off, so he asked not to do anything and apologizes for the anxiety; having been explained that he received money thanks to the work of the Kaliningrad Regional Organization of Seafarers' Union of Russia, he pretended to understand nothing. The seaman complained that he didn't receive the amount he wanted. The union representatives tried to explain that one should have a contract before taking the sea, than some money was retained for the tickets, and that if he doesn't agree he could apply to court on his own, but the seaman brought some ideas about the cost of the tickets and finally hung up.

«Many conclusions can be drawn from this situation, but the most important are two. First, our trade union has a power as we've made it clear to the shipowner that he could no longer violate the rights of seafarers with impunity. Second and obvious: taking the sea without a contract, one risks to see no salary.» 



АКЦИЯ СОЛИДАРНОСТИ В ПОРТУ ВЛАДИВОСТОК

SOLIDARITY EVENT IN THE PORT OF VLADIVOSTOK

В Первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока Российского профессионального союза моряков с прошлого года зародилась традиция устраивать акции солидарности иностранных моряков с Международной федерацией транспортников. В этот раз участие в ней принял экипаж судна «Team Challenge» (ИМО 9282780, флаг Маршалловых островов), стоявшего несколько дней в порту под погрузкой продукции магнитогорского металлургического комбината.

Во время визита на борт инспектора МФТ во Владивостоке Петра Осичанского члены экипажа выразили желание познакомиться с городом и его достопримечательностями, попробовать русскую кухню, да и просто отдохнуть на берегу, однако сделать это оказалось непросто.

Причина – в так называемом знаменитом «allotment» («ассигновании»). У филиппинских моряков от причитающейся зарплаты на руках остается только 10–15 процентов – это «paid on board money», которые выплачиваются на борту судна. Все остальные деньги переводятся семьям членов экипажей.

В этот раз по какой-то причине выдача средств морякам на борту была задержана. Однако инспектор МФТ пообщался с капитаном, и тот нашел возможность выплатить членам экипажа причитающиеся им деньги. После этого моряки собрались в столовой и послушали Петра Осичанского об МФТ. В свою очередь они рассказали, что у них нет жалоб на условия работы и проживания: зарплату семьи получают вовремя.

Встреча закончилась дружными возгласами «Solidarity for ever», когда все присутствующие в едином порыве подняли сжатые в кулак руки.

– С российскими моряками организовать такую акцию почти невозможно, – с сожалением отметил Петр Осичанский. – Ведь все члены экипажа, свободные от вахт и работ, идут домой, а оставшиеся на судне обеспечивают весь технологический процесс стоянки: погрузка, выгрузка, прием топлива, воды, снабжения, обеспечения безопасности судна. Филиппинские моряки – самые отзывчивые на общение подобного рода. Их зарплата, может, не столь высока по международным стандартам, но заботу своего профсоюза они ощущают постоянно. 

Петр Осичанский:
«Филиппинские моряки – самые отзывчивые на общение подобного рода. Их зарплата, может, не столь высока по международным стандартам, но заботу своего профсоюза они ощущают постоянно».

The Vladivostok trade union cell of the Seafarers' Union of Russia has, since the last year, a new tradition, to hold events of solidarity between foreign seafarers and the International Transport Workers' Federation. This time, the event received the crew of m/v Team Challenge (IMO 9282780, flag of the Marshall Islands) which spent a few days in the port for loading products of the Magnitogorsk Metallurgical Plant.

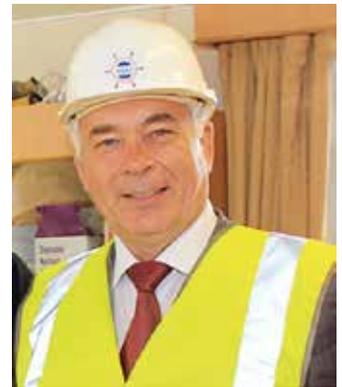
During a visit Petr Osichansky, the Vladivostok ITF inspector, paid on board the vessel, the crew members expressed a desire to know more about the city and its points of interest, taste the Russian cuisine, and simply relax on shore; but it wasn't easy to do.

The reason is the famous «allotment». Filipino seafarers get on hands only 10-15% of the salary, so-called «paid on board money». The rest of the salary is transferred to the families of the crew members.

This time, for some reason, the payment to the seafarers on board was delayed. However, the ITF inspector communicated with the master, and the latter found an opportunity to pay to the crew members the owed money. After that seafarers gathered in the dining room and listened to Peter Osichansky about the ITF. In turn, they said that they had no complaints about working and living conditions: the families were paid on time.

The meeting ended with friendly announcements «Solidarity forever,» when all the present altogether raised their fists.

«It is almost impossible to organize such an event with the Russian seafarers», notes



Petr Osichansky:
«Philippine seafarers are the most responsive to communication of this kind. Their salaries may not be as high by international standards, but they feel the care of their union constantly.»

Pyotr Osichansky with regret. «All the crew members free of watch duty or work just go home, and those remaining on board are involved in the berthing operations: loading, unloading, bunkering, taking water and stores, security of the vessel. Filipino seafarers are the most responsive to communication of this kind. Their salaries may not be as high by international standards, but they feel the care of their union constantly.» 

РАБОТОДАТЕЛЬ РАСПЛАТИЛСЯ С ПОЛОВИНОЙ ЭКИПАЖА Т/Х «MAGELLAN»

Четверо членов экипажа теплохода «Magellan» (флаг Сент-Винсент и Гренадины, ИМО 9087104, оператор – компания «REKAFLOT») получили задолженности по зарплате и покинули судно. Однако на борту до сих пор остаются четверо моряков – капитан, второй помощник, старший механик и третий механик, они все еще ждут выплаты причитающихся им средств: долг перед ними превышает 50 000 долларов. Оператор теплохода обещает погасить долги в течение месяца.

Несмотря на то, что часть моряков еще остается на борту, возвращение половины экипажа домой уже можно считать большим прорывом. Ведь ранее работодатель неоднократно обещал полностью погасить задолженность, но своих обязательств не выполнял.

Напомним, что теплоход «Magellan» арестован ростовской таможней и с июня 2018 года находится на рейде порта Азов. В конце августа этого года старший механик и третий механик, не получавшие зарплату с февраля, объявили акцию протеста: моряки отказывались пускать в машинное отделение представителей ремонтных служб, которых направляла компания-судовладелец. Однако остальные члены экипажа, не получавшие зарплату с апреля, тогда отчаявшихся моряков не поддержали. Теперь же добиться выплаты зарплат части команды удалось во многом благодаря сплоченным действиям экипажа и помощи профсоюза:

– Если в акции протеста в конце августа участвовали только двое моряков, дольше всех пробывших на борту, то в конце сентября уже все члены экипажа обратились

к нам с просьбой повлиять на судовладельца и помочь им получить задолженности по зарплате, – рассказал председатель Азово-Донской территориальной организации Российского профессионального союза моряков Леонид Глушак. – Все потому, что судовладелец через своих российских адвокатов, Капитанию порта Азов и пограничников хотел поставить судно с рейда порта к причалу. Экипаж опасался идти к берегу без зарплаты или гарантий, что долг будет погашен на берегу. Поэтому 1 октября моряки объявили полномасштабную акцию протеста.

После этого компания попыталась договориться с членами экипажа, обещала рассчитать двух матросов и моториста сразу после постановки судна к причалу, еще через несколько дней – выплатить долги повару и в течение месяца – остальным морякам. Экипаж согласился на эти условия. На следующий день после постановки теплохода к берегу трое членов экипажа были рассчитаны, а в эту субботу получил деньги и отправился домой повар. Капитан судна, второй помощник, старший механик и третий механик пока остаются на борту. Питание и вода у них есть на месяц. 

THE EMPLOYER PAID SALARY ARREARS TO HALF THE CREW OF M/V MAGELLAN

Four crew members of m/v Magellan (flying the flag of Saint Vincent and the Grenadines, IMO 9087104, operated by REKAFLOT) got their salary arrears and left the vessel. Meanwhile, four seafarers, namely the master, the second mate, the chief engineer and the third engineer, still stay on board and wait for the money they are owed: the debt to be paid to them exceeds USD 50,000. The ship operator promises to pay the debt within a month.

Despite the fact that some seafarers still remain on board, having half of the crew home can already be considered as a substantial leap. Indeed, the employer had repeatedly promised to repay the debt, but never fulfilled his obligations.

M/v Magellan was arrested by the Rostov customs and has been staying off the Azov port since June 2018. The chief engineer and the third engineer whose salaries had not been paid since February held a protest at the end of August. They restricted access to the engine room for repairmen hired by the shipowner. However, the desperate efforts of the seafarers were not supported by the rest of the crew who had not seen their salaries since April. Now, the success of a part of the crew in getting their salaries paid was mostly due to the crew's cohesive action and the union's assistance.

«At the end of August only two seafarers took part in the protest, as they had been staying on board for a longer period than others, but at the end of September all the crew members united in their urgent appeal to us to influence the shipowner somehow

and help them get their salary arrears paid», explained Leonid Glushak, the chairman of the Azov-Don Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia. «That happened because the shipowner had intended to employ his links with Russian lawyers, Azov port administration and border guards to move the vessel from the roadstead to the pier. The crew were afraid to go to the shore without their salaries or guarantees that the arrears would be repaid on shore. Therefore, on 1 October, the seafarers announced a full-scale protest act.»

Then the company tried to negotiate with the crew and promised to pay the salary to two sailors and a motorist right after berthing, next in line for payment should be the cook, and the rest of the seafarers would get their salary arrears within a month. The crew agreed to these conditions. The salary arrears of three crew members were paid off the next day after berthing the vessel, and on Saturday the cook got his money and went home. The ship's master, the second mate, the chief engineer and the third engineer are still staying on board. They have food and water for a month. 

«МОРЕ ЛЮБИТ СИЛЬНЫХ – ЭТИМ ВСЕ СКАЗАНО»

SEA LIKES THE STRONG, SAYS IT ALL

Слава Николаевич Лебедев в своей жизни прошел через многое: ребенком встретил Великую Отечественную войну на самой границе с Польшей, во время боевых действий был под Сталинградом, «освободил» Ленинград и область от оставшихся после войны снарядов, а потом отучился на моряка и около 40 лет проработал в Северном морском пароходстве, пройдя долгий путь от кочегара до старшего механика. Сегодня, уйдя на заслуженный отдых, он все так же предан морю: изучает историю российского флота, пишет книги, делает макеты судов и никогда не сидит без дела. Вспоминая о работе в плавсоставе, он говорит: «Я всегда любил свою профессию, но она требует мужества. Море любит сильных – этим все сказано».

Life journey of Slava Lebedev has been long: being a child, he met the Great Patriotic War near the Polish border, lived in the combating Stalingrad, cleared Leningrad and the region from remnant ammunitions after the war, and then trained as a seaman and worked for about 40 years in the North Shipping Company having made a long way from stoker to chief engineer. Today in retirement he is still adhered to sea: studies the past of the Russian fleet, writes books, makes ship models, and never sits on his hands.

That's what he says about his work as a seafarer: "I have always love my profession, however, it requires guts. Sea likes the strong, says it all."

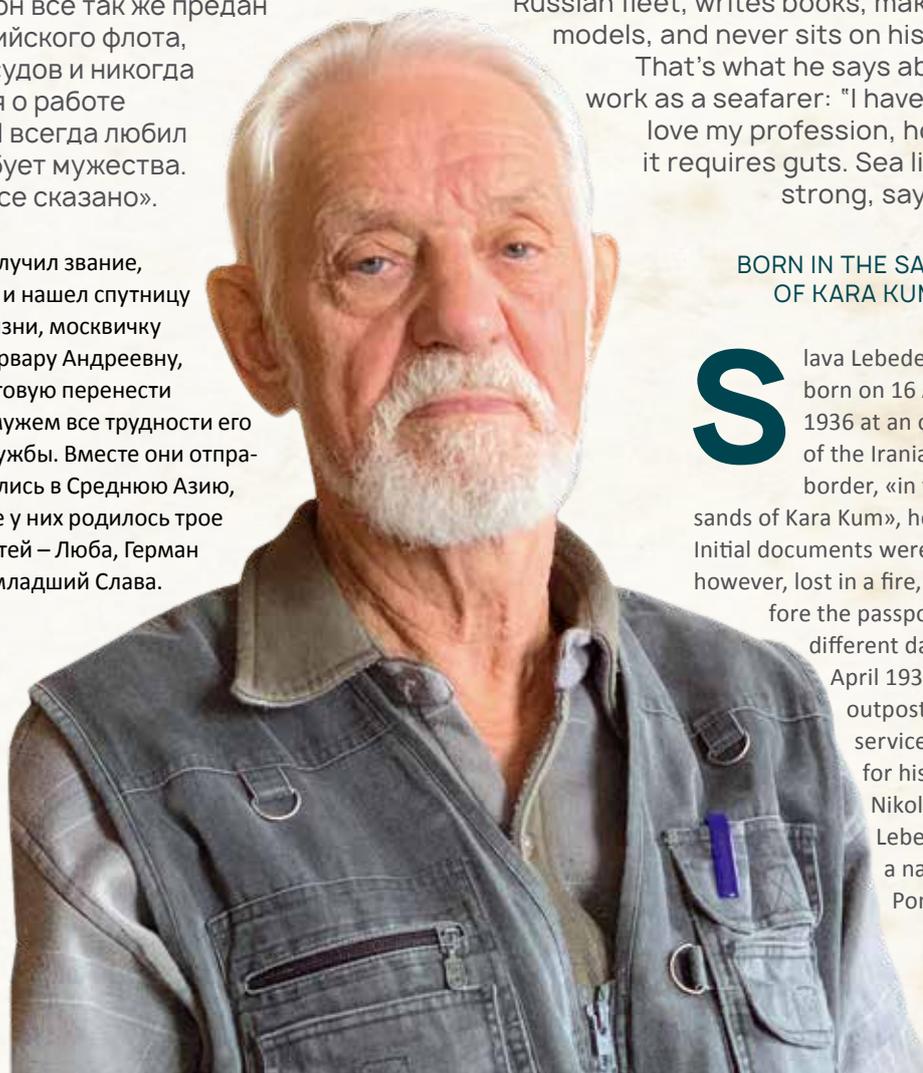
РОЖДЕННЫЙ В ПЕСКАХ КАРАКУМА

Слава Николаевич Лебедев родился 16 апреля 1936 года на одной из пограничных застав с Ираном, «в песках Каракума», как говорит он сам. В паспорте в связи с утерей документов в пожаре значится другая дата – апрель 1938 года. На заставе работал в погранвойсках его отец, уроженец Архангельска и коренной поморец Николай Ильич Лебедев, в 30-е годы прошлого века закончивший курсы офицеров в Москве. В этом городе он не только

получил звание, но и нашел спутницу жизни, москвичку Варвару Андреевну, готовую перенести с мужем все трудности его службы. Вместе они отправились в Среднюю Азию, где у них родилось трое детей – Люба, Герман и младший Слава.

BORN IN THE SANDS OF KARA KUM

Slava Lebedev was born on 16 April 1936 at an outpost of the Iranian border, «in the sands of Kara Kum», he says. Initial documents were, however, lost in a fire, therefore the passport shows different date, April 1938. That outpost was a service place for his father, Nikolay Lebedev, a native Pomor,



С 1937 по 1939 отец в составе интернациональной бригады принимал участие в Гражданской войне в Испании, борясь с установлением в стране военно-националистической диктатуры Франсиско Франко. Именно этому событию Слава Николаевич обязан своим необычным именем: во время войны отец спас испанца по имени Славу, который попросил назвать сына в честь него. Когда в 1938 году мальчику делали документы, допустили ошибку и записали не «Славу», а «Слава». В 1939 году, уже после подписания пакта Молотова – Риббентропа о ненападении между Германией и Советским Союзом и включения в состав СССР территорий Западной Украины и Западной Белоруссии, отца направили

в присоединенное Белостокское воеводство, ставшее Белостокской областью Белорусской ССР. Так как советская власть стремилась показать местным жителям, что приходит в эти земли с миром и с целью защитить другие народы от фашистской агрессии, все командиры находились здесь с семьями. Так и Николай Ильич прибыл на заставу города Белосток в 36 километрах от Гродно с женой и тремя детьми. Здесь они оставались и в 1941 году.

– Все, вроде бы, шло своим чередом, – вспоминает Слава Николаевич. – Однако отец и мать рассказывали, что уже чувствовалась ярко выраженная напряженность, тревожность. В воздухе витало приближение войны.

who was born in Arkhangelsk and in the 1930s graduated from the Moscow officer course. There he accepted a military rank and found a life partner, a Moscow born girl Varvara who agreed to stay with the husband despite all the severities of military service. Together they traveled to the Central Asia where gave birth to three children, Luba, German and Slava-junior. From 1937 to 1939 the father, as a member of the international brigade, participated in the Spanish civil war and fought against the nationalist military dictatorship of Francisco Franco. There lies an origin of Slava's uncommon name: during the war the father saves life of a Spanish man named Slavu who asked to name son after him. But in 1938 an error was made in the boy's documents: Slava

instead of Slavu. In 1939 after signing the Molotov-Ribbentrop Pact (German-Soviet Non-Aggression Treaty) and inclusion of Western Ukraine and Western Belarus in the USSR, the father was sent to the Bialystok Voivodeship that had turned to the Belostok Region of the Belorussian Soviet Socialist Republic. The Soviet regime strove to demonstrate to the locals that it came there with peace and to protect other peoples against fascist aggression, therefore all the commanding officers resided with their families. So, Nikolay Lebedev along with his wife and children arrived at the Bialystok border outpost, 36 km away from Grodno. There they stayed in 1941.

«It all looked to go in the ordinary way», recalls Slava Lebedev, «However, both father and mother told me later that some tension and anxiety were commonly felt. The coming war was in the wind.»

“SAVE THE CHILDREN!”

Slava Lebedev says that by 21 June 1941 it was already known that the Nazi forces would commence advancing in the night. On 3:40 the first airplanes flew and on 4 a.m. guns and mortars started fire, however, carefully in order to keep the local railroad safe. The father run in the barracks under fire and told to the mother: «It's war! Save the children!» They were, along with other, placed in a train prepared for families of border officers. But the train was bombed to stop, and people running around were taking fire. Little Slava and his mother brother and sister hid in a crater. A German trooper compassionated them and told to the mother: «Stay down now, then go that way.»



Брестская крепость. Привезли солдатам-землякам родной архангелогородской земли.

The Brest Fortress. Home ground from Arkhangelsk is brought to the fellow townsmen soldiers.

«СПАСАЙ ДЕТЕЙ!»

Как рассказывает Слава Николаевич, к 21 июня 1941 года уже было известно, что немецкие войска ночью начнут наступление. В 3:40 пролетели первые самолеты, а в 4 часа – ударили орудия и минометы, но били аккуратно, не желая повредить проходившую здесь железную дорогу. Забегав в обстреливаемые казармы, отец предупредил мать: «Война! Спасай детей!». Вместе с другими их посадили в подготовленный для семей пограничников эшелон. Однако состав разбомбили, а по выбегавшим людям начали стрелять. Маленький Слава, его мать, брат и сестра оказались в оставшейся после взрыва воронке. Один из немцев, проникнувшись к ним жалостью, сказал матери: «Лежи, потом пойдешь туда».

– Не знаю, сколько мы там были, что происходило вокруг, – рассказывает Слава Николаевич. – Как стемнело, мы пошли. Нас встретили советские разведчики или военные. Я был ранен: в ногу попал осколок, поэтому меня поместили в госпиталь, где сделали операцию – ногу восстанавливали буквально по частям.

После этого Варвару Андреевну с детьми как москвичку отправили ближе к дому – в подмосковные Мытищи. Однако там они пробыли недолго: немцы приближались к столице, началась эвакуация беженцев и местных жителей.

– У нас было сопроводительное письмо – мол, семья офицера-пограничника, участника испанских боев, окажите содействие. Нас направили в Сталин-



■ Скульптурная композиция «Героям границы, женщинам и детям мужеством своим в бессмертие шагнувшим», возведенная в 2011 году в Бресте.

Sculptural composition «For the heroes of the border, women and children who stepped to the immortality by their bravery» erected in 2011 in Brest.

град – одну из житниц Советского Союза: там было достаточно продовольствия, другие условия. Кто же знал, что вскоре война придет туда? – вспоминает Слава Николаевич.

Варвара Андреевна в то время была беременна – именно здесь в 1942 году она родила четвертого ребенка, сына Анатолия. Начало Сталинградской битвы застало их на левом берегу Волги, куда мать предусмотрительно уехала, подготавливая о возможном начале боевых действий в городе. И хотя этот район тоже подвергался периодическим бомбежкам, здесь они все же находились в относительной безопасности в сравнении с расположенным на правом берегу городом, где были уничтожены почти все оставшиеся мирные жители, а дома превращены в руины.

«I do not know how long we stayed there and what was around», tells Slava Lebedev. «When darkness fell, we set off. Soviet scouts or military men met us. My leg was wounded by a fragment, so I was placed in a hospital and operated, the leg was literally reassembled from pieces.»

Then Varvara Lebedeva, as a Moscow resident, and the children moved closer to Moscow, in Mytishchi, a Moscow satellite town. However, they did not stay there for long: the German troops were advancing, and evacuation of refugees and locals was commenced.

«We had a supporting letter saying that we were a family of a border officer and participant of the Spanish war asking for assistance. We were sent to Stalingrad, one of the USSR agricultural regions: it was well provided with food and other comforts. Who could expect the war to come

there so soon?», recalls Slava Lebedev.

Varvara Lebedeva was then pregnant, and in 1942 she gave birth to the fourth child, the son named Anatoliy. They met the onset of the Stalingrad Battle on the left bank of Volga: the mother was smart enough to go there in expectation of possible urban fights. Although this area was periodically bombed too, they were, nevertheless, relatively safe in comparison with the city on the right bank where nearly all the remaining civilians were killed and buildings ruined.

In January-February 1943 Varvara Lebedeva and the children moved to an outpost at the Iranian border where Slava's uncle Alexander was involved in transportation of land-lease cargoes from Iran: «My father communicated to him and asked to help to the family. Uncle Alexander managed to arrange us admitted at a border outpost.

В январе-феврале 1943 года Варвара Андреевна с детьми отправилась на пограничную заставу на границе с Ираном, где дядя Славы Николаевича, Александр Ильич, перевозил грузы по ленд-лизу из Ирана: «Отец с ним связался и попросил помочь семье. Дядя Саша как-то договорился, чтобы нас приняли на одну из застав. У офицеров погранвойск и жена, и дети, все – погра-

ничники. Люди были сплочены, а одну семью прокормить всегда можно». Здесь мать с четырьмя детьми находилась до 1944 года.

3 июля 1944 года освободили Минск, семья отправилась туда. Отец, во время войны работавший в СМЕРШе, уже был там: всех оставшихся в живых пограничников, служивших в Белоруссии, собирали для восстановления границ. Именно здесь,

Border officers used to consider their wives and children as a kind of order service persons too. These people felt banded together, and one more family definitely could be kept up.» The mother with four children remained there until 1944.

On 3 July 1944 Minsk was liberated, and the family moved there. The father, who was a SMERSH officer during the war, had already been there: all the survived border officers who had served in Belarus were assembled for restoring the state border. There, in Minsk, little Slava boarded school in 1945. In 1947 his father was moved to settlement Solotvino, Western Ukraine to be the head of the service dog training school and later an inspector responsible for inspection of dog handlers and arranging border security. In 1949 the father was appointed the chief of staff in the Kaunas military district in Lithuania. His wife followed all his relocations. So, little Slava regularly changed places of residence, school and company.

“TRAIN TO BE A SEAMAN!”

In the early 50s the father was demobilized for medical reasons and the family resided in Krasnoyarsk Krai. There Slava graduated from the school and then automotive college, and after that was appointed to Abkhazia for restoration of heavy vehicles. Then he was conscripted: for the first three months he was trained to be a demolition man and for subsequent year in Petrodvorets to be a railroad officer (however, in that period specialist did not receive any military rank after training). Slava Lebedev worked in the region for several years being involved

in clearing Leningrad and the Leningrad Region from remnant bombs and explosives.

«I was proposed to keep study to become an officer», recalls Slava Lebedev. «But I decided not to go that way: the bad wound of the leg, which I sustained when the train was bombed, my promotion would have had a ceiling, and also I did not want to lose my health completely. Doctors suggested me to become a seaman. In fact, my grandfathers were not only board officers, but also seamen. One of them served on board naval ships and participated in the Battle of Tsushima and Port Arthur defense. Probably, all the factors contributed. I was good in handling technologies, so became a marine engineer. I guess, sea did good to me, it cured me.»

FROM STOKER TO CHIEF ENGINEER

Having decided to engage himself the fleet, he chose his father's homeland, Arkhangelsk, where some relatives and friends of Nikolay Lebedev remained. This town became a homeland for him too: here, Slava Lebedev graduated from the Arkhangelsk Maritime School and later the V.I. Voronin's Arkhangelsk Maritime College in specialty of versatile ship engineer. In 1962 he joined the North Shipping Company where worked for more than 40 years having made a long way from stoker to chief engineer.

Over that period, Slava Lebedev worked on board almost all the company's vessels, learned how to handle any trouble, and saw the world. Almost immediately after graduation, he was appointed to a research vessel heading to Arctic: researches needed an



Слава Николаевич рядом со служебной машиной с оборудованием для разминирования, в которой он перевозил специалистов-подрывников, Петродворец, около 1959 года.

Slava Lebedev at a service vehicle with mine clearance equipment, which served as a transport for explosion men, Petrodvorets, ca. 1959.

в Минске, Слава Николаевич в 1945 году пошел в школу. В 1947 году отца перевели на службу в поселок Солотвино на Западной Украине, где он стал начальником школы служебного собаководства, а затем – инспектором, который проверял работу кинологов и налаживал охрану границ. В 1949 году отца назначили начальником штаба Каунасского военного округа Литовской ССР. Во всех перемещениях его неразрывно сопровождала семья. Слава Николаевич постоянно менял место жительства, школы и окружение.

«УЧИТЬСЯ НА МОРЯКА!»

В начале пятидесятых годов, когда отца демобилизовали по состоянию здоровья, семья обосновалась в Краснодарском крае. Здесь Слава Николаевич окончил школу и автомобильный техникум, после чего был направлен в Абхазию для восстановления тяжелой техники. Потом армия, в поселке Мга Ленинградской области он три месяца учился на минера-подрывника, затем в Петродворце еще год посещал курсы офицеров железнодорожных войск (однако в то время звания в конце обучения специалисты не получали). Слава Николаевич отработал здесь еще несколько лет, «освобождая» Ленинград и Ленобласть от бомб и взрывчатки.

– Мне предлагали продолжить учебу, стать офицером, – вспоминает Слава Николаевич. – Но я решил этого не делать: из-за тяжелой травмы ноги, полученной во время бомбежки эшелона, мой рост по службе был ограничен, да и совсем здоровье терять не хотелось. Врачи посоветовали учиться на моряка.



■ Члены экипажа теплохода «Воркута» на Кубе, предположительно 70-е годы. Фотография сделана Славой Николаевичем, старшим механиком судна

Crew members of steamer Vorkuta, Cuba, presumable the 70s. Photo was made by Slava Lebedev, the chief engineer of the ship.

А у меня деды были пограничниками и моряками. Один служил на военных кораблях, участвовал в Цусимском сражении, обороне Порт-Артура. Наверно, все это вместе сработало. С техникой я обращаться умел и любил, поэтому выучился на механика. Мне кажется, море пошло мне на пользу, вылечило меня.

ОТ КОЧЕГАРА
ДО СТАРШЕГО МЕХАНИКА

Приняв решение связать жизнь с флотом, выбор пал на родину отца – Архангельск, где оставались еще родственники и друзья Николая Ильича.

explosion man to seek mineral resources in the northern seas, and Slava Lebedev had a vast experience in thar field.

Later he made calls in Rome, Vatican, Paris (where visited the Notre Dame Cathedral and Napoleon’s grave in the Hotel des Invalides) and many ports of Italy and the United States. He kept good memories about African voyages for red wood: locals were always be glad to see Russian seamen.

WELCOMING CUBA
AND ACQUAINTANCE WITH
RAUL CASTRO

He liked Cuba most of all: he traveled to that country 17 times and even

acquainted with Raul Castro, the younger brother and comrade of Fidel Castro, a prominent politician.

Slava Lebedev recalls, «We delivered loose cattle fodder that had slumped for 15 days in the hold. In the port we found out that the Cubans invented an unloading machine: it had to deliver the cargo to the transporter which, in turn, had to deliver it on shore. Sure, it had to be faster than with shovels. However, the recently commissioned machine broke down. Raul Castro arrived on the spot, the Cubans asked the master to assist in repair, and I was called upon. I inspected the machine and managed to fix it.

Этот город стал настоящим домом: здесь Слава Николаевич окончил Архангельскую школу мореходного обучения, затем – Архангельское мореходное училище имени капитана В. И. Воронина по специальности «судовой механик-универсал». В 1962 году начал работать в Северном морском пароходстве, которому отдал более 40 лет, пройдя путь от кочегара до старшего механика.

За это время Слава Николаевич успел поработать практически на всех судах, которые на тот момент были у СМП, научился справляться с любыми неприятностями и повидал мир. Почти сразу после окончания учебы он отправился на научно-исследовательском судне в Арктику: для поиска полезных ископаемых в северных морях и океанах ученым нужен был подрывник, а Слава Николаевич имел немалый опыт такой работы.

Затем побывал в Риме, Ватикане, Париже, где любовался Собором Парижской Богоматери и навестил могилу Наполеона в Доме инвалидов, не раз посещал порты Италии и Америки. Добрым словом вспоминает рейсы в Африку, откуда вывозилось красное дерево: местные всегда с радостью встречали российских моряков.

ПРИВЕТЛИВАЯ КУБА И ЗНАКОМСТВО С РАУЛЕМ КАСТРО

Больше всего ему полюбилась Куба: сюда он ходил 17 раз и даже познакомился с Раулем Кастро – младшим братом и соратником Фиделя Кастро, крупным политическим деятелем страны.

– Мы тогда привезли корм для скота насыпью, который за 15 дней нахождения в трюме сваялся, – вспоминает Слава Николаевич. – В порту оказалось, что кубинцы изобрели специальную машинку для выгрузки: аппарат должен был перебрасывать груз на транспортер, тот – подавать его на берег. Конечно, так дело шло намного быстрее, чем при выгрузке лопатой. Но тут механизм, который только-только был введен в эксплуатацию, сломался. На место прибыл Рауль Кастро, обратились к капитану за помощью в починке, позвали меня. Я посмотрел, как-то наладил работу механизмов. За это Рауль Кастро нас с капитаном пригласил на День Красной Армии и даже позвал посетить свою дачу. Потом встречались с ним еще несколько раз, здоровались. В знак благодарности за починку наше судно тогда фруктами просто завалили!

Однажды на Кубу он отправился вместе с женой Галиной Кузьминичной – очень хотел, чтобы она тоже увидела этот живописный и приветливый остров. Зимой 1994 года на теплоходе «Парголово» они отпраздновали Новый год, не без приключений дошли до Гаваны, провели несколько замечательных дней в сердце страны. Но рейс запомнился не только хорошими впечатлениями: путешествие началось с неприятностей – еще в пути на судне лопнула гайка анкерной связи.

– Ситуация опасная, ведь при определенных оборотах двигатель остановится, так как коленвал будет поврежден. Что это значит для судна? Гибель, – вспоминает Слава Николаевич.

For that, Raul Castro invited the master and me to participate in the Red Army Day celebrations and even brought us to his own cottage. We later met several times and greeted each other. Our ships were literally inundated with fruits as in appreciation of the repair!»

Once he traveled to Cuba along with his wife Galina to show her that beautiful and welcoming island. In winter 1994 they celebrated New Year on board of steamer Pargolovo, through some adventures reached Havana, and spent several awesome says in the heart of the country. However, the journey featured with some troubles too: the passage began with a broken nut on engine anchoring stud.

«The situation was dangerous as at some rpm the crankshaft could get damaged and the engine could stop. What did it mean for the ship? Wreck», recalls Slava Lebedev. «The watch engineer reported the breakage, I inspected it and tell the master that we would inform the company and return. They immediately sprayed with a number of risky improvisation options, but I said a clear no: it was December, and any storm would sink us all because of that breakage. Finally, we called the Spanish port Vigo and repaired for several days: everything was disassembled and the nut was replaced; I literally did not sleep for three days. But we could continue our voyage. My every watch and went down and checked that anchor stud instrumentally.»

SAFETY OF THE SHIP COMES FIRST

The old experienced engineer can recall may such situations as the ships he was appointed

to were often not new. But, in Slava Lebedev's opinion, the most serious problems are mainly not about old ships but man's attitude: «Over my 40 years of work I did not have a single accident because I always realized that everything is dependent on my knowledge. The engine crew is responsible for repairs, instruments and so on; life of the ship is directly dependent on how they all and, in particular, the chief engineer are good in quick thinking and knowing details. But when people come who do not care about anything and are too lazy to do the job, situations may occur.»

Slava Lebedev says that questionable «experts» were in especially great number in the 1990s when a deep crisis and disorder caused massive selling of various fake diplomas, including in maritime industry. And some arrived at the company through connections with no real knowledge or experience.

«I guess it was 1996 or 1997. We stayed in Ventspils, Latvia to receive a new third engineer for replacement of the old one who was about to retire. The latter went with the newcomer down to show him the machinery and to hand things over and returned after five minutes: „You know, he asked me where is the main engine here!“ I asked the newcomer where he trained and who appointed him. He answered that his father was an officer in the fleet management service of the Baltic Shipping Company and our master's friend. The master tried to protect his: „This is my friend's son, teach him.“ But I drove away that young «expert» decisively, although he had allegedly graduated from a college. Also I tell the master that I would report this.

– О поломке мне сообщил вахтенный механик, я все проверил и сказал капитану – надо возвращаться, запрашивай пароходство. От них сразу последовали разные рискованные предложения, но я наотрез отказался: декабрь месяц, если будет шторм, с такой поломкой мы все утонем. В итоге зашли в испанский порт Виго и несколько дней ремонтировались: все разобрали, гайку сняли, деталь заменили, я три дня вообще не спал. Но мы смогли продолжить рейс. Каждую вахту я ходил и по приборам проверял состояние анкерной связи.

БЕЗОПАСНОСТЬ СУДНА – ПРЕВЫШЕ ВСЕГО

Таких случаев у бывалого механика за годы работы накопилось немало, ведь часто приходилось трудиться на не новых судах. Но самые большие проблемы, по мнению Славы Николаевича, в основном начинаются не из-за старых теплоходов, а из-за подхода людей: «У меня за 40 лет работы не было ни одной аварии, я всегда понимал – буквально все зависит от моего знания. На машинной команде лежит весь ремонт, приборы, и от того, насколько все и в особенности старший механик умеют соображать и знают нюансы, напрямую зависит жизнедеятельность судна. А если приходят люди, которых ничего не волнует, которым лень что-то делать, возможны всякие ситуации».

Как рассказывает Слава Николаевич, сомнительных «специалистов» было особенно много в 90-е годы прошлого века, когда на фоне глубокого кризиса и неустроенности полным

ходом шла распродажа поддельных дипломов всех мастей, в том числе и морских. А некоторые приходили в пароходство по протекции, на самом деле не имея реальных знаний и опыта:

– Помню, шел 96-й или 97-й год. Как-то стояли в Вентспилсе (Латвия), прислали замену третьему механику, который уезжал домой. Тот отправился показать новоприбывшему машину и передать дела, через пять минут выбегает: «Он у меня спросил, где тут главный двигатель!». Я стал расспрашивать сменщика, где учился, кто его сюда направил. Оказалось, что его отец – в службе судового хозяйства Балтийского морского пароходства, знакомый капитана. Тот за него заступает: «Это моего кореша сын, научишь его». Я этого молодого «специалиста» под зад коленом выгнал, хотя он якобы и закончил техникум.

This is because safety of the ship must always come first.»

MODEL WORKER AND INNOVATOR

Slava Lebedev never approached to his work with formalism but always with seriousness and ingenuity. In the Northern Shipping Company he was both a model worker and a honorable innovator. «In the 80s I made several journeys as a third engineer together with him. He was a skilled expert, straight and square, he always invented something, came out with new technical solutions, fabricated and improved something», says Alexander Krasnoshtan, the chairman of the Northern Regional Branch of the Seafarers' Union of Russia. «It was always interesting to stay by him. Then and now, he has always been very enthusiastic and fascinating man, and he made others like that.»

One of his inventions he made on board steamer Pargolovo during a voyage

to Cuba when gas accidentally broke out of the receiver: «The steamer had a type 7DKRN 50/110 main engine. It has a bushing seal, right between the monoblock crankcase and the bushing», tells Slava Lebedev. «When we entered the tropical area, gas broke out of the receiver at that point. The engine room turned into a bath, so hot it was in there. To fix such a leakage, we had to disassemble the bushing – that means, nearly entire engine. So what did we do? I came up with a fixture, a kind of split seal: we moved it to the bushing from the crankcase and propped it with some spacing devices to have the seal compressed at the point of leakage. Similar fixtures were later used on board other similar ships.»

15 DECISIVE SECONDS

Sure, the company valued high such a great expert: his knowledge and experience could always be relied on even in most difficult situations.



■ Научно-исследовательское судно «Каменка», в 1963 году совершавшее работы по поиску полезных ископаемых в северных морях.

Research vessel Kamenka, 1963, seeking mineral resources in the northern seas.

И пригрозил капитану, что напишу рапорт. Потому что безопасность судна всегда должна быть прежде всего.

**УДАРНИК
КОММУНИСТИЧЕСКОГО
ТРУДА
И РАЦИОНАЛИЗАТОР**

Сам Слава Николаевич всегда к работе подходил неформально, а со всей серьезностью и изобретательностью. В Северном морском пароходстве он стал не только Ударником коммунистического труда, но и почетным рационализатором. «В 80-е годы я с ним сделал несколько рейсов в качестве третьего механика. Он был грамотным специалистом, справедливым, постоянно что-то придумывал, предлагал новые технические решения, мастерил и улучшал, – говорит председатель Северной региональной организации Российского профсоюза моряков Александр Красноштан. – С ним всегда интересно. Что тогда, что сейчас – он всегда был очень активным и другим не давал сидеть, умел увлекать своим делом».

Одно из своих изобретений Слава Николаевич придумал на лесовозе «Парголово», когда в одном из рейсов на Кубу произошел прорыв газов из ресивера: «На теплоходе был главный двигатель типа 7ДКРН 50/110. Между блок-картером и втулкой в нем есть уплотнение втулки, – рассказывает Слава Николаевич. – Когда мы зашли в тропики, в этом месте из ресивера стали пробиваться газы. В машине стало просто жутко – жара стояла страшная. Чтобы устранить такую протечку, нужно

было разобрать втулку – то есть практически разобрать весь двигатель. Что же делать? Тогда я изобрел специальное приспособление – разъемное уплотнение, которое со стороны блок-картера подводилось к втулке, и установил специальные распорки, которые прижимали уплотнение в месте прорыва газа. Подобные приспособления потом использовались и на других однотипных судах».

15 РЕШАЮЩИХ СЕКУНД

Конечно, в пароходстве такого специалиста не могли не ценить – на его опыт и знания можно было положиться даже в самых непростых ситуациях. Но бывали случаи, когда даже хорошая работа экипажа не становилась гарантией безопасности, ведь ошибки совершаются не только на борту.

However, there were situations when even proper work of the crew could not guarantee safety as the ship is not the only place for mistakes. For example, one day Slava Lebedev got into trouble when wrong weather forecast nearly took lives of the crew:

«This happened in April 1989 on steamer Izhevskles. The Northern Dvina river was still frozen. We loaded timber in our holds, set off, approached a bridge and were cleared to go. But they misinformed us about the traversing current. Approaching the bridge, the ship became unsteerable because of a swirl: the engine was running at full power but all in vain. The cross current turned the ship and threw her right on the bridge, the steamer suffered a breach five meters long and one meter wide. It took just 15 seconds for the ship to lay down on the side! But then, happily, timber

surfaced and the ship too. We restarted the engine and managed to make some way to run aground away from the bridge.»

Of course, there was an investigation: a committee was made, Moscow experts arrived, a conference was held about what to do with the steamer, but no one hurried up to take decision.

«On the third night I spoke to the master and jointly recognized that the situation was dangerous as the ship could be broken by tides. We thought it so: that time the ship could stay afloat and remained buoyant thanks to timber, frames and beams were intact, so it was reasonable to try to reach the dock under own power. All or nothing! We started the main engine, and with assistance of a tugboat entered the floating dock of the Krasnaya Kuznitsa shiprepair yard. Next morning there was a scandal and high



■ Экипаж теплохода «Воркута» на плантации сахарного тростника. В советское время моряки часто помогали братскому народу Кубы в уборке урожая.

Crew members of steamer Vorkuta on a sugar cane plantation. In the Soviet times seamen often assisted the Cubans in harvesting.

Так, однажды Слава Николаевич попал в ситуацию, когда неправильная сводка погоды чуть не стоила членам экипажа жизни:

– Было это в апреле 1989 года на теплоходе «Ижевсклес». На реке Северная Двина лед тогда еще не сошел. Мы погрузили в трюма пилолес, отошли от причала, стали подходить к мосту и получили разрешение на проход. Но нам дали неправильную информацию о свальном течении. На подходе к мосту судно потеряло управление из-за образовавшейся в воде воронки: двигатель работает на полную мощность, молотит, но все без результата. Встречное течение развернуло теплоход и бросило его прямо на мост, в борту образовалась пробоина метров пять в длину и один – в ширину. Всего за 15 секунд судно легло на бок! Но, к счастью, потом всплыл лес и оно вместе с ним. Мы снова запустили двигатель и чудом успели немного пройти и выбраться на мель у моста.

После этого, конечно, началось расследование: создали комиссию, прилетели специалисты из столицы, провели конференцию, думали, что делать с теплоходом, но с решением не спешили.

– На третью ночь мы с капитаном поговорили и пришли к выводу, что положение у нас опасное, судно может переломиться из-за приливов и отливов. Проанализировали – раз тогда судно не утонуло, поддержал его лес, целы шпангоуты, бимсы, то и в этот раз попробуем сами до дока пройти. «Пан или пропал!» Завели главный двигатель, и с помощью

букира зашли прямоиком в док судоремонтного завода «Красная Кузница». На следующее утро все начальство переполошилось, начали нас отчитывать. Целый месяц потом пароход стоял в ремонте, а лоцмана и капитана понизили в должности. Как обычно принято, начальству надо было кого-то наказать.

«СЛОЖНАЯ, ОПАСНАЯ И ОТВЕТСТВЕННАЯ РАБОТА У СЛАВЫ»

В 90-е годы Слава Николаевич не раз выходил в море вместе с женой, когда после развала советской власти морякам еще разрешали брать в рейс своих супругов. Галина Кузьминична, рожденная в Архангельске, к судоходству всегда питала большой интерес: многие мужчины в ее семье были моряками. Так, родной и троюродный братья ее мамы в годы войны ходили на кораблях Военно-морского флота в составе Северных конвоев, в мирное время трудились на судах тралового флота и дослужились до капитанов. Старший и младший братья пошли по их стопам: один стал штурманом дальнего плавания, другой – судовым механиком на теплоходах Северного морского пароходства. С детства Галина Кузьминична любила море и всегда знала, какой будет профессия ее будущего мужа. Когда ей представилась возможность пойти с ним в рейс, она с радостью этим воспользовалась. «Я брал жену, конечно, не в каждый рейс, а туда, где особенно понравилось, и мне хотелось, чтобы она это тоже увидела», – рассказывает Слава Николаевич.

management reprimanded us. The steamed was under repair as long as a month, and the pilot and the master were downgraded. It is quite common: big bosses had to punish someone.»

SLAVA'S WORK IS SOPHISTICATED, DANGEROUS AND CRITICAL

In the 90s Slava Lebedev several times took the sea with his wife; it was a period after the collapse of the Soviet regime when seamen were still allowed to take their wives along in journeys. His wife Galina born in Arkhangel'sk had soft spot to shipping: many men of her family were seafarers. Her mother's blood brother and second cousin served on the ships of the Arctic convoys during the war and in the peacetime served on trawlers and were both promoted to masters. The elder and junior brothers followed them: one became a deep sea navigator and the other a ship engineer in the Northern Shipping Company. From her very childhood Galina liked sea and had always known occupation of her future husband. Having offered an opportunity to make a sea journey, she was glad to take it. Slava Lebedev says, «Of course, I took my wife not to each and every journey, but chose places that I had liked and wanted her to see them too.»

During the first voyage on board steamer Izhevskles heading to Wismar and Bremen (Germany) Galina Lebedeva dropped in water her old boots near the North Cape (Norway) to be able to follow this route again and again, an old sea tradition. So it happened: together with her husband she took the sea six times, called several

Italian ports including Venice, a city she had dreamed about for so long, visited Belgium, the Netherlands, Germany, Mexico and Egypt. Based on her then diaries, she later wrote a book titled «Sea Likes the Strong» published in 2012. That book describes life of the countries she visited and dangerous storms on her way. The book is full of respect to hard life, bravery and professionalism of the seamen: «I had known earlier that life of the seamen is hard, but a saw it myself during the voyage. Slava's work is sophisticated, dangerous and critical. I saw how challenging his job is. The main engine is the heart of the ship, and it should be all the times cared and kept up to work properly and without faults. But what if it is already old and coming to the end of its life? Then huge experience, knowledge and skills are needed. And what about working conditions? Risk, constant noise of the running engine, and roll. So I think: if a wife one day sees her husband in work, she will rearrange priorities, and the family will become stronger as she will double and triple her care of him.»

NEVER SITTING ON HANDS

Having worked as a seafarer for nearly 40 years, Slava Lebedev retired in 2000. However his active nature did not let him sit on his hands: in the same year, he came up with an idea to establish an organization named «Children Scorched by the War 1941-1945 (the Last Eyewitnesses)». This initiative was actively supported by his wife. He always thought about the war that affected all the citizens of the country and his own life. But what he took

В первом рейсе на теплоходе «Ижевсклес», направляющемся в немецкие города Висмар и Бремен, Галина Кузьминична у норвежского мыса Нордкап по морской традиции бросила в воду старые ботинки – чтобы еще не раз пройти этим курсом. Так и случилось: вместе с мужем она выходила в море шесть раз, посетила несколько портов Италии, в том числе Венецию, о которой до этого долго мечтала, побывала в Бельгии, Нидерландах, Германии, Мексике, Египте. На основе своих дневниковых записей того времени она впоследствии напишет книгу «Море любит сильных», опубликованную в 2012 году. В ней Галина Кузьминична рассказывает о быте и нравах тех стран, в которых ей удалось побывать, опасных штормах на пути. С большим уважением она отзывается о непростой доле моряков, их смелости и профессионализме: «Я и раньше предполагала, что жизнь у моряков тяжелая, а побывав в рейсе, убедилась в этом. Сложная, опасная и ответственная работа у Славы. Видела, как порой непросто ему. Главная машина на судне – его сердце, чтобы сердце пульсировало ровно, без сбоев, необходимо постоянно за ним следить и ухаживать. А если оно старое и отработало свой век? Тут нужен большой опыт, знания, умения. А условия работы? Риск, постоянный шум от работающей главной машины плюс качка. И я подумала – когда жена увидит в труде своего мужа, уверяю, в ней произойдет переоценка ценностей, будет крепче



Средняя школа № 12 имени адмирала Михаила Петровича Лазарева, Новороссийск. Слава Николаевич передает в дар созданные им макеты, символизирующие десять сталинских ударов Великой Отечественной войны.

School No.12 named after Admiral Mikhail Lazarev, Novorossiysk Slava Lebedev is presenting his models, which are to symbolize the Stalin's ten strikes during the Great Patriotic War.

семья, потому что внимание мужу будет удвоено, утроено».

НИ ДНЯ БЕЗ ДЕЛА

Отработав в плавсоставе почти 40 лет, в 2000 году Слава Николаевич отправился на заслуженный отдых. Однако, по его собственному признанию, его деятельная натура не позволила сидеть без дела: в этом же году у него возникла идея создать организацию «Дети, опаленные войной 1941-1945 гг. (последние свидетели)». В этом начинании ему активно помогала жена. Мысли о войне, которая повлияла на судьбы всех граждан страны и его собственную жизнь, не оставляли его никогда. И особенно близко к сердцу он принимал судьбы детей, оказавшихся в самом эпицентре военных событий

so much to heart, was fates of the children who found themselves in very heart of the 1941-1945 war events – in concentration camps, in occupied territories, whose forced to Germany, who lived in the underground or in partisan units, who worked hard for the country, that all, who was directly affected by the fights of the Great Patriotic War. He says that a foundation of the entire organization is the idea that all the victories are to be attributed not only to the army but also to women, olds and children on the home front.

«Teenager and children did a lot during the war: they cared for the wounded, sewed clothes, in Arkhangelsk hunted for eider duck eggs to eat, or simply looked after their junior brothers and sisters when the adults were at work», says Slava Lebedev.

«They all contributed to the victory. My organization has an objective to attain a special legal status for these people and relief that does exist in many other countries, for example, in Germany they have about 800 euros extra for their pension money, and other countries have similar practices too. We do not have anything like that, some of these people have measly pension pays of 13-15 thousand rubles and do not have any means to improve their health, although they have done something for the army and victory. Year by year they pass away, but nearly nothing is done for them.

In 2005, the organization issued a book titled «Childhood Scorched by the War 1941-1945» based on 180 accounts of such children. Slava and Galina Lebedevs collected them for five years through correspondence not only with

1941-1945 годов – в концлагерях, оккупации, тех, кто был угнан в Германию, жил в подполье или партизанских отрядах, работал на благо страны, непосредственно был затронут боевыми действиями Великой Отечественной войны. По его словам, в основе организации лежит мысль о том, что «все победы одержаны не только армией, но и женщинами, стариками и детьми, которые находились в тылу».

– Многое во время войны делали подростки и дети – помогали раненым, шили одежду, в Архангельске добывали гагачьи яйца для пропитания, даже просто следили за маленькими братишками и сестренками, когда старшие отправлялись на работу, – рассказывает Слава Николаевич. – Все они внесли свой вклад в исход войны, тоже ковали победу. Цель моей организации – добиться признания особого статуса этой категории граждан и льгот, которые существуют во многих других странах – например, в Германии к их пенсии добавляют около 800 евро, подобные практики есть и в других государствах. У нас ничего подобного нет, некоторые из этих людей получают мизерные пенсии в 13-15 тысяч рублей, не имеют средств и возможностей поправить свое здоровье, хотя во время войны тоже делали что-то для фронта, для победы. С каждым годом их остается все меньше, и для них почти ничего не сделано.

В 2005 году организация выпустила книгу «Детство, опаленное войной 1941-1945 гг.», в основу которой легли 180 воспоминаний таких детей. На протяжении

пяти лет Слава Николаевич и Галина Кузьминична бережно их собирали, вели переписку не только с россиянами, но и жителями Белоруссии, Украины, Бельгии, Голландии, США, Франции и других стран. Книга вышла тиражом в 2000 экземпляров и разошлась по всему миру, хранится в нескольких библиотеках, в том числе в других странах.

В сентябре 2005 года организация выступила в мэрии с инициативой установить в Архангельске памятник «Тюленю – спасителю жителей Архангельска и блокадного Ленинграда», объявила сбор денежных средств. Мясо, шкуры и жир этого животного в голодные военные годы спасли жизни многих людей в Архангельске и блокадном Ленинграде, куда тюлений жир стал поступать в 1942 году.

Russians, but also with those living in Belarus, Ukraine, Belgium, Holland, USA, France and other countries. The run of the book was 2000 copies; it has spread over the world and is kept in several libraries, also abroad.

In September 2005 the organization submitted a petition to the Arkhangelsk administration to have in the town a monument to the seal, the savior to inhabitants of Arkhangelsk and Leningrad, and announced donation. Meat, skins and fat of these sea animals saved many lives in the lean years of the war in Arkhangelsk and blocked Leningrad where seal oil was supplied since 1942. Besides, the Arkhangelsk people prepared a curative extract to counter scurvy. «This monument would be a tribute to the Arkhangelsk people and generally to all of them who

contributed to the victory on the home front», says Slava Lebedev. In 2010, in the 65 anniversary of the Great Victory the monument was installed with support of the authorities.

“I WANT TO CONVEY MY KNOWLEDGE TO THE YOUNG”

Today Slava Lebedev gives lectures in various educational institutions and is an active member of the Northern Regional Branch of the Seafarers’ Union of Russia: «I give lectures in the V.I. Voronin’s Arctic Marine Institute about the Northern Fleet, seafarers, and the trade union. Similar activities I carry out in the S.N. Oreshkov’s Arkhangelsk Water Route College. I give lectures in both usual schools and marine schools. I want to convey my knowledge to the young;



■ На крейсере «М. Кутузов» с нахимовцами, Новороссийск
On board cruiser Mikhail Kutuzov with Nakhimov naval college students, Novorossiysk

Помимо этого в Архангельске готовили целебный экстракт, спасавший население от цинги. «Этот памятник – дань труду архангелогородцев, да и всех, кто делал победу в тылу», – отметил Слава Николаевич. В 2010 году, к 65-летию победы в Великой Отечественной войне, при поддержке властей памятник был установлен.

«ХОЧУ ПЕРЕДАТЬ СВОИ ЗНАНИЯ МОЛОДОМУ ПОКОЛЕНИЮ»

Сегодня Слава Николаевич читает лекции в различных учебных заведениях и является активным членом Северной региональной организации Российского профессионального союза моряков: «Я выступаю с лекциями в Арктическом морском институте имени В. И. Воронина, рассказываю о Северном морском флоте, работе моряков, профсоюзе. Тем же занимаюсь в Архангельском техникуме водных магистралей имени С. Н. Орешкова. Читаю лекции в школах обычных и с морским уклоном. Хочу передать свои знания молодому поколению, говорю о флотской жизни, о том, что чтобы стать моряком нужно обладать огромным мужеством, здоровьем, готовиться к этому как физически, так и морально. В общем, веду разъяснительную работу и стараюсь делать это интересно. У меня много собственных видеозаписей, я показываю ребятам, как ремонт делали, где на судне что находится».

Слава Николаевич часто бывает в Новороссийске. На крейсере «Михаил Кутузов» ему выделяют каюту, где он принимает молодежь в нахимовцы, рассказывает историю



■ На 75-летию начала войны, Минск
The 75th anniversary of beginning the war, Minsk

русского флота, кто такие нахимовцы и суворовцы. Он курирует создание музея адмирала Лазарева в средней школе № 12, носящей его имя. «В прошлом году праздновалось 180-летие со дня захода кораблей российской эскадры в Цемесскую бухту, когда под командованием Н. Н. Раевского и М. П. Лазарева моряки высадились на эти земли. Этот день считается официальной датой основания Новороссийска, – рассказывает Слава Николаевич. – По этой причине и было решено создать музей. Под него выделено два класса, где выставлены различные материалы, которые мы собираем и готовим совместно со школой и учениками».

СИДЕТЬ БЕЗ ДЕЛА НЕ ПРИВЫК

В музее есть и макеты судов, сделанные Славой Николаевичем. Их созданием он впервые занялся,

I tell them about the life of the fleet, explain that one should be very brave and healthy to be a seaman, and this requires a great deal of physical and moral preparedness. In general, I am engaged in awareness building and try to do this in the fascinating manner. I have a lot of my own videos, and I can show the young how did we do a repair, or what is where on board the ship.»

Slava Lebedev often comes to Novorossiysk. He is given a dedicated cabin on board the cruiser Mikhail Kutuzov where he participates in Nakhimov naval college admission ceremonies and reveals the history of the Russian navy. He oversees establishment of the Admiral Lazarev museum in school No.12 named after him. «In the past year there was a 180-year anniversary of calling the Tsemes bay by the Russian squadron commanded by N.N. Raevsky and M.P. Lazarev and landing there. This date is officially

considered the Novorossiysk foundation date», says Slava Lebedev. «That’s why it was decided to establish the museum. Two classrooms were appointed for the museum to accommodate various exhibition materials that we, together with the school administration and the students, collect and handle.»

NEVER SITTING IDLY

The museum has ship models made by Slava Lebedev. First he began doing that as long ago as during his sea service: «From my very childhood I used to craft. A ship crew might be playing cards or dominoes, but my heart was not in it. Some 30 or 35 years ago I saw in Barcelona a model of sail ship Santa Maria, the Christopher Columbus’s ship. So I thought, I could make it even better! That was where the fun began. First I made Santa Maria, then Pinta, then Ginta, then a tea clipper, then models of lighthouses. I am

еще когда работал в плавсоставе: «Я с детства привык что-то мастерить. На судне экипаж играет в карты, в домино, а у меня душа не лежит к этому. Лет 30-35 назад в Барселоне я увидел макет парусного судна «Санта-Мария», на нем Колумб открыл Америку. И подумал – да ведь я могу еще лучше сделать! Так и пошло. Сначала сделал «Санта-Марию», потом – каравеллу «Пинта», «Гинта», чайный клипер, макеты маяков. Как с металлом обращаться, я знаю, иногда просил токаря детали выточить».

В настоящее время в родном Архангельске Слава Николаевич глубоко изучает строительство судов, создание черноморского флота, деятельность российских адмиралов. «Я давно дружу с Северным государственным медицинским университетом, читаю лекции о военно-морской медицине, – рассказывает Слава Николаевич. – Совместно с университетом мы пишем книгу «Рождение флота и рождение военно-морской медицины». На исторических примерах хотим показать, как параллельно развивались эти неразрывно связанные вещи. Ведь всегда легче восстановить раненного профессионала-моряка, чем обучать кого-то несведущего водить корабли. Все адмиралы занимались этими вопросами, но все не охватить, поэтому наиболее подробно в книге будет отражена история парусника «Азов» и адмирала Михаила Петровича Лазарева».

Труды Славы Николаевича оценили по заслугам: например, в сентябре этого

года в Центральной городской библиотеке имени М. В. Ломоносова открылась целая выставка его макетов, часть он передал в Центральный музей Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. и другие музеи.

Слава Николаевич признается, что все это – серьезный труд, требующий постоянной самоотдачи и усилий, однако сидеть без дела он не привык. В планах на будущее – написать книгу о своей судьбе: «Мой путь был сложным и трудным, но интересным. Хочу написать про свою жизнь, семью, работу, деятельность созданной мной организации. Конечно, это непросто, но думаю, что должно получиться интересно, особенно для молодых людей, которые мало знают о том непростом времени, в которое я жил». 

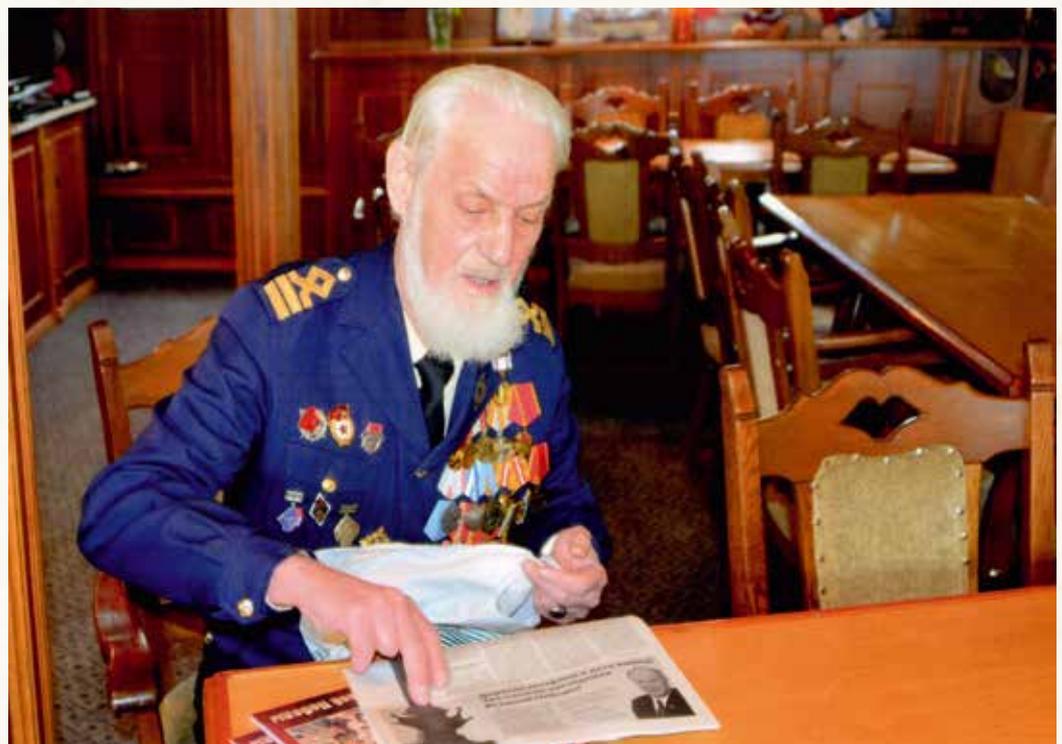
good at dealing with metal, except for outsourcing some lath work.»

Now Slava Lebedev lives in his hometown Arkhangel'sk and studies deeply ship construction, the history of the Black Sea fleet, activities of Russian admirals. «I have a long-standing relationship with the Northern State Medical University where I give naval medicine lectures», says Slava Lebedev. In cooperation with the university I am writing a book about origins of the navy and naval medicine. We would like to bring historical evidences to show that these two have always been interconnected and developing in parallel. It is much easier to recover a wounded professional seaman than to train someone in the naval science from the scratch. This was an area of interest of all the admirals, but I can not cover everything, so the history of the sail ship

Azov and admiral Mikhail Lazarev will be highlighted in the book.»

Slava Lebedev's work is highly valued: for example, in September of this year some of his ship models were exhibited in the M.V. Lomonosov's Central Town Library, and some models were transferred to the Central Museum of the Great Patriotic War 1941-1945 and other museums.

Slava Lebedev admits that this requires a great deal of day-by-day dedicated work; however, he has no habit just to sit idly. His plans for future include a book about his own life: «My life path was fascinating, although difficult. I would like to write a book about my life, family, work, the organization I established. This will, of course, require great efforts, but I expect the book to be interesting, especially for the young who are now not well aware about the hard times I lived in.» 



■ На паруснике «Крузенштерн»
On board sail ship Kruzenshtern

МОРЯК ПОПАЛСЯ НА ИСПОЛЬЗОВАНИИ ФАЛЬШИВЫХ ДОКУМЕНТОВ

SEAFARER CAUGHT USING FAKE DOCUMENTS

В отношении моряка, предоставившего в дипломный отдел филиала ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» в Керчи поддельные документы, возбуждено уголовное дело. Об этом сообщает Керченская транспортная прокуратура.

Подробности случившегося вскрылись в ходе проверки исполнения требований законодательства, регламентирующего порядок дипломирования членов экипажей морских судов. Прокуратура выяснила, что в октябре прошлого года житель Томска с целью получения квалификационного свидетельства вахтенного моториста представил в дипломный отдел филиала ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» подложную справку о стаже работы на судне «Волго-Дон 5052», принадлежащем АО «Судоходная компания «Волжское пароходство».

После того, как стали известны эти обстоятельства, морское квалификационное свидетельство было аннулировано. Кроме того, по результатам доследственной проверки Керченским ЛОП Крымского ЛУ МВД России на транспорте было возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 327 УК РФ – приобретение, хранение, перевозка в целях использования или сбыта либо использование заведомо поддельных паспорта гражданина, удостоверения или иного официального документа, предоставляющего права или освобождающего от обязанностей, штампов, печатей или бланков.

На сайте прокуратуры сообщается, что в настоящее время по уголовному делу проводится предварительное расследование. Согласно закону, нарушителю может грозить ограничение свободы на срок до одного года, принудительные работы на срок до одного года, лишение свободы на срок до одного года.

– На сегодняшний день борьба с поддельными документами моряков по-прежнему остается актуальной, – отметил председатель Первичной профсоюзной организации моряков г. Севастополя Российского профессионального союза моряков Артем Боев. – Подобные случаи демонстрируют, что на самом деле выявить подобные нарушения достаточно просто. Есть ли резон в предоставлении заведомо ложных сведений? К тому же важно помнить, что моряки, не обладающие достаточной квалификацией, создают реальную угрозу безопасности судоходства. Ведь до сих пор одной из основных причин аварийных ситуаций и катастроф является человеческий фактор: нередко недостаточная квалификация, отсутствие требуемых Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несению вахты знаний, навыков, опыта и т. д. Это серьезная проблема, поэтому, безусловно, необходимо предпринимать меры для прекращения использования поддельных документов. 

A criminal proceeding has been instituted against a seafarer who submitted forged documents to the diploma department of the Kerch branch of Federal State Budgetary Institution (FGBU) Administration of Black Sea Seaports. This is reported by the Kerch Transport Prosecutor's Office.

Details of the incident were revealed during the inspection of compliance with legal requirements to the seagoing vessel crew member certification procedure. The Prosecutor's Office found out that last October, a resident of Tomsk, in order to obtain a watch motorist qualification certificate, submitted to the diploma department of the branch of FGBU Administration of Black Sea Seaports a false certificate on duration of his work on board m/v *Volga-Don 5052* owned by JSC *Volga Shipping*.

Once the matter became known, the maritime qualification certificate was revoked. In addition, following the preliminary investigation of the Kerch Transit Police, Crimean Line Division, Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, criminal proceeding was initiated for presumed violation of Part 3 Article 327 of the Criminal Code of the Russian Federation, that is, acquisition, storage, transportation for the purpose of use or sale, or use of a deliberately fake passport, certificate or other official document granting rights or exempting from duties, as well as stamps, seals or letterheads.

The website of the Prosecutor's Office states that the preliminary investigation is currently underway. According to the law, the offender may face restriction of liberty for up to one year, correctional labour for up to one year, or imprisonment for up to one year.

«Today, the fight against forged seafarer's documents still remains relevant», notes Artyom Boev, the chairman of the Sevastopol trade union cell of the Seafarers' Union of Russia. «Such cases demonstrate that, in fact, it is quite easy to detect such violations. Is there a solid reason to submit knowingly false information? In addition, it is important to remember that insufficiently skilled seafarers are a real threat to the safety of navigation. After all, the human factor is still one of the main causes of emergencies and disasters: often insufficient competence or lack of knowledge, skills, experience required by the International STCW Convention. This is a very severe problem, so it is certainly necessary to take measures to stop the use of forged documents.» 



Восемьдесят один год назад, осенью 1938 года была завершена операция по выводу застрявших на Северном морском пути советских торговых судов. В результате арктической навигации 1937 года в тяжелейших условиях в северных морях застряли почти три десятка пароходов из шестидесяти четырех, одно судно погибло. За спасением моряков из ледового плена следила вся страна, и «вождь всех народов» Сталин лично давал оценку действиям моряков. Ну, а в случае неудач оценка эта была жесткой – ведь права на ошибку не имел никто.

ПЛАН СОРВАН

Вопреки успехам предыдущих лет, показавшим, что судоходство по Северному морскому пути не только возможно, но и полезно для страны, арктическая навигация 1937 года оказалась крайне неудачной. В 1936 году на трассе Севморпути работало 25 грузовых судов и восемь ледоколов. Кроме этого, была успешно осуществлена проводка на Дальний Восток военных кораблей Балтийского флота. Поэтому на новый, 1937 год, возлагались особые надежды, но навигация не заладилась с самого начала.

Впоследствии это объяснялось различными фактами: неудовлетворительным подбором кадров руководителей морскими операциями, нехваткой необходимого

для выполнения «плана» количества судов, а часть имевшихся судов нуждалась в ремонте или была вовсе не приспособлена для ледового плавания, недостаточным количеством угля в Тикси и т. д. В итоге суда оказались обречены на зимовку. План морских перевозок был полностью сорван, и это дорого обошлось работникам Главсевморпути и смежных ведомств: по итогам навигации более шестисот человек были арестованы, некоторые из них приговорены к расстрелу.

Наибольшая доля критики досталась ледоколу «Ермак». В те годы он считался самым мощным ледоколом. Построенный в 1899 году по техническим условиям, разработанным комиссией под руководством адмирала С. О. Макарова, судно было уникально для своего времени, ни в одной стране мира не было ничего подобного. «Ермак» мог форсировать льды двухметровой толщины.

It was 81 years ago, in the fall of 1938, when the recovery of Soviet merchant ships stuck in ice in the Northern Sea Route was completed. As a result of Arctic navigation in 1937, almost three dozen steamships out of sixty-four got stuck in the harsh northern seas, and one ship was lost. The rescue of seafarers from ice trap was sympathetically watched by the whole country, and the seafarers' actions were assessed personally by the «leader of all peoples» Stalin. Unsuccessful attempts were given a tough assessment, since, after all, no one had the right to make a mistake.

Notwithstanding the success of the previous years, which demonstrated that shipping along the Northern Sea Route is not only possible, but also feasible for the country, the Arctic navigation season of 1937 was extremely unsuccessful. In 1936, 25 cargo ships and 8 icebreakers operated on the Northern Sea Route. In addition,

the Baltic Fleet warships were successfully escorted to the Far East. So, the new year of 1937 was expected to be a success, but these expectancies were defeated due to failed navigation from the very beginning.

This failure was later on explained by various facts: improperly recruited personnel to manage maritime operations, insufficient number of ships required to complete the “plan”, requirement in repair of some ships or their inadequacy for ice navigation, lack of coal in Tiksi, etc. As a result, the ships were doomed to overwintering. The shipping plan was completely foiled, and it cost a lot to the personnel of the Glavsevmorput and related departments: following the results of the navigation season, more than six hundred people were arrested, and some of them were sentenced to death.

The largest share of criticism went to the icebreaker Yermak. In those years, it was considered the most powerful icebreaker. Built in 1899 according to the specifications developed by the commission



АРКТИКА: БЕЗ ПРАВА НА ОШИБКУ

ARCTIC: NO RIGHT FOR MISTAKE

На его счету десятки выведенных из ледового плена пароходов как до революции, так и в советское время. Действия капитана «Ермака» в эту злосчастную навигацию, тем не менее, называли «неправильными», обвиняли его в страхе самому остаться на зимовку и даже проводили специальное расследование, в том числе по показаниям капитанов зимовавших судов. Но именно на его борту весной 1938 года в Ленинград доставили «папанинцев» – после того, как они были сняты со льдины ледоколами «Мурман» и «Таймыр». А после «Ермак» снова отбыл на север – теперь уже спасать застрявшие на Севморпути суда. Сталин лично руководил спасательной операцией, ход которой широко освещался в прессе.

ЗАДАНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНЕНО

Про жизнь прославленного ледокола можно написать много интересного, но хотелось бы подробнее остановиться на другом. Вот, к примеру, доклад с ледокола «Ермак» за подписью капитана Сорокина, опубликованный в газете «Правда» от 2 сентября 1938 года. Экипаж счастливо рапортует, что задание правительства выполнено: «Вырвано из ледяных оков и возвращено стране 17 пароходов!» «Мы, советские моряки, готовы в любой момент повернуть наши корабли туда, куда потребует страна!» «Ермаку» вторят капитаны спасенных судов: «Мы были уверены, что при первой возможности партия и правительство примут все меры к тому, чтобы вырвать нас из ледового плена...» «Мы выполним

Ваше, товарищ Сталин, задание – освоим Северный морской путь!» И подписи: капитан «Ф. Литке» – Хлебников, капитан «Садко» – Хромцов, капитан «Малыгина» – Карельский, капитан «Моссовета» – Бочек. Эти люди достойны того, чтобы обратить на себя особое внимание. Капитаны сдержали свое слово, освоили и продолжают осваивать морские просторы – их именами названы суда.

ЛЮДИ-ПАРОХОДЫ

Капитан Сорокин Михаил Яковлевич прожил яркую жизнь – на крейсере «Аврора» участвовал в Цусимском бою, встретил Октябрьскую революцию в чине штабс-капитана корпуса гидрографов. После революции Михаил Яковлевич работал на ледоколах «Балтика», «Арктика», в 1929 году на ледоколе «Красин» провел по Севморпути 26 судов. Наблюдал за постройкой ледоколов «И. Сталин» и «Молотов», командовал ледоколом «Ермак». В 1953 году ушел на пенсию, имея за плечами полвека плавательного стажа. Именем Сорокина назван остров в Карском море и ледокол головной серии.

Капитан Хлебников Юрий Константинович. До революции окончил Морской кадетский корпус, служил и воевал на эсминце «Дюна», после революции продолжил службу на военно-морском флоте, затем связал свою жизнь с работой на ледоколах. В его послужном списке ледокольный пароход «Александр Сибиряков», а на ледорезе «Ф. Литке» за одну навигацию Хлебников провел караван кораблей Балтийского флота. В 1942 году завершил кругосветное плавание



■ Капитан Хлебников (первый слева) и часть экипажа т/х «Ермак», 1938 год.

Master Khlebnikov (first on the left) and part of the crew, m/v Yermak, 1938.

headed by Admiral S. O. Makarov, the ship was unique for its time, and had no equivalents in any country throughout the world. Yermak could get through ice 2 m thick. It rescued from ice dozens of steamships both before the revolution and in Soviet times. Nonetheless, the Yermak master's actions in this unfortunate navigation season were classified as "wrong", the master was accused of fear of staying for the winter, and a special investigation was even conducted, including on the testimony of the masters of overwintering ships. However, it was Ermak that, in the spring of 1938, brought the Papanins to Leningrad after they were removed from the ice floe by the icebreakers Murman and Taymyr. Then Yermak again departed to the north to rescue the ships stuck in the Northern Sea Route. This rescue operation which was widely covered in the press was personally led by Stalin.

The life of this famous icebreaker is rich in interesting facts, but there are some details which deserve much attention. Thus, for example, the report from the Yermak icebreaker signed by master Sorokin, published in the Pravda newspaper on 2 September 1938. The crew happily reports that the government's mission has been completed: "17 steamers are rescued from ice and returned to the country!". "We, Soviet seafarers, are ready at any moment

to turn our ships wherever the country requires!". The masters of the rescued ships echoed to Yermak: "We were sure that at the earliest opportunity the Party and the Government would take all measures to rescue us from ice...". "We will complete your task, comrade Stalin, we will master the Northern Sea Route!". Signed by the master of F. Litke Khlebnikov, the master of Sadko Khromtsov, the master of Malygin Karelsky, the master of Mossovet Bochek. These names deserve special attention. The masters kept their word: they did master and continue to explore the high seas – ships are named after them.

The master Sorokin Mikhail Yakovlevich lived a bright life: he participated in the Battle of Tsushima on board the cruiser Aurora, met the October Revolution in the rank of staff captain of the Corps of Hydrographers. After the revolution, Mikhail Yakovlevich served on the icebreakers Baltika and Arktika, in 1929, he escorted 26 ships through the Northern Sea Route on the icebreaker Krasin. He supervised the construction of the icebreakers I. Stalin and Molotov, and commanded the icebreaker Yermak. In 1953, he retired having half a century navigation experience. The island in the Kara Sea and the icebreaker of the leading series are named after Sorokin.

ледокола «Анастас Микоян». В 1943 году работал в США, контролировал постройку ледоколов. За это же по обвинению в шпионаже в 1948 году был арестован и осужден на десять лет. Отбывал срок на угольных шахтах Воркуты. И только в 1957 году его освободили и реабилитировали. Закончил морскую службу в Мурманском морском пароходстве капитаном ледокола «Капитан Белоусов». Имя Хлебникова носит остров, мыс на Новой Земле, в 1981 году его именем был назван ледокол серии судов класса «Капитан Сорокин».

Капитан Хромцов Николай Иванович. Коренной помор, с одиннадцати лет в морях, закончил Ленинградский морской техникум, работал штурманом на судах в Арктике. Во время войны работал капитаном ледокола «Ленин», проводил суда по Севморпути. Умер на борту своего судна – ледокол «Ленин» – в 1943 году. Из своих 42 лет жизни 31 год отдал морской службе. Его именем назван мыс на Земле Георга, в 1976 году – углеплавучий ледокол «Капитан Хромцов».

Капитан Бочек Александр Павлович до революции закончил Александровское мореходное училище дальнего плавания и работал помощником капитана на судах «Доброфлота». В советское время командовал экспедицией по переходу речных судов через Восточно-Сибирское море с Лены на Колыму. Во время Великой Отечественной войны работал в США в закупочной комиссии. Был организатором и первым директором выставки «Морской флот СССР». В 1982 году именем капитана названо судно «Капитан Бочек».

РАССТРЕЛЯН...

А вот об Александре Гавриловиче Карельском, к сожалению, почти нет никакой информации. Известно, что кроме парохода «Малыгин» он командовал ледокольным пароходом «Садко». На судно было возложено снабжение полярных станций в Карском море и проводка транспортных судов. 11 сентября 1941 года в штормовую погоду «Садко» нарвался на необозначенные на карте рифы и спустя двое суток затонул. Погиб один человек, остальные были спасены подошедшим на помощь ледоколом «Ленин». Карельского арестовали, обвинили во вредительстве, и в 1942 году в Архангельске капитан был расстрелян...

Конечно, их было больше, этих людей, которые вдохнули жизнь в российскую Арктику. Не менее интересны судьбы капитанов Воронина, Белоусова, Драницина, Готского. Таких фамилий – десятки, и результаты труда этих людей тяжело переоценить. Благодаря им, в том числе, в наше время атомный лихтеровоз «Севморпуть» за 18 дней совершает переход из Петропавловска-Камчатского до Санкт-Петербурга. Плавучий атомный энергоблок «Академик Ломоносов» за три недели доставляют из Санкт-Петербурга в Мурманск, затем в рекордные сроки буксируют к месту постоянной работы в Певек. Для современных танкеров и газозовов арктические рейсы становятся обычным делом. Жизнь на Северном морском пути кипит, и кто знает, возможно, через пару десятков лет новые морские суда будут названы в честь сегодняшних северных капитанов. 📍

Master Khlebnikov Yuri Konstantinovich. Before the revolution, he graduated from the Naval Cadet Corps, served and fought on the destroyer Dyuna. After the revolution, he continued to serve in the Navy, and then committed his life to the service on icebreakers. Khlebnikov's track record includes the icebreaking steamer Alexander Sibiryakov, and the icebreaker F. Litke that managed to escort the convoy of the Baltic Fleet ships within one navigation season. In 1942, he completed the round-the-world voyage on board the icebreaker Anastas Mikoyan. In 1943, he worked in the USA, supervised the construction of icebreakers. For the same, he was arrested and sentenced to ten years in prison on charges of espionage in 1948. He served a prison sentence in the coal mines of Vorkuta. Only in 1957, was he released and rehabilitated. He retired from the naval service in the Murmansk Shipping Company as master of the icebreaker Kapitan Belousov. Khlebnikov gave his name to an island, a cape on Novaya Zemlya; in 1981, the icebreaker of the Kapitan Sorokin class ship series was named after him.

Master Khromtsov Nikolay Ivanovich. A native Pomor, from the age of 11 he spent his time in the seas. He graduated from the Leningrad Marine College, served as navigator on ships in the Arctic. During the war he was the master of the icebreaker Lenin, and escorted ships through the Northern Sea Route. Died on board his ship, the icebreaker Lenin, in 1943. Out of 42 years of his life, he dedicated 31 years to the sea service. He gave his name to the cape on Georg Land. In 1976, the coal and ore carrier Kapitan Khromtsov was named after him.

Before the revolution, the master Bochek Aleksandr Pavlovich graduated from the Alexander Naval Long-Range Navigation School and served as

chief mate on Dobroflot ships. In Soviet times, he commanded the expedition to transfer river vessels across the East Siberian Sea from Lena to Kolyma. During the World War II he worked in the United States in the procurement commission. He was the organizer and the first director of the exhibition «Navy of the USSR». In 1982, the ship Kapitan Bochek was named after the master.

Unfortunately, the information on Alexander Gavrilovich Karelsky is practically missing. It is known that in addition to the steamer Malygin, he commanded the icebreaking steamer Sadko. The steamer was entrusted with provisioning the polar stations in the Kara Sea and escorting the transport ships. On 11 September 1941, Sadko in storm ran into reefs not indicated on the map and sank two days later. One man died, the rest were saved by the icebreaker Lenin that came to the rescue. Karelsky was arrested, accused of sabotage, and in 1942 the master was shot in Arkhangelsk...

The number of those who breathed life into the Russian Arctic is undoubtedly much greater. No less interesting are the fates of masters Voronin, Belousov, Dranitsin, Gotsky. There are dozens of such names, and their efforts are hard to overestimate. Thanks to these people, the nuclear powered lighter carrier Sevmorput nowadays sails out from Petropavlovsk-Kamchatsky to St. Petersburg in 18 days. The floating power unit Akademik Lomonosov was transferred from St. Petersburg to Murmansk in three weeks, and then towed to its permanent location in Pevek in record time. For modern tankers and LNG carriers, arctic voyages are becoming commonplace. The life on the Northern Sea Route is in full swing, and who knows, maybe in a couple of decades, new seagoing ships will be named in honor of today's northern masters. 📍



КАРА НЕПТУНА И ГНЕВ БОЦМАНА: ЧЕГО БОЯТСЯ МОРЯКИ НА ТОРГОВОМ ФЛОТЕ

NEPTUNE'S PUNISHMENT AND BOATSWAIN'S ANGER: WHAT MERCHANT FLEET SEAFARERS ARE AFRAID OF

Моряки всегда были особенно склонны к суевериям. Это неудивительно: постоянно сталкиваясь с неукротимой и непредсказуемой морской стихией, они нуждались в опоре и ориентирах, которыми и становились приметы. Однако со времен их зарождения многое изменилось: суда теперь намного меньше зависят от ненастий, сводки погоды поступают на теплоходы регулярно, на карте практически не осталось неизведанных точек, а бурные воды больше не скрывают в себе загадочных морских чудовищ, в которых в век научного прогресса уже практически никто не верит. Однако положило ли это конец существованию неписаных правил поведения на борту,

за нарушение которых морякам грозит неминуемая кара?

«БОЯЛИСЬ МЫ ВСЕГО»

Самым тяжелым ударом для примет и суеверий по всему миру стал, конечно, технический прогресс и развитие научного знания: «Штормы для парусников намного более опасны, чем для современного судна, они чаще гибли, и моряки верили в приметы и придерживались традиций, правильное соблюдение которых должно было их защитить, – считает Александр Русецкий, технический инспектор труда Балтийской территориальной организации Российского профессионального союза моряков. – С исчезновением парусного флота они постепенно уходили. Придя в море, я лично мало работал со старыми «морскими зубрами», в основном были молодые экипажи, которые меньше знали о различных приметах».

На российском флоте морские традиции ждал еще один сокрушительный удар: в советское время велась антирелигиозная пропаганда и борьба с суевериями, всяческое «мракобесие» не приветствовалось и порицалось. Многие моряки атрибуты – наколки с морской тематикой, серьгу, которую моряк получал право носить при прохождении мыса Горн

Seafarers have always been especially prone to superstitions. This is not surprising: having to daily encounter the indomitable and unpredictable sea elements, they needed a support and landmarks and took omens as such. However, much has changed since their origination: ships are now much less dependent on weather, weather reports are regularly received on board, there are practically no blank spaces on the map, and stormy waters no longer hide mysterious sea monsters, which in the age of scientific progress are almost not believed. However, has this put an end to unwritten rules of conduct on board, violation of which leads to imminent penance for seafarers?

«WE WERE AFRAID OF EVERYTHING»

The hardest blow for omens and superstition around the world was delivered, of course, by

technological progress and the development of scientific knowledge: “Storms for sailing boats are much more dangerous than for a modern ship, they died more often, and seafarers believed in omens and adhered to traditions that were supposed to protect them”, says Alexander Rusetsky, technical labor inspector of the Baltic Territorial Organization of the Seafarers’ Union of Russia. “With the disappearance of the sailing fleet, they gradually left. Having come to sea, I personally worked quite little with old “sea wolves”, but mostly with young crews who knew less about various omens.”

In the Russian fleet, maritime traditions received another devastating blow: anti-religious propaganda and struggle against superstitions were carried out in the Soviet times, so any



и совершении кругосветного путешествия – были практически недопустимы. «Многие боялись себе позволить, не носили даже крестики. Как-то бабушка моей знакомой передала мне иконку Николая Чудотворца – я до сих пор иногда думаю, куда я ее тогда задевал. Видимо, прятал от таможи. А вообще моей мечтой было себе сделать татуировку, практикуемую в Юго-Восточной Азии, – зеленую мартышку на плече, но так и не решился, страшно было – на медкомиссии увидят, заложат. Боялись мы всего», – рассказал Евгений Белоусов, в прошлом – радист на судах Балтийского морского пароходства.

Многие суеверия просто не вписывались в новые условия существования торгового судоходного флота. Может, раньше моряки и скребли по мачте, капитаны – бросали фуражки, а рулевые – сапоги, чтобы вызвать ветер, и даже не рискуем утверждать, что это никогда не работало, но в современном мире сам ветер сильно утратил свое решающее значение в благополучном путешествии судна. А, например, другое знаменитое и древнее поверье о том, что женщина на борту – к беде, в СССР просто разбилось о быт: «За много лет работы не помню ни одного рейса, когда в экипаже не было бы женщины – дневальной или буфетчицы. Поэтому это уже давно совсем не актуально», – вспоминает Евгений Белоусов.

Другие же поверья из года в год передавались из уст в уста, от закаленных и знающих – к новоприбывшим, и до сих пор живее всех живых. Среди них, например – запрет на убийство чаек и других морских птиц. Поступок, мягко говоря, и так сомнительный, но в морской среде – еще и предвестник неминуемой

беды: «Все на флоте знают, что чайки – это души погибших моряков, и убивать их нельзя», – рассказал Александр Русецкий. «Считается, что морские чайки – это хранители душ людей, погибших при кораблекрушениях, а их крики – это требование усопших похоронить их по христианскому обычаю, в земле», – добавил Артем Боев, председатель Первичной профсоюзной организации моряков г. Севастополя РПСМ.

«КТО СОГРЕШИЛ?»

Не все приметы сохранились в первоизданном виде: так, например, поговаривают, что в старину моряки всегда старались расплатиться с долгами перед выходом в море. Сначала это делалось просто потому, что члены экипажей понимали – любой рейс может стать последним, а потом эта вполне объяснимая практика переросла в убеждение, что моряки, нарушившие обычай, повинны в различных несчастьях и штормах, обрушившихся на судно. Возможно, именно от этого пошло более позднее поверье, о котором, смеясь, рассказал Александр Русецкий: «Если шторм на море, бывало, звучали шуточные вопросы: «Ну что, кто согрешил?» Правда, имелись в виду не долги, а совсем другое – что кто-то из моряков выпил или прогневил Бога морей неуставными отношениями с буфетчицей или дневальной».

К слову сказать, морякам современности тоже не мешало бы взять себе на вооружение практику расплачиваться по счетам перед выходом в море – насчет того, есть ли какая-то взаимосвязь между наличием долга и вероятностью шторма точно сказать ничего нельзя, зато известно, что если вовремя не заплатить налоги, до судна можно вообще не долететь – остановят на границе.

“heresy” was not welcomed and reproached. Many maritime attributes, such as maritime tattoos or an earring that a seafarer earned the right to wear having passed Cape Horn during a round-the-world voyage, were absolutely unacceptable. “We couldn’t afford many things, didn’t wear even crosses. Once my girlfriend’s grandmother handed me an icon of Saint Nicholas, so I still wonder where I could have hidden it. Apparently I was hiding it from customs. In fact, it was my dream to make a green monkey tattoo on the shoulder, but never had the heart to do it for it was scary: if medics would see, they might report to the authorities. We were afraid of everything”, said Yevgeny Belousov, former radio operator on the ships of the Baltic Shipping Company.

Many superstitions simply aren’t congruent with the new conditions of the merchant shipping fleet. Maybe earlier seafarers scraped on the mast, masters threw their forks and steersmen threw their boots to cause wind, and we do not take a risk of claiming it completely useless, but in today’s world the wind has lost its decisive importance in navigation. For example, another famous and ancient belief that a woman on board leads to troubles has been simply denied by the daily life in the USSR: “Over many years of work I don’t remember any voyage without a woman, galley girl or pantry girl, in the crew. Therefore, it has been completely irrelevant for a long time”, recalls Yevgeny Belousov.

But other beliefs used to spread year in year, from man to man, from the experienced and skilled to the newcomers, and still remain very much alive. Among them, for example, is a ban on killing seagulls or other seabirds. This act is anyway ill, to put it mildly, but in the marine

community it is also a sign of imminent trouble: “Everyone in the fleet knows that seagulls are souls of dead seafarers and must not be killed,” says Alexander Rusetskiy. “It is believed that seagulls keep souls of them who died in marine accidents, and their screaming is a demand to bury them according to Christian custom, in the land”, adds Artyom Boev, the chairman of the Sevastopol trade union cell of the Seafarers’ Union of Russia.

«WHO SINNED?»

Some omens did not remain unchanged through time: in particular, some say that in the old times seafarers always tried to pay their debts before taking the sea. At first this had a simple reason: every seafarer realized that any voyage could be his last; but later this quite reasonable practice turned into a belief that seafarers who had violated the custom were responsible for various misfortunes and storms that attacked the ship. Perhaps this is the root of a later belief humorously presented by Alexander Rusetskiy: “If there was a sea storm, sometimes there was a joking question: „Well, who sinned?” However, it wasn’t about debts but about something different: some of the seafarers could have drunk or have driven God of the Seas mad with an unsavory relationship with the pantry girl or galley girl.”

By the way, it would be OK for today’s seafarers to have a custom of paying all the debts before going to sea: although





ПЯТНИЦА, 13-Е

Излишне говорить насчет свиста, который и на берегу не сильно жалуют. В море, где при штиле члены экипажей раньше пытались таким образом призвать ветер, бездумное насвистывание является прямым призывом к шторму и бурям, а также – способом разозлить владыку морей. К слову, эта примета распространена и в других странах: например, недавно норвежцы из компании «Østensjø Rederi» признались, что соблюдают запрет. А вот другие названные ими приметы многим россиянам могут показаться весьма необычными: так, на борт нельзя заходить с зонтиком – накликаешь плохую погоду; приводить лошадей – они у норвежцев почему-то ассоциируются с катафалками и похоронами, а их, конечно, никто не любит; приносить рюкзаки – по мысли моряков, они связаны с горами, а желания встречаться с подводными горами у членов экипажей нет.

Зато что не удивит никого из российских моряков – так это запрет плевать за борт. И правда ведь, не стоит злить морских богов, когда вокруг на многие мили – только бесконечная стихия. Не менее строго и с желающими плюнуть на палубу, присесть или поставить ногу на кнехт – какая кара за этим последует, точно не известно, однако это считается личным оскорблением боцмана. А он, по всей видимости, по суровости сравним или даже превосходит Нептуна. На комингсы тоже не наступают, хотя это не столько суеверие, сколько хороший тон и простая предосторожность: так их не только можно стереть или запачкать, но еще и удариться головой о верх дверного проема.

Капитаны до сих пор не очень любят выходить в море по понедельникам, пятницам и 13-го числа, что, скорее всего, обусловлено плохой репутацией этих дней: говорят, что именно в понедельник Каин убил Авеля, а в пятницу был распят Христос. Об истоках нелюбви к числу 13 у исследователей нет единого мнения, но многие также связывают ее с библейским преданием, согласно которому на Тайной вечере присутствовало 13 учеников, один из которых, Иуда Искариот, впоследствии предал Христа. Хотя в современных реалиях повлиять на день выхода судна из порта моряки, конечно, не в силах, у многих все равно возникают неприятные предчувствия. И часто зря: «Мы, например, этим летом выходили два раза 13-го числа, и ничего, все нормально, живы и здоровы», – рассказывает 2-ой помощник капитана Диана Киджи.

Кто-то же находит подтверждение своим плохим ожиданиям: «Помню, как-то мы вышли из порта в понедельник – и я все проблемы испытал на себе, – рассказал Евгений Хижняк, главный технический инспектор труда РПСМ. – Попали в ураган в Атлантическом океане, потом – смещение груза, разбилась стеклянная тара с кислотой, она пролилась на текстиль, груз загорелся, последовал взрыв. Мы оказались живы только благодаря тому, что ударная волна пошла вверх на деревянные лючины и брезент, и пароход не разломился пополам. В моей практике тяжелые рейсы на этот день недели выпадали не раз».

ПЯТАК ВАМ В ПЯТКУ

Для радиста Евгения Белоусова существовала еще одна личная традиция – не бриться перед рейсом: «Я ее взял у пилотов.

connection between a debt and a storm is obscure, failure to pay taxes timely may easily result in failure to reach the vessel, for the seafarer will be detained at the border.

FRIDAY THE 13TH

Needless to say about whistling which isn't so much welcome even on shore. In the sea, where seafarers had used to call for wind in this way in calm weather, purposeless whistling is felt to be a straight call for storms and a way to drive the Lord of the Seas mad. By the way, this idea is common in other countries too: for example, recently some Norwegians from Østensjø Rederi admitted that they comply with the ban. But other omens they named may seem very unusual to many Russians: for example, one should not get on board with an umbrella to avoid bad weather, with horses as Norwegians for some reason associate them with catwalk and funerals and no one surely likes these, or with backpacks as seafarers think them connected with mountains and no one wants to find himself on an underwater mountain.

But the ban on spitting overboard is quite logical to any Russian seafarer. Indeed, one should not anger the sea gods when nothing but boiling chaos is all around for miles and miles. Those spitting on the deck or sitting or putting foot on the bollard are treated equally strict: it is not well known about supernatural punishment, but may be considered a personal insult to the boatswain. And the boatswain is known to be as severe as Neptune or may be even more. One should also avoid stepping on coamings, although this isn't so much a superstition as a common courtesy and a simple precaution: they may not be only made dirt and clean, but also be source of head injury.

Masters still don't like to take the sea on Mondays, Fridays and 13th days of month which is likely due to the poor reputation of these days: it's said that Cain killed Abel on Monday and Christ was crucified on Friday. Researchers have no consensus about origins of disliking the number 13, but many also associate it with the biblical legend where 13 disciples were present at the Last Supper and one of them, Judas Iscariot, subsequently betrayed Christ. Although in today's reality seafarers are certainly unable to influence the day when their ship is to take the sea, many still have unpleasant feelings. Often they are in vain: "We took the sea twice on 13th day in this summer, but everything is good, we are safe and sound", says the second mate Diana Kidzhi.

Some may find confirmation for their bad expectations: "Once we left the port on Monday and all the odds were ours in that voyage", said Yevgeny Khizniak, the chief technical labor inspector of the Seafarers' Union of Russia. "We got in a hurricane in the Atlantic, this caused cargo displacement, a glass bottle with acid broke, acid spilled on textiles, and the cargo ignited with subsequent explosion. We remained alive only because the shock wave went up to the wooden hatch framing and canvas, and the ship didn't break in two. In my practice, this day of week was many times associated with voyage troubles."

COPPER COIN UNDER HEEL

Radio engineer Yevgeny Belousov had his personal tradition, not to shave before voyage: "I borrowed it from aircraft pilots. It was one or two time that I shaved in the morning, and taking the sea was rescheduled to that day. We got a huge roll in the sea! So I took this my personal omen very seriously.



Один или два раза было так: с утра побрился, а выход перенесли на этот день. В море так стало качать! Так что эту персональную примету я воспринимал со всей серьезностью. Верю и в другое: что судно, сменившее название, ничего хорошего не ждет. У меня есть пример из жизни: пять лет ходил на замечательном теплоходе «Нововятск» с отличной географией рейсов. За хороший ход мы его называли между собой «Гончий пес Атлантики». Перевозили как-то даже очень дорогие машины для шейхов. Потом судно продали грекам, экипаж и название сменились. Через пять или шесть лет я увидел его в Калькутте (Индия) – оно уже возило только цемент. Несчастливая судьба для парохода. Мне было больно и за судно, и за Балтийское морское пароходство».

О другом крайне практичном обычае рассказал Александр Русецкий: «Чтобы не страдать от качки, нужно положить под пятку медный пятак. Вот только меня в море никогда не укачивало, так что на собственном опыте проверить действенность этого средства у меня не получилось».

КТО ТАМ ШАГАЕТ ЛЕВОЙ? ПРАВОЙ!

С ногами на судне, кстати, нужно быть очень осторожным – внимательный член экипажа всегда при подъеме по трапу старается ступить на палубу правой ногой: «Кто-то к этому не очень суеверно относится, но некоторые продолжают сохранять эту традицию. По себе могу сказать, что я лично старюсь за этим следить. Ну и как-то так всегда получается, по количеству ступенек, что ли, что ты на трап ступаешь правой ногой, и потом получается, что когда поднялся – правая нога сама идет на палубу», – рассказала Диана Киджи.

– Некоторые суеверия и традиции останутся еще надолго, – считает Александр Русецкий. – Среди них, думаю, запрет на убийство чаек и плевки на палубу. Наверняка и через много лет продолжат отмечать праздник Нептуна, когда при переходе в первый раз через экватор молодые моряки проходят целый обряд посвящения с чертями, купанием в морской воде, постановкой печатей на «пятую точку» и выдачей дипломов о прохождении экватора. Думаю, что останутся и морские татуировки: если раньше это было крайне непопулярно, но моряки все равно их делали, то сейчас это еще и модно. Хотя, конечно, теперь это не только традиционные моряцкие якоря, силуэты судов и розы ветров – часто подходят с воображением и фантазией. Сам видел интересных и красивых морских драконов».

Другая малособлюдаемая в советское время традиция – когда моряки, обогнувшие мыс Горн, носили в ухе серьгу – тоже не совсем умерла. «Только сделать это надо под парусами, – рассказывает Диана Киджи. – Точно знаю, что многим курсантам, проходившим практику на «Седове» и «Крузенштерне» и обошедшим мыс Горн, судовой врач прямо на борту прокалывал уши, и они носили эти серьги. По желанию, конечно. Не знаю, сохранили они их или нет, но по мне, это хорошая дань уважения традиции».

Конечно, суеверий и примет на флоте сегодня гораздо меньше, но все еще остаются неписанные правила, которым моряки следуют, подчас сами не отдавая себе отчета, зачем. Ничего плохого в этом нет, главное – постараться не очень переживать, если судно покинет порт не в тот день недели. 

My other belief is that renaming is ominous for any ship. I have a good real-life example: I worked on a good ship with excellent voyage geography; we called her „The hound of the Atlantic“. Once we carried as good cargo as very expensive cars for the sheikhs. Then the ship was sold, the crew and the name changed. Five or six years later, I saw her in a foreign port: she transported nothing but cement. So unfortunate fate for a ship.”

Alexander Rusetskiy told about another very practical custom: “In order to avoid sea sickness, one may put a copper coin under the heel. However, I have never had sea sickness so I had not a chance to test this remedy.”

DO NOT STEP LEFT, STEP RIGHT!

By the way, one has been careful about his feet on board: an attentive seafarer always makes his first steps from gangway to the deck with his right foot: “Some do not take this very seriously, but others still keep the tradition. As for me, I personally try to keep that controlled. It goes naturally, maybe because of the number of treads: you step on the gangway with your right foot, and when upstairs, you step on the deck with your right foot too”, told Diana Kidzhi.

“Some superstitions and traditions will remain for long”, believes Alexander Rusetskiy. “The ban on killing seagulls and spitting on deck are among them, I think. In many years seafarers will certainly keep celebrating the King Neptune

holiday, or the line-crossing ceremony, when young seafarers crossing the equator for the first time pass a whole rite of initiation, with beasts, swimming in sea water, affixing a “seal” to the butt, and issuing Equator crossing certificates. I think that sea tattoos will remain too: earlier seafarers made them in spite of that being controversial, but now it is also trendy. Although, now it’s not only about just traditional maritime anchors, ship silhouettes or wind rose: seafarers often use imagination and fantasy. I have seen many interesting and beautiful sea dragons.”

Another tradition poorly maintained in the Soviet times – when seafarers who passed Cape Horn wore an earring – also still alive. “But this is OK if one is under sails”, says Diana Kidzhi. “I know for sure that many cadets who had their maritime practice on sail ships Sedov and Kruzenshtern had their ears perforated by the doctor right on board, and then they wore such earrings. If they wanted, of course. I don’t know whether they kept them or not, but for me, this is a good tribute to the tradition.”

Sure, today’s fleet has much less superstitions as before, but there still exist some unwritten rules that seafarers follow, sometimes even without realizing why. It is not bad in any way, but just try not to worry too much if the ship leaves the port on a wrong day of the week. 



Каждый год 13 декабря в Морском государственном университете имени адмирала Г. И. Невельского собираются убеленные сединами моряки, преподаватели, писатели, в общем, цвет морской интеллигенции Владивостока. Собираются с одной целью – почтить память жертв морских катастроф. А дата не случайная – день гибели парохода «Индирикка» во время шторма у берегов Японии в 1939 году.

Почему о жертвах морских катастроф вспоминают именно в день гибели парохода «Индирикка»? Ведь в истории и мирового, и российского мореплавания было немало не менее трагических страниц. Это и «Эстония», и «Адмирал Нахимов», и филиппинские паромы, где в одночасье гибли от трех до четырех тысяч человек. Тот же «Титаник», наконец. Не случайно в мировой прессе «Индирикку» назовут «Советским «Титаником».

Дело, вероятно, в том, что эта трагедия, несмотря на то, что она произошла в международных водах, долгое время просто замалчивалась, во всяком случае, от граждан России. Ее подробности стали известны относительно недавно. Сначала, в эпоху гласности, появились воспоминания в газетах оставшихся в живых участников той давней катастрофы на море, например, Тарабанько Николая Митрофановича. Одно из воспоминаний привел в своей книге «Я бы снова выбрал море...» Павел Павлович Куянцев, известный

дальневосточный капитан и великолепный художник-маринист. Он изложил рассказ своего друга боцмана Александра Федоровича Раскина, работавшего на «Индирикке» матросом. Затем была опубликована пронзительная повесть приморского писателя Льва Князева «У врат блаженства». Но еще раньше, в 1971 году, японцы, потомки свидетелей и участников той страшной трагедии, которая разыгралась в нескольких сотнях метров от поселка Саруфуцу, установили монумент – пятиметровую скульптурную композицию в виде трех овальных фигур, взявшихся за руки, символизирующих защиту человеческой жизни.

Таким образом, день 13 декабря, ежегодно отмечающийся в стенах МГУ имени адмирала Г. И. Невельского, – это своего рода покаяние нынешнего поколения мореплавателей перед памятью невинных жертв, погибших в неравной борьбе со стихией. Ведь и в XXI веке, несмотря на бурный технический прогресс в мореплавании, трагедии на море не прекращаются.

Each year, on 13 December, the Admiral Nevelskoy Maritime State University welcomes hoary-headed seafarers, teachers and writers, broadly speaking, the cream of the Vladivostok maritime community. They are gathering together with the only purpose of honouring the memory of victims of maritime disasters. The date is not a random one – that is the day of the steamer Indigirka wrecked during a storm off the coast of Japan in 1939.

Why are the victims of all maritime disasters honoured on the day of the steamer Indigirka wrecking? The both world and Russian maritime history had quite a number of chapters, at least as tragic as this one. For example, MS Estonia, SS Admiral Nakhimov, Philippine ferries, with sudden death of three to four thousands of people. After all, it could be even RMS Titanic. There is a good reason the Indigirka is called the Soviet Titanic.

The point is, that most probably the tragedy was merely suppressed, at least it was concealed from the Russian

citizens despite the fact that it had happened in international waters. The details regarding the accident became known quite recently. First of all, in the age of Glasnost (transparency), the memoirs of those who survived the maritime disaster, for example, of Nikolay Tarabanko appeared in the newspapers. One of the memoirs is described in the book I Would Sail the Seas Again written by Pavel Kuyantsev, well known Far East master and great marine painter. He expounded the story of his friend, boatswain Alexander Raskin, who was a sailor aboard the Indigirka. Then a really strong novel At the Gates of Bliss authored by the Primorye writer Lev Knyazev was published. But even before, in 1971, the Japanese, descendants of witnesses and participants of that horrible tragedy, which took place a few hundred metres away from the Sarufutsu village, installed a monument – a five-meter sculpture consisting of three oval figures holding hands which represent protection of human life.

So, the day of 13th December, annually honoured in the Admiral Nevelskoy MSU is a kind of penitence of the current generation of seafarers to the memory of innocent victims who died in



СМЕРТЬ НА ЯПОНСКИХ РИФАХ

DEATH ON THE REEFS OF JAPAN

ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС

Несколько слов о самом пароходе. Это был небольшой сухогруз водоизмещением 4 200 тонн. К описываемому моменту ему исполнилось 20 лет, советское правительство приобрело его у Соединенных Штатов в 1938 году и передало в оперативное управление известной судоходной компании НКВД «Дальстрой». Судно курсировало между портами Владивосток-Магадан и в 1939 году перевезло свыше 16 тысяч тонн грузов и около 600 пассажиров.

Тот последний трагический рейс для судна складывался неудачно. Капитану Лапшину Николаю Лаврентьевичу вместо груза было приказано взять на борт свыше 1000 пассажиров. При этом на судне были лишь две спасательных шлюпки вместимостью по 40 человек каждая, 12 спасательных кругов и 39 спасательных жилетов – по количеству членов команды, и ни одного спасательного плота. На судно не были доставлены дополнительные спасательные средства, а грузовые помещения не были оборудованы под перевозку пассажиров даже самым элементарным способом: ни деревянных нар или настилов, ни трапов, ни печек. Капитан нагаевского порта Смирнов, посетивший судно перед самой отшвартовкой, объяснял такую спешку с отходом судна надвигающимися морозами, грядущей тяжелой ледовой обстановкой, которая помешала бы выйти судну в рейс, что повлекло бы за собой неминуемую зимовку и судна, и пассажиров, дополнительные хлопоты с размещением людей, их питанием и прочими связанными с этим проблемами.

И Лапшин, и Смирнов понимали, что выходить в рейс с пассажирами на неподготовленном судне нельзя, но оба они хорошо знали, чем чревато невыполнение приказа руководства «Дальстроя». Оказаться вместо капитанского мостика среди пассажиров первого трюма Лапшин, конечно же, не хотел.

В первый трюм были поселены 50 заключенных, чьи уголовные дела подлежали пересмотру. Сопровождали их 10 конвоиров. Во втором и третьем трюмах размещались 835 отбывших свой срок заключенных, в четвертом трюме – вольнонаемные рабочие с рыбокомбинатов, лесоповалов, шахт, добирающиеся домой после окончания сезона. Всего пароход принял в свои трюмы 1134 пассажира плюс 39 членов экипажа.

8 декабря 1939 года судно вышло в рейс на Владивосток.

«КАМЕНЬ ОПАСНОСТИ»

Какая бывает погода в Охотском море зимой – хорошо известно дальневосточникам. Не было спокойно и в том далеком декабре. А когда подходили к Аниве, что на острове Сахалин, испортилась и видимость: запуржило. 11 декабря в 19.15 на траверзе мыса Анива пароход лег на курс «west» с таким расчетом, чтобы пройти южнее маяка «Камень опасности» в пяти милях.

Пролив Лаперуза – пролив широкий, и в зимнее время здесь часто свирепствуют ветры северно-западных направлений. В ноль часов на вахту заступил вахтенный 2-й помощник капитана Песковский Виктор Львович. Капитан Лапшин был на мостике, так как в отсутствие третьего и четвертого помощника капитана он нес ходовые вахты третьего –

unequal struggle with the force of nature. And yet, the maritime disasters are still happening in the 21st century despite the rapid technological progress in marine navigation.

THE LAST VOYAGE

First, a few words about the steamer itself. It was a small bulk carrier with displacement of 4200 tons. At the moment of described events it was 20 years old, the Soviet government purchased it from the United States in 1938 and gave it under the operating management of well-known NKVD shipping company Dalstroy. The steamer cruised between the ports of Vladivostok and Magadan and transported more than 16 thousand tons of cargoes and approximately 600 passengers in 1939.

The last tragic voyage went badly. The Master Nikolay Lapshin was ordered to take more than 1000 passengers instead of cargoes. The steamer was provided with only two lifeboats with capacity of 40 people each, 12 lifebuoys and 39 life jackets (for each the crew member) and no liferafts. The steamer was not provided with additional life-saving appliances and the cargo spaces were not equipped for transportation of passengers even with the essentials: neither plank beds nor floorings, gangways or heaters were provided. The master of Nagaev port Mr. Smirnov who visited the steamer right before the unmooring explained that haste with the ship's heading out is due to approaching freezing weather and future severe ice condition which are to prevent the ship from leaving and causing inevitable overwintering for both the ship and passengers, additional efforts to provide people with accommodation and food as well as other related problems. Lapshin and Smirnov both realized, that the ship shall not leave



В 1971 году японцы, потомки свидетелей и участников той страшной трагедии, которая разыгралась в нескольких сотнях метров от поселка Саруфуцу, установили монумент – пятиметровую скульптурную композицию в виде трех овальных фигур, взявших за руки, символизирующих защиту человеческой жизни.

On 12 October 1971, a monument was installed on a hill near the Sarufutsu village, at the place of burial of people died on Indigirka. I. Kenji, sculptor from Otaru, created five-meter sculpture consisting of three oval figures holding hands which represented protection of human life shown as a sphere inside the sculpture. At the day of commemoration of those who died in sea, a boat leaves the Sarufutsu port, goes round the ship wreck which is seen from the shore, people throw flowers to the sea and honour the memory of those to whom the monument is installed on the big hill.

unprepared with the passengers on board, but they also knew the consequences of failing to obey the Dalstroy management order. Lapshin had no intention, for sure, of finding himself among the first hold passengers instead of being on his bridge.

с 20.00 до 24.00 и с 08.00 до 12.00. После нуля видимость ухудшилась. В принципе у капитана была возможность переждать до утра проход Лаперуза, но он решил все же продолжать плавание.

12 декабря в 01.20 судоводители обнаружили слабые светящиеся точки чуть справа от курса. Второй помощник высказал предположение, что это огонь маяка Соя Мисаки, но капитан не согласился с этим предположением и, считая, что это огонь маяка «Камень опасности», в 01.30 дал команду на руль «Лечь на курс зюйд». На этом курсе судно лежало 20 минут и при скорости 8,3 узла прошло 3,3 мили в сторону японского берега.

В 01.50 снова легли на курс «west», видимость – нулевая. Зимней ночью в море, когда снежные заряды смешиваются с гребешками волн, превращаясь в сплошную темно-серую пелену, дальность видимости определить сложно – не к чему привязаться: ни горизонта, ни неба, ни берега, да и огни маяков едва пробиваются и становятся видны лишь на близком расстоянии. Снежные заряды, как облака на небе, не бывают однородными по плотности. Они хорошо видны на экранах современных радаров. Но это сегодня. А тогда...

ПОЛНЫЙ НАЗАД!

Тогда радаров еще не было. Тогда, 12 декабря 1939 года, в 02.15, когда видимость несколько улучшилась, с мостики «Индирик» прямо по носу и далеко влево вдруг открылась величественная панорама штормового прибоя со всеми принадлежностями земной жизни: темной полоской берега, островками скал, огнями на берегу.

– Нужно работать полным назад! – закричал Песковский, испытывая при этом жуткую смесь злорадства (ведь говорил же я, что это Соя Мисаки, не послушался старый болван!) и страха (теперь нам всем крышка).

То, что ему теперь крышка (не погибнешь на скалах – расстреляют), Лапшин и сам уже понял. Так же, как и то, что работать назад поздно – берег близко.

– Право на борт! – скомандовал Лапшин, моля Бога об одном – быстрее пересечь линию ветра.

Но судно на ветер не пошло и продолжало движение вперед по гибельному курсу.

– Полный назад, товарищ капитан? – робко предложил Песковский еще раз. Но Лапшин решение уже принял.

– Лево на борт! – тихо сказал он рулевому, и судно резво покатило влево, ложась на спасительную, как хотелось, очень хотелось Лапшину, циркуляцию. Только окружность этой циркуляции плавно вписывалась в линию прибоя: в эту последнюю для «Индирик» ночь все ее курсы вели на скалы.

Мощный удар из глубины моря остановил набравший поворотную инерцию пароход. Остановил резко, грубо, распоров ему днище почти по всей длине. Холодное море с шумом ворвалось в грузовые помещения, застав врасплох примостившихся прямо на пайолах пассажиров. Какое-то время пароход был еще на плаву, дрейфую в юго-западном направлении, но уже через 20 минут полностью лег на правый борт у места своей вечной стоянки – на каменной гряде Тоддо у рифа Морской

The first hold accommodated 50 prisoners whose criminal charges were supposed to be reviewed. They were escorted by 10 guards. The second and third holds accommodated 835 prisoners who had served their time, the fourth hold accommodated civilians who worked at fish factories, logging camps, mines and were making their way home at the end of the season. The steamer accommodated in its holds 1134 passengers and 39 crew members in total.

On 8 December 1939, the steamer left to Vladivostok.

KAMEN OPASNOSTI ROCKS

Inhabitants of the Far East are quite familiar with the weather in the Sea of Okhotsk. That far December was not calm either. When the ship was approaching Aniva at Sakhalin island, the visibility also worsened: a snow storm arose. On 11 December at 19:15, the steamer set the west heading off the Aniva cape, so that to pass the lighthouse Kamen Opasnosti five miles southwards.

La Pérouse Strait is a broad strait and North-West winds are blowing there violently in winter. At midnight the watch was kept by the second watch officer Viktor Peskovskiy. The master Lapshin was on the bridge, as due to absence of the third and the fourth watch officer, he kept the watch of the third officer from 20:00 to 24:00 and from 08:00 to 12:00. After the midnight, the visibility decreased. In fact, the master had an opportunity to wait till morning and then pass the La Pérouse Strait, but he decided to continue his sail.

On 12 December at 01:20, the navigators detected slightly visible lights a bit to the right from the course. The second watch officer suggested it was the Soya Misaki lighthouse, but

the master disagreed considering it as the lighthouse Kamen Opasnosti and ordered to set the south heading at 01:30. The ship headed this way for 20 minutes at speed of 8.3 knots and passed 3.3 miles towards the Japanese coast.

Then at 01:50, the heading was changed to the west again under the conditions of zero visibility. At winter nights at sea, when the snow flurry merged with the wave crests forming an impenetrable dark-grey sheet, it was hard to say the visibility distance as there were no marks: horizon, sky and shore were not visible, the sea lights were slightly visible and distinguishable only at a short distance. Snow flurry was like the clouds in the sky: they were never homogeneous in density. Nowadays, the good visibility is ensured by advanced radars. But it is only nowadays. And back then...

FULL SPEED ASTERN!

Then there were no radars.

Then on 12 December 1939 at 02:15, the visibility slightly increased and the overwhelming view of breaking waves opened from the Indigirka bridge right ahead and far on the left-hand with all the attributes of life in this world: dark line of the shore, rock islets and lights on the shore.

«We need the full speed astern!» cried Peskovskiy experiencing wicked mixture of malicious joy (I told you that was Soya Misaki but you ignored me, you old fool!) and fear (we are all going to die).

Lapshin figured out that he is a dead man (if he manages to survive the rocks, he is to be shot) by himself to that time. He also understood it is too late to set the full speed astern – the shore is close.

«All starboard!» Lapshin ordered praying the God only for one thing: to cross the wind line as quickly as possible.

лев в трех кабельтовых от японского берега, где светились редкие огоньки избушек поселка Саруфуцу, оставив над водой 4 метра своего корпуса.

Часть пассажиров погибла сразу, остальные бросились к трапу, давая и сшибая друг друга. Ветром сорвало брезенты с люков, волны повыбивали лючины со штатных мест, и море теперь уже безприпятственно хозяйничало в трюмах, вымывая наружу живых и мертвых. Паника охватила не только пассажиров, но и конвой, который начал беспорядочную стрельбу по выбравшимся из трюмов людям, заключенные занялись грабежом.

Старший помощник капитана Крищенко Тимофей Мефодьевич вместе с плотником Виктором Сандлером приступили к спуску шлюпок. Первая и единственная шлюпка, которую все-таки удалось спустить, добралась до берега, но из десяти человек, находившихся в ней, в живых осталось только пять. Они-то и сообщили японцам о кораблекрушении «Индиgirки».

СТРАШНАЯ КАТАСТРОФА

Первым, кто узнал об аварии, был японский рыбак Дзин Гэньитиро. Он разбудил своего брата Дзин Гэндзо, жившего по соседству, а тот уже сообщил в полицию города Вакканай. И началась изнурительная многодневная спасательная операция. В определенном смысле это была уникальная операция, так как проводилась она вскоре после боев на Халхин-Голе, когда отношения между

СССР и Японией стали еще более натянутыми. Японцам предстояло спасти своих врагов, и не просто спасти, а действовать, подвергая опасности свои жизни.

Утром 12 декабря спасательные операции развернуть не удалось, так как был сильный шторм, но уже 13-го утром к «Индиgirке» направились суда «Карафуту-Мару», «Сосуй-Мару» и «Санье-Мару». В тот день удалось спасти 395 человек. Но это были не все оставшиеся в живых пассажиры. 16 декабря выяснилось, что на судне в трюме оставались еще люди, только спасти их можно было с помощью автогена. Японцы проделали эту операцию и вызволили из смертельного плена еще 28 человек. Таким образом, спасено было 428 человек, 745 погибли в результате одной из самых страшных катастроф на море.

26 декабря 1939 года всех спасенных на пароходе «Ильич» доставили во Владивосток. Капитана Лапшина и всех его помощников арестовали, допрашивали, судили. Материалы дела в отношении капитана нагаевского порта Смирнова и начальника мортранспорта Дальстроя Корсакова выделены в отдельное производство.

Наряду с другими упущениями, упомянутыми уже в этой главе, капитана обвиняли еще и в том, что он не отработал машиной на задний ход, когда берег вдруг открылся по носу «Индиgirки».

But the ship did not go windward and moved further along the fatal course.

«Full speed astern, master?» Peskovskiy faintly suggested one more time. But Lapshin had already made the decision.

«All aport!» he said quietly to the steering man and the ship started to turn leftwards actively, taking the turning circle which, as Lapshin deeply hoped, was the saving one. The only thing was that the turning circle was just aligned with the breaker line: all the courses led the Indigirka to the rocks.

Heavy impact from the sea depths stopped the steamer which had already picked up the turning momentum. The stop was harsh and rough, the ship's bottom was ripped almost along the full length. Cold, roaring sea broke into the holds catching unawares the passengers settled right on the bottom boards. For some time the ship was steel afloat drifting to the south-west direction, but in 20 minutes it laid down on starboard at the place of its final rest – the rocky ridge Toddo near to the reef Sea Lion at three cable lengths away of the Japanese shore lightened by few lights of the Sarufutsu village small houses leaving 4 meters of its hull above the water.

A part of passengers died immediately, the others rushed to the ladder crowding and knocking each other down. The wind tore the canvases from the hatches, the waves broke the hatch covers out, so the sea freely rampaged in the holds washing the dead and the living away. The panic seized

not only the passengers, but also the guards who started to fire desultory at people getting out of the holds. The prisoners started the looting.

The chief officer Timofei Krishchenko with the carpenter Viktor Sandler started to lower the boats. The first and only boat they had managed to launch reached the shore, but only five passengers out of ten survived. They told the Japanese about the Indigirka sinking.

TERRIBLE DISASTER

The first one to know about the incident was the Japanese fisherman Jin Genichiro. He woke up his brother Jin Genzo who lived next door and who informed the police of the Wakkanai city. And so they started the exhausting rescue operation lasting for many days. It was in some ways a unique operation, as it was carried out shortly after the Battle of Khalkhyn Gol, when the relations between the USSR and Japan became even more strained. The Japanese were about to save their enemies and not just save them, but to do it risking their own lives.

It was not possible to start the rescue operation in the morning of 12 December due to severe storm, however, next morning the ships Karafuto-Mar, Sosui-Mar and Sanyo-Mar already headed to Indigirka. 395 people were rescued that day. There were only some passengers who were still alive. On 16 December it became clear that there were more people in the hold, but the only way to save them was to use a gas cutter.

То, что поворот влево был жестом отчаяния, Лапшин не признался бы даже самому себе. А работать назад... Пароход не автомобиль, за минуту не остановишь, а пока будешь останавливать, судно потеряет ход, управляемость и, предоставленное ветру и волнам, с еще большей скоростью станет дрейфовать на скалы. Что ж, в ту ночь действительно все курсы «Индибирки» вели к опасности.

Нет, он не считал свой последний маневр ошибкой, объясняясь в кабинете следователя, так как ясно отдавал себе отчет в том, что свою главную ошибку он совершил еще в Нагаево, когда согласился принять к перевозке на необорудованном судне свыше тысячи пассажиров. Да, у него была возможность хоть немного реабилитировать себя за эту ошибку накануне вечером, не входя в пролив Лаперуза до рассвета, но он этой возможностью не воспользовался.

ВОПРОСЫ ОСТАЛИСЬ

В Лапшине поражает полное отсутствие капитанской интуиции, пренебрежение золотым правилом «Считай себя ближе к опасности». Анализ действий судоводителей парохода после входа в залив Анива вызывает немало вопросов. Непонятно, например, почему капитан и его помощники не учитывали дрейф правого галса на совершенно пустом судне, имея справа, лишь немного впереди траверза, штормовой девятибалльный ветер – почти в борт(!)? Лапшин это объяснил тем, что якобы пароход в балласте с большим дифферентом на корму сильно идет на ветер, такой вывод он сделал из собственных наблюдений за пароходом.

Но так ведут себя многие суда, особенно те, у которых кормовая надстройка, только это не исключает необходимости учитывать дрейф от штормового ветра.

Загадкой остается и то, как капитан и второй помощник не смогли разобраться с характеристиками огней маяков, приняв огонь маяка Соя Мисаки за огонь маяка «Камень опасности». При этом второй помощник Песковский высказал сомнение в том, что это «Камень опасности», но, замерив характеристику маяка Соя Мисаки секундомером, почему-то согласился с капитаном, вместо того, чтобы проверить свои сомнения, например, замерами глубин ручным лотом. На следствии Лапшин утверждал, что он тоже замерял характеристику огня, и что это и на самом деле был «Камень опасности». Вероятно, признаться в оплошности, которую стыдно допускать даже курсанту первого курса, было выше его сил.

Многое предстало бы в ином свете, если бы информация о том, что командиры «Индибирки» употребляли в тот день спиртные напитки, нашла свое железобетонное подтверждение. В повести Льва Князева капитан и второй принимают на грудь «по тридцать граммов шеррибренди» прямо на мостике за час до трагедии: «Здесь – по тридцать граммов шеррибренди. Ту шатс, как говорят в Сан-Франциско люди, понимающие, для чего человеку нужна жизнь. Два «выстрела», чисто символически. Виктор Львович, прошу вас, осушите за мой маленький для вас и всех других праздник.

Песковский недоверчиво принял рюмку.

The Japanese managed to do so and rescued 28 more persons from the death trap. In such a way 428 people were rescued and 745 persons died in one of the most terrifying maritime disasters.

On 26 December 1939, all the rescued were delivered to Vladivostok on board the steamer Ilich. The master Lapshin and all of his officers were arrested, examined and tried. The case materials regarding the master of Nagaev port Smirnov and the head of Mortransport of Dalstroy Korsakov were examined as a separate case.

Along with the other acts of negligence already mentioned here, the master was also accused of not setting the ship backward as the shore appeared ahead of Idigirka.

Lapshin was not ready to admit that turning port was an act of despair even to himself. As for moving astern... A steamer is not a car, it can not be stopped in a minute. While you stopping it, the ship loses the motion and steerage and, being in the power of wind and waves and drifts to the rocks even faster. Well, that night all the courses were indeed leading Indigirka to the danger.

He did not consider his last maneuver a mistake explaining himself in front of the investigating officer as he realized that his main mistake had been made back in Nagaev when he had agreed to take more than one thousand of passengers to an unequipped ship. He had an opportunity to make things better the night before the accident by not entering the La Pérouse Strait before the dawn, but he failed to make use of it.

QUESTIONS REMAIN

What really hits in Lapshin is the absence of master's intuition, his disregard to the golden rule «Think danger closer than it

appears». Analysis of the steamer navigators' actions after entering the Aniva Bay raises a lot of questions. It is not clear, for example, why the master and the officers did not consider the starboard tack drift of the ship, which was almost empty, having on starboard, just a bit before the beam, a storm force 9 wind almost from the side (!)? Lapshin explained it by the fact that the ballasted steamer with significant stern trim moved strongly windward. He concluded it based on his own observations of the ship. Actually, it is quite common, especially for the ships with aft superstructure, but it does not exclude the necessity to consider the drift caused by a storm wind.

Yet another question is how the master and the second watch officer failed to recognize the lights mistaking the light of Soya Misaki for the light of Kamen Opasnosti. The second watch officer Peskovskiy doubted it to be Kamen Opasnosti, but after measuring the properties of Soya Misaki light with the stopwatch had agreed with the master for some unknown reasons instead of doing some additional checks, for example, measuring the depth with manual sounding lead. During the investigation, Lapshin insisted that he had also checked the light parameters and it was Kamen Opasnosti for sure. Perhaps, it was beyond of his power to confess a mistake, which was embarrassing even for a first year student.

A lot of things could have been seen in a different light if the information on the Idigirka officers drinking alcohol that day was proved with a rock-solid evidence. In the novel of Lev Knyazev, the master and the second watch officer are knocking back «thirty grams of sherry brandy» right on the bridge one hour before the tragedy: «Here we have thirty grams of sherry brandy. Two shots, as they, the people who

– Не знаю, что и сказать, хотя тридцать граммов – действительно символ. Поздравляю, Николай Лаврентьевич, но с чем?

– Вперед, вперед, – показал капитан, и, когда штурман выпил, предложил ему пластик шоколадки.

– Читайте, что выпили за мое счастье. Несостоявшееся... – капитан наклонился к двери в рулевую, спросил громко: Лесков, на румбе?

– 252! – откликнулся невидимый матрос.

– Так держать!»

КАПИТАН НЕ БЫЛ ПЬЯН

Повесть – произведение художественное, уважаемый писатель взял на себя смелость воспроизвести эпизод выпивки со слов очевидцев, как он утверждает. И все же автор склонен считать это больше художественным обобщением, нежели правдой жизни. Пьянство на российском флоте – явление отнюдь не уникальное, но выпивать на ходовом мостике в нулевую видимость – «Индигирка» же, как мы помним, шла вслепую, – к тому же не что-нибудь, а шерри-бренди – это за пределами здравого смысла. Бьюсь об заклад, в довоенное время о существовании шерри-бренди знали единицы советских капитанов, а чтобы иметь этот напиток на борту каботажного судна – это вообще из области фантастики. Этот напиток был популярен среди наших моряков в 60-70-е годы прошлого века, 30-35 лет спустя после трагедии «Индигирки».

Очень не хотелось бы, чтобы у читателей возникло ощущение, что главная причина трагической гибели сотен людей на пароходе «Индигирка» – банальное пьянство капитана и его помощников. Это не так, капитан не был пьян, и это установлено точно. Да и в материалах уголовного дела эта информация не нашла своего подтверждения. Если бы факт имел место, то следователи НКВД без всякого сомнения акцентировали бы свое внимание на нем, как на усугубляющем вину обстоятельстве.

Ни тридцать, ни сто выпитых граммов алкоголя создают аварийную ситуацию на судне. Аварии, как мы уже не раз убеждались, зарождаются на берегу. История «Индигирки» – ярчайшее тому свидетельство. И подробнейший анализ любой трагедии как раз и направлен на то, чтобы понять и объяснить логику поступков, действий, команд оператора, которые привели к столь печальному исходу. А он нередко бывает одинаков и у того, кто даже кефира не пил накануне вахты, и у того, кто в рюмку заглянул. Только логика ошибок второго многое объясняет русскому человеку и более понятна прокурору.

В том последнем в своей жизни рейсе капитан Лапшин не ошибся лишь однажды – когда предсказал свой расстрел. 

Петр Осичанский

know what a man lives for, say in San Francisco. Two shots are just a symbolic gesture. Viktor Lvovich, would you kindly drain a glass to my occasion which is not significant for you or anybody else.»

Peskovskiy took the glass suspiciously.

«I don't know what to say, however, thirty grams are really just a symbolic gesture. My congratulations, Nikolay Valeryevich, but what's the occasion?»

«Ahead, ahead,» the master showed and, when the navigation officer finished the glass, offered him a piece of chocolate.

«Think you have drunk to my happiness. That might have been...» the master bent over to the wheelhouse door and asked loudly: «Leskov, what's the heading?»

«252!» a sailor from the inside responded.

«Steady as you go!»

THE MASTER WASN'T DRUNK

A novel is a fictional work and the reputable writer took the liberty of reproducing the drinking from the words of eyewitnesses, as he stated. And yet, the writer tends to consider it more of a generalization than actual facts of life. Excessive drinking in the Russian fleet is not a unique phenomenon, but drinking on the bridge under the conditions of zero visibility (the Indigirka was moving blindly, as we remember), drinking not just anything but sherry brandy (!) that is beyond common sense. I bet only a few soviet

masters knew of sherry brandy at pre-war days and having this drink on board of a coastal vessel that is just a fantastic fiction. This drink was popular among our sailors in the 1960s to 1970s, which is 30 to 35 years after the Indigirka wrecking.

I would not like the readers to have the feeling that the main reason for tragic death of hundreds of people on the steamer Indigirka was just drunkenness of the master and the officers. It's not like that. The master was not drunk and it is precisely known. This suggestion was not proved by the criminal case materials as well. If such a fact was proven, the NKVD investigating officers would undoubtedly draw special attention to it as to an aggravating factor.

An emergency on board can not be caused neither by thirty nor by hundred grams of spirits. As we made already sure, the emergencies are created on the shore. The story of Indigirka is a remarkable example of it. Detailed analysis of any tragedy is aimed right to understand and explain the logic for the operator's actions, behavior and orders which caused the sad result. And it is quite frequently the same for those who stayed absolutely sober before the watch and those who had a few glasses. Except that, the logic of mistakes of the second operator is quite understandable for the Russians and much more clear to the prosecutor.

During his last voyage the master Lapshin guessed right only once, when he had predicted his own shooting. 

Petr Osichanskiy





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

КРАШОШТАН Александр

Анатольевич

Архангельск, пр. Ломоносова,
д. 58, корп. 1, стр. 1

Тел./факс: (8182) 63-72-60

E-mail: srorpsm@gmail.com

ТИХООКЕАНСКАЯ

региональная организация

Председатель Совета

ЗАДОЯНОВ Николай Григорьевич

Владивосток, ул. Алеутская, д. 15

Тел. +7 (423) 2521003

Тел./факс +7 (423) 2521170

E-mail: vladivostok@sur.ru

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

БЕЛЯКОВ Алексей Юрьевич

Новороссийск,

ул. Кутузовская, д. 17

Тел./факс: (8617) 67-00-19,

61-45-59

E-mail: novorossiysk@sur.ru

Почтовый адрес: 353907,

г. Новороссийск, а/я 117

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

САВОСТИН Сергей Владимирович

Самара, ул. Фрунзе, д. 70, оф. 309

Тел./факс: +7 927 264 56 56

E-mail: savostin@sur.ru

Почтовый адрес: 443099,

г. Самара, а/я 2969

ЮЖНАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

ПОПОВ Николай Яковлевич

Новороссийск, ул. Победы, д. 16Б

Тел./факс: (8617) 61-38-44, 61-18-05

E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

МОСКОВСКАЯ

первичная профсоюзная
организация плавсостава РПСМ

Председатель профкома

КНЯЗЕВ Андрей Евгеньевич

Москва, Большой

Коптевский проезд, д. 6, 4-й 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

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

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

«ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов

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



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

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

ITF инспектор 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



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

С ДНЁМ РОЖДЕНИЯ,

