

# МОРСКОЙ №2

ПРОФСОЮЗНЫЙ

(133) 2021

MARITIME  
UNIONS  
HERALD

# ВЕСТНИК

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



**КРАЙНИЙ СЕВЕР И АРКТИКА – В ЗОНЕ  
ОСОБОГО ВНИМАНИЯ ПРОФСОЮЗОВ**

FAR NORTH AND ARCTIC WORTH SPECIAL  
ATTENTION

**РАБОТОДАТЕЛЬ  
ТОЛКАЕТ ДОКЕРОВ  
НА ОБЪЯВЛЕНИЕ ЗАБАСТОВКИ**

EMPLOYER PUSHES DOCKERS TO STRIKE







[WWW.FPRMT.RU](http://WWW.FPRMT.RU)

## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



В ЕДИНОЙ  
И ДРУЖНОЙ  
КОМАНДЕ!





ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ  
МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

**СУХОРИКОВ Ю. Ю.**, председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта; председатель Российского профессионального союза моряков

**ПАВЛОВ И. Н.**, заместитель председателя РПСМ

**БОДНЯ А. М.**, заместитель председателя РПСМ, председатель Совета Балтийской территориальной организации РПСМ

**ФИШОВ С. А.**, координатор Международной федерации транспортников в России

**СИРОТЮК В. М.**, председатель ЦС Российского профсоюза работников морского транспорта

**КОЛЯДИНЦЕВ М. С.**, и.о. председателя 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

Дизайн, верстка: Юлия Назарова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.  
Подписан в печать: 20.04.2021

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. SIROTUYUK**, Chairman of the Central Council of the Maritime Transport Workers' Union of Russia

**M. KOLYADINTSEV**, 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 Iuliia Nazarova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required. Signed to print on: 20.04.2021

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

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.



4-6

ПЕНСИОННЫЙ ВОПРОС  
PENSION ISSUE

28-32

Государственное пенсионное обеспечение: регистрация в Пенсионном фонде – необходимый шаг

State Pension System: Pension Fund Registration as a Necessary Step

МФТ В РОССИИ  
ITF IN RUSSIA

33-37

Экипажу Bold Pilot выплатили \$87 165

Bold Pilot Crew Paid \$87,165m

Моряки на т/х FRIO V не получают зарплату с ноября

M/V FRIO V Sailors Not Paid Since November

Члены экипажа т/х Sapsan отправились домой

M/V Sapsan Crew Members Left For Home

Членам экипажа Ugo Ocha выплатили зарплаты

Ugo Ocha Seafarers Paid Wages

АДРЕСНАЯ КНИГА  
ADDRESS BOOK

57-58

КРАЙНИЙ СЕВЕР  
И АРКТИКА – В ЗОНЕ  
ОСОБОГО ВНИМАНИЯ  
ПРОФСОЮЗОВ

FAR NORTH  
AND ARCTIC WORTH  
SPECIAL ATTENTION

НА ШАГ БЛИЖЕ  
К ДОСРОЧНОЙ  
ПЕНСИИ

ONE STEP CLOSER  
TO EARLY RETIREMENT



26 – 27





Слева направо: А. Корчагин, Ю. Сухоруков, И. Фомичев.  
Left to right: A. Korchagin, Y. Sukhorukov, I. Fomichev.

# КРАЙНИЙ СЕВЕР И АРКТИКА – В ЗОНЕ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ ПРОФСОЮЗОВ

## FAR NORTH AND ARCTIC WORTH SPECIAL ATTENTION

10 марта 2021 года состоялось подписание Соглашения о сотрудничестве между Общероссийским профессиональным союзом работников нефтяной, газовой отраслей промышленности и строительства, Российским профессиональным союзом моряков и Российским профессиональным союзом работников атомной энергетики и промышленности.

On 10 March 2021, a cooperation agreement was signed between the Russian Oil, Gas and Construction Workers' Union (ROGWU), the Seafarers' Union of Russia and the Nuclear Energy and Industry Workers' Union of Russia.

В рамках Соглашения стороны договорились проводить совместную защиту интересов и прав членов отраслевых профсоюзов и учет общих интересов при взаимодействии с федеральными органами власти. Одной из главных задач представителей трех дружественных профсоюзов, несомненно, станет содействие реализации Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации». В Соглашении также зафиксирована договоренность о стремлении к сохранению трудового потенциала в Арктической зоне, привлечению высококвалифицированных специалистов и молодежи, в том числе путем формирования дополнительных экономических и социальных стимулов.

Как подчеркнул председатель Нефтегазстройпрофсоюза России Александр Корчагин, «мы как профсоюз не раз заявляли о том, что действующая система государственных гарантий и компенсаций практически исчерпала себя. Мы не видим факторов привлечения работников на Север. Поэтому важность Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации трудно переоценить, ведь она предполагает модернизацию медицинской и социальной инфраструктуры, решение экологических проблем,

сохранение культуры малых северных народов, развитие инфраструктуры трассовых и вахтовых поселков в Арктике. Таким образом создаются условия для комфортной жизни и работы на северных территориях, а также условия для привлечения квалифицированных кадров».

«Наша основная задача сегодня – это защита национального морского рынка труда, сохранение и увеличение рабочих мест для российских моряков, занятых в Арктике на разведке, добыче и транспортировке

**«ПЕРЕВОЗКА ДОБЫТЫХ УГЛЕВОДОРОДОВ  
ДОЛЖНА ОСУЩЕСТВЛЯТЬСЯ  
НА СУДАХ РОССИЙСКИХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ,  
ПОСТРОЕННЫХ В НАШЕЙ СТРАНЕ,  
С РОССИЙСКИМИ ЭКИПАЖАМИ НА БОРТУ»**

углеводородов, – сказал председатель Российского профессионального союза моряков Юрий Сухоруков. – В настоящее время ситуация такова, что все больше иностранных судов с иностранными экипажами на борту получают разрешение на работу в каботаже и вовлекаются в процесс транспортировки по Северному морскому пути, что, с нашей точки зрения, совершенно недопустимо. Это противоречит принятой стратегии развития Северного морского пути (СМП), согласно которой перевозка добытых углеводородов

In the agreement, the parties undertook to protect together the interests and rights of members of industrial trade unions and take into account common interests when interacting with federal authorities. One of the main tasks of the three friendly trade unions, undoubtedly, will be to assist in the implementation of the Russian Arctic Development Strategy and the Socio-Economic Development of the Arctic Zone of the Russian Federation state program. The agreement also strives to preserve the labor potential in the Arctic zone, to attract highly qualified specialists and

the youth, including through the formation of additional economic and social incentives.

Alexander Korchagin, the ROGWU chairman emphasized that “we, as a trade union, have repeatedly stated that the existing system of state guarantees and compensations has practically exhausted itself. There are no factors attracting workers to the North. Therefore, the importance of the Arctic Development Strategy can hardly be overestimated because it involves the modernization of medical and social infrastructure,

the solution of environmental problems, the preservation of the culture of small northern peoples, the development of the infrastructure of on-route and rotational camps in the Arctic. This creates conditions for comfortable life and work in the northern territories and for attracting qualified personnel”.

“Our key task today is to protect the national maritime labor market, preserve and increase jobs for Russian seafarers engaged in the exploration, production and transportation of hydrocarbons in the Arctic,” said Yuri Sukhorukov, Chairman of the Seafarers' Union of Russia. “Currently, the situation is that more and more foreign ships with foreign crews on board receive permission for coastal navigation and are make transportations along the Northern Sea Route, which, from our point of view, is completely unacceptable. This contradicts the adopted strategy for the development of the Northern Sea Route (NSR), which says that produced hydrocarbons should be transported by ships of the Russian shipowners, built in our country, and with Russian crews on board. I am certain that the cooperation of the three largest national trade unions under the state program of development of the Arctic and the Northern Sea Route will make it possible to turn the tide: we will work to ensure that only

должна осуществляться на судах российских владельцев, построенных в нашей стране, с российскими экипажами на борту. Я уверен, что сотрудничество трех крупнейших национальных профсоюзов в рамках реализации государственной программы по развитию Арктической зоны и СМП позволит переломить ситуацию: мы будем добиваться, чтобы в этой стратегически важной экономической зоне трудились исключительно российские моряки».

«Росатом является инфраструктурным оператором Северного морского пути. Через ледовую транспортную артерию, которую обеспечивают ледоколы Росатомфлота, везут нефтепродукты, сжиженный природный газ, уголь, металлы. За всеми совместными успехами наших отраслей стоят люди – атомщики, моряки, нефтяники, газовики, строители. Каждый из нас хорошо знает специфику своей отрасли, и настало время эти знания объединить, вместе защищать права и интересы работников не только на отраслевом, но и на межотраслевом, региональном уровнях. Настало время в переговорах с министерствами, Правительством Российской Федерации, законодательными органами власти разного уровня добиваться повышенных гарантий для тех, кто трудится в непростых климатических и социально-бытовых



Юрий Сухоруков  
Yuri Sukhorukov

**“PRODUCED HYDROCARBONS SHOULD BE TRANSPORTED BY SHIPS OF THE RUSSIAN SHIPOWNERS, BUILT IN OUR COUNTRY, AND WITH RUSSIAN CREWS ON BOARD”**

условиях», – отметил председатель Российского профессионального союза работников атомной энергетики и промышленности Игорь Фомичев.

Начинающееся сегодня сотрудничество трех крупнейших профессиональных союзов, объединяющих в своих рядах более 1,5 миллионов работников, создает мощную платформу для консолидации профсоюзного движения в деле защиты социально-экономических интересов тружеников Севера, позволит сделать новый шаг к реализации социальной части программы развития Арктической зоны Российской Федерации. [↗](#)

Russian seafarers work in this strategically important economic zone.”

“Rosatom is the infrastructure operator of the Northern Sea Route. Oil products, liquefied natural gas, coal and metals are transported through the ice transport artery made by the icebreakers of Rosatomflot. Nuclear scientists, sailors, oil workers, gas workers, builders—all stay behind the joint successes of our industries. Each of us is well aware of the specifics of our industries, and the time has come to unite the knowledge, to protect together the rights and interests of workers not only at the industry level, but also at the inter-sectoral

and regional levels. The time has come to negotiate with ministries, the Government of the Russian Federation, legislative authorities of various levels to seek increased guarantees for those who work in difficult climatic and social conditions,” said Igor Fomichev, Chairman of the Nuclear Energy and Industry Workers' Union of Russia.

The cooperation launched today between the three largest trade unions uniting more than 1.5 million workers creates a powerful platform for the consolidation of the trade union movement in protecting the socio-economic interests of workers in the North and will make it possible to take a new step towards the implementation of the social part of the Russian Federation's Arctic zone development program. [↗](#)



# ПРОДЛЕНЫ СРОКИ ДЕЙСТВИЯ ДОКУМЕНТОВ МОРЯКОВ

## TERMS OF SEAFARERS' DOCUMENTS VALIDITY EXTENDED

Морская администрация РФ продлевает действие принятых ранее экстренных мер в отношении квалификационных документов членов экипажей судов, срок действия которых истек или истекает до 30 июня 2021 года включительно. По сообщению пресс-службы Министерства транспорта РФ, это делается в связи с текущей эпидемиологической ситуацией в мире, обусловленной распространением коронавирусной инфекции, а также для бесперебойного функционирования международного судоходства.



The Maritime Administration of the Russian Federation is extending the previously adopted emergency measures in relation to the qualification documents of the ship's crew members with the validity expiring before 30 June 2021 inclusive. According to the press service of the Ministry of Transport of the Russian Federation, this is done due to the current epidemiological situation in the world caused by the spread of coronavirus infection, as well as for the smooth functioning of international shipping.

Так, если член экипажа, находящийся в рейсе, не имеет возможности продлить в установленном порядке свои квалификационные документы, срок их действия автоматически продлевается на 3 месяца. К ним относятся профессиональные дипломы, подтверждения о признании дипломов, квалификационные свидетельства, подтверждения к дипломам для работы на танкерах (нефтяных, газовозах, химовозах), свидетельства о квалификации судовых поваров, другие квалификационные документы, требуемые в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками.

Внесение дополнительных отметок о продлении или выдача новых документов не требуется.

На сайте Министерства транспорта подчеркивается, что Морская администрация

РФ оставляет за собой право в любое время изменить или отменить вышеуказанные меры в зависимости от развития ситуации с Covid-19.

Добавим, что со времени объявления пандемии в марте 2020 года это – пятое продление срока действия квалификационных документов членов экипажей судов. В Российском профсоюзе моряков не раз подчеркивали, что в ситуации, когда возникли беспрецедентные трудности в организации репатриации, а также изменился порядок приема моряков по вопросам замены и получения документов, это были рациональные меры.

– Безусловно, и сейчас такой подход можно назвать здравым, ведь в свете событий, которые происходят в мире на фоне коронавируса, возвращения организации смены на докризисный уровень в ближайшее время ждать не приходится, – констатируют в РПСМ. [📄](#)

So, if a crew member on a voyage is unable to extend his qualification documents in accordance with the established procedure, their validity period is automatically extended by 3 months. These include professional diplomas, certificates for diplomas recognition, qualification certificates, certificates for diplomas for work on tankers (oil, gas, chemical carriers), certificates of ship cooks qualification, other qualification documents required in accordance with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers of 1978, as amended.

Additional marks on renewal or issuance of new documents are not required.

The website of the Ministry of Transport emphasizes that the Maritime Administration of the Russian Federation reserves the right to change or cancel the above measures

at any time depending on the development of the situation with Covid-19.

It shall be noted that since the announcement of the pandemic in March 2020, this is the fifth extension of the validity period of qualification documents for ship crew members. The Seafarers' Union of Russia has repeatedly emphasized that these were rational measures in a situation when unprecedented difficulties arose in organizing repatriation, as well as the procedure for accepting seafarers for replacement and obtaining documents changed.

"Of course, today this approach still can be called sound, because in the light of the events that are taking place in the world against the backdrop of the coronavirus the return of the shift organization to the pre-crisis level in the near future cannot be expected," states the SUR. [📄](#)

# РАБОТОДАТЕЛЬ ТОЛКАЕТ ДОКЕРОВ НА ОБЪЯВЛЕНИЕ ЗАБАСТОВКИ



## EMPLOYER PUSHES DOCKERS TO STRIKE

В этом уверены члены первичной профсоюзной организации Российского профсоюза докеров «НЕВА-МЕТАЛЛ». Дело в том, что работодатель – стивидорная компания АО «НЕВА-МЕТАЛЛ», входящая в состав сталелитейного и горнодобывающего гиганта – «Северсталь», с 2020 года отказывается закрепить в коллективном договоре четкий порядок индексации тарифных ставок и окладов работников, что позволяет администрации бесконтрольно и единолично решать вопрос об индексации заработной платы. Так, с 2014 по 2017 гг. индексация на предприятии была ниже уровня инфляции, де факто последние три года – выше. Председатель ППО Максим Колядинцев считает, что единственным оставшимся в арсенале работников и предусмотренным Трудовым кодексом РФ выходом из сложившейся ситуации является объявление забастовки, ведь все процедуры, предусмотренные действующим российским законодательством для урегулирования коллективного трудового спора, профком прошел.

This is the position of the cell of Russian Dockers' Union at NEVA-METALL JSC. The employer, NEVA-METALL stevedore company making part of SEVERSTAL, a steel working and mining corporation, has been refusing since 2020 to establish a clear procedure for indexing wage rates and salaries in the collective agreement, which allows the administration to uncontrollably and single-handedly decide indexations. In particular, from 2014 to 2017 the indexation in the company was below the inflation rate and for the last three years was in fact higher. Maksim Kolyadintsev, the chairman of the trade union cell, believes that the only way out of the situation for employees provided by the Labor Code of the Russian Federation is calling for strikes, as the trade union committee has tried all other procedures provided for by the Russian law to settle the collective labor dispute.



## ПЕРЕГОВОРЫ

Все началось в 2019 году, когда конференция работников АО «НЕВА-МЕТАЛЛ» выдвинула ряд требований к работодателю, основным среди них стало повышение тарифных ставок и окладов на 20%. Столько, по подсчетам профкома, составило отставание в индексации заработной платы от реального уровня инфляции за 2014-2017 гг.

— Эта цифра возникла не случайно, — поясняет М. Колядинцев. — Администрация АО «НЕВА-МЕТАЛЛ» на протяжении четырех лет проводила повышение зарплаты с отставанием от инфляции на 30-50%. Сложив разницу индексации зарплаты и инфляции, профком получил те самые 20%, что, по мнению рабочих, — серьезное отставание и откровенное нарушение действующего законодательства и прав докеров.

Важно, что каждый год работники соглашались с предложенными компанией условиями индексации, но при этом сторона работников всегда указывала на недостаточный размер увеличения тарифных ставок и окладов и соответственно — на нарушение ТК РФ в части увеличения уровня реального содержания заработной платы.

Переговоры о повышении тарифных ставок и окладов на 20% продолжались целый год. Профком предлагал всевозможные варианты решения вопроса,

например, увеличивать зарплату поэтапно или предусмотреть премии и стимулирующие выплаты. Но все компромиссы администрация АО «НЕВА-МЕТАЛЛ» отвергла.

## ПОСРЕДНИК

Когда работодатель и профком не могут договориться за столом переговоров, трудовое законодательство предусматривает определенный порядок действий. Первый — можно привлечь посредника в урегулировании трудового спора в рамках ТК РФ, где посредник — представитель власти. Так, профком обратился в Комитет по труду и занятости населения Санкт-Петербурга, и в январе 2020 года прошло заседание сторон конфликта при участии посредника.

— Посредник подтвердил, что отставание от официальной инфляции существует, — рассказывает Максим Колядинцев. — Однако предложил нам решить спор не повышением тарифных ставок и окладов, как мы изначально требовали, а путем внесения изменений в коллективный договор, прописав в документе четкий порядок индексации заработной платы.

## «МНЕНИЕ ВЛАСТИ ДЛЯ НАШЕГО РАБОТОДАТЕЛЯ — НЕ РУКОВОДСТВО К ДЕЙСТВИЮ»

Максим Колядинцев  
Maksim Kolyadintsev



## NEGOTIATIONS

It all started in 2019 when the conference of NEVA-METALL employees put forward a number of demands to the employer, and the major demand was to increase the wage rates and salaries by 20%. According to the trade union committee's calculations, this was the wage indexation lag from the actual inflation for 2014-2017.

“The figure did not arise by chance,” explains M. Kolyadintsev. “For four years, the administration of NEVA-METALL increased the wages with 30-50% lag behind the inflation. The trade union committee summed up the difference between the wage indexation and inflation to obtain the said 20%, which is, according to workers, a serious lag and an outright violation of the law and the dockers' rights.

It is important to note that every year the employees agreed with indexation conditions suggested by the company, but the employees always underlined an insufficient wage rate and salary indexation and, respectively, a violation of the Labor Code in terms of increase of the real wages.

The negotiations on increase of the wages rates and salaries by 20% continued all the year. The trade union committee offered many ways to solve the issue, for example, to increase the wages step by step or to make bonuses and incentive payments. But the administration of NEVA-METALL rejected any suggestions.

## MEDIATOR

The labor law has a procedure for situations when an employer and the trade union committee cannot come to an agreement. First, a mediator can be involved to settle the labor dispute under the Labor Code, and the mediator should be a representative of the authorities. In particular, the trade union committee appealed to the St. Petersburg Committee on Labor and Employment and in January 2020 a meeting of conflicting parties and a mediator was held.

“The mediator acknowledged the lag behind the official inflation,” says Maksim Kolyadintsev. “But he suggested settling the dispute not by raising wage rates and salaries as we initially

Профком докеров с рекомендацией посредника согласился, посчитав, что на данном этапе гораздо важнее закрепить это дополнение в колдоговоре и тем самым добиться регулярного повышения зарплаты в размере не ниже официального уровня инфляции в будущем.

Так, в ст. 134 ТК РФ говорится, что обеспечение повышения уровня реального содержания заработной платы включает индексацию заработной платы в связи с ростом потребительских цен на товары и услуги, а производить индексацию заработной платы следует в порядке, установленном трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, а также коллективным договором.

В этом ключе профком продолжил диалог с работодателем по трудовому спору.

– В течение 2020 года мы несколько раз встречались с администрацией АО «НЕВА-МЕТАЛЛ», но результат – нулевой, – констатирует Максим Колядинцев. – Получается, что даже мнение посредника, то есть власти, для нашего работодателя – не руководство к действию. Мы снова зашли в тупик, и нам ничего не оставалось, как опять обратиться к действующему законодательству.

### **ТРУДОВОЙ АРБИТРАЖ**


Ст. 404 ТК РФ предусматривает рассмотрение конфликта в трудовом арбитраже, где решение по коллективному трудо-

вому спору, выслушав доводы сторон спора, принимает представитель власти – трудовой арбитр.

– В декабре 2020 года мы снова обратились в Комитет по труду и занятости населения Санкт-Петербурга с просьбой сформировать трудовой арбитраж, – продолжает М. Колядинцев. – Причем работодатель на словах тоже согласился на его проведение, участвовал в предварительных консультациях – всем хотелось поскорее закрыть спор.

Заседание трудового арбитража состоялось в начале февраля 2021 года. Заслушав позиции сторон, трудовой арбитр сослался на Трехстороннее соглашение по Санкт-Петербургу на 2020-2022 гг. и постановил внести в коллективный договор дополнение, согласно которому работодатель обязуется ежегодно производить индексацию тарифных ставок и окладов работников АО «НЕВА-МЕТАЛЛ» в размере не ниже индекса роста потребительских цен на товары и услуги в Санкт-Петербурге за предыдущий год.

– Мы были уверены в этом решении и даже не сомневались, что оно будет принято в нашу пользу, ведь все, что мы требуем, укладывается в рамки ТК РФ, – отмечает председатель ППО РПД «НЕВА-МЕТАЛЛ». – Кроме того, решение трудового арбитража является обязательным для испол-



**«AN OPINION THE AUTHORITIES  
IS NOT A GUIDELINE FOR  
THE EMPLOYER TO FOLLOW»**

demand, but through amending the collective agreement by specifying a clear wage indexation procedure”.

The trade union committee of dockers agreed with the mediator's recommendation considering that at this stage it is much more important to put that amendment in the collective agreement and thereby secure the regular wage increases in line with the official inflation rate in the future.

Article 134 of the Labor Code states that increase of real wages includes wage indexation in line with the growth of consumer prices, and the wages must be indexed in accordance with the procedure established by labor laws, other regulatory legal acts, and the collective agreement.

In this vein, the trade union committee continued its dialog with the employer about the labor dispute.

“We had several meetings with the administration of NEVA-METALL in 2020, but to no avail”, says Maksim Kolyadintsev. “It turns out that even an opinion of the mediator, that is, the authorities, is not a guideline for the employer to follow. We found ourselves in a deadlock again and had no choice but to again resort to applicable law”.

### **LABOR ARBITRATION**

Article 404 of the Labor Code provides that a conflict can be resolved through the labor arbitration, where a labor arbitrator, a representative of the authorities hears the arguments of the parties to the dispute and makes a judgment on the collective labor dispute.

“In December 2020, we appealed again to the St. Petersburg Committee on Labor and Employment and asked to set up the labor arbitration,” continues M. Kolyadintsev. “Moreover, the employer also verbally agreed to it and participated in preliminary consultations: everyone wanted to finish the dispute as soon as possible”.

The hearing of the labor arbitration was held in the beginning of February 2021. Having heard the standpoints of the parties, the labor arbitrator referred to the St. Petersburg Trilateral Agreement 2020-2022 and judged to amend the collective agreement in such a way that the employer undertakes to index the wages rates and salaries NEVA-METAL employees annually and not less than the consumer price growth index in St. Petersburg for the previous year.

“We were sure to have that judgment and did not even doubt that it would be made in our favor, since



нения для сторон коллективного трудового спора, а его апелляция в ТК РФ не предусмотрена.

Профком, основываясь на решении трудового арбитража, вновь направил предложение работодателю внести дополнение в колдоговор и прописать порядок индексации заработной платы, но руководство стивидорной компании отказалось, мотивировав решение тем, что перед заседанием трудового арбитража следовало подписать соглашение об участии, но этого сделано не было.

Максим Колядинцев считает: несмотря на то, что такого документа действительно нет, согласие на формирование трудового арбитража работодатель подтвердил своим участием в нем.

Кроме того, в отказе от исполнения решения трудового арбитража администрация ссылается на коллективный договор на 2021-2023 гг., утверждая, что его подписанием в 2020 году трудовой спор, который тянется с 2019 года, был закрыт.

— Колдоговор был подписан до предложения посредника о внесении в него изменений, — поясняет председатель первички. — Фактически, в конце 2020 года мы пролонгировали документ в существовавшей на тот момент редакции. При этом руководство забывает другую немаловажную деталь: спор закрывается



либо соглашением об его урегулировании, либо протоколом разногласий — ни к одному из этих решений мы не пришли, поэтому считаем, спор открытым.

### ЗАБАСТОВКА

— Такая ситуация с нами впервые, — говорит Максим Колядинцев. — Что удивительно, раньше нам удавалось находить компромисс с руководством. Один из ярких примеров нашего сотрудничества — когда в 2008 году мы потребовали поднять зарплату на 40% и в результате переговоров добились повышения на 38% в три этапа в течение полугода.

Изменение курса в социальном диалоге профком связывает со сменой руководства. Компанию «НЕВА-МЕТАЛЛ» создали в 1995 году в основном для перевалки

we demanded nothing more than compliance with the Labor Code,” says the chairman of the cell of the Russian Dockers' Union at NEVA-METAL. “Besides, the labor arbitration judgment is binding on the parties to the collective labor dispute and can not be appealed according to the Labor Code”.

Following the labor arbitration judgment, the trade union committee again proposed the employer to amend the collective agreement and introduce the wage indexation procedure; however, the management of the stevedore company refused on the grounds that a participation agreement must had been signed before the labor arbitration hearing, but has never been signed.

Maksim Kolyadintsev believes: despite such an agreement does not really

exist, the employer agreed to the labor arbitration by his actual participation in it.

Besides, the administration refuse to fulfill the labor arbitration judgment with the reference to the collective agreement 2021-2023 stating that its signing in 2020 actually closed the labor dispute lasting since 2019.


“The collective agreement was signed before the mediator suggested making amendments,” explains the chairman of the cell. “Actually, in the end of 2020 we prolonged the collective agreement in the version existed for that moment. At the same time, the management overlooks another important thing: the dispute can be closed either by a settlement agreement or by a discrepancy report; we have come to neither end, therefore we consider the dispute open”.

грузов «Северстали»: в тот момент у нее было несколько акционеров, а гендиректором долгое время оставался бывший портовик, отработавший в Ленинградском морском торговом порту много лет. С переходом же АО «НЕВА-МЕТАЛЛ» под полное управление «Северстали» во взаимоотношения администрации и профкома появились проблемы.

Сама же «Северсталь» позиционирует себя как социально-ориентированную компанию. Примечательно, что по версии HeadHunter, «Северсталь» – второй по привлекательности работодатель среди металлургических компаний России.

– Однако на деле ситуация выглядит иначе: работодатель несколько лет увеличивал зарплату работников АО «НЕВА-МЕТАЛЛ» меньше уровня инфляции», – говорит М. Колядинцев.

На сегодняшний день профком прошел все процедуры, предусмотренные законом: неоднократно предлагал руководству всевозможные компромиссные решения, привлекал к разрешению спора посредника, организовал трудовой арбитраж.

– Почему работодатель не готов закрепить четкий порядок индексации тарифных ставок и окладов в колдоговоре – непонятно. К сожалению, администрация не предпринимает продуктивных шагов для разрешения спора, наоборот – игнорирует закон и усугубляет конфликт. Все, что остается докерам в рамках действующего законодательства – объявить забастовку, и на это работников толкает сам работодатель, – считает председатель первичной профсоюзной организации Российского профсоюза докеров «НЕВА-МЕТАЛЛ» Максим Колядинцев. 

## STRIKE

“Such a situation is new to us,” says Maksim Kolyadintsev. “This is surprising, because before we managed to come to a compromise with the management. A vivid example of our cooperation was in 2008 when we demanded to raise wages by 40% and through negotiations achieved an increase of 38% in three stages within six months”.


The trade union committee attributes the change of the social dialog with the change of the management. NEVA-METAL was established in 1995 mainly for transshipment of SEVERSTAL's cargoes; initially it has several shareholders, and the CEO for a long time was a former port worker who had worked in the Leningrad commercial sea port for many years. With the transfer of NEVA-METAL under the full control of SEVERSTAL,

the relationship between the administration and the trade union committee went problematic.

By the way, SERVSTAL positions themselves as a socially oriented company. It is noteworthy that, according to HeadHunter, SEVERSTAL is the second most attractive employer among the Russian metallurgical companies.

“However, the real situation looks different: the employer has been increasing the wages of NEVA-METAL employees below the inflation rate for several years,” says M. Kolyadintsev.

To date, the trade union committee has gone through all the procedures provided by law: they have repeatedly offered the management all kinds of trade-off solutions, involved a mediator to the dispute, and arranged the labor arbitration.

It's inexplicable why the employer does not want to establish a clear procedure for wage rate and salary indexation in the collective agreement. Unfortunately, the administration takes no productive steps to resolve the dispute; on the contrary, they ignore the law and aggravate the conflict. All that remains for the dockers in the legal field is to declare a strike, and the employer pushes the workers to that,” says Maksim Kolyadintsev, chairman of the primary trade union cell of Russian Dockers' Union at NEVA-METAL. 



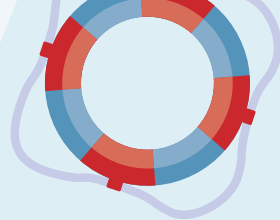


# ОПЕРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

## ДЛЯ МОРЯКОВ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ COVID-19

# UP-TO-DATE INFORMATION

## FOR SEAFARERS AMIDST COVID-19



### НАЛИЧИЕ НА СУДНЕ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА,

когда на борту проводилась последняя инспекция Международной федерации транспортников, координаты ближайшего к месту стоянки судна инспектора МФТ: [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org)

### ИНФОРМАЦИЯ О ДВИЖЕНИИ СУДОВ В РЕАЛЬНОМ ВРЕМЕНИ,

их текущее местонахождение, дальнейший маршрут следования: [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com)

### МЕЖДУНАРОДНАЯ БЕСПЛАТНАЯ БАЗА ДАННЫХ,

охватывающая весь мировой флот – о судне, владельце, операторе, страховщике, местоположении судна по месяцам, проверках и их результатах: [www.equasis.org](http://www.equasis.org)

### БАЗА ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE

Международной организации труда – вся информация о случаях оставления судов и экипажей: [www.ilo.org](http://www.ilo.org)

### ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ ПОДДЕРЖКИ МОРЯКОВ SEAFARERHELP,

куда можно обратиться с любыми проблемами. Отвечают на английском, русском, филиппинском, китайском, турецком и арабском языках 24 часа в сутки 365 дней в году (тел.: +44 20 7323 2737; [help@seafarerhelp.org](mailto:help@seafarerhelp.org)): [www.seafarerhelp.org](http://www.seafarerhelp.org)

### ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ И ТРЕБОВАНИЙ В СВЯЗИ С ПАНДЕМИЕЙ,

получаемые Международной палатой судоходства из 138 стран мира, разрешена или запрещена репатриация, документы для организации процедуры ротации даются в разделе COVID-19 Country/Port Implications: [www.iss-shipping.com](http://www.iss-shipping.com)

### ГДЕ В ЕВРОПЕ МОЖНО СМЕНИТЬСЯ,

необходимость теста на COVID-19, циркулярные письма морских администраций – Европейская ассоциация судовладельцев: [www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)

### ИНТЕРАКТИВНАЯ КАРТА О ТЕСТИРОВАНИИ НА КОРОНАВИРУС В ПОРТАХ ПО ВСЕМУ МИРУ,

данные о лабораториях: где и какой необходим анализ (методом ПЦР, экспресс-тест или оба) предоставляет компания Wilhelmsen, раздел COVID-19: Crew Testing Map: [www.wilhelmsen.com](http://www.wilhelmsen.com)

### ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ВЪЕЗДА В РАЗНЫЕ СТРАНЫ ДЛЯ ГРАЖДАН РФ

на сайте Федерального агентства по туризму: [www.tourism.gov.ru](http://www.tourism.gov.ru)

### ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО БЮРО,

круглосуточно принимает сообщения об угрозе безопасности, подозрительной активности или преступлениях – тел.: +603 2031 0014, факс: +603 2078 5769, WhatsApp или Telegram: +601126593057, [imbsecurity@icc-ccs.org](mailto:imbsecurity@icc-ccs.org)



### IS THERE A COLLECTIVE AGREEMENT ON THE VESSEL?

When a vessel was last inspected by the International Transport Workers' Federation? Contact details of the ITF inspector nearest to the place of anchorage: [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org)

### REAL TIME MOVEMENT,

current locations and further routes of vessels: [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com)

### INTERNATIONAL FREE DATABASE

of vessels covering the entire world fleet; includes owner, operator, insurer, location by month, inspections and their results: [www.equasis.org](http://www.equasis.org)

### ILO'S ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE

with all the data about abandonments of vessels and crews: [www.ilo.org](http://www.ilo.org)

### SEAFARERHELP'S SUPPORT HOTLINE

to contact with any problems. They answer in English, Russian, Filipino, Chinese, Turkish and Arabic languages round-the-clock and round-the-year (tel.: +44 20 7323 2737; [help@seafarerhelp.org](mailto:help@seafarerhelp.org)): [www.seafarerhelp.org](http://www.seafarerhelp.org)

### PANDEMIC-RELATED CHANGES IN RULES AND REQUIREMENTS

as received by the International Chamber of Shipping from 138 countries, whether repatriation is allowed or prohibited, what documents are needed for the rotation procedure, all are given in the COVID-19 section Country/Port Implications: [www.iss-shipping.com](http://www.iss-shipping.com)

### WHERE SEAFARERS MAY CHANGE IN EUROPE,

the need to make a COVID-19 test, circular letters from maritime administrations – European Shipowners Association: [www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)

### AN INTERACTIVE MAP OF CORONAVIRUS TESTING IN PORTS AROUND THE WORLD,

info about labs – where and which analyses are needed (PCR, express test or both), all provided by Wilhelmsen, COVID-19 section: Crew Testing Map: [www.wilhelmsen.com](http://www.wilhelmsen.com)

### GENERAL CONDITIONS OF ENTRY TO VARIOUS COUNTRIES FOR CITIZENS OF THE RUSSIAN FEDERATION

on the website of the Federal Agency for Tourism: [www.tourism.gov.ru](http://www.tourism.gov.ru)

### INTERNATIONAL MARITIME BUREAU'S SECURITY HOTLINE

for 24/7 reports about security threats, suspicious activities or crimes; tel.: +603 2031 0014, fax: +603 2078 5769, WhatsApp or Telegram: +601126593057, [imbsecurity@icc-ccs.org](mailto:imbsecurity@icc-ccs.org)

# ТРЕБОВАНИЯ К УСТАВАМ ПРОФСОЮЗОВ ИЗМЕНЯТСЯ



## REQUIREMENTS FOR CHARTERS OF TRADE UNIONS CHANGE

Участники Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений одобрили изменения, предлагаемые законопроектом «О внесении изменений в статью 7 Федерального закона «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» в ходе прошедшего 29 января заседания РПК. Новым законопроектом предлагается исключить содержащееся в п. 1 ст. 7 требование о непротиворечии уставов объединений (ассоциаций) организаций профсоюзов уставам соответствующих объединений (ассоциаций) профсоюзов, членами которых они являются, и внести норму о возможности включить в уставы положение о непротиворечии, в отдельный пункт.

Документ был разработан для реализации постановления Конституционного Суда РФ № 44-П от 27 октября 2020, признавшего содержание п. 1 ст. 7 не соответствующим конституции, допускающим необоснованное вмешательство государства в деятельность профсоюзов и ограничивающим право на объединение и свободы деятельности общественных объединений. На заседании РПК он рассматривался в доработанной редакции, появившейся после предварительного обсуждения в рабочей группе.

Participants of the Russian Tripartite Commission (RTC) on Regulating Social and Labor Relations approved the changes proposed by the draft law On Amendments to Article 7 of the Federal Law On Trade Unions, Their Rights and Guarantees of Activities during the January 29 meeting of the RTC.

The new draft law proposes to exclude the requirement of clause 1, Article 7 regarding the non-contradiction of the charters of unions (associations) of trade union organizations with the charters of the respective unions (associations) of trade unions whose members they are and introduce a norm on the possibility of including a provision on consistency in the charters in a separate clause. The document was developed to implement the decree of the Constitutional Court of the Russian Federation No. 44-П of 27 October 2020 admitting the content of para. 1, Art. 7 as inconsistent with the constitution, allowing unjustified state interference into the activities of trade unions and restricting the right to association and activity freedom for public associations. During the RTC meeting, the document was considered in a revised version, which was a result of a preliminary discussion in the working group.



## ЭКСПЕРИМЕНТ ВЫЗВАЛ ПРОБЛЕМЫ

Участники РТК ознакомились с результатами проведения эксперимента, начавшегося в мае прошлого года, по использованию электронных документов, связанных с работой. Цель эксперимента – определить и создать условия для их применения в сфере трудовых отношений и подготовить предложения о внесении соответствующих изменений в законодательство, а именно: вести электронный документооборот в трудовых отношениях и изменить закон об архивном деле в части электронного хранения документов.

Завершить эксперимент планировалось 31 марта 2021 года. Однако участвовавшие в нем работодатели, в основном крупные предприятия, рассказали о возникших проблемах. Получив возможность формировать и вести документацию, предусмотренную трудовым законодательством, только в электронном виде без дублирования на бумажном носителе, а также использовать собственные информационные системы или информационно-аналитическую систему «Работа в России», они отметили отсутствие единых требований к формату электронных кадровых документов, применяемых во взаимодействии с государственными информационными системами, единого подхода и правил хранения. У них также возникли трудности с обеспечением доку-

ментов юридической силой по истечении срока действия сертификата ключа проверки электронной подписи, не говоря уже о технических проблемах и недостаточности функционала подсистемы ЭКД портала «Работа в России».

## НЕТ РЕПРЕЗЕНТАТИВНОСТИ

Свои сомнения по поводу законопроекта высказала и профсоюзная сторона РТК, отметив, что в эксперименте участвует относительно небольшое число работодателей, в связи с чем решение о скором предоставлении всем права на электронный кадровый документооборот может быть излишне поспешным. Так, до ноября 2020 года в эксперименте участвовало всего 178 предприятий, а с 1 декабря 2020 года – 381. Общее число сотрудников организаций, представивших отчеты о результатах эксперимента, составило 932 635 человек, из них в эксперименте непосредственно принимали участие только 124 306 человек, или 13,7%.

В протоколе РТК была отдельно отражена позиция профсоюзной стороны, которая обратила внимание на то, что предварительный доклад не содержит сведений, каким образом в системе электронного кадрового документооборота обеспечивается обязательное участие выборного органа первичной профсоюзной организации при принятии кадровых решений согласно трудовому законодательству. Также подчеркивалось, что профсоюзные организации

## EXPERIMENT LED TO PROBLEMS

RTC participants got familiar with the results of the experiment on the use of electronic documents related to work which began in May last year. The purpose of the experiment was to determine and create conditions for their application in the field of labor relations and to prepare proposals for introducing appropriate amendments to the legislation, namely: to keep electronic document circulation in labor relations and to amend the law on archiving in respect to the electronic storage for documents. .

The experiment was scheduled to finish by 31 March 2021. However, the employers, mainly large companies who participated in this experiment have told us about the problems. Having received the opportunity to form and keep documentation provided for by labor legislation only in electronic form without duplication on paper, and also to use their own information systems or the information analysis system Work in Russia, they noted the absence of uniform requirements for the format of electronic personnel documents used in interaction with state information systems, as well as a unified approach and storage rules. They also encountered

difficulties in providing documents with legal force after the expiration of the certificate of the electronic signature verification key, not to mention the technical problems and the lack of functionality of the ECD subsystem of the Work in Russia portal.

## NO REPRESENTATIVENESS

The RTC participants representing trade unions also expressed their doubts about the draft law, noting that a relatively small number of employers are participating in the experiment, and therefore the decision to grant everyone the right to electronic personnel document management may be unnecessarily hasty. Until November 2020, only 178 companies participated in the experiment, and 381 took part starting from 1 December 2020. The total number of employees working for organizations that submitted reports on the results of the experiment was 932 635 people, but only





из коллективного субъекта трудовых отношений переводятся на уровень «сторонних организаций», а их данное законодательством право (и одновременно обязанность) участия в регулировании обозначенных законом аспектов трудовых отношений ставится в зависимость от наличия или отсутствия «соответствующих соглашений».

С учетом изложенного профсоюзы предложили продлить эксперимент до конца 2021 года, сторона работодателя возразила, в итоге эксперимент решили проводить до 31 июля 2020 года.

#### ДРУГИЕ ПРОЕКТЫ

В ходе заседания также обсуждался проект постановления Правительства РФ «Об утверждении коэффициента индексации выплат, пособий и компенсаций в 2021 году», предусмотренных отдельными федеральными законами: предложено установить его с 1 февраля 2021 года в размере 1,049.

Помимо этого речь шла о проекте постановления Правительства РФ «О внесении изменения в перечень рабочих мест в организациях, осуществляющих отдельные виды деятельности, в отношении которых специальная оценка условий труда проводится с учетом устанавливаемых уполномоченным федеральным органом исполнительной власти особенностей». Перечень предложили дополнить рабочими местами медицинских работников, занятых непосредственным оказанием паллиативной медицинской помощи. Члены ПТК согласились с проектами постановлений.

Также стороны подвели итоги отдыха детей и их оздоровления в 2020 году, в том числе из районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностях – задавался вопрос о возможности включения детского оздоровления в национальный проект по туризму, обсудили ситуацию на рынке труда. [↗](#)

124 306 of them or 13.7% have directly participated in the experiment.

The RTC protocol separately stated the position taken by trade unions, which drew attention to the fact that the preliminary report does not contain information on how the mandatory participation of the elected body of the primary trade union organization taking decisions on personnel in accordance with labor legislation is ensured in the electronic personnel document management system. It was also emphasized that trade union organizations are being transferred from a collective subject of labor relations to the level of “interested parties”, and their right given by legislation (and at the same time their obligation) to participate in regulating aspects of labor relations designated by law is made dependent on the presence or absence of “appropriate agreements”. Taking into account the above stated, the trade unions proposed to extend

the experiment until the end of 2021, the employers objected; as a result, the experiment was decided to be carried out until 31 July 2020.

#### OTHER PROJECTS

During the meeting, the draft resolution of the Government of the Russian Federation On the Approving the Indexation Coefficient for Payments, Benefits and Compensations in 2021 stipulated by separate federal laws was also discussed: it was proposed to establish the coefficient at the rate of 1.049 from 1 February 2021.

In addition, the meeting discussed the draft resolution of the Government of the Russian Federation On Amending the List of Workplaces in Organizations Performing Certain Types of Activities Requiring a Special Assessment of Working Conditions Taking Into Account the Specifics Established by the Authorized Federal Executive Body. The list was proposed to be completed with workplaces for medical workers providing direct palliative care. The RTC participants agreed with draft resolutions.

The parties also summed up the results of children's recreation and their health recovery in 2020, including the Far North and equivalent areas: they discussed the possibility of including children's health improvement in the national tourism project, as well as the situation on the labor market. [↗](#)



14 марта 2021 года в районе фарватерных буйев акватории порта Новороссийск, во время высадки с судна на катер, в море упал лоцман. В ходе спасательной операции мужчину извлекли из воды, но несмотря на реанимационные мероприятия, он скончался. По мнению председателя Межрегионального профсоюза лоцманов (МПСЛ) Владимира Кабанова, основные причины подобных инцидентов – отсутствие Правил по охране труда для морских лоцманов и невыполнение общепринятых рекомендаций по подготовке лоцманов, изложенных в Резолюции Международной морской организации А.960(23). Станет ли гибель человека поводом для того, чтобы урегулировать вопросы обеспечения безопасных условий труда лоцманов, – вопрос, который волнует членов МПСЛ.



On 14 March 2021, close to fairway buoys in the water area of the port of Novorossiysk, a pilot fell into the sea during disembarkation from a ship to a boat. During the rescue operation, the man was taken out of the water, but despite resuscitation measures, he died. According to Vladimir Kabanov, Chairman of the Interregional Pilot Trade Union of (IPTU), the main reasons for such incidents are the absence of Labor Protection Rules for sea pilots and the failure to comply with generally accepted recommendations for the pilots training set forth in the Resolution of the International Maritime Organization A.960 (23). Whether the death of a person will become a pretext for settling the issues of ensuring safe working conditions for pilots is a question that worries the members of the IPTU.

# ЛОЦМАН БЕЗ ПРАВИЛ

## PILOT WITHOUT ANY RULES

### ВИНОВНЫХ НЕТ

Трагедия в Новороссийске – не первая смерть лоцмана на рабочем месте. Достаточно вспомнить случай в Туапсе, когда 30 декабря 2018 года в порту, завершив проводку танкера-химовоза, лоцман в спасательном жилете при спуске с левого борта судна по штурмтрапу, который

находился на высоте 4,5 м над уровнем моря, сорвался и упал между бортами судна и лоцманского буксира «Капитан Авдюков». Его подняли из воды спустя 16 минут, но спасти не удалось.

– Чаще всего инциденты происходят во время пересадки, когда лоцман находится между судном

### NO CULPRITS

The tragedy in Novorossiysk is not the first case of pilot's death at the workplace. Suffice it to recall the case in Tuapse, when on 30 December 2018 in the port, after completing the pilotage of the chemical tanker, while descending from the port side of the vessel along a storm ladder at an

altitude of 4.5 m above sea level, a pilot in a life jacket fell off and fell between the sides of the ship and the Kapitán Avdyukov pilot tug. He was rescued out of the water in 16 minutes, but could not be saved.

"Most often, incidents occur during the transfer, when the pilot is between the ship and the pilot's floating

и лоцманским плав-  
средством, – говорит  
В. Кабанов. – Это всегда  
опасно, ведь человек без  
страховки перемещается  
между двумя движущимися  
объектами, которые имеют  
ход относительно воды.

Когда такое случается,  
возникают закономерные  
вопросы – почему и что  
делать. Владимир Кабанов  
уверен: расследовать  
обстоятельства инцидентов  
должны представители  
компетентных лоцманских  
властей, так как одной  
из причин могут быть  
недостатки в подготовке  
лоцманов. Он уточняет, что  
расследования, которые  
в настоящее время прово-  
дятся, не дают желаемого  
результата: работа прове-  
дена, ничего не нарушено,  
виновных нет, а человек  
погиб.

– Бывает и так, что  
ответственность за смерть  
лоцмана пытаются  
возложить на капитана  
судна, проводка которого  
осуществлялась, так как  
в соответствии со ст. 94  
Кодекса торгового море-  
плавания капитан обязан  
обеспечить безопасные  
посадку и высадку  
лоцмана, – рассказывает  
председатель МПСЛ. –  
Кроме того, нередко след-  
ствие склоняется к тому,  
что лоцман сам не принял

необходимых мер предо-  
сторожности, что и стало  
причиной несчастного  
случая.

### **НЕТОЖДЕСТВЕННЫЕ ПРОФЕССИИ**

Ряд экспертов пола-  
гают, что для обеспечения  
безопасных условий труда  
лоцманов достаточно  
Правил по охране труда  
на морских судах и судах  
внутреннего водного транс-  
порта (Приказ Минтруда  
России от 11.12.2020  
N 886н). В МПСЛ же считают,  
что эти Правила написаны  
для членов экипажей  
морских судов. К ним  
лоцманы не относятся.

– То, что обязательно  
для моряков, невозможно  
применить к лоцманам, –  
уверен В. Кабанов.

В доказательство он  
приводит подпункт 9  
п. 91 Правил по охране  
труда на морских судах.  
В нем говорится, что  
«при подъеме и спуске  
по штурмтрапу на людях  
должны быть надеты  
предохранительные пояса  
с прикрепленным страхо-  
вочным канатом, который  
крепится, выбирается или  
потраивается выде-  
ленным членом экипажа  
судна таким образом,  
чтобы удерживать человека  
в случае падения в воду». При этом необходимо

craft," says Vladimir Kabanov.  
"It is always dangerous:  
a person without lifeline  
moves between two moving  
objects that have a course  
relative to the water".

When such things  
happen, it is natural  
to ask why and what  
to do. Vladimir Kabanov  
is sure: such incidents  
should be investigated  
by the competent  
pilotage authority, as  
one of the reasons may  
be deficiencies in pilot  
training. He specifies that  
the investigations that are  
currently being conducted do  
not give the desired result:  
the work has been done,  
nothing has been violated,  
there are no guilty parties,  
but there is a death accident.

"It also happens that  
the responsibility for  
the death of the pilot is placed  
on the captain of the piloted  
vessel, since in accordance  
with Art. 94 of the Merchant  
Shipping Code, the captain  
is obliged to ensure  
the safe embarkation  
and disembarkation  
of the pilot," says the IPTU  
Chairman. "Besides, often  
the investigation is inclined  
to believe that the pilot  
himself did not  
take the necessary  
precautions,  
which caused  
the accident".

### **NOT IDENTICAL JOBS**

A number of experts  
believe that the Regulation  
on Labor Protection on Sea  
Vessels and Ships of Inland  
Water Transport are sufficient  
to ensure safe working  
conditions for pilots (Order  
of the Ministry of Labor  
of Russia dated 11 December  
2020 No. 886н). The IPTU,  
however, believes that this  
Regulation applies to crew  
members of sea ships. Pilots  
do not belong to them.

"Rules that are mandatory  
for seafarers cannot be applied  
to pilots," Vladimir Kabanov  
is certain.

As proof, he cites subpara  
9, para 91 of the Regulation  
on Labor Protection on Sea  
Vessels. It states that "when  
climbing and descending  
a storm ladder, people must  
wear safety belts with an  
attached safety rope, heaved  
or eased by a designated  
member of the ship's crew  
in such a way as to hold  
the person in the case of a fall  
into the water". In this case,  
another rule must be taken  
into account: para. 117 does

**«ЭКИПАЖ ДОЛЖЕН БЫТЬ СПЕЦИАЛЬНО  
ПОДГОТОВЛЕН К ТОМУ, ЧТОБЫ  
В СЧИТАННЫЕ МИНУТЫ ПОДНЯТЬ  
ЛОЦМАНА, ЕСЛИ ТОТ ПО КАКОЙ-ТО  
ПРИЧИНЕ УПАЛ В ВОДУ»**



**Владимир Кабанов**  
**Vladimir Kabanov**



учитывать другое правило – пунктом 117 не допускается проведение работ за бортом на ходу судна.

– Но лоцманы обычно пересаживаются именно на ходу судна, и предохранительные пояса с прикрепленным страховочным канатом не применяются хотя бы потому, что большинство судов, заходящих в российские порты, несут флаги иностранных государств, которые с российскими правилами не знакомы, – подчеркивает Владимир Кabanов. – Более того – ни этого пояса, ни страховочного конца быть не должно – лоцман не работает на высоте. Но объяснить это не представляется возможным, потому что так написано в Правилах по охране труда на морских судах и судах внутреннего водного транспорта. Вот почему нужны Правила, разработанные специально для лоцманов, – чтобы исключить необоснованные и некомпетентные нормы.

К тому же, по признанию Владимира Кabanов, ранее предпринимались попытки использовать страховочные пояса со страховочными концами, но, как показала практика, их применение делает операцию еще опаснее.

Он считает, что безопасность операции по пересадке лоцмана зависит не только от уровня подготовки самого лоцмана, а в значительной мере от того, какое судно используется в качестве лоцманского плавсредства, а также – от подготовки его экипажа.



– Лоцманское плавсредство должно не только быстро и безопасно подойти и отойти от борта обслуживаемого судна, – говорит председатель МПСЛ. – Но и экипаж должен быть специально подготовлен к тому, чтобы в считанные минуты поднять лоцмана, если тот по какой-то причине упал в воду. Кому пришлось выполнять подобную работу, знают, насколько это сложная задача, даже когда лоцманское судно оборудовано специальным устройством для подъема человека из воды. Если же его нет, вероятность извлечь лоцмана живым уменьшается пропорционально снижению температуры морской воды.

#### **РАБОТА ЛОЦМАНОВ ТРЕБУЕТ РЕГЛАМЕНТА**

В качестве другого примера Владимир Кabanов отсылает к организации опасных видов работ, отмечая, насколько строго

not allow work to be carried out overboard while the vessel is moving.

"But pilots, as a rule, change board while the vessel is underway and do not use safety belts with an attached safety rope, at least because most ships call to Russian ports under flags of foreign states that are unfamiliar with Russian rules," emphasizes Vladimir Kabanov. "Moreover, there shouldn't be any safety belt or safety line, as pilot does not work at heights. But it is not possible to explain this, because this is stated in the Regulation on Labor Protection on Sea Vessels and Ships of Inland Water Transport. That is why we need Regulation specifically for pilots to avoid inconsistent and incompetent norms".

In addition, according to Vladimir Kabanov, earlier there were attempts to use safety belts with safety ends, but, as practice has shown, their use makes the operation even more dangerous.

He believes that the safety of a pilot transfer operation depends not only on the level of training of the pilot, but to a large extent on the type of vessel used as a pilotage craft, as well as on the training of her crew.

"The pilotage craft should not only quickly and safely approach and depart from the side of the serviced vessel," says the IPTU chairman, "but the crew should also be specially prepared to lift the pilot in a matter of minutes, if he fell into the water for some reasons. Those who have had to do this kind of work know how difficult it is, even when the pilotage ship is equipped with a special arrangement for taking a person out of the water. If there is no such equipment, the chances of retrieving a pilot alive decrease in proportion to the decrease in the temperature of the sea water".

она регламентирована в Правилах по охране труда на морских судах и судах внутреннего водного транспорта для моряков. Так, в п. 101 говорится, что работами на высоте должен руководить человек из командного состава, назначенный капитаном, и он же определяет возможность безопасного проведения таких работ с учетом конструктивных особенностей судна, места их проведения и других рисков. В следующем пункте подчеркивается, что перед началом работ на высоте руководитель обязан провести целевой инструктаж по охране труда со всеми участниками: это оформляется разрешением и регистрируется в журнале по охране труда.

— Понятно, что нет никакой возможности одновременно провести инструктаж и с лоцманом, и с экипажем лоцманского плавсредства, и с экипажем обслуживаемого судна. Поэтому возникают простые вопросы — кто является руководителем работы по пересадке лоцмана; кто должен принимать решение о возможности безопасного проведения операции — высаживать или нет лоцмана для проводки на судно, — говорит В. Кabanov. — При этом следует учитывать, что степень опасности операции возрастает с ухудшением погоды — усилением ветра и увеличением высоты волнения.

Простая логика позволяет сделать вывод, что руководитель работы по пересадке лоцмана

должен быть руководителем и лоцмана, и экипажа лоцманского плавсредства. Но на практике довольно часто они — работники разных организаций и, соответственно, подчиняются разным лицам.

#### **ПОДДЕРЖКИ НЕТ**


— Многие вопросы обеспечения безопасных условий труда лоцманов не урегулированы, — констатирует В. Кabanov.

Однако неоднократные обращения Федерации профсоюзов работников морского транспорта и Межрегионального



**«THE CREW SHOULD ALSO BE SPECIALLY PREPARED TO LIFT THE PILOT IN A MATTER OF MINUTES, IF HE FELL INTO THE WATER FOR SOME REASONS»**

профсоюза лоцманов с предложением разрабатывать Правила по охране труда лоцманов не находят поддержки ни в Министерстве транспорта РФ, ни в Министерстве труда и социальной защиты РФ.

— Неужели гибель лоцмана вследствие несчастного случая на производстве — не повод для того, чтобы внести эту тему в повестку дня заседания Рабочей группы по вопросам совершенствования лоцманской деятельности в Российской Федерации, которая существует в транспортном ведомстве с 2011 года? — задается вопросом председатель МПСЛ Владимир Кabanov. 

#### **PILOTS' WORK REQUIRES REGULATIONS**

As another example, Vladimir Kabanov refers to the organization of hazardous types of work, noting how strictly it is regulated in the Regulation on Labor Protection on Sea Vessels and Ships of Inland Water Transport. Para. 101 states that work at height should be supervised by a person from the command personnel appointed by the captain, and also determines the possibility of safe execution of such works, taking into account the ship's design features, their location and other


Kabanov. "It should be kept in mind that the degree of danger of the operation increases with the weather deterioration — the strengthening of the wind and the increase in the height of the sea.

Simple logic allows us to conclude that the manager of the pilot transfer should be the leader for both — the pilot and the crew of the pilotage craft. But in practice, quite often they are employees of different organizations and, accordingly, are subordinate to different managers".

#### **NO SUPPORT**

"Many issues of ensuring safe working conditions for pilots are not regulated," states Vladimir Kabanov.

However, the repeated appeals of the Maritime Transport Workers' Federation and the Interregional Pilot Trade Union with a proposal to develop Rules on labor protection of pilots find support neither in the Ministry of Transport of the Russian Federation, nor in the Ministry of Labor and Social Protection of the Russian Federation.

"Is the death of a pilot as a result of an accident at work not a reason to include this topic on the agenda of the meeting of the Working Group on the improvement of pilotage in the Russian Federation which has existed in the transport department since 2011?" asks the IPTU Chairman Vladimir Kabanov. 

risks. The next paragraph emphasizes that before starting work at height, the manager shall specifically brief all participants on safety precaution: this is formalized with a permit and recorded in the Occupational Safety and Health Journal.

"Of course, there is no way to simultaneously brief the pilot, the crew of the pilotage craft, and the crew of the vessel to be serviced. Therefore, there are simple questions to ask: who is the leader of the pilot transfer; who should make the decision on the possibility of safe operation, whether or not to disembark the pilot on the ship for escorting," says Vladimir





# НОВОРОССИЙСКИЕ МОРЯКИ НЕ МОГУТ ВЕРНУТЬСЯ ДОМОЙ

## NOVOROSSIYSK SEAFARERS NOT ABLE TO RETURN HOME

Трое новороссийских моряков, членов экипажа танкера Marvin Star греческой компании Marvin Shipping, обратились в РПСМ с просьбой помочь в репатриации. Они остаются на борту уже больше 8 месяцев.

— При контрактах 4+/-1 кто-то работает по 8 месяцев, а двое членов экипажа уже год как на борту, — рассказал обратившийся россиянин. — Люди устали, и впереди — неизвестность.

По словам моряков, все это время судно работает между портами Сингапура, Малайзии и Индонезии. С конца прошлого года судовладелец «кормит завтраками» свой грузинско-российский экипаж и каждый раз находит поводы продлевать контракты. Моряки идут на это вынужденно: из опасения не получить зарплату, которую перестали платить еще в декабре. «Естественно, сейчас в каждой стране свои условия по списанию, и организовать смену непросто, но мы ходим между тремя странами, неужели ни в одной из них нельзя нас поменять? — зада-

ются вопросом моряки. — Создается впечатление, что именно для нашего работодателя условия по организации смены невыполнимы».

Усугубляют положение на борту Marvin Star и перебои с поставками продуктов. О ситуации моряки сообщили в администрацию флага судна — это Маршалловы острова, и в Международную федерацию транспортников ITF.

По данным ITF, компания оперирует четырьмя судами, двое из которых в настоящее время находятся под арестом в Голландии. А трудоустроив моряков в Marvin Shipping небезызвестный круизинг Novomar, прославившийся в сентябре в связи с делом балкера Bourbon. Тогда новороссийские моряки тоже давали SOS с Филиппин, а на борту не было ни продуктов, ни электричества, ни денег. Отметим, что позже Новороссийская транспортная прокуратура выявила нарушения лицензионного законодательства в деятельности Novomar и обратилась в суд. Судебное разбирательство длится до сих пор. [↗](#)

Three seafarers from Novorossiysk, crew members of the Marvin Star tanker of the Greek company Marvin Shipping, appealed to the Seafarers' Union of Russia asking for help in repatriation. They have been remaining on board for more than 8 months.

"Some people work for 8 months under contract of type 4+/-1, and two crew members have already spent a year on board," tells the Russian applicant. "The people are tired, and no one knows what lies ahead".

According to sailors, all this time the ship is working between ports of Singapore, Malaysia, and Indonesia. Starting from the end of the last year, the shipowner "feeds promises" to its Georgian-Russian crew and every time finds reasons to extend contracts. The sailors are forced to agree with this for fear of not getting the wages which they stopped receiving back in December. "Of course, now each country has its own conditions for discharge, and it is not easy to organize a change, but we go between

three countries, is it really impossible to change us in any of them?" wonder seafarers. "It seems that the discharge terms are impossible to meet only for our employer".

The situation on board the Marvin Star is aggravated by shortage of food. The sailors reported the situation to the flag Administration of the vessel - the Marshall Islands, and to the International Transport Federation (ITF).

According to ITF, the company manages four vessels, two of which now are arrested in the Netherlands. The seafarers were employed to Marvin Shipping by an infamous crewing company Novomar having become famous in September after the case of the Bourbon bulk. Seafarers from Novorossiysk also sent a SOS signal from the Philippines, and there was no food, no power, no money on board. It shall be noted that later the transport prosecutor's office of Novorossiysk detected violations of licensing law in Novomar's activity and appealed to court. The trials are still under way. [↗](#)



# ГОЛОДНЫЙ РЕЙС

## A HUNGRY VOYAGE

Недостатки социально-бытового обеспечения теплохода обычно связывают с судовладельцем. Если чего-то не хватает – значит, он пожадничал, не выделил достаточно денег, не привез, не доплатил. Однако бывают и другие случаи – когда источником проблемы оказывается не скупость компании, а алчность одного из членов команды, который в рейсе находит способы дополнительного «заработка», к несчастью, за счет своих коллег. О таком инциденте в своей практике рассказал председатель территориальной профсоюзной организации «Мурманский траловый флот» (ТПО МТФ) Павел Паршев, к которому экипаж одного из рыболовных судов группы компаний «ФЭСТ» пришел с жалобами на плохое качество и недостаток питания.

– В принципе, претензии к еде – это нередкое явление, – рассказал он. – Проблемы с питанием могут периодически возникать, если судно, например, долго не заходит в порт – это понятно и предсказуемо, хотя, конечно, в закупке

продовольствия все нужно заранее учитывать. Некоторые моряки, например, жалуются на отсутствие шведского стола и возможности взять добавку, хотя в остальном никаких претензий нет. Но обычно они при этом выглядят

The shortcomings in welfare support on a ship are usually associated with the shipowner. If anything is missing, it means that the owner was greedy, did not allocate enough money, did not deliver enough, did not pay in full. However, it happens sometimes that the problem originates not from stinginess of the company, but the greed a crew member who finds ways to get an additional "earning" on the voyage, unfortunately, at the expense of his coworkers. Pavel Parshev, the chairman of the territorial union of Murmansk Trawl Fleet, told about such an incident in his practice when the crew of a fishing vessel owned by FEST Group complained him about the poor quality and lack of food.

“Generally, complaints about food are not rare,” he tells. “Problems with food can periodically arise if a ship, for example, does not call the port for a long time, this is understandable and predictable, although, everything must be taken

into account in advance when food is purchased. Some sailors, for example, complain about the lack of a buffet and no opportunity to take a second helping, but nothing else. Normally they look healthy: it never happens that a man goes to sea having



нормально: не бывает так, что уходил в море весом сто килограммов, а вернулся – семьдесят. В этот же раз было очевидно, что на борту что-то сильно не так: к нам из рейса пришли крайне худые и изможденные люди.

При этом у сменного экипажа проблем с питанием не возникало, хотя выделяемое на него количество средств было тем же, как, впрочем, и на других судах компании. Как выяснилось, еще на борту члены экипажа обращались по этому вопросу к капитану, однако никакого эффекта это не возымело, поэтому по прибытии они пошли в профсоюз. В ТПО МТФ их просьбу о помощи восприняли крайне серьезно – настолько бросался в глаза внешний вид рыбаков. О жалобе сразу сообщили в компанию и настояли на необходимости проведения расследования. Сначала вопросы возникли к повару, но тот честно ответил: готовлю из того, что есть. После этого двинулись вверх по цепочке.

– В «ФЭСТе» все организовано так, что руководство судна практически все, что нужно, на борт заказывает самостоятельно, – рассказал Павел Паршев. – Вопросы питания занимается второй помощник. То есть он его планирует и составляет для портового агента список продуктов, а тот уже находит все необходимое, после чего выставляет счет судовладельцу.

Поэтому подозрение справедливо упало именно



↑ Подписание коллективного договора с группой компаний «ФЭСТ», слева – Павел Паршев, справа – исполнительный директор группы компаний «ФЭСТ» Юрий Паршев.

↑ Signing of a collective agreement with the FEST group of companies, on the left - Pavel Parshev, on the right - the executive director of the FEST group of companies Yuri Parshev.

на второго помощника. В ходе расследования провели несколько встреч при участии капитана судна, профсоюза, бухгалтера и директора компании. Выяснилось, что подобные претензии у моряков возникали и до этого – они жаловались в отдел кадров, однако никаких официальных заявлений не было. Оказалось, что возникали вопросы и у бухгалтерии, которая выявила нестыковки в отчете по денежным средствам.

– В процессе разбирательств пришли к выводу, что в сложившейся ситуации действительно виноват второй помощник капитана, – рассказал Павел

a hundred kilos in weight and comes back with just seventy kilos. But that time it was obvious that something was seriously wrong on board: the sailors returned from the voyage extremely thin, skin and bones.

At the same time, the replacement crew did not have any food problems, although the amount of funds allocated was the same as on other ships of the company. It turned out that, while on board, the crew members had addressed to the master captain on the issue, but this did not have any effect, so upon arrival they appealed to the union. The territorial

union of Murmansk Trawl Fleet took their request for help extremely seriously, as the look of the seafarers was striking. The company was immediately informed on their appeal, and the union insisted on investigating the issue. First, the cook was questioned, but he answered directly: he cooked with the products he had. Then the investigation moved up the chain.

“In FEST, the system is organized in such a way that the ship's officers orders almost everything needed on board independently,” said Pavel Parshev. “The provision is the responsibility of the second mate. He plans the provision and draws up a list of necessary products for the port agent, and the agent procures everything needed and invoices the ship owner.”

Therefore, suspicion was reasonably cast on the second mate. During the investigation, there were several meetings with the participation of the ship's master, the trade union, and company's accountant and CEO. It turned out that seafarers had similar claims before: they complained to the HR department but made no official statements. The accounting department, apparently, also raised questions after revealing inconsistencies in the cash statement.

“In the course of the proceedings, we came to the conclusion that

Паршев. – Все расследование заняло около двух недель. Этот моряк больше на судах группы компаний ФЭСТ не работает. Новых жалоб по этому вопросу не поступало.

#### **НАДЕЖНЫЙ СОЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР**

Отметим, что группа компаний ФЭСТ, в которую входят АО «Стрелец», АО «Таурус» и АО «Эридан», – надежный социальный партнер ТПО «Мурманский траловый флот». В декабре между ними был перезаключен коллективный договор, действие которого продлится до конца 2023 года. Хотя срок предыдущего соглашения подошел к концу еще 12 июня 2020 года, переговоры приходилось несколько раз откладывать из-за пандемии.

Как рассказала юрист профсоюза Анна Дворецкая, в новом договоре удалось сохранить весь пакет ранее действовавших гарантий и компенсаций. В частности, районный коэффициент к заработной плате, предусмотренный для Мурманской области в размере 1,4, в коллективном соглашении чуть выше – на уровне 1,5. В нем также были изме-

Так, согласно действующим законам, людям до 30 лет, проживающим здесь более года, северная надбавка начисляется в размере 20% по истечении первых шести месяцев работы с увеличением на 20% за каждые последующие шесть месяцев, а по достижении 60% – последние 20 за один год работы (максимальная надбавка составляет 80%). Для тех, кто прожил в регионе меньше года, суммы увеличиваются чуть медленнее – по 10% за полгода. Однако в коллективном договоре – лучшие условия: моряки до 30 лет, работающие в группе компаний ФЭСТ, могут с первого дня работы рассчитывать на 80-процентную надбавку, если родились и проживали в районах Крайнего Севера не менее пяти лет.

According to existing laws, people under 30 years old who have lived here for more than a year have the northern allowance of 20% after the first six months of work, with a 20% increase for each subsequent six months, and, upon reaching 60%, the last 20% for one year of work (the maximum allowance is 80%). For those who have lived in the region for less than a year, the allowance grows in little slower pace, 10% per six months. However, the collective agreement provides better terms: seafarers under 30 working in the FEST Group can expect an 80% bonus from the first day of work if they were born and lived in the Far North for at least five years.

the second mate was really to blame for the situation,” said Pavel Parshev. “The whole investigation took about two weeks. This sailor does not work on FEST Group's ship any longer. There were no new complaints about the issue.”

#### **A RELIABLE SOCIAL PARTNER**


It should be noted that the FEST Group including Streletz JSC, Taurus JSC and Eridan JSC is a reliable social partner of the territorial union Murmansk Trawl Fleet. In December, a collective agreement was renegotiated between them to last until the end of 2023. Although the term of the previous agreement came to an end on 12 June 2020, negotiations were postponed several times due to the pandemic.

According to the trade union lawyer Anna Dvoretzskaya, the new agreement preserves the entire package of the previously existed guarantees and compensations. In particular, the regional wage factor equal to 1.4 for the Murmansk region is slightly higher



нены правила начисления процентной надбавки, призванной компенсировать разницу в затратах труда и стоимости жизни в районах Крайнего Севера. Также раз в два года работодатель, согласно соглашению, должен оплатить дорогу к месту отпуска. «Часто во время коллективных переговоров возникают вопросы о том, каким именно образом это должно происходить», — отметила Анна Дворецкая. — Например, в некоторых мурманских компаниях, если работник улетает за границу, работодатель покрывает только путь до аэропорта — то есть автобусный билет или такси. Этот пункт договора долго обсуждался — судовладелец хотел перейти к такой же схеме, — однако мы настояли на том, что сотрудник пересекает границу в воздушном пространстве, а значит, оплачиваться должен путь от Мурманска до ближайшего к границе пункта. Например, если моряк летит в Белоруссию — стоимость билета до Брянска, в Грузию — до Владикавказа и так далее, вне зависимости от того, поездом он добирается или самолетом».

Помимо этого, большинство положений коллективных договоров флотов группы компаний были приведены в соответствие действующему российскому законодательству. В договор также вошли различные небольшие изменения технического характера — например, положения, касающиеся обновленного порядка предоставления документов при трудоустройстве в связи с введением электронных трудовых книжек.


Еще в процессе действия предыдущего коллективного договора был переписан пункт, касающийся компенсации работодателем морального вреда в случае смерти или травмы работника в связи с несчастным случаем на борту. Раньше размер компенсации был привязан к МРОТ, однако в новом соглашении прописана конкретная сумма, чтобы работники точно понимали, на что они могут рассчитывать в случае несчастья. К слову, как отмечают в профсоюзе, раньше компания при возникновении подобных инцидентов всегда выполняла свои обязательства. 

in the collective agreement, namely 1.5. The agreement also amended the rules for calculating an allowance intended to compensate for the difference in labor costs and the cost of living between the regions of the Far North.

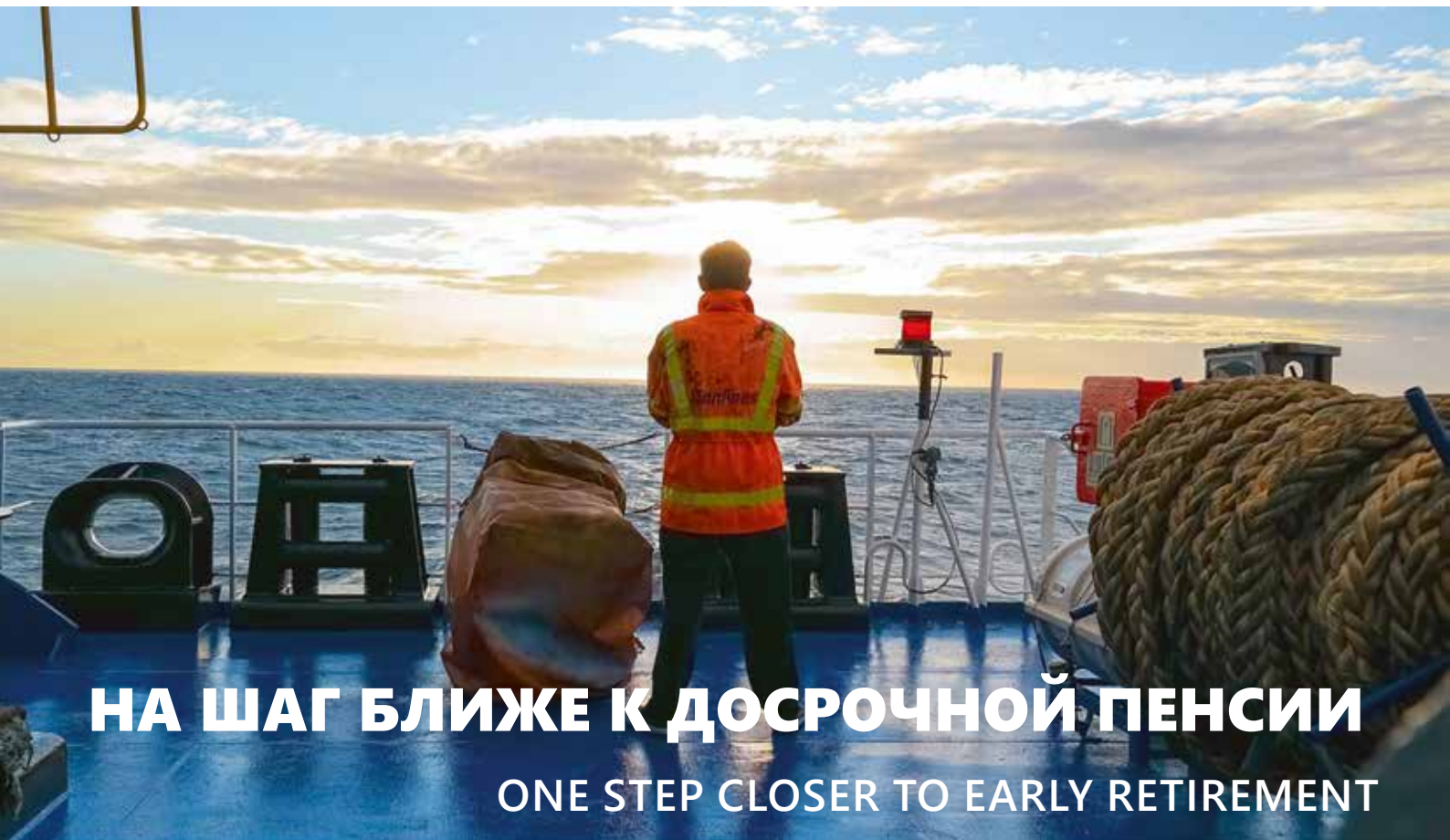
Also, according to the agreement, the employer shall pay the way to the place of vacation once every two years. “Often during collective negotiations, questions are raised about how exactly this should happen,” said Anna Dvoretzskaya. “For example, in some Murmansk companies, when an employee flies abroad, the employer only covers the way to the airport, that is, a bus ticket or taxi ride. This clause was discussed for a long time, the shipowner wanted to use the same scheme, but we insisted that the employee crosses the border in the air, which means that the way from Murmansk to the point nearest to the border should be paid. For example, if a sailor flies to Belarus, the ticket to Bryansk shall be paid, if to Georgia, the ticket to Vladikavkaz shall be

paid, and so on, regardless of whether he or she travels by train or by plane.”

In addition, most provisions in collective agreements of the Group's fleets were brought in line with the current Russian legislation. The agreement also included various minor technical amendments, for example, provisions about the updated procedure for employment document submission in connection with the introduction of electronic work books.

Even during the previous collective agreement, the clause about employer's compensation for moral damage in the event of the death or injury of an employee in connection with an accident on board was modified. Previously, the amount of the compensation was tied to the minimum wage, but a specific amount was indicated in the new agreement so that workers could understand exactly what they can count on in case of an accident. By the way, as the trade union notes, in previous time the company always fulfilled their obligations in the event of such incidents. 





# НА ШАГ БЛИЖЕ К ДОСРОЧНОЙ ПЕНСИИ

## ONE STEP CLOSER TO EARLY RETIREMENT

Минтруд подготовил и направил в правительство проект постановления, которым предлагает включать в стаж, дающий право на досрочную пенсию, периоды профессионального обучения и дополнительного образования, получаемого за счет работодателя. Сегодня время, потраченное на такую подготовку, в стаж не засчитывается. Однако когда работники обращаются в суд с требованием учесть этот период, решения почти всегда принимаются в их пользу: из 244 277 исков к территориальным органам Пенсионного фонда России, рассмотренных с января 2014 года по октябрь 2020 года, 221 906 (более 90%) были удовлетворены. Разработанный документ призван официально внести обучение в стаж, дающий право на досрочную пенсию, и урегулировать проблемный вопрос. Если постановление будет принято, оно затронет представителей многих профессий, в том числе – российских моряков, которые на протяжении всей жизни обязаны проходить дополнительную подготовку.

### ВНЕСТИ ОБУЧЕНИЕ В СТАЖ

Отметим, что речь идет только о профессиональном обучении и дополнительном профессиональном образовании, являющихся необходимым условием выполнения

работниками определенных видов деятельности, а обязанность их проведения законодательством возложена на работодателя. При этом во время обучения за работниками сохраняется место работы и средняя заработная

The Ministry of Labor has prepared and submitted to the government a draft proposal to include periods of employer-funded vocational training and additional education in the qualifying period for early retirement. Nowadays, the time spent for that sort of training is not included into the qualifying period. However, when employees apply to the court to include that period, judgments are almost always made in their favor: out of 244,277 claims against the territorial bodies of the Russian Pension Fund considered from January 2014 to October 2020, 221,906 (that is more than 90%) were sustained. The prepared draft is designed to officially include the training periods into the qualifying periods for early retirement and thus to resolve the problematic issue. If the resolution is adopted, it will affect many professionals, including Russian seafarers who are required to undergo additional training throughout their lives.

### TO INCLUDE THE TRAINING PERIODS INTO THE QUALIFYING PERIODS

Note that the project considers only vocational training and additional education that are necessary for employee's certain activities and,

according to the law, must be conducted by the employer. The employees retain their positions and average wages during the training, and the employers make compulsory pension insurance contributions for the students.

плата, а работодатели отчисляют за обучающихся взносы на обязательное пенсионное страхование.


Соответствующее изменение планируется внести в постановление правительства № 665 «О списках работ, производств, профессий, должностей, специальностей и учреждений (организаций), с учетом которых досрочно назначается страховая пенсия по старости, и правилах исчисления периодов работы (деятельности), дающей право на досрочное пенсионное обеспечение».

В настоящий момент законодательство предполагает, что на досрочную пенсию могут претендовать работники, исполняющие обязанности на подземных работах, работах с вредными условиями труда и в горячих цехах в соответствии со списками № 1 и № 2. Также существует ряд других профессий, перечисленных в так называемых малых списках, представители которых имеют право на досрочное назначение пенсии. В стаж при этом включаются непосредственно периоды работы. Последняя должна выполняться в течение полного рабочего дня, с которого работодатель вносит страховые взносы в Пенсионный фонд России. В стаж включаются также периоды получения пособия по временной нетрудоспособности, ежегодный основной и дополнительный отпуска. Однако периоды, когда работодатели направляют

сотрудников на повышение квалификации или переподготовку, на сегодняшний момент не учитываются, хотя во время обучения им начисляется зарплата, а работодатель продолжает делать взносы на пенсионное страхование.

### ХОРОШО ДЛЯ МОРЯКОВ

Учитывая сложившуюся практику массового удовлетворения требований граждан к территориальным органам ПФР о включении в стаж для досрочного назначения пенсии указанных периодов обучения, Минтруд предложил урегулировать этот вопрос.

— Это постановление напрямую коснется моряков, поскольку на основании международных и национальных требований к обучению работников плавсостава судовладельцы обязаны заниматься их профессиональной подготовкой и обучением в вопросах личной безопасности на борту, — пояснила Наталья Бологова, заведующая отделом социально-трудовых отношений РПСМ. — Для этого работодатели направляют членов экипажей на переподготовку, повышение квалификации, обучение вторым профессиям. В этот период моряки не выполняют свои обязанности на судне, но работодатель сохраняет за ними среднюю заработную плату и производит уплату страховых взносов на обязательное пенсионное страхование. 

Постановление напрямую коснется моряков, поскольку на основании международных и национальных требований к обучению работников плавсостава судовладельцы обязаны заниматься их профессиональной подготовкой и обучением в вопросах личной безопасности на борту.

Resolution will directly influence seafarers, since, in accordance with international and national requirements for the training of seafarers, shipowners are obliged to conduct their professional training in personal safety on board.


The corresponding change is planned to be made to the government decree No.665 “On Lists of Jobs, Industries, Occupations, Positions, Specialties and Institutions (Organizations) for Early Old Age Insurance Pension and Rules for Calculating Periods of Work (Activities) Qualifying for Early Pension”.

At the moment, the law states that those working under ground, in hazardous conditions or in hot shops in accordance with lists No.1 and No.2 can apply for early retirement. There are also a number of other occupations presented in so-called “small lists” that are eligible for early retirement. The respective work periods are included in the qualifying period. And the work must have been performed during a full


working day as a basis for the employer to pay insurance contributions to the Russian Pension Fund. The qualifying period also includes periods of temporary disablement allowance and the annual basic and additional leaves. However, the periods of employer-prescribed advanced training or retraining are currently not included, although during the training these employees are paid salaries and the employer keeps making pension insurance contributions.

### GOOD FOR SEAFARERS

In view of established practice of sustaining claims to the territorial bodies of the Russian Pension Fund on including those training periods in the qualifying period for early retirement, the Ministry of Labor proposed to settle the issue.

“This resolution will directly influence seafarers, since, in accordance with international and national requirements for the training of seafarers, shipowners are obliged to conduct their professional training in personal safety on board,” explained Natalya Bologova, head of the department of social and labor relations of the Seafarers' Union of Russia. “To do so, employers send the crew members for retraining, advanced training or second occupation training. During that period, the seafarers do not fulfill their duties on the ship, but the employer retains their average wages and pays compulsory pension insurance contributions.” 





# ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПЕНСИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ: РЕГИСТРАЦИЯ В ПЕНСИОННОМ ФОНДЕ – НЕОБХОДИМЫЙ ШАГ

## STATE PENSION SYSTEM: PENSION FUND REGISTRATION AS A NECESSARY STEP

Пенсия – «больная» тема для моряков: поскольку большая их часть трудится на судах иностранных владельцев, то соответствующие отчисления в Пенсионный фонд работодателем не делаются. Когда приходит время «сойти на берег», оказывается, что рассчитывать можно лишь на минимальные выплаты. Поэтому когда говорят, что о пенсии надо позаботиться заранее – это не пустые слова. Однако на сегодняшний день, как и несколько лет назад, открыть счет в Пенсионном фонде и перечислять на него деньги – по-прежнему задача не из легких.

Почему моряки редко вступают в отношения с Пенсионным фондом, как трудно дается переход от зарплаты в тысячи долларов к выплатам в несколько тысяч рублей и какие сложности возникают, если член экипажа все же решил зарегистри-

роваться в ПФР, рассказывает председатель Санкт-Петербургской первичной профсоюзной организации Российского профсоюза работников морского транспорта (РПРМТ) Сергей Гуляев:

– Ни для кого не секрет, что большая часть российских моряков работает

Pension is a sensible issue for seafarers: as the most of them working on board vessels of foreign shipowners, no respective pension fund contributions are made by the employer. When it is time to "come ashore", it turns out that they can only have minimum payments. That is why when people say you need to take care of your pension ahead, it is not a kind of empty phrase. However, today, just like in the past few years, it is not an easy task to open an account in the Pension Fund and place money there.

Sergei Gulyaev, the chairman of the Primary St. Petersburg Trade Union Organization of the Russian Maritime Transport Workers' Union, talks why seafarers rarely deal with the Pension Fund, how hard it is to move from a salary of thousands of dollars to payments

of several thousands of rubles, what kind of difficulties arise in case a crew member decides to register in the Russian Pension Fund.

Everyone knows that most of the Russian seafarers work on board foreign ships: in our fleet there are not enough jobs for

на иностранных судах: на нашем флоте для всех мест не хватает, а зарплаты, за исключением отдельных компаний, часто оставляют желать лучшего. Зарубежный работодатель, конечно, не производит отчислений в Пенсионный фонд РФ, да и такой возможности у него по нашему законодательству нет. Однако согласно статье 29 ФЗ «Об обязательном пенсионном страховании в Российской Федерации» моряк и любой другой человек, работающий за границей, может самостоятельно добровольно вступить в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию. Тем не менее, сами члены экипажей часто этого делать не хотят.

– В прошлом году, например, мы с помощью круинга проводили небольшой опрос среди моряков по вопросу пенсий: пытались выяснить, намерены ли они вступить в добровольные отношения по обязательному социальному страхованию с ПФР, заинтересованы ли в том, чтобы профсоюз добивался упрощения процедуры регистрации в нем, – рассказал Сергей Гүляев. – Не все, но очень многие члены экипажей считают, что делать это незачем, дескать, взносов в Пенсионный фонд платить придется много, а пенсии будут маленькими. Однако часто к нам приходят именно люди уже пенсионного возраста, старшие офицеры, двадцать-трид-

цать лет отработавшие на флоте, получающие мизерную пенсию, которой еле хватает на квартплату. И задают скорее риторический вопрос: как же так?

К сожалению, очень просто. С 2002 года в России внедрена страховая система пенсионного обеспечения. То есть, платишь страховые взносы в ПФ РФ – получаешь пенсию. Не платишь – не получаешь. Поэтому и называется пенсия страховой.

Чтобы получить страховую пенсию по старости, гражданину нашей страны необходимо накопить страховой стаж и определенное количество пенсионных баллов (индивидуальный пенсионный коэффициент), стоимость которых меняется каждый год. Их число в свою очередь зависит от продолжительности страхового стажа и размера страховых взносов, которые работодатель выплачивает за сотрудника. В этом году выйти на пенсию, в частности, смогут женщины и мужчины в возрасте 56,5 и 61,5 лет соответственно, у которых есть 12 лет стажа и индивидуальный пенсионный коэффициент в размере 21. Однако с каждым годом требования будут расти, пока возраст выхода на пенсию к 2028 году не составит 65 лет для мужчин и 60 лет для женщин. Уже в 2024 году требуемый стаж достигнет 15 лет,

everybody, and salaries, except for some companies, often leave much to be desired. A foreign employer, of course, does not make contributions to the Pension Fund of the Russian Federation, and he does not have such an opportunity according to our legislation. However, according to Article 29 of the Federal Law "On Compulsory Pension Insurance in the Russian Federation", a seafarers and any other people working abroad can voluntarily enter into legal relationship regarding compulsory pension insurance on their own. Nevertheless, the crew members themselves often have no desire to do so.

– Last year, for example, we conducted with the help of the crewing company a small survey among seafarers on the issue of pensions: we tried to find out whether they intend to enter into voluntary relations regarding compulsory social insurance with the Russian Pension Fund, whether they are interested in the union seeking to simplify the procedure for registration,

said Sergei Gulyaev. – Not all, but many crew members believe that there is no need to do this, they say, you have to pay a lot of contributions to the Pension Fund, and pensions will be small. However, often these are people of retirement age who come to us, senior officers who have worked in the fleet for twenty or thirty years and receive a meager pension, which is barely enough for accommodation payments. And they ask a rather rhetorical question: how is that?

Unfortunately, very simple. Since 2002, Russia has a pension insurance system. That is, if you pay insurance contributions to the Pension Fund of the Russian Federation, you receive a pension. If you don't pay, you don't get it. That is why it is called an insurance pension.

To receive an old age insurance pension, a citizen of our country needs to have the qualifying period and a certain number

of pension points (individual





а нужное количество пенсионных баллов к 2025 году вырастет до 30. Также, например, у моряков дальнего плавания есть возможность получить досрочную пенсию по достижении возраста 55 лет для мужчин и 50 лет для женщин, если их стаж работы в плавсоставе судов составил 12 лет и 6 месяцев (для мужчин) и 10 лет (для женщин), общий страховой стаж – 25 и 20 лет соответственно, а индивидуальный пенсионный коэффициент соответствует текущим ежегодно растущим требованиям.

Однако если на судах под российским флагом моряк не работал или работал совсем мало и сам заранее не озаботился своим будущим, достаточному стажу, как и пенсионным баллам, взяться неоткуда. В таком случае можно рассчитывать только на социальную пенсию, которая выплачивается на пять лет позже, а размер ее меньше – согласно ФЗ «О государственном пенсионном обеспечении в Российской Федерации», на сегодняшний день она составляет 5606, 15 руб. С 1 апреля размер социальной пенсии будет проиндексирован с учетом установленного коэффициента индексации – 1,034. Как сообщает Минтруд России, после индексации средний размер социальной пенсии по стране составит 10 183 рубля. У тех граждан, у кого своя социальная пенсия меньше прожиточного минимума

Сергей Гуляев  
Sergei Gulyaev



«К НАМ ПРИХОДЯТ ЛЮДИ  
ПЕНСИОННОГО ВОЗРАСТА, ДВАДЦАТЬ-  
ТРИДЦАТЬ ЛЕТ ОТРАБОТАВШИЕ  
НА ФЛОТЕ, ПОЛУЧАЮЩИЕ МИЗЕРНУЮ  
ПЕНСИЮ. И ЗАДАЮТ СКОРЕЕ  
РИТОРИЧЕСКИЙ ВОПРОС: КАК ЖЕ ТАК?»

пенсионера в регионе, есть социальная доплата, которая позволяет увеличить пенсионное обеспечение до этого уровня.

– Сегодня уже многие моряки вообще не имеют стажа на российском флоте, – отметил Сергей Гуляев. – К сожалению, когда они будут выходить на пенсию, для них может стать настоящим ударом невозможность получить страховую пенсию от государства по достижении общеустановленного пенси-

онного коэффициента), the value of which changes every year. Their number, in turn, depends on the length of the qualifying period and the amount of insurance contributions that the employer pays for the employee. This year, in particular, retirement would be possible for women and men aged 56.5 and 61.5, respectively, who have 12 years of experience and an individual pension coefficient of 21. However, the requirements will

grow every year until the retirement age in 2028 is 65 for men and 60 for women. Already in 2024, the required qualifying period will reach 15 years, and the required number of pension points will be increased to 30 by 2025. Also, for example, deep sea seafarers have the opportunity of early retirement upon reaching the age of 55 and 50 years for men and women respectively, if their experience in the ship's crew is 12 years and 6 months (for men) and 10 years (for women) with the total qualifying period of 25 and 20 years, respectively, and their individual pension coefficient corresponds to the current annually growing requirements.

However, if a seafarer did not work on board ships under the Russian flag or worked for a very short period of time and did not take care of his future in advance, there is nowhere to get sufficient qualifying period and pension points. In this case, you can only count on a social pension, which is paid five years later and which is smaller – according to the Federal Law "On State Pension Provision in the Russian Federation", today it is 5606.15 rubles. From 1 April, the size of the social pension will be indexed taking into account the established indexation coefficient of 1.034. According to the Ministry of Labor of Russia, after the indexation, the average size of the social pension in the country will be 10,183



онного возраста. Поэтому первым необходимым шагом каждого члена экипажа, который не хочет оказаться в тяжелой ситуации, должно быть вступление в добровольные отношения с Пенсионным фондом РФ. Для этого нужно подать заявление и зарегистрироваться в качестве плательщика страховых взносов. Сразу оговоримся, что речь идет о государственной страховой пенсии и добровольном вступлении в правоотношения с государственным Пенсионным фондом.

Чтобы это сделать, необходимо предоставить паспорт или другой документ, удостоверяющий личность моряка, и документы, подтверждающие факт работы или факт приглашения для работы за пределами территории Российской Федерации, либо дающие право на осуществление деятельности за ее пределами. После этого можно платить взносы, причем их периодичность моряк определяет самостоятельно: он выбирает, перечислить сразу всю желаемую сумму или делать небольшие платежи в течение определенного времени. «На мой взгляд, любой российский труженик флота, работающий на судне с коллективным договором Международной федерации транспортников и получающий соответствующую зарплату, имеет материальную возможность заплатить взносы

за один или два контакта – то есть, по меньшей мере, за полгода», – отмечает Сергей Гуляев.

Однако нежелание членов экипажей регистрироваться в ПФР – не единственная проблема. Даже те, кто решился на этот шаг, могут столкнуться с препятствиями:

– Бывает, что моряка, пришедшего в Пенсионный фонд после совершенного рейса, просто отказываются принимать, мотивируя это тем, что его контракт уже закончен, – рассказывает председатель СПб ППО РПРМТ. – Но чаще всего член экипажа просто не может прийти и зарегистрироваться с действующим контрактом. На практике нередко договор подписы-

rubles. Those citizens whose social pension is less than the pensioner subsistence minimum established in the region can have a social supplement that allows them to increase their pension provision to this level.

"Today, many seafarers have no qualifying period in the Russian fleet at all," said Sergei Gulyaev. "Unfortunately, when they retire, it can be a real shock for them to be unable to receive the state insurance pension upon reaching the generally established retirement age." Therefore, the first necessary step for every crew member who does not want to find himself in a difficult situation should be entering into voluntary relations with the Pension

of work or the fact of an invitation to work outside the territory of the Russian Federation, or giving the right to carry out activities outside of its borders. After that, contributions can be paid, and their frequency is determined by the seafarer himself: he chooses to transfer the entire desired amount at once or to make small payments within a certain period of time. "In my opinion, any Russian fleet worker who works on board a ship with a collective agreement of the International Transport Workers' Federation and receives a respective salary has the material opportunity to pay contributions for one or two contacts, that is, at least six months," says Sergei Gulyaev.


**«THESE ARE PEOPLE OF RETIREMENT AGE WHO COME TO US, WHO HAVE WORKED IN THE FLEET FOR TWENTY OR THIRTY YEARS AND RECEIVE A MEAGER PENSION. AND THEY ASK A RATHER RHETORICAL QUESTION: HOW IS THAT?»**

вается буквально за день до вылета, когда остается время только на сборы, а некоторые моряки и вовсе получают оригиналы контрактов, только попав на борт теплохода. При этом в законе не говорится конкретно, что контракт должен быть действующим. То есть, примут моряка или нет, по сути, зависит от воли случая и решения конкретного работника Пенсионного фонда. Такого, конечно, быть не должно.

Fund of the Russian Federation. To do so, you need to submit an application and register as an insurance contribution payer. It should be mentioned that we are talking about the state insurance pension and voluntary entry into legal relations with the state Pension Fund.


To do so, it is necessary to provide a passport or other document proving the identity of the seafarer along with the documents confirming the fact

However, the reluctance of crew members to register with the Russian Pension Fund is not the only problem. Even those who decide to take this step may face obstacles:

"It happens that a seafarer who comes to the Pension Fund after a completed voyage is simply refused to be accepted on the grounds that his contract has already been completed," says the chairman of the St. Petersburg Trade Union Organization of the Russian Maritime Transport Workers' 

По мнению Сергея Гуляева, сложившуюся ситуацию необходимо менять. Для этого в первую очередь нужно, чтобы в ПФР были приняты конкретные рекомендации и инструкции, в том числе и для сотрудников пенсионного фонда, в которых будет точно прописано, в частности, что возможна регистрация и уплата взносов за уже законченные контракты. Кроме того, в них должны быть урегулированы и другие проблемные вопросы. «Есть много нюансов, — отмечает он. — Например, в законе значится, что суммы страховых взносов уплачиваются не позднее 31 декабря текущего календарного года. А если моряк, например, ушел в рейс в октябре, а вернулся в марте, или же прибыл домой только тридцатого декабря и не успевает прийти в ПФР, как тогда быть? Необходимо, чтобы все эти аспекты были разъяснены и упорядочены таким


образом, чтобы учитывались особенности труда членов экипажей. Регистрация при этом должна, как и прежде, оставаться добровольной, а не принудительной, чтобы моряки не столкнулись с какими-либо санкциями. На мой взгляд, задача Федерации профсоюзов работников морского транспорта — проработать эти вопросы с руководством Пенсионного фонда. И, конечно, продолжать активно вести разъяснительную работу по вопросу пенсий с труженниками флота».

Отметим, что при возникновении любых трудностей и недопониманий, моряки могут обратиться в профсоюз. Кроме того, на сайте Российского профсоюза моряков ([www.sur.ru](http://www.sur.ru)) можно найти подробный разбор пенсионного законодательства в отношении к членам экипажей — «Как моряку заработать пенсию». Он находится во вкладке «Для моряков». 

Union. "But in many cases, a crew member simply cannot come and register with a valid contract. In practice, a contract is often signed literally a day before departure, when there is only time left for preparations, and some seafarers receive the originals copies of contracts only after getting on board the ship. At the same time, the law does not specifically say that the contract must be valid. That is, whether the seafarer will be accepted or not, in fact, depends on an occasion and decision of the Pension Fund specific employee. This, of course, should not happen.

According to Sergei Gulyaev, the current situation needs to be changed. First of all that is to be ensured by specific recommendations and instructions to be adopted by the the Russian Pension Fund, including for employees of the Pension Fund, in which it would be clearly specified, in particular, that it

is possible to register and pay contributions for completed contracts. In addition, the other problematic issues should be settled. "There are many nuances," he notes. "For example, the law states that insurance contributions are paid no later than 31 December of the current calendar year. And if a seafarer, for example, left for a voyage in October and returned in March, or arrived home only on 30 December and does not have time to visit the Pension Fund, what is to be done then? All these aspects shall be clarified and ordered in such a way that the peculiarities of the crew members' work are taken into consideration. At the same time, registration should, as before, remain voluntary, and not compulsory, so that seafarers do not face any sanctions. In my opinion, the task of the Maritime Transport Workers' Federation is to go through these issues with the management of the Pension Fund. And, of course, continue to actively carry out awareness-raising activities on the issue of pensions with the fleet workers".

Note that in case of any difficulties and misunderstandings, seafarers can contact the union. In addition, on the website of the Seafarers' Union of Russia ([www.sur.ru](http://www.sur.ru)), you can find a detailed analysis of the pension legislation in its relation to crew members - "How a seafarer can earn a pension". You can find it under the "For seafarers" tab. 



# ЭКИПАЖУ BOLD PILOT ВЫПЛАТИЛИ \$87 165



## BOLD PILOT CREW PAID \$87,165

Именно столько составляла задолженность судовладельца перед моряками до прихода судна в порт Новороссийск. Ранее члены экипажа Bold Pilot (ИМО 9175195, флаг Панамы) – всего 13 моряков, среди которых россиянин, украинец и азербайджанцы – обратились за содействием к инспектору Международной федерации транспортников (МФТ) Ольге Ананьиной: всем им, по меньшей мере, четыре месяца не выплачивали зарплату, а продукты на борту заканчивались.

Угроза проверки государственного портового контроля сделала свое дело – еще перед заходом в порт команде вернули долги, а по прибытии – доставили на борт питание. Однако избежать проблем это все равно не помогло: во время инспекции уже следующим утром PSC насчитал на танкере 42 нарушения, из которых 10 послужили основанием для задержания. Среди них – тот факт, что второй помощник из Азербайджана находился на борту уже больше года – с 1 февраля 2020.

Отметим, что судно Bold Pilot давно знакомо местным портовым властям

и МФТ. В августе оно уже задерживалось в Новороссийске, правда, тогда носило другое имя – Baltic Mariner. На танкере, принадлежавшем компании Palmali, не выполнялись требования Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве – отсутствовала действующая страховка. Так, в июне 2020 года компания «АльфаСтрахование» отозвала с него и ряда других судов владельца свидетельства финансовой ответственности работодателя перед экипажами. С 24 июня на Baltic Mariner якобы действовало свидетельство страховой компании «СК Согласие»,

This was the shipowner's debt to the seafarers before the ship arrived at the port of Novorossiysk. Earlier, Bold Pilot (IMO 9175195, Panama flag) crew members – in total 13 sailors, including a Russian, a Ukrainian and Azerbaijanis – appealed to Olga Ananyina, inspector of the International Transport Workers' Federation (ITF) for assistance: all of them did not receive the salary for at least four months, and provision on board was running out.

The threat of the port state control inspection did its job: the crew was returned the debts even before entering the port, and upon arrival food was delivered on board. However, this did not help to avoid problems: during the inspection in the next morning, the PSC found out 42 violations on the tanker, 10 of which served as the ground for detention. One of them was the fact that the second mate from Azerbaijan had been onboard for more than a year – from February 2020.

It shall be noted that Bold Pilot has a long record in local port authorities and the ITF. In August, she was detained in Novorossiysk, but

under different name, Baltic Mariner. The Palmali tanker did not meet the requirements of the 2006 Maritime Labor Convention – there was no valid insurance. In June 2020, the insurance company Alfa Strakhovanie withdrew their Employer's Insurance Certificates of Financial Liability to Crews from this vessel and several other ships of the same shipowner. Since 24 June, a certificate issued by the insurance company SK Soglasie was allegedly valid on Baltic Mariner, but when checked, it turned out to be a fake. Later, Palmali referred to a contract with the insurance agency Absolute dated 17 July, but the story repeated again.



однако при проверке оно оказалось фальшивым. После в Palmali ссылались на договор с агентством Absolute от 17 июля, однако с ним история повторилась.

Проблемы удалось решить только к концу октября: тогда судно перешло к новому владельцу, который репатриировал моряков, многие из которых находились на борту около года, и выплатил долги предыдущего работодателя. За исключением второго помощника, у которого уже вышел срок второго контракта на танкере, а зарплату за все время работы – \$25 847 – ему выплатили только сейчас. При этом, как сообщил сам моряк, 15 февраля он писал заявление о смене, с 1 марта не числится работником по причине проблем со здоровьем, а прежде неоднократно обращался с просьбами предоставить ему медицинскую помощь – все безрезультатно.


Возникают вопросы и с принадлежностью танкера: хотя, по данным Equasis, его полноправным судовладельцем является турецкая компания ADMR Shipping & Trade Ltd., часть моряков утверждает – судно взято в бербоут-чартер у Palmali.

Сейчас Bold Pilot находится на рейде порта Новороссийск и когда покинет его – неизвестно. Число нарушений на борту настолько велико, что на их исправление потребуется время. Что удивительно, согласно Equasis, всего



Ольга Ананьина  
Olga Ananyina

несколько месяцев назад – 4 декабря 2020 года – танкер проходил проверку государственного портового контроля на Мальте, в Марсашлокке, и задержан не был: то ли его техническое состояние с тех пор резко ухудшилось, то ли инспекторы недостаточно строго подошли к проверке.

– Новороссийск – это то место, где PSC, в хорошем смысле этого слова, работает безжалостно: если на борту есть серьезные нарушения, судно обязательно будет задержано, – отмечает Ольга Ананьина. – К сожалению, хотя проблемы с зарплатами удалось решить, остается еще вопрос смены второго помощника. Сегодня в Новороссийске репатриация иностранцев практически невозможна: чтобы сойти на берег, от них требуют верифицированные результаты тестов ПЦР. Но сделать его можно только в клинике, куда добраться невозможно как раз из-за этих ограничений. К тому же судно находится на рейде. То есть получается некий замкнутый круг. Если танкеру дадут пройти до другого порта, где будет возможно сменить члена экипажа – это решит проблему. 

**«ЕСЛИ НА БОРТУ ЕСТЬ СЕРЬЕЗНЫЕ НАРУШЕНИЯ, СУДНО ОБЯЗАТЕЛЬНО БУДЕТ ЗАДЕРЖАНО»**

**«IF THERE ARE SERIOUS VIOLATIONS ON BOARD, THE VESSEL WILL BE DETAINED»**


The problems were solved not before the end of October: the ship passed to a new owner who repatriated the sailors, many of whom had been staying on board for about a year, and paid off the debts of the previous employer. The only exception was the second mate who had already expired the term of the second contract on the tanker, but the salary for the entire period of work, \$25,847, was paid to him only now. At the same time, as the seafarer said himself, he made a change request on 15 February, he was not listed as an employee since March 1 due to health problems, and earlier he had repeatedly asked for medical assistance—all to no avail.

There are also questions about tanker's ownership: while, according to Equasis, full ownership belongs to a Turkish company ADMR Shipping & Trade Ltd., some seafarers say that the ship is taken in bare boat charter from Palmali.

At the moment, Bold Pilot is on the roadstead of the Novorossiysk port, and it is not known when she will leave it. There are so many violations on board that their correction will take

time. Surprisingly, according to Equasis, just a few months ago, on 4 December 2020, the tanker was checked by the state port control in Malta, Marsaxlokk and was not detained: either her technical condition has deteriorated sharply since then or the inspectors were not rigorous enough.

“Novorossiysk is the place where the PSC works ruthlessly in the good sense of the word: if there are serious violations on board, the vessel will be detained,” notes Olga Ananyina.

“Unfortunately, although the problem with salaries was solved, there is still the issue of changing the second mate. Today in Novorossiysk, the repatriation of foreigners is almost impossible: they are required to have verified PCR test results to go ashore. But the tests can be done only in the health center where they cannot get exactly because of the restrictions. Besides, the ship is on the roadstead. So, we have to deal with a vicious cycle, in a way. Maybe, the authorities will let the ship move to some other port where the crew member can be changed—this will solve the problem.” 

# МОРЯКИ НА Т/Х FRIO V НЕ ПОЛУЧАЮТ ЗАРПЛАТУ С НОЯБРЯ

## M/V FRIO V SAILORS NOT PAID SINCE NOVEMBER

Как сообщила российская часть экипажа, в настоящее время рефрижераторное судно находится в порту Лас-Пальмас-де-Гран-Канария на Канарских островах. Ранее к инспектору Международной федерации транспортников (МФТ) в Новороссийске Ольге Ананьиной за помощью также обратилась девушка-повар из Донбасса, в прошлом году совершившая рейс на FRIO V (ИМО 8216722, флаг Камеруна, 1984 года постройки) и до сих пор не получившая ни копейки.

По словам моряков, находящихся на судне сегодня, на все их просьбы выплатить заработную плату у работодателя один ответ: денег нет. Тот факт, что их нет и у членов экипажа, многим из которых не на что содержать семьи, во внимание при этом не принимается. Некоторые моряки, написавшие рапорт на списание в начале февраля 2021 года, ждут замены и возмещения задолженности по сегодняшнему дню. В начале марта уже вся команда попросила о репатриации, но результатов все еще нет.

Отметим, что согласно данным Equasis, судно принадлежит судовладельцу ATLANTIC TRAWLERS LTD из Белиза. Однако моряки сообщили, что его опера-

тором является OCEANICE LTD – дочка PESCATLANT LTD. Последняя в финансовом и оперативном плане подчиняется российской Sea Energy Shipping Co Ltd., офисы обеих находятся в Санкт-Петербурге.

Профсоюзу уже пришлось пересекаться с PESCATLANT LTD: например, в 2017 году экипаж управляемого ей траулера Star SKN-151 также вернулся домой без зарплаты, так что использование бесплатной рабочей силы на своем флоте, кажется, является ее давней традицией. Кроме того, как сообщил местный инспектор Международной федерации транспортников (МФТ) Гонсало Галан, в последнее время компания начала нанимать

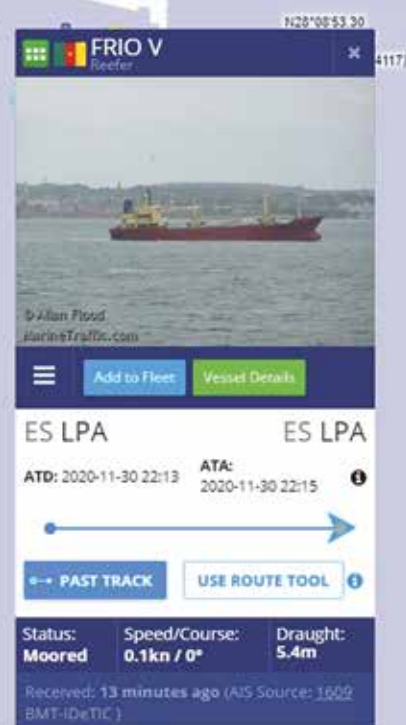
According to the Russian members of the crew, the refrigerator vessel is currently in the port of Las Palmas de Gran Canaria in the Canary Islands. Earlier, Olga Ananyina, inspector of the International Transport Workers' Federation (ITF) in Novorossiysk, received an appeal from a girl chef from Donbass who sailed on board FRIO V (IMO 8216722, flag of Cameroon, built in 1984) last year and has not yet received a dime.

According to seafarers on board the ship today, the employer has one answer to all their requests for wages: there is no money. The fact that neither have crew members, many of them without means to provide for their families, is not taken into account. Some seafarers having made a statement for discharge in the beginning of February 2021, are still waiting for the change and debt payment. In the beginning of March, the whole crew applied for repatriation, but there are still no results.

It shall be noted that, according to Equasis data, the ship is owned by ATLANTIC TRAWLERS LTD, Belize. However, the seafarers informed that the ship is operated by OCEANICE LTD,

affiliate of PESCATLANT LTD. The latter is financially and operationally subordinate to the Russian Sea Energy Shipping Co Ltd., both of which are based in St. Petersburg.

The union has already crossed paths with PESCATLANT LTD: for example, in 2017, the crew of its trawler Star SKN-151 also returned home without a paycheck, so the use of free labor in its fleet seems to be long in its tradition. In addition, Gonzalo Galan, local inspector for the International Transport Workers' Federation (ITF), said the company has recently begun hiring students for a \$ 200 salary to repair ships. After repatriation, one of them said that he even had to pay \$ 1200 for the happiness of going on a voyage.





для ремонта судов курсантов на зарплату в \$200. Один из них после репатриации рассказал, что за счастье отправиться в рейс ему пришлось даже заплатить \$1200.


Гонсало Галан в настоящее время занимается проблемами экипажа FRIO V. По его словам, находящийся в тяжелом финансовом положении судовладелец уже предоставил график погашения задолженности и репатриаций. В него также включили списавшуюся девушку-повара, однако сообщили, что в первую очередь долги будут погашены перед теми, кто находится на борту сейчас. Но пока информации о выплатах экипажу нет, а моряки считают – компания лжет и возмещать ничего не собирается. Инспектор МФТ также обращался к почетному консулу РФ, который со своей стороны не смог что-либо сделать. Он общался по поводу этого случая и с клубом взаимного страхования, а также контактировал с Международной морской организацией по поводу его внесения в Базу данных брошенных судов.

«Наша надежда была на государственный портовый контроль (PSC), но они могут воздействовать на компанию только при выходе судна из порта, а FRIO V сейчас в ремонте и в таком состоянии будет находиться еще долго», – сообщили члены экипажа в своем письме.

По имеющимся данным, на борту находится

по меньшей мере трое российских моряков.

– Мы будем внимательно следить за развитием событий, – отметила Ольга Ананьина. – Пока есть надежда, что компания выполнит свои обещания перед моряками. Однако, к сожалению, сложившаяся ситуация не удивляет. Канары исторически являются крупным рыболовецким хабом, где базируются старые суда, условия работы на которых оставляют желать лучшего. Там даже остался ряд компаний, совладельцами которых являются наши соотечественники. Они точно так же нанимают наших моряков на нищенские зарплаты, часто деньги не платятся, суда арестовываются – это история, которой нет конца. Поэтому стоит с особой осторожностью подходить к подписанию контрактов с промышленными там судовладельцами, особенно если в прошлом они уже были замечены в невыплатах.

Отметим, что по некоторым данным, PESCANTLANT управляет рядом дочерних компаний: Pescador, Atlantic Trawlers, Baltic Atlant Shipping. Среди других ее судов: ARCHIMEDES (IMO 7610426, судовладелец Baltic Atlant Shipping), ARISTOTLE (IMO 8038182, Pescador), FRIO SEVEN (IMO 8215936), STAR SKN-151 (IMO 8136300), GALILEO (IMO 8721088), три последних – Pescatlant. Как сообщил Гонсало Галан, сейчас он выясняет, как обстоят дела на GALILEO, также находящемся в местном порту. 




At the moment, Gonzalo Galan is working on FRIO V crew's problems. According to him, the ship owner being in a difficult financial situation has already provided a schedule of debt repayment and repatriation. It also includes a discharged chef, but she was informed that the debt will be paid first to those sailors who are on board at the moment. But there is no information on the payment for the crew yet, and seafarers believe the company does not tell the truth and is not going to pay off any debts. The ITF inspector also appealed to the Honorary Counsel of the Russian Federation who did not manage to improve the situation from his side. He also contacted with the P&I Club about this incident and the International Maritime Organization regarding registering the ship into the Abandoned Vessels Database.

“Our hope was the port state control (PSC), but they can influence the company only when the vessel leaves the port, and FRIO V is now under repair and will remain in this state for a long time,” the crew members said in their letter.

According to the information available, there are at least three Russian seafarers currently on board.

“We will closely monitor the situation,” notices Olga Ananyina. “There is still hope that the company will fulfill its obligations to seafarers. However, unfortunately, the current situation is not surprising. The Canary Islands have historically been a major fishing hub, home to old ships whose working conditions leave much to be desired. There is even a number of companies co-owned by our fellow countrymen. Similarly, they hire our sailors for slave wages, often money is not paid, ships are arrested; this is a story that has no end. That's why one should be very careful to sign contracts with shipowners there, especially if they already have a track of not paying off the money”.


It shall be noted that, according to some reports, PESCANTLANT controls a number of subsidiaries: Pescador, Atlantic Trawlers, Baltic Atlant Shipping. Among its other ships are: ARCHIMEDES (IMO 7610426, owned by Baltic Atlant Shipping), ARISTOTLE (IMO 8038182, Pescador), FRIO SEVEN (IMO 8215936), STAR SKN-151 (IMO 8136300), GALILEO (IMO 8721088), the last three are owned by Pescatlant. According to Gonzalo Galan, currently he is investigating the situation on board GALILEO also stationed at the local port. 

## МОРЯКАМ UGO OCHA ВЫПЛАТИЛИ ЗАРПЛАТЫ

### UGO OCHA SEAFARERS PAID WAGES


Моряки с плавучего нефтехранилища, находящегося в нигерийском порту Варри, обратились за помощью к инспектору Международной федерации транспортников в Новороссийске Ольге Ананьиной. Собственник судна Ugo Ocha (ИМО 9172856, флаг Маршалловых островов), компания INTEWAMACO LTD из Нигерии, с января не выплачивала членам экипажа зарплату. К тому же сроки контрактов большей части россиян, украинцев и филиппинцев, работающих на борту, истекли.

Последние при этом находятся на судне уже на протяжении 15 месяцев, что превышает все мыслимые пределы и идет вразрез с положениями Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве. Действия инспектора МФТ привели к выплате морякам 160 тысяч долларов США, экипаж ожидает репатриации.

Как сообщает Ольга Ананьина, колоссальные усилия для того, чтобы это стало возможным, приложило кипрское отделение компании V.Ships. 

Seafarers of a floating oil storage in the Nigerian port of Warri appealed to Olga Ananyina, inspector of the International Transport Workers' Federation in Novorossiysk, for help. The owner of the Ugo Ocha (IMO 9172856, flag of the Marshall Islands), INTEWAMACO LTD from Nigeria, has not paid wages to its crew members since January. In addition, the contracts for most of the Russians, Ukrainians and Filipinos working on board have expired.

At the same time, the latter have been on board the ship for 15 months which exceeds all conceivable limits and goes against the provisions of the 2006 Maritime Labor Convention. The actions of the ITF inspector resulted in the payment of US \$ 160,000 to the seafarers, and the crew is expected to repatriate.

According to Olga Ananyina, colossal efforts to make this possible were made by the Cyprus branch of V.Ships company which was hiring seafarers on board the ship. 


## ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА Т/Х SAPSAN ОТПРАВИЛИСЬ ДОМОЙ

### M/V SAPSAN CREW MEMBERS LEFT FOR HOME

Севастопольский моряк обратился к инспектору Международной федерации транспортников (МФТ) в Новороссийске Ольге Ананьиной за помощью в репатриации экипажа: из 12 членов команды танкера Sapsan (ИМО 9311713, флаг Маршалловых островов), состоящей из россиян и украинцев, у половины закончились максимальные сроки контрактов в семь месяцев. Однако греческая компания Roswell Tankers Corp. не могла списать моряков.

Сложности возникли в связи с районом работы судна – между Аляской и Южной Кореей. В част-


ности, в последней сегодня действует довольно много трудновыполнимых и постоянно меняющихся требований в отношении смены членов экипажей.

Когда Ольга Ананьина связалась с компанией, оказалось, что судовладелец приложил немало усилий для решения трудностей и уже достиг договоренности о репатриации в Петропавловске-Камчатском, куда танкер направили специально для смены застрявших на борту членов экипажа. В воскресенье российские моряки уже были в отеле, а в понедельник, 15 марта, отправились домой. 

A Sevastopol seafarer applied to Olga Ananyina, inspector of the International Transport Workers' Federation (ITF) in Novorossiysk, to ask for help in repatriating the crew: half of 12 crew members of the Sapsan tanker (IMO 9311713, flag of the Marshall Islands) consisting of Russians and Ukrainians have their maximum contract terms of seven months expired. But the Greek company Roswell Tankers Corp. could not discharge the seafarers.

The difficulties arose because of the ship's working area—between Alaska and South Korea. In particular,

the latter country today imposes quite a lot of difficult and ever-changing requirements to the change of crew members.

When Olga Ananyina contacted the company, it turned out that the shipowner had made a lot of efforts to resolve the difficulties and had already reached an agreement on repatriation in Petropavlovsk-Kamchatsky where the tanker was sent specifically to replace the crew members who were stuck on board. The Russian seafarers were already at the hotel on Sunday, and they left for home on Monday, 15 March. 



# ЖИТЬ НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ СЕБЯ, НО И ДЛЯ ДРУГИХ

## LIFE DEDICATED TO OTHERS

2 марта 2021 года не стало Николая Васильевича Дымченко, бывшего начальника Евпаторийского морского торгового порта. Своей жизнью он доказал, что добрые дела делаются не по принуждению, а по велению сердца, и только человек с большой буквы и широкой души способен жить не только для себя, но и для других.

On 2 March 2021, Nikolai Dymchenko, the former head of the Yevpatoria commercial sea port, passed away. He proved by this entire life that good deeds are done not by compulsion, but at the behest of the heart, and only a true human with a broad soul can live not only for themselves, but also for others.

Николай Васильевич родился 22 мая 1928 года в Евпатории Крымской АССР. Вся его трудовая жизнь была связана с морской отраслью. После окончания в 1952 году Одесского института инженеров морского флота он уехал на Сахалин, где устроился в порт Углегорск. Там он прошел путь от прораба до начальника планового отдела. Далее были Сахалинское морское пароходство, Севастопольский морской порт и Министерство морского флота СССР. В течение 20 лет везде, где он трудился, его высоко ценили: Дымченко не просто выполнял планы, он понимал, как снизить убытки и улучшить показатели работы.

### НАЗАД В БУДУЩЕЕ

Но по-настоящему раскрыть талант и реализовать себя ему удалось в родной Евпатории, куда он вернулся в 1972 году, что без преувеличения

стало поворотным событием не только для города, но и для местного населения. В возрасте 44 лет Николай Васильевич возглавил градообразующее предприятие – Евпаторийский морской торговый порт (ЕМТП). Почти 30 лет он оставался знаковой фигурой для порта, а в годы его руководства, с 1972 по 2000 гг., здесь произошли колоссальные преобразования.

Так, пассажирский флот пополнился двумя судами на подводных крыльях типа «Комета» и более 20 судами, которые совершали рейсы в порты Ялты, Севастополя, Одессы. Один из них – теплоход «Янина» – работает до сих пор.

В летнее время вдоль побережья Евпатории полтора десятка судов перевозило отдыхающих на местных линиях: к памятнику морякам-десантникам, санаторию «Солнечный», Новому пляжу. От центрального причала отправлялись

Nikolai Dymchenko was born on 22 May 1927 in Yevpatoria, Crimea. His entire working life was associated with the marine industry. After graduating from Odessa Institute of Marine Engineers in 1952, he went to Sakhalin where started working in the Uglegorsk port. There he made a career from a foreman to the head of the planning department. Then followed Sakhalin Shipping Company, the Sevastopol sea port and USSR Ministry of Maritime Fleet. He was highly appreciated for 20 years wherever he worked: Dymchenko not just fulfilled plans—he realized how to reduce losses and improve performance.

### BACK TO THE FUTURE

But he could truly reveal his talent and fulfill his potential in his home city of Yevpatoria, where he returned in 1972; that was really a turning point not only for the city, but also

for the local population. At the age of 44, Nikolai Dymchenko headed the city-forming enterprise, the Yevpatoria commercial sea port. For almost 30 years, he remained an iconic figure for the port; during his leadership from 1972 to 2000, colossal transformations took place here.

For example, the passenger fleet obtained two Kometa type hydrofoil craft and more than 20 other ships that made voyages to the ports of Yalta, Sevastopol, Odessa. One of them, m/v Yanina, is still operating.

In summer, along the coast of Yevpatoria, a dozen and a half ships moved vacationers on the local lines to the monument to the marines, the health resort Solnechny or the New Beach. Excursion boats departed from the central pier at 5-minute intervals: these ships served up to 20 thousand people a day. Usually, the annual passenger

экскурсионные катера с интервалом 5 минут: в день эти суда обслуживали до 20 тысяч человек. Обычно годовой план перевозки пассажиров выполнялся к сентябрю.

Позже благодаря усилиям Николая Васильевича порт получил международный статус. В 1992 году здесь появилась пассажирская линия Евпатория-Галац (Румыния), а два года спустя другая – Евпатория-Стамбул: на обеих ходили суда евпаторийского флота. Все это потребовало перестройки морского вокзала под пункт пропуска с досмотровым помещением, камерами хранения и залом ожидания.

В промышленных показателях предприятие тоже не уступало: три собственных грузовых судна, три рефулерные баржи, плавкран, четыре буксира, среди которых работающие до сих пор линейный морской буксир «Лукулл» и БК «Каламит», – все это стало фундаментом, на базе которого осуществлялись грузовые перевозки. В порту обслуживались суда практически из всех портов Черного моря – от Батуми до Стамбула. Евпаторийский порт осуществлял добычу морского песка для нужд народного хозяйства и доставку его на южный берег Крыма.

Позже при Николае Васильевиче открыли маршрут Евпатория-Зонгулдак (Турция), который обеспечил обработку до четырех паромов с грузами в неделю. Пере-



валка грузов в Евпаторийском морском торговом порту доходила до пяти млн тонн в год. Что и говорить – слава о предприятии гремела на всю страну.

#### **ЗА УСПЕХОМ СТОЯТ ЛЮДИ**

И Николай Васильевич прекрасно это понимал. Поэтому много и упорно работая, он никогда не жалел сил и времени на свою команду и всячески старался сделать быт и условия труда обычных тружеников комфортнее. Так, силами портовиков появились нынешнее здание администрации и гостиница, а в городе –

sea tug Lukull and docking tug Kalamit—all that made a foundation of the freight transportations. The port served ship from almost all ports of the Black Sea—from Batumi to Istanbul. The Yevpatoria port extracted sea sand for the needs of the national economy and delivered it to the southern coast of Crimea.

Later, under Nikolai Dymchenko, the Yevpatoria–Zonguldak (Turkey) route was opened, which enabled the handling of up to four cargo ferries a week. Annual transshipment of goods in the Yevpatoria commercial seaport reached five million tons. Needless to say, the company was renowned all over the country.

#### **PEOPLE BEHIND SUCCESS**

Nikolai Dymchenko realized that very well. While working hard, he never spared effort and time for his team and tried to make the life and working conditions of regular workers more comfortable in every possible way. For example, the port constructed the city administration building, a hotel and six residential buildings where apartments were allotted to the company's employees. Also, the port employees constructed five berths (the berths with today's numbers 2, 3, 4, 5 and 6 in way of the Valentina Tereshkova embankment).

During the years of his leadership, hundreds of jobs were created in the port: not only locals but also people from other regions worked there. Dozens

transportation plan was fulfilled by September.

Later, thanks to Nikolai Dymchenko, the port received an international status. The passenger line Yevpatoria – Galati (Romania) was launched here in 1992 and another one Yevpatoria – Istanbul two years later: both used ships of the Yevpatoria fleet. All this required the restructuring of the sea terminal into a checkpoint with an inspection room, storage rooms and a waiting room.

In industrial terms, the company was also successful: three own cargo ships, three refueling barges, a floating crane, four tugboats including still operating line

шесть жилых домов, квартиры в которых получили сотрудники предприятия. Также работники порта своими силами возвели пять причалов (нынешние причалы № 2, 3, 4, 5 и 6 – в районе набережной им. Валентины Терешковой).

В годы его руководства в порту появились сотни рабочих мест: здесь трудились не только евпаторийцы, но и другие жители страны. Десятки семей получили жилье, возможность зарабатывать и главное – уверенность в завтрашнем дне. Для них построили детский сад, продуктовый магазин, столовую «Садко», кафе «Каравелла». На северной косе озера Донузлав построили погрузочно-перегрузочный комплекс порта и обустроили его аналогичным образом.


Сам Николай Васильевич рассказывал, как в 70-е годы горисполком дал установку – ухаживать за парками и украшать город садовыми скульптурами. Евпаторийские портовики не растерялись и нашли художественно-производственную мастерскую в Севастополе, заказав мозаичную композицию из смальты «Весенние цветы». И по сей день она стоит на набережной напротив здания морского вокзала.

#### **ГРАЖДАНИН ЕВПАТОРИИ**

«Почетный работник транспорта Крыма», «Заслуженный работник транспорта Украины», в 1999 году он стал «Почетным гражданином

Евпатории». За 54-летнюю историю звания, являющегося высшей формой общественного признания особых заслуг перед городом и жителями, его присвоили только 31 человеку, включая Николая Васильевича. Кроме того, он был награжден орденом Трудового Красного Знамени, орденом Знак Почета, медалями.

Но главная награда – благодарность тех, кому он помогал. До сих пор его называют великим руководителем, учителем и наставником. Люди, которым посчастливилось с ним работать, вспоминают о нем с теплотой и трепетом, отмечают его исключительный ум и чуткость, способность понимать людей и сопереживать им, тонкое чувство юмора и широту души.

Не удивительно, что в последний путь Николая Васильевича Дымченко провожали всем портом – в сердцах людей о нем осталась светлая память. 



of families received housing, the opportunity to earn living and, most important, confidence in the future. A kindergarten, a grocery store, Sadko canteen and Karavella cafe were built for them. On the northern bar of Lake Donuzlav, a loading and transshipment complex of the port was built and equipped in a similar way.


Nikolai Dymchenko recalled that in the 70s the city administration issued an instruction to look after the parks and to decorate the city with garden sculptures. The Yevpatoria port workers managed to find an art workshop in Sevastopol and ordered a small mosaic composition named Spring Flowers. It stands on the embankment opposite the marine terminal building to this day.

#### **CITIZEN OF YEVPATORIA**

Having been Honorary Worker of Transport of Crimea and Honored Worker of Transport of Ukraine, in 1999 he received

the Freedom of the City. Over the 54-year history of the title, the highest form of public recognition of special services to the city and its residents, as few as 31 persons were bestowed, including Nikolai Dymchenko. In addition, he was awarded the Order of the Red Banner of Labor, the Order of the Badge of Honor, and a number of medals.

But the main reward was the gratitude of those who he helped. Even today some call him a great leader, teacher and mentor. People who were lucky enough to work with him remember him with warmth and awe, note his exceptional intelligence and sensitivity, the ability to understand and empathize with people, a subtle sense of humor and breadth of his soul.

It is not surprising that Nikolai Dymchenko was accompanied on his last journey by the whole port: a fond memory of him remained in the hearts of people. 



# ЖЕНСКОЕ ДЕЛО



# WORK FOR A LADY

На фотографии слева – Эльвира Михлюкова, справа – Тамара Савчук

Left photo: Elvira Mikhlyukova. Right photo: Tamara Savchuk.

Согласно статистике, чуть больше 2% всех должностей на судах торгового флота в настоящее время занимают женщины. Смелые, решительные, выносливые, они связали свои жизни с традиционно мужской сферой деятельности и остались в профессии, несмотря на все трудности. «Профсоюзная морская газета» Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков рассказала о двух специалистках, для которых борт судна стал вторым домом.

## НАШЛА СЕБЯ НА ФЛОТЕ

Уроженка Новороссийска Эльвира Михлюкова в юности и не помышляла о морской отрасли. Моряков в семье не было, и она с детства мечтала о простом и понятном женском деле: хотела стать парикмахером. Однако в 90-е годы судьба привела ее на флот: сначала на плавкраны, а затем – на большие танкеры.

– Мое первое судно называлось Tropic Brilliance, находилось в управлении Unicom в Новороссийске, – вспоминает Эльвира Надырова. – Меня взяли туда вторым поваром. Должности первого повара и буфетчика тоже занимали женщины, поэтому адаптация прошла достаточно легко.

According to statistics, just over 2% positions in commercial shipping are currently occupied by women. Brave, decisive, resilient, they committed their lives to the traditionally men's field of activity and stayed in the occupation, despite all the difficulties. Union marine newspaper of Southern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia tells about two female specialists who found a second home on board the ship.

## FOUND HER VOCATION IN FLEET

Elvira Mikhlyukova, born in Novorossiysk, in her youth would not even think of the maritime industry. She did not have seafarers in the family, so since very childhood she dreamed of a simple female job: she wanted to become a hairdresser. But in the 90s, the fate brought her

to the fleet: first to floating cranes and then to large tankers.

“My first ship was named Tropic Brilliance and managed by Unicom in Novorossiysk,” recalls Elvira. “I worked as assistant cook there. The cook and the stewards were also women, so the adaptation was quite smooth”.

Как сразу поставишь себя на судне, так и сложится дальше твоя флотская жизнь, – такого мнения придерживается Эльвира о работе женщины в мужском коллективе. Сама она с первого рейса стала для моряков не просто хорошим поваром, но и психологом, советчиком, другом. «Со мной советовались даже о том, как лучше сделать девушке предложение, – смеется Эльвира Надыровна. – Так сложилось, что общий язык с коллективом я всегда находила – и на Tomsk, который потом продали, и на NS Challenger, и на NS Century. Никаких конфликтов никогда не провоцировала. Кроме того, все мы работали под началом отличных капитанов».

### ОСОБЕННЫЕ БУДНИ

День судового повара начинается в 6 утра. «Мне нравится быть на камбузе, там всегда есть, что делать, – рассказывает Эльвира Михлюкова. – Либо занимаешься выпечкой, либо убираешь, в каюте я только сплю. Однажды я так вычистила камбуз, что наутро капитан не мог понять, почему там так светло. Боцман, конечно, ворчал – белизну, чистящие средства перерасходовала. Но зато как чисто стало! 8 марта ребята всегда поздравляли, а капитан давал выходной, отправлял на берег, если мы стояли в порту. Одно из самых сильных впечат-

лений от посещения иностранного порта оставил норвежский Берген именно в Международный женский день: там просто сказочно красиво. Сход на берег, конечно, играет огромную роль в эмоциональном состоянии членов экипажа. Бывает, просто пройдешь по причалу – уже чувствуешь себя отдохнувшей, полной новых сил».

Любопытно, что одну из самых серьезных негативных особенностей морского труда – длительную изоляцию – Эльвира Надыровна всегда переносила довольно легко. «В первый месяц, когда меняешь привычный образ жизни, конечно, ощущаешь дискомфорт, а потом время пролетает незаметно, – считает она. – Но после четвертого месяца уже работаешь автоматически, начинает накапливаться усталость».

Другая трудность для женщины-повара – работа в шторм. Эльвира Надыровна, смеясь, признается: морской болезни у нее не было, но ходить по камбузу в штормовую погоду действительно неудобно – как на «американских горках». Еще труднее готовить в шторм. «Здесь нужна смекалка: как только предупредили о надвигающейся непогоде, продумываешь такое меню, чтоб не включать жареное, потому что горячая сковорода вместе с маслом может в качку запросто слететь с плиты», – объясняет повар.

The way you present yourself on the ship will define your marine life, this is Elvira's opinion about the work of a woman in a men's team. From the first voyage, she became not just a good cook, but also a psychologist, a guide and a friend. "They even asked me how to propose to a girl better," laughs Elvira. "It so happened that I would always get along with the team, on Tomsk which was sold later, on NS Challenger and on NS Century. Never initiated any conflicts. Besides, we all worked under the guidance of excellent masters".

### SPECIAL ROUTINE

Cook's working day begins at 6 o'clock in the morning. "I like to be on the galley, there are always things to do," tells Elvira. "You either bake something or clean, my cabin is only for sleeping. Once, I cleaned the galley so well that the next morning the master could not understand why it was so light in there. The boatswain grumbled, of course, saying that I had used too much bleach and cleaning agents. But it was so neat! The crew always congratulated me on the 8 March, and the master gave a day off and let me go ashore if we were in port. One of the strongest impressions from visiting a foreign port was in the Norwegian Bergen exactly on International Women's Day: it is just so beautiful there. Of course, coming ashore plays



a vital role in the crew members' emotional state. Sometimes, just a small stroll along the pier is enough to make you feel rested and re-energized".

Odd enough, but one of the major drawbacks of marine labor, long-term isolation, Elvira has always been quite easy to endure. "Of course, the first month after the change your regular lifestyle you feel uncomfortable, but later time flies," she believes. "However, since the fifth month you work on an autopilot, the fatigue starts to build up".

Another difficulty for a female cook is working in storm. Elvira admits laughing that she has never been seasick, but walking around the galley in stormy weather is really hard like on a roller coaster. Cooking during the storm is even harder. "Here you need to be creative: as soon as you are



### «ДАТЬ ФОРУ ЛЮБОМУ МУЖЧИНЕ»

Секрет вкусных блюд от Эльвиры Михлюковой заключается в простой формуле: для экипажа готовить так же, как для своих детей. «Я старалась учесть кулинарные предпочтения каждого, а дальше выбирала из имеющихся продуктов, что могу приготовить, – делится она. – Например, вижу, что ребята не любят селедку – а традиция завтракать селедкой с картошкой по понедельникам берет начало со времен Петра I, – значит, заменяю ее на другую рыбу. Обязательно даю молочные продукты, слежу за достаточным потреблением питьевой воды. Ведь от качественного питания моряков зависит и их здоровье, и атмосфера на борту, да и сама работа в конечном счете».

По мнению Эльвиры Михлюковой, именно в этой сфере судовой жизни женщина может дать фору любому мужчине.

– Я сталкивалась с тем, что из небольшого количества продуктов мужчина-повар не может составить хорошее меню, а женщине это под силу, – объясняет она. – Если говорить о возможности женщины работать на мостике, то, на мой взгляд, это слишком тяжело с психологической точки зрения. На капитанах ведь лежит колоссальная ответственность, у человека должна быть большая стрессоустойчивость и стабильная психика. У старших помощников и старших механиков тоже эмоционально очень тяжелая работа, мне кажется, на таких должностях надолго женщины просто «не хватит».

warned about the impending bad weather, you come up with a menu without fried meal, because a hot frying pan with oil can easily fly off the stove,” the cook explains.

### GIVE A HEAD START TO ANY MAN

The secret of delicious dishes from Elvira Mikhlyukova lies in a simple formula: cook for the crew like for own children. “I tried to know everyone's food preferences and then chose what I could cook from the available products,” she shares. “For example, I see that the guys do not like herring, although the tradition of Mondays herring-and-potato breakfast dates back to the times of Peter the Great, so I replace it with some other fish. I serve dairy products and keep drinking enough water under control. Sailors' health, the atmosphere

on board and the work in general depend on the quality of food”.

According to Elvira Mikhlyukova, this is a field of the ship life where a woman can give a head start to any man.

“I noticed that a male cook often cannot make a good menu out of a small number of products, but a woman can,” she explains. “If we speak about a woman working on the bridge, I say it is too hard psychologically. Masters bear a colossal responsibility; they shall be highly stress-resistant and psychologically stable. Chief mates and chief engineers also have an emotionally difficult job; I think women will not last long on those positions”.

### GOT ON TV

Over the years in the commercial fleet, Elvira Mikhlyukova even appeared on TV: along with other crew members, she was filmed in a broadcast about the burning topic of piracy.

“It was in 2012 when we were sent to South Korea to accept m/v Nikolay Zuyev,” recalls Elvira. “It was a new vessel, everything was neat, even dishwashers! By the way, this precious thing is very helpful. We called the Singapore port to bunk, then took the servicemen in India, and in the Red Sea reporters and cameramen from the Channel One boarded our ship to make a telecast about the protection of sailors in the event of a pirate attack. They instructed us for



## ПОПАЛА НА ТВ

За годы работы на торговом флоте Эльвире Михлюковой довелось даже стать героем телерепортажа – вместе с другими членами экипажа ее сняли в телевизионном сюжете на злободневную тему о пиратстве.

– Это было в 2012 году, когда нас отправили на приемку Nikolay Zuyev в Южную Корею, – вспоминает Эльвира Надырнова. – Новое судно, все чистенькое, даже посудомоечные машины! К слову, очень выручает эта незаменимая в хозяйстве вещь. Мы зашли в Сингапур на бункеровку, потом забрали в Индии военных, а в Красном море к нам сели репортеры и операторы с Первого канала, чтобы снимать сюжет о защите моряков в случае нападения пиратов. Три дня нас инструктировали, как вести себя перед камерой, потом весь день снимали, как бы мы действовали в случае пиратской атаки. Очень непросто быть героем телевизионного репортажа!

## МОГЛА БЫ СТАТЬ ШТУРМАНОМ

На NS Century Эльвиру Михлюкову сменила повар Тамара Савчук. «Я попала на флот по совету своего крестного, – вспоминает Тамара Александровна. – И теперь море – это моя жизнь. А скоро и сын выучится и пойдет работать на торговые суда. Надеюсь, он тоже найдет себя в профессии».

В работе для Тамары не существует непреодолимых сложностей. «Шторм страшен, если смотреть на него через иллюминатор, – смеется она. – Готовить в шторм, конечно, непросто, но мне гораздо труднее спать в непогоду».

Адаптировавшись к работе в таких необычных условиях, Тамара даже думала сделать штурманскую карьеру. Остановил ее... английский язык. «Я просто испугалась, что не смогу говорить на уровне офицеров, – делится шеф-повар. – Мне тяжело дается именно разговорный язык, это я поняла, когда сходила на берег в иностранных портах. Может быть, где-то и жалею теперь, что не стала учиться, но в любом случае я осталась на флоте, мне очень нравится моя работа и все ее особенности. По-моему, у человека, трудящегося на судах, должен быть определенный склад характера, благодаря которому он сможет адекватно воспринимать будничную морскую жизнь. Для некоторых ведь тяжело столько времени работать в замкнутом пространстве, с одними и теми же людьми, слушать одни и те же разговоры много месяцев. А я отношусь к этому нормально. Раньше, например, казалось, что без выхода на берег невозможно будет черпать силы для дальнейшей работы, но вот объявили карантин, и мы остаемся на борту



three days on how to behave in front of the camera and then spent all day to film how we would act in the event of a pirate attack. This is not an easy job to be a part of a telecast!"

## COULD HAVE BECOME A NAVIGATOR

On NS Century, Elvira Mikhlyukova was replaced by another cook, Tamara Savchuk. "I joined the fleet following a piece of advice from my godfather," recalls Tamara. "Now the sea is my life. Soon my son will graduate and go to commercial ships. I hope he will also fulfill himself in the occupation."

There are no insurmountable difficulties in the work for Tamara. "The storm is scary if you look through the portlight," she laughs. "Of course, cooking in the storm is not easy, but I guess that sleeping in bad weather is well harder".

Having adapted to work in so unusual conditions, Tamara even thought of making a career in navigating. But she abandoned this idea... because of English. "I was just afraid that I would not be able to speak as well as the officers," says the cook. "Spoken language is hard for me, as I realized when I came ashore in foreign ports. Maybe, I regret sometimes that I did not study, but I stayed in the fleet anyway, I like my job and all its perks very much. I think a person working on ships shall have a certain type of temper to let them deal with routine marine life reasonably. It is hard for some people to work for a long time in enclosed space and with the same coworkers and to listen to the same conversations for months. But I take it easy. For example, earlier it seemed that it would be



по 6-7 месяцев. В общем, ко всему можно привыкнуть».

Сама Тамара уверена: женщина вполне может работать на мостике, если она грамотный специалист.

#### «МУЖЧИНЫ ТОЖЕ ЛЮБЯТ ПОВОГОРИТЬ»

Сейчас Тамара – единственная женщина в мужском экипаже. Она признается: вначале действительно не хватало женского общения. Но быстро приспособилась, ведь, по ее наблюдениям, многие мужчины тоже любят поговорить. «Нет какого-то дискомфорта, я привыкла работать с мужчинами, у нас дружный коллектив, и ребята мне всегда помогают, – говорит повар. – Кроме того, готовить для одних и тех же людей для меня очень комфортно и в профессиональном смысле, ведь так легко запомнить и учесть

кулинарные предпочтения каждого члена экипажа. Люди вдали от берега лишены возможности сходить в магазин и купить себе что-то вкусное. Поэтому повару нужно быть внимательным к каждому и готовить так, чтобы вкусно было всем». Большое значение имеет и калорийность: пища должна быть энергетически насыщенной, чтобы хватало сил на интенсивную работу даже в 40-градусную жару. «У нас и не столовая, и не ресторан, – продолжает Тамара. – На борту пища приближена к домашней, чтобы люди чувствовали себя комфортно и могли полноценно выполнять свои обязанности».

Не последнюю роль в этом играет закупка провизии. Тамара объясняет: самые вкусные продукты – российские, казахские и белорусские, они получают в отечественных портах. За границей, например,

«Сход на берег, конечно, играет огромную роль в эмоциональном состоянии членов экипажа. Бывает, просто пройдешь по причалу – уже чувствуешь себя отдохнувшей, полной новых сил»

«Of course, coming ashore plays a vital role in the crew members' emotional state. Sometimes, just a small stroll along the pier is enough to make you feel rested and re-energized»

impossible to find strength to keep working without going ashore, but now the quarantine is announced and we remain on board for 6-7 months. So, one can get used to anything”.

Tamara is sure: a woman can work on the bridge if she is a competent specialist.

#### MEN LOVE CHATTING TOO

Tamara is the only woman in the male crew at present. She admits: she really missed women's talk before. But she adapted quickly: according to her observations, many men also like chatting.

“There is not any discomfort, I used to work with men, we have a friendly team, and the guys always help me,” says the cook. “Besides, it is very convenient for me in a professional way to cook for the same people, as it is easy to remember and implement culinary preferences of each crew member. Far away from the shore, sailors cannot go shopping and buy something delicious. That is why the cook should be attentive to everyone and make food that would be tasty for everyone.” Caloric value is also vital: food should be energy-dense to give enough strength for intensive work even in 40-degree heat. “It is not a canteen or a restaurant,” says Tamara. “The meals on board are similar to homemade ones, so the crew would feel comfortable and could fulfill their duties to the full extent.”


The purchase of provision plays an important role. Tamara explains: the best

совершенно другие мясо и колбасы. «В США редко когда попадают действительно вкусные продукты, — рассказывает повар. — Мясо у них с большим количеством жидкости, сосиски ненатуральные, помидоры без вкуса и запаха. Только картошка у американцев хорошая. В Европе отличные овощи, а колбасы — со специфическим привкусом, нам их есть непривычно. Сейчас уже и у нас много ненатуральных продуктов, но они все еще отличаются в лучшую сторону от иностранных».

#### **КУЛЬТУРА, ДЕНЬГИ И НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ**

— Конечно, самое большое преимущество этой работы — высокие заработки, — признается Тамара Савчук. — Очень тяжело оставлять близких, но невозможно передать радость от долгожданной встречи. Море определенно меняет человека, создает ему новые ценности. Я смотрю, как живут люди в других странах — во многих из них я никогда бы не побывала, если бы не работала

на флоте. В море мы видим такую красоту, которую невозможно себе представить, будучи на берегу. Все это учит больше ценить жизнь.


Удобный график позволил Тамаре получить на берегу образование управленца. Но планов уйти с флота у нее нет. «Работая на торговом судне, в социально ориентированной компании, привыкаешь к культурному общению, у нас все относится друг к другу уважительно, просто так никто никого не отчитывает, — говорит Тамара. — До того, как попасть на флот, я работала на берегу и помню уровень культуры и отношений среди коллег, где могут запросто уволить «просто так», нахамить, потому что у начальника плохое настроение. На судне же я «несу свою вахту», подчиняюсь капитанам, а это культурные и образованные люди, которые уважительно относятся к подчиненным. Очень важно знать, что наличие у меня работы завтра зависит от моего трудолюбия, а не от чьей-то прихоти». 

products—Russian, Kazakhstan and Belorussian—are purchased in domestic ports. Meat and sausages, for example, are completely different abroad. “In the USA you rarely come across really tasty products,” tells the cook. “Their meat is full of liquid, sausages are unnatural, tomatoes are tasteless and odorless. Americans have only good potatoes. Europe has wonderful vegetables, but sausages have a specific flavor, we are not used to them. There is a lot of unnatural products in Russia, too, but they are still better than foreign ones.”

#### **CULTURE, MONEY AND NEW HORIZONS**

“Of course, the biggest advantage of the work is high earnings”, says Tamara Savchuk. “It is so hard to leave the family, but the joy of the long-awaited meeting cannot be expressed. Definitely, the sea changes the temper, builds up new values. I can see how people live in different countries; I would have

never visited many of them if I didn't work in the fleet. We can see beauty things in the sea that one can never imagine being ashore. All of this makes appreciate the life more”.

A convenient schedule allowed Tamara to get an education in management on the shore. But she does not plan to leave the fleet. “When you work on a commercial vessel, in a socially oriented company, you get used to the civil communication, we all treat each other with respect, no one just scolds anyone,” says Tamara. “Before joining the fleet, I worked ashore and I remember the culture level and the relations among the colleagues where one can be fired with no reason or get nasty just because the boss is in bad mood. On the ship, I „keep my watch“ and follow the masters, and they are highly cultured and educated people who respect their subordinates. It is essential to know that my job tomorrow depends on my hard work and not on someone's whim”. 





# ПАМЯТИ АЛЕКСАНДРА РУСЕЦКОГО

## IN MEMORY OF ALEXANDER RUSETSKY

15 февраля на 63 году жизни скоропостижно скончался технический инспектор труда Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков Александр Брониславович Русецкий. Его уход – горькая утрата и невозполнимая потеря для семьи, друзей и коллег.

On 15 February, at the age of 63, the technical labor inspector of the Baltic Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia Alexander Bronislavovich Rusetsky suddenly died. His passing is a bitter and irreparable loss for family, friends and colleagues.

Александр Русецкий родился в Ленинграде в 1958 году. Вся его жизнь так или иначе была связана с морем. После окончания Ленинградского высшего инженерного морского училища он работал на судах Балтийского морского пароходства, пройдя путь от четвертого до старшего механика судов заграничного плавания, в том числе ходил на пассажирском судне «Анна Каренина».

После ликвидации пароходства Александр Брониславович работал под иностранным флагом. Сказать, что его уважали коллеги – не сказать ничего: он пользовался огромным авторитетом среди моряков. Благодаря большому опыту работы в плавсоставе, непререкаемому профессионализму, отзывчивости, обаянию и чувству юмора он находил общий язык с каждым.

К тому же он всегда мог протянуть руку помощи, если она была нужна: его отзывчивость не знала границ. Вовсе неудивительно, что уйдя на берег, Александр Русецкий перешел на работу в Балтийскую территориальную организацию РПСМ, здесь он также помогал: морякам – делом, коллегам – мудрым советом.

Его уход стал для всех полной неожиданностью, ведь он не жаловался на здоровье, всегда был приветлив и улыбчив. казалось, что он – неиссякаемый источник энергии. В памяти товарищей он навсегда останется настоящим человеком с большим и добрым сердцем.

Российский профсоюз моряков выражает соболезнования семье, друзьям и коллегам Александра Русецкого. Вечная и светлая память нашему брату! 🇷🇺

Alexander Rusetsky was born in Leningrad in 1958. His whole life was in one way or another connected with the sea. After graduating from the Leningrad High Engineering Maritime School, he worked on board the ships of the Baltic Shipping Company, going from the fourth to the chief engineer of foreign vessels, including sailing on the passenger ship Anna Karenina.

After the liquidation of the shipping company, Alexander worked under a foreign flag. To say that his colleagues respected him is to say nothing: he enjoyed great prestige among the sailors. Thanks to his extensive experience in the crew, unquestionable professionalism, generosity, charm and sense of humor, he found a common language with everyone.

Besides, he could always lend a helping hand if needed: his compassion knew no bounds. It is not at all surprising that having gone ashore, Alexander Rusetsky went to work in the Baltic territorial organization of the Seafarers' Union of Russia, where he also helped: to sailors - by business, to colleagues - by wise advice.

His passing came as a complete surprise to everyone, as he did not complain about his health, he was always friendly and smiling. It seemed that he was an inexhaustible source of energy. In the memory of his friends, he will forever remain a man of the right stamp with a big and kind heart.

The Seafarers' Union of Russia expresses condolences to the family, friends and colleagues of Alexander Rusetsky. Eternal and blessed memory to our brother! 🇷🇺



# «Я ЗАНИМАЮСЬ ТЕМ, К ЧЕМУ ШЕЛ ВСЮ ЖИЗНЬ»

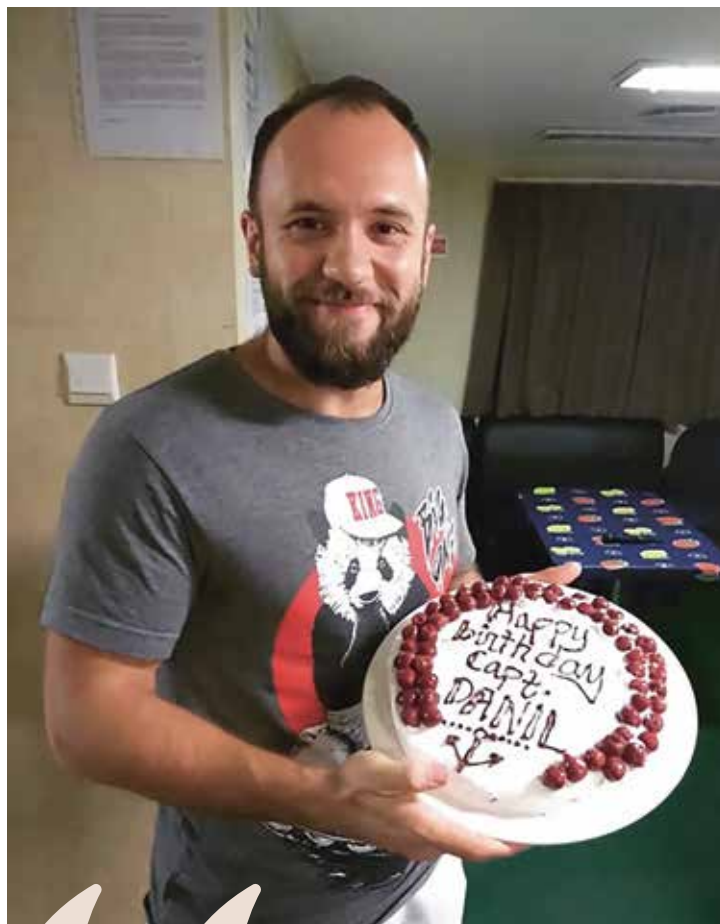
“I'M DOING WHAT I'VE BEEN STRIVING FOR MY ENTIRE LIFE”

Даниил Попов – один из самых молодых капитанов, которых сегодня можно встретить на торговом флоте: ему 33 года. В 2011 году он пришел на контейнерный флот под управлением компании Marlow Navigation Ltd. и за семь лет построил блестящую карьеру.

## МОРЕ НА ВКУС

– Я родом с Украины, родился в Волынской области, но с двух лет жил в Севастополе, – рассказывает капитан. – И конечно, культура города, его история, улицы и бульвары, названные в честь знаменитых флотоводцев прошлых лет, не могли не повлиять на мое мировоззрение. Кроме того, мой отец работал на гидрографическом судне Черноморского флота, и это тоже мотивировало меня выбрать морскую специальность.

Пошел в море Даниил еще на втором курсе университета, как только получил документы матроса. «Я брал так называемые «академические отпуска», то есть уходил на практику, а по возвращении сдавал пропущенные сессии, – вспоминает моряк. – Работал в основном на многоцелевых судах и до сих пор считаю, что именно на них можно



«ЕЩЕ ДО ОКОНЧАНИЯ ВУЗА Я ПОБЫВАЛ  
В ТАКИХ МЕСТАХ, О КОТОРЫХ РАНЬШЕ  
ЧИТАЛ В КНИГАХ»

получить тот бесценный опыт, который в дальнейшем позволит работать на узконаправленном флоте. Это, как правило, – трамповое судоходство: еще до окончания ВУЗа я побывал в таких местах, о которых раньше читал в книгах. Мы заходили в страны Северной Европы, Персидского залива, Африки,

Daniil Popov is one of the youngest masters one can find in the commercial fleet: he is just 33 y.o. In 2011, he joined the container fleet operated by Marlow Navigation Ltd. and built a brilliant career in seven years.

my views. Besides, my father worked on a hydrographic ship of the Black Sea fleet, and that motivated me to choose the marine specialty as well”.

Daniil went sailing as early as on the second year of the university one received sailor's papers. “I took the so-called „academic leave“, that is, I went to sea practice and passed the missed exams on my return,” recalls the seafarer. “I worked mainly on multipurpose ships and still believe they provide the invaluable experience that will later enable working in some more specialized fleet in the future. This, as a rule, is tramp shipping: even before the graduation, I visited places that I had read about in books before. We called ports of the countries of Northern Europe, the Persian Gulf, Africa, including Somalia, North, Central and South America; I even had a chance to work at the Great Lakes.

## TASTE OF THE SEA

“I am from Ukraine and was born in Volyn Region, but I have lived in Sevastopol since the age of two,” tells the master. “Of course, the city's culture, history, streets and boulevards named after famous fleet commanders of previous ages could not help but influence

в том числе в Сомали, Северную, Центральную и Южную Америку, мне довелось поработать даже на Великих Американских озерах. Грузы мы возили тоже самые разные: от тракторов и военных броневиков до зерна и каменного угля навалом. Все это на первых порах дало мне стимул расти в этой профессии, потому что, несмотря на всю ее сложность, она разнообразна и интересна».

### ONE MAN ARMY

В 2011 году сразу после выпуска Даниил попал в Marlow Navigation Ltd. через официальное представительство Sunrise Marine в Новороссийске, где и работает по сей день. Контейнерный флот имеет свои особенности: короткие стоянки в портах и переходы между ними, а потому очень высокий темп работы. Дипломированный третий помощник быстро втянулся и начал профессионально расти в компании. В следующий контракт он ушел вторым помощником, затем недолго заставила себя ждать и должность старпома.

— Я вступил в нее достаточно уверенно, потому что в последний контракт вторым помощником работал в Северной Европе, а это частые заходы в порты, погрузки разнообразным грузом, перепланировки в последний момент, которые помогли сформировать более устойчивые навыки и знания грузовых программ, — считает Даниил Попов. — Про старшего

помощника на флоте говорят: «one man army». Эта профессия тяжелая, ответственная, но в чем-то даже творческая.

В 31 год Даниилу Попову предложили стать капитаном контейнеровоза. «Мне кажется, эта возможность появилась в самое подходящее время, поэтому я ею воспользовался», — рассуждает молодой капитан.

### МЕСТО ДЛЯ РОМАНТИКИ

— Мне многое нравится в этой работе, — продолжает он. — Прежде всего, я люблю осязаемость результатов моего труда, особенно с учетом всей его тяжести. Люблю чувствовать себя частью большой рабочей семьи, которой является мой экипаж, и совместно решать возникающие вопросы. Мне нравится знакомиться с новыми людьми и узнавать их. Нравится чувство, когда, достойно отработав контракт, возвращаешься домой. Наконец — что я занимаюсь именно тем, чему я учился и к чему шел всю жизнь.

По словам Даниила, на современном флоте все еще есть место морской романтике. И даже каран-

The cargo was also various: from tractors and military vehicles to grain and hard coal in bulk. All that gave me an initial incentive to grow as a professional, because despite all its complexity, the occupation is diverse and interesting.”

I worked as a second mate in Northern Europe, and this means frequent calls to ports, loading of various cargoes, last-minute rescheduling—all that helped me to develop more stable skills and knowledge of cargo programs,” believes Daniil Popov. “Chief mates are called

“EVEN BEFORE THE GRADUATION, I VISITED PLACES THAT I HAD READ ABOUT IN BOOKS BEFORE”

### ONE MAN ARMY

In 2011, right after the graduation Daniil joined—through Sunrise Marine office in Novorossiysk—Marlow Navigation Ltd where he still works at the present. The container fleet has its peculiarities including short stops in ports and port-to-port transits, and, therefore, a very high pace of work. The certified third mate quickly got into the rhythm and started his career growth in the company. In the next contract, he was the second mate, and the position of chief mate was not long in coming.

“I was quite confident to take that position, because during the last contract

„one man army“ in the fleet. It is a difficult and responsible occupation, but even creative in some way.”

When he was 31, Daniil Popov was offered a position of container carrier's master. “I think this opportunity appeared at the best time, that is why I took it,” considers the young master.

### ROOM FOR ROMANCE

“I like many things about this job,” he continues. “First, I like to see some tangible outcome of my work, especially so hard work. I like to feel a part of a big working family, my crew, and to solve problems together. I like to meet new people and learn about them. I like the feeling





тинная рутина этому не помеха. «Здесь, конечно, надо отдать должное моему круинговому агентству за своевременную подготовку нужных документов, организацию посадки на судно и списание в такое непростое время, — отмечает капитан. — Поэтому пандемия не оказала сильного влияния на мою работу. Я пробыл дома чуть дольше планируемого, длиннее была дорога до судна, но отработал положенный срок. Конечно, слышал о моряках, которые из-за карантинных ограничений оставались в рейсе по четыре месяца сверх контрактов. На мой взгляд, вакцинация моряков — отличная идея, которая упростит не только смены в пандемию, но и в какой-то степени обезопасит здоровье».

### ПРОСТЫЕ РАДОСТИ

Как и многие моряки, Даниил видит в своей профессии один главный минус — расставание с родными: «Из-за этого многие важные события в жизни семьи проходят без меня. В какой-то момент в процессе работы у меня произошла переоценка ценностей. Не знаю, связано ли это напрямую с морем и изменением привычного быта, или же виной тому разлука с близкими людьми, но я стал больше ценить обычные вещи, простые человеческие радости».

Учитывая режим работы моряков, семейные отношения сохранить непросто. Здесь рецепт успеха



молодого капитана кроется в умении провести грань между службой и личной жизнью. «Мне кажется, на командной должности я не стал черствее к людям, — размышляет он. — Наоборот, эта работа научила меня быть более гибким, чувствовать настроения коллег. Ведь для капитана, особенно в смешанном экипаже, очень важно создать и поддерживать в коллективе, с одной стороны, дисциплину, с другой — дружелюбную атмосферу. Обязанности должны быть четко распределены, чтобы каждый понимал персональную ответственность. В то же время надо уметь предугадывать конфликтные ситуации в экипаже». ⚓

**Профсоюзная  
морская газета**

then you come back home after completing the contract successfully. Finally, I am doing something I trained to do, something I have been striving for my entire life”.

According to Daniil, there is still room for naval romance in the today's fleet. Even the quarantine routine is not an obstacle to this. “Sure, I shall thank my crewing agency for the timely making the necessary documents and arranging the boarding and discharge at such a difficult time,” the master notes. “That's why the pandemic hasn't affected my work significantly. I stayed at home a bit longer than I planned, the road to the ship was longer, but I worked the due time. Of course, I have heard about seafarers who remained in voyage for as long as four months

above their contracts due to quarantine restrictions. I think, seafarers' vaccination is a great idea which will not only facilitate changes during the pandemic, but will be beneficial for health to a certain extent.”

### SIMPLE JOYS

As many seafarers, Daniil notes one main drawback of his occupation—separation from the family: “Because of that, many important events in my family's life occur without me. At some point, my work rearranged my priorities. I don't know if it was caused by the sea and changes in the usual way of life, or by separation from the loved ones, but I began to appreciate more ordinary things, simple human joys.”

The seafarers' timing does not facilitate family relationships. But the winning formula of the young master is the ability to clearly delineate the work and the personal life. “I don't think I have become more cold-hearted in the leadership position,” he believes. “On the contrary, this job taught me to be more flexible, to catch colleagues' mood. Indeed, it is very important for a master, especially in a mixed crew, to be able to establish and maintain the discipline on the one hand and a friendly atmosphere on the other. Functions should be clearly assigned so that everyone could understand their personal responsibilities. At the same time, one must be able to anticipate conflict situations in the crew.” ⚓

**Union marine newspaper**



# ОСТРОВ РОССИИ ЗА РУБЕЖОМ

Из-за пандемии Covid-19 морякам практически по всему миру сход на берег во время стоянки судна запрещен, а значит, они не могут, как раньше, походить по новым местам и увидеть все своими глазами. Чтобы устранить эту несправедливость, мы будем рассказывать о портовых городах и знакомить с самыми главными их достопримечательностями.

Due to the Covid-19 pandemic, seafarers almost all over the world are prohibited from going ashore while the ship is moored, which means that they can not, as before, visit new places and see everything with their own eyes. To correct this injustice, we will tell you about the port cities and their most important landmarks.

Кафедральный собор  
Cathedral

## AN ISLAND OF RUSSIA ABROAD

Калининград – один из самых европейских городов России. Дело не только в его прошлом, но и удивительном расположении – вместе с областью он буквально представляет собой островок России за рубежом. Его история началась в 1255 году, когда рыцари Тевтонского ордена

заложили на месте самбийского или прусского форта на холме высокого правого берега реки Прегель замок, получивший название Кёнигсберг – в переводе «королевская гора». Вокруг него появились поселения Альтштадт, Лёбенихт и Кнайпхоф, вскоре получившие городские права.

Kaliningrad is one of the most European cities of Russia. The point is not only in its past, but also in its amazing location – together with its region, it is literally an island of Russia abroad. Its history began in 1255, when the knights of the Teutonic Order founded a castle on the site of the Sambian

or Prussian fort on the hill of the Pregel River high right bank, which was named Königsberg (“a royal mountain”). The settlements Altstadt, Löbenicht and Kneiphof appeared around this place, which soon received city rights. For centuries, a vigorous life was in full swing here:



На протяжении веков здесь кипела бурная жизнь: в XV веке сюда была перенесена столица Тевтонского ордена, затем эти земли были частью лютеранского Прусского герцогства, находившегося в зависимости от Польши, после – Королевства Пруссия и частью Германской империи.

В 1724 году три близлежащих к крепости города объединились под единым именем Кёнигсберг. Совсем ненадолго, с 1758 по 1762, во время Семилетней войны, город принадлежал Российской империи – его жители даже присягнули на верность королеве Елизавете, однако после заключения мира территории опять отошли к Пруссии. Вновь он стал частью нашей страны только после Второй мировой войны, и с 1946 года носит свое нынешнее имя – Калининград. И хотя город сильно пострадал от бомбардировок, разрушивших многие старинные здания, здесь есть, на что посмотреть.

### КАФЕДРАЛЬНЫЙ СОБОР

Это краснокирпичное здание можно с уверенностью назвать главной архитектурной достопримечательностью города. Однако еще совсем недавно на месте нынешнего живописного строения, одного из немногих в готическом стиле на территории России, были руины. Надо сказать, что война вообще тяжело прошла по исторической части Калининграда, где сильно пострадал старинный Кёнигсбергский замок, стоявший здесь



Кафедральный собор  
Cathedral

с момента основания города, а в 1967 году его останки и вовсе были взорваны советскими властями как символ прусского милитаризма, несмотря на протесты общественности.

Собору, начало строительства которого пришлось на далекий 1333 год, повезло больше. Говорят, что помог этому Иммануил Кант, причем уже через много десятилетий после своей смерти. Есть мнение, что из-за того, что могила великого философа и самого известного жителя города находилась под стенами собора, от идеи его сноса отказались. Но и восстанавливать не спешили – руины на протяжении долгих лет так и оставались руинами, а всерьез за замок взялись только в 90-х годах.

Сегодня собор больше не является культовым сооружением – внутри него находится Музей Канта и концертный зал с самым большим в России органным комплексом. Так, у расположенного в зале большого органа – 6301 труба, у малого – 2224. Первый

in the 15th century, the capital of the Teutonic Order was moved here, then these lands were part of the Lutheran Duchy of Prussia, which was dependent on Poland, then the Kingdom of Prussia and part of the German Empire.

In 1724, the three towns adjacent to the fortress united under the name of Königsberg. For a very short time, from 1758 to 1762, during the Seven Years' War, the city belonged to the Russian Empire, its citizens even swore in to Empress Elisabeth, but after the peace treaty, the territory again passed to Prussia. It became a part of our country again only after World War II, and since 1946 it has borne its current name – Kaliningrad. And although the city was badly damaged by the bombing that destroyed many old-time buildings, there is something to see here.

### CATHEDRAL

This red brick building is definitely the main architectural tourist attraction of the city. However, quite recently, there were ruins on the site of the present

picturesque building, one of few in the Gothic style on the territory of Russia. It's worth to mention that the war severely touched the historical part of Kaliningrad, the old Königsberg Castle, which had been here since the city was founded, was badly damaged, and in 1967 its remains were blown up by the Soviet authorities as a symbol of Prussian militarism, despite public protests.

The cathedral, construction of which began all the way back in 1333, had a better luck. People say that Immanuel Kant helped this. What's interesting is that it happened many decades after his death. It is believed that due to the fact that the grave of the great philosopher and the most famous citizen of the city was located under the walls of the cathedral, the idea of its demolition was abandoned. But there was also no hurry in its restoration: the ruins remained ruins for many years, and the castle restoration started only in the 90s.

Today the cathedral is no longer a religious



весит аж 35 тонн. Каждый день здесь проводятся дневные органные мини-концерты, часто и другие музыкальные события. Сегодня практически оставившаяся на много лет жизнь собора снова кипит.

### КУРШСКАЯ КОСА

Этот уникальный природный и культурный ландшафт – наибольшая песчаная пересыпь на планете, полоска суши протяженностью 98 километров, отделяющая Куршский залив от Балтийского моря – с 2000 года включен в Список всемирного наследия ЮНЕСКО. Коса, ширина которой колеблется от 400 метров до 3,8 километров, испокон веков была обжита людьми. Известно, что в X–XI веках ее облюбовали викинги, основавшие здесь свое поселение, а в XIII веке, после завоевания территорий Тевтонским орденом, она служила самой короткой дорогой между северной и южной частями его земель. Однако именно влияние человека в конечном итоге

поставило под угрозу сохранность этой уникальной местности: из-за вырубки лесов и выпаса скота к XVII–XVIII векам лесов здесь практически не осталось, что привело к интенсивной ветровой эрозии. Ситуация была катастрофической: движущиеся пески стали засыпать селения, дороги и уцелевшие массивы лесов, и спасти уникальный ландшафт удалось, только снова засадив территории деревьями, причем на косе стали высаживать как местные виды, так и привезенные из Северной Америки, Центральной и Южной Европы, Дальнего Востока.

Сегодня на части территории косы, относящейся к России (еще около 52 километров принадлежат Литве), располагается национальный парк, созданный в 1987 году. Раскинувшиеся между морем и заливом песчаные дюны, высота некоторых из которых составляет более 60 метров, вековые сосны, возможность встретить кабанов, куниц, косуль, лисиц и барсуков или

building, it houses the Kant Museum and the concert hall with the largest organ complex in Russia. The large organ located in the hall has 6301 pipes, the small one has 2224 pipes. The first weighs 35 tons. Organ mini-concerts are held here every day, the other musical events are also held here quite often. Today, the life of the cathedral, which has practically stopped for many years, is humming again.

### CURONIAN SPIT

This unique natural and cultural landscape is the largest sand bay bar on the planet, a 98-kilometer strip of land separating the Curonian Lagoon from the Baltic Sea. It has been included in the UNESCO World Heritage List in 2000. The spit, the width of which ranges from 400 meters to 3.8 kilometers, has been inhabited by people since the dawn of time. It is known that in the 10–11th centuries it was chosen by the Vikings, who founded their settlement here, and in the 13th century, after

the conquest of territories by the Teutonic Order, it served as the shortest road between the northern and southern parts of its lands. However, it was human influence that ultimately jeopardized the safety of this unique area: due to forest clearance and cattle grazing, there were practically no forests left here by the 17–18th centuries, which led to intense wind erosion. The situation was disastrous: moving sands began to fill up villages, roads and surviving forested areas, the unique landscape was only saved by planting trees on the spit again, including both local species and those brought from North America, Central and Southern Europe, Far East.

Today, on the part of the spit territory belonging to Russia (about 52 kilometers belong to Lithuania) there is a national park created in 1987. Sand dunes, some of which are more than 60 meters high, stretching between the sea and the bay, century-old pines, the opportunity to meet



Куршская коса  
Curonian Spit

Музей янтаря  
Amber Museum

редких птиц (на полуострове гнездится свыше ста видов, к тому же ежегодно над ним пролетает от 10 до 20 миллионов пернатых, которые нередко делают здесь остановку), привлекают сюда путешественников, особенно летом. Однако Куршская коса находится не близко от города. Чтобы добраться сюда, придется потратить время: так, путь до крайней точки ее российской части занимает около двух часов.

**МУЗЕЙ ЯНТАРЯ**

Янтарь – одно из главных достояний Калининграда. Считается, что в области сосредоточено около 90% всех мировых запасов этого камня. Неудивительно, что именно в этом городе расположен Музей янтаря – единственный в России. Здесь можно узнать историю происхождения камня, воочию увидеть тысячи экспонатов и крупнейший в стране цельный фрагмент янтаря весом более четырех килограммов. В музее хранятся образцы,

возраст которых составляет около 50 миллионов лет. Некоторые – с включениями фрагментов растений и насекомых, живших в древние времена. Украшения, предметы быта из янтаря, использовавшиеся еще до нашей эры, уникальные произведения европейских мастеров XVII века, переданные Музеем в дар Оружейной палатой Московского Кремля, различные сувениры и статуэтки – список того, что можно увидеть в экспозиции можно продолжать долго.

Само здание музея – Башня Дона – оборонительное строение из специально подготовленного красного кирпича, построенное в 1853 году у Верхнего озера. Памятник истории и архитектуры, она еще до Первой мировой войны была открыта для осмотра, как и расположенные рядом Росгартенские ворота – одни из нескольких сохранившихся городских ворот Калининграда.

Во Вторую мировую войну использование башни Дона по назначению

wild boars, martens, roe deer, foxes and badgers or rare birds (over a hundred species nest on the peninsula, moreover, 10 to 20 million birds fly over it every year often making a stop), attract travelers here, especially in summer. However, the Curonian Spit is not close to the city. It takes time to get there: thus, the journey to the end point of its Russian part takes about two hours.

**AMBER MUSEUM**

Amber is one of the main assets of Kaliningrad. It is believed that about 90% of amber reserves all over the world are concentrated in the region. It is no wonder that the only Amber Museum in Russia is located in this city. Here you can learn the history of the stone nature, see thousands of exhibits and the country's largest single piece of amber weighing more than four kilograms. The museum contains samples that are about 50 million years old. Some of them have inclusions

of fragments of plants and insects that lived in ancient times. It's a long list: jewelry, household items made of amber and used before our era, unique works by European masters who lived in the 17th century, donated to the Museum by the Moscow Kremlin Armory, various souvenirs and figures - all these items can be seen at the exhibition.

The building of the museum itself, the Dohna tower, is a defensive structure made of specially prepared red bricks, built in 1853 near the Verkhneye lake. This historical and architectural monument was open for visitors before the World War I, as well as the nearby Rossgarten Gate – one of the few surviving city gates of Kaliningrad.

During the World War II, the use of the Dohna tower for its intended purpose was resumed, in 1945 it became one of the strongholds and the last center of the city defense. The Soviet artillery did not ruin the building: the shells slightly damaged the heavy walls, breaking through no more than a third of their thickness.

**AMALIENAU**

This district of the city, which developed rapidly at the beginning of the 20th century, today allows you to briefly plunge into the atmosphere of pre-war Königsberg. Here you can see old German villas, suburban at the time of construction, each made according to an individual design and differs



возобновилось, в 1945-м она стала одним из опорных пунктов и последним очагом обороны города. Используемая советскими войсками артиллерия особого урона не нанесла – снаряды незначительно повредили мощные стены, пробив не более трети их толщины.

### АМАЛИЕНАУ

Этот район города, бурно развивавшийся в начале XX века, сегодня позволяет ненадолго окунуться в атмосферу довоенного Кёнигсберга. Здесь можно увидеть старые немецкие виллы, на момент постройки – еще загородные, каждая из которых выполнена по своему эскизу и не похожа на другую. Необычные украшения и детали, нестандартные формы крыш, скульптуры, барельефы, башенки, флюгеры – все это является неотъемлемой частью архитектурного облика района. Он задумывался, как «город-сад», поэтому небольшие дома окружены деревьями и цветущими кустарниками. В общем, это отличное место, чтобы просто прогуляться и получить представление о том, каким некогда были окрестности Кёнигсберга.

Среди наиболее интересных зданий – Кирха памяти королевы Луизы (сегодня здесь – театр кукол) и Кирха Святого Адальберта (ныне – отделение ИЗМИРАН). Правда, далеко не все строения в этом районе сохранились в первозданном виде – их, как и весь город, не пощадила война.



from the others. Unusual decorations and details, non-standard forms of roofs, sculptures, bas reliefs, turrets, weathercocks – all this is an integral part of the architectural appearance of the district. It was meant to be a "garden city", so small houses are surrounded by trees and blooming shrubs. All in all, this is a great place for a walk and to get an idea of what the Königsberg outskirts used to be like.

Among the most interesting buildings are the Queen Louise Memorial Church (which today is a puppet theater) and the St. Adalbert's Church (now the department of IZMIRAN). Truth to tell, not all buildings in this district have survived in their original form, as they, like the whole city, were not spared by the war.

### МУЗЕЙ МИРОВОГО ОКЕАНА

Основанный относительно недавно, в 1990 году, музей сегодня является одним из лучших в Калининграде. В главном корпусе расположена экспозиция, где можно полюбоваться разнообразными обитателями морских аквариумов, коллекциями раковин моллюсков и кораллов. Еще здесь представлена настоящая линза Френеля, а со смотровой площадки открывается вид на набережную и Кафедральный собор. Помимо этого у музея есть еще несколько корпусов – так, можно побывать на борту легендарного научно-исследовательского



Музей Мирового океана  
Museum of the World Ocean



Форты  
Forts

судна «Витязь», которое под флагом АН СССР совершило 65 научных рейсов и прошло около 800 000 миль. Только благодаря его экспедициям было описано 1176 новых видов животных и растений, оно выполняло замеры максимальной глубины Марианской впадины.

На экспозиции в Фондохранилище можно увидеть глубоководный обитаемый аппарат (ГОО) «Мир-1» и один из самых больших в мире скелетов кашалота. Среди доступных для посещения судов также подводная лодка Б-413, рыболовное судно СРТ-129 – одно из достроенных в 1947–1949 годов в Германии и переданных Советскому Союзу в счет репараций, НИС «Космонавт Виктор Пацаев» – единственное в мире судно космической связи, имеющее на борту музейную экспозицию.

#### ФОРТЫ

Вокруг города во второй половине XIX века было возведено мощное кольцо обороны из 12 больших и 3 малых фортов, которые должны были обеспечивать

его безопасность и покой – этим они и обязаны ласковому названию «Ночная рубашка Кёнигсберга». В наше время многие из них находятся в плохом состоянии, сильно пострадав в войну. Лучшее сохранился форт № 11 «Дёнхофф», где серьезных боев не происходило. Также пользуется популярностью Форт № 5 «Король Фридрих Вильгельм III». Это не просто памятник оборонительного зодчества: с 1979 года он имеет статус музея истории Великой Отечественной войны, здесь представлены редкие военные фотографии и действует открытая экспозиция вооружения времен ВОВ.

На территории Калининграда и его области есть еще множество мест, которые стоит посмотреть: например, замки, построенные еще во времена Тевтонского ордена. Информация о них и других достопримечательностях размещена на Туристическом портале Калининградской области [visit-kaliningrad.ru](http://visit-kaliningrad.ru). [📍](#)

#### MUSEUM OF THE WORLD OCEAN

Despite the fact that it was founded quite recently, in 1990, the museum today is one of the best in Kaliningrad. In the main building there is an exposition where you can admire various inhabitants of marine aquariums, collections of shells of mollusks and corals. There is also a real Fresnel lens, and from the viewing point you can see the embankment and the Cathedral. In addition, the museum has several more buildings, for example, you can visit the legendary research vessel Vityaz, which made 65 scientific voyages and covered about 800,000 miles under the flag of the USSR Academy of Sciences. Thanks to its expeditions alone, 1176 new species of animals and plants were described, the vessel also measured the maximum depth of the Mariana Trench.

On display in the Depository, you can see the Mir-1 deep-submergence vehicle (DSV) and one of the world's largest sperm-whale skeletons. Among the vessels available

for visiting there are also the submarine B-413, the fishing vessel SRT-129 – one of the vessels completed in 1947-1949 in Germany and transferred to the Soviet Union as a part of reparations, research vessel Cosmonaut Viktor Patsayev – the only space communications vessel in the world having a museum exposition on board.

#### FORTS

A strong defense ring of 12 large and 3 small forts was constructed around the city in the second half of the 19th century, which was supposed to ensure its safety and peace, that is why they are fondly called "Koenigsberg Nightshirt". Nowadays, many of the forts are in poor condition, having suffered greatly during the war. Fort No. 11 Dönhoff is the best preserved, as it was not involved into serious battles. Fort No. 5 named after King Frederick William III is also popular. It is not just a monument of defensive architecture: since 1979, it has had the status of a historical museum of the Great Patriotic War; rare war photographs are presented here as well as an open exhibition of weapons from the World War II.

There are lots of places worth of seeing on the territory of Kaliningrad and its region: for example, castles built in the days of the Teutonic Order. Information on these castles and other attractions is posted on the Tourist Portal of the Kaliningrad Region: [visit-kaliningrad.ru](http://visit-kaliningrad.ru). [📍](#)



**РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ  
СОЮЗ МОРЯКОВ**  
**(АФФИЛИРОВАННЫЙ ЧЛЕН ITF)**

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

Москва, Большой Коптевский  
проезд, д. 6, 4-й этаж  
Тел.: (495) 229-91-19,  
факс: (495) 234-43-68  
E-mail: union@sur.ru

**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

**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

**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

**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, оф. 1  
Тел.: (8142) 57-58-56,  
факс: (8142) 57-73-10  
E-mail: petrozavodsk@sur.ru

**СЕВЕРНАЯ региональная организация**  
**Председатель Совета**  
КРАСНОШТАН Александр Анатольевич  
Архангельск, пр. Ломоносова,  
д. 58, корп. 1, стр. 1  
Тел./факс: (8182) 63-72-60  
E-mail: srorpsm@gmail.com

**ТИХООКЕАНСКАЯ  
региональная организация**  
**Председатель Совета**  
ЗАДОЯНОВ Николай Григорьевич  
Владивосток, ул. Алеутская, д. 15  
Тел. +7 (423) 252-10-03  
Тел./факс +7 (423) 252-11-70  
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

**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

**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

**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, оф. 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

**SEAFARERS' UNION  
OF RUSSIA**  
**(AFFILIATED WITH ITF)**



**The chairman**  
SUKHORUKOV Yuri  
**First Deputy Chairman**  
KOVALCHUK Igor  
**Vice-chairman**  
IVANOV Vadim  
**Vice-chairman**  
PAVLOV Igor

Moscow, Bolshoi Koptevsky  
passage, 6, 4th floor  
Tel.: (495) 229-91-19,  
fax: (495) 234-43-68  
E-mail: union@sur.ru

**RPSM RECEPTION  
in St. Petersburg**

St. Petersburg,  
st. Dvinskaya, 10, bldg. 2nd,  
7th floor  
Тел./факс: (812) 714-95-65  
E-mail: petersburg@sur.ru

**ARCTIC regional (territorial)  
organization**  
**Chairman of the board**  
KLINDUKHOV Petr  
Murmansk, Flotsky proezd, 3, apt. 2  
Тел./факс: (8152) 42-28-60  
Email: arorpsm@gmail.com

**BALTIC territorial organization**  
**Chairman of the board,  
Deputy Chairman of the RPSM**  
BODNY Alexander  
St. Petersburg,  
st. Dvinskaya, 10, cor. 2nd,  
7th floor  
Tel / Fax: (812) 251-18-07  
E-mail: spb@sur.ru

**AZOV-DON territorial organization**  
**Chairman of the board**  
GLUSHAK Leonid  
Rostov-on-Don, st. Socialist  
184, 3rd floor, of. 3  
Тел./факс: (8632) 63-39-12  
E-mail: rostov@sur.ru

**FAR EASTERN regional  
organization**  
**Chairman of the board,  
Deputy Chairman of the RPSM**  
SUKHANOV Nikolay  
Nakhodka, st. Leninsky, d. 2, of. 10  
Тел./факс: (42366) 5-51-44,  
5-61-00  
E-mail: nakhodka@sur.ru

**KALININGRAD regional organization**  
**Chairman of the board**  
MAMONTOV Vadim  
Kaliningrad, st. Serpuhovskaya,  
d. 30, of. 1  
Тел./факс: (4012) 65-63-72,  
65-68-40  
E-mail: kaliningrad@sur.ru

**KARELIAN territorial organization**  
**Chairman of the board**  
DAVIDENKOV Mikhail  
Petrozavodsk, st. Rigachina, d. 8,  
office 1  
Тел.: (8142) 57-58-56,  
fax: (8142) 57-73-10  
E-mail: petrozavodsk@sur.ru

**NORTH regional organization**  
**Chairman of the board**  
KRASNOSHTAN Alexander  
Arkhangelsk, Lomonosov Ave.,  
d. 58, building. 1, p. 1  
Тел./факс: (8182) 63-72-60  
Email: srorpsm@gmail.com

**PACIFIC regional organization**  
**Chairman of the board**  
ZADOYANOV Nikolay  
Vladivostok, st. Aleutskaya, d.15  
Тел +7 (423) 252-10-03  
Phone / Fax +7 (423) 252-11-70  
E-mail: vladivostok@sur.ru

**BLACK SEA-AZOV territorial  
organization**  
**Chairman of the board**  
BELYAKOV Alexey  
Novorossiysk, st. Kutuzovskaya, d.17  
Тел./факс: (8617) 67-00-19, 61-45-59  
E-mail: novorossiysk@sur.ru

**CENTRAL WEST SIBERIAN  
territorial organization**  
**Chairman of the board**  
SAVOSTIN Sergey  
Samara, st. Frunze, d. 70, of. 309  
Тел./факс: +7 (927) 264-56-56  
E-mail: savostin@sur.ru

**SOUTH territorial  
organization**  
**Chairman of the board**  
POPOV Nikolay  
Novorossiysk, st. Victory, d.16B  
Тел./факс: (8617) 61-38-44, 61-18-05  
E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

**RPSM MOSCOW Primary Trade  
Union Organization**  
**Chairman of the trade union  
committee**  
KNYAZEV Andrey  
Moscow, Bolshoi Koptevsky passage,  
6, 4th floor.  
Phone: (495) 229-91-19,  
fax: (495) 234-43-68  
E-mail: moscow@sur.ru

**Representation of the RPSM  
in Nizhny Novgorod**  
**Representative**  
GORIN Sergey  
Тел./факс: +7 831 422-02-60,  
mob.: +7 920 257 94 24

**PEPOOM Sevastopol RPSM**  
**The chairman**  
BOYEV Artem  
Sevastopol, Nakhimov Ave.,  
Building 15, Office 14  
Тел./факс: (8692) 54-43-16  
E-mail: sevastopol@sur.ru

**KRASNODAR regional  
public institution Center  
for Information and Analytics  
of the RPSM**  
**Director** ЕРЕМЕЕВ Андрей  
Новороссийск, наб. тем. адм.  
Серебрякова, д. 15 (International  
Center for Sailors)  
Тел./факс: (8617) 61-33-55  
E-mail: cia@sur.ru





## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

**Председатель СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич**  
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж  
Т. (495) 229-91-19, ф. (495) 234-43-68

### ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЕЯКОВ (РПСМ)

**Председатель СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич**  
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж  
Т. (499) 229-91-19, ф. (495) 234-43-68  
E-mail: union@sur.ru

### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

**и.о. Председателя КОЛЯДИНЦЕВ Максим Сергеевич**  
198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 11, оф. 2  
Т./ф.: (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  
Т./ф.: (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  
Т./ф.: (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 пр-д, д. 3, кв. 2.  
Т./ф.: (8152) 42-28-60, 42-28-15. E-mail: arorpsm@gmail.com

### СЕВЕРНАЯ региональная организация

**Председатель Совета КРАСНОШТАН Александр Анатольевич**  
163061, Архангельск, пр. Ломоносова, д. 58, корп. 1 стр. 1  
Т./ф.: (8182) 63-72-60

### САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная

**(территориальная) организация**  
**Председатель Совета**  
**СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич**  
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт.  
Т./ф.: (812) 714-95-65. E-mail: petersburg@sur.ru

### МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

**Председатель КАБАНОВ Владимир Александрович**  
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, кор. 2, оф. 10-Н, лит. «А»  
Т./ф.: (812) 380-70-52, моб.: (911) 947-03-37  
E-mail: unionpilots@mail.ru

### СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

**Председатель Совета**  
**ДРОБАХИН Николай Михайлович**  
Астрахань, ул. Краснова, д. 31. Т./ф.: (8512) 58-55-97

### «ЮГМОР» Территориальное объединение

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

## FEDERATION OF TRADE UNIONS OF WORKERS OF MARINE TRANSPORT

**Chairman SUKHORUKOV Yuri**  
Moscow, Bolshoi Koptevsky passage, 6, 4th floor  
T. (495) 229-91-19, f. (495) 234-43-68

### FPMT AFFILIATES

#### SEAFARER'S UNION OF RUSSIA (RPSM)

**The chairman SUKHORUKOV Yuri**  
Moscow, Bolshoi Koptevsky passage, 6, 4th floor  
T. (499) 229-91-19, f. (495) 234-43-68. E-mail: union@sur.ru

### RUSSIAN WORKERS UNION MARITIME TRANSPORT (RPRMT)

**Chairman of the Central Council of the trade union**  
**SIROTYUK Valentin**  
109004, Moscow, Zemlyanoy Val, d. 64, p. 2, p. 324  
T. / f.: (495) 915-80-58

### RUSSIAN DOCKERS UNION

**The chairman KOLYADINTSEV Maksim**  
198035, St. Petersburg, st. Dvinskaya, d. 11, of. 2  
T./f.: (812) 490-97-74, mob.: (911) 966-12-56  
E-mail: ktprim@mail.ru

### MURMANSK TRAWL FLEET TERRITORIAL TRADE UNION ORGANIZATION

**The chairman PARSHEV Pavel**  
183038, Murmansk, ul. Schmidt, d. 43  
T./f.: (8152) 28-81-51  
E-mail: pav7222@yandex.ru

### PROFESSIONAL UNION OF MARITIME TRANSPORT WORKERS OF THE REPUBLIC OF CRIMEA

**The chairman CHERNENKO Irina**  
298312, Republic of Crimea, Kerch, st. Kirova, 28  
T./f.: (365 61) 6-00-05, (365 61) 3-93-05  
E-mail: irinachernenko@mail.ru

### ARCTIC REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

**Chairman of the board KLINDUKHOV Petr**  
Murmansk, Flotsky pr-d, d. 3, apt. 2.  
T./f.: (8152) 42-28-60, 42-28-15  
Email: arorpsm@gmail.com

### NORTHERN REGIONAL ORGANIZATION

**Chairman of the board**  
**KRASNOSHATAN Alexander**  
163061, Arkhangelsk, Lomonosov Ave., 58, building. 1 p. 1  
T./f.: (8182) 63-72-60

### ST. PETERSBURG REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

**Chairman of the board SUKHORUKOV Yuri**  
St. Petersburg, st. Dvinskaya, 10/2, 7th fl.  
T./f.: (812) 714-95-65  
E-mail: petersburg@sur.ru

### INTERREGIONAL PROFESSIONAL UNION OF PILOTS

**The chairman**  
**KABANOV Vladimir**  
St. Petersburg, st. Dvinskaya, 10, cor. 2, of. 10-N, lit. A  
T./f.: (812) 380-70-52, mob.: (911) 947-03-37  
E-mail: unionpilots@mail.ru

### NORTH CASPIAN REGIONAL ORGANIZATION

**Chairman of the board**  
**DROBAKHIN Nikolay**  
Astrakhan, st. Krasnova, b. 31  
T. / f.: (8512) 58-55-97

### YUGMORE TERRITORIAL ASSOCIATION OF TRADE UNION ORGANIZATIONS SOUTH OF RUSSIA

**Chairman of the Coordinating Council**  
**POPOV Nikolay**  
353900, Novorossiysk, st. Victory, 16 B  
T. / f.: (8617) 61-18-05, 61-38-44  
E-mail: ugmor@nvrsk.ru



## ИТФ В РОССИИ

### ИТФ координатор

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

### ИТФ инспектор

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

### ИТФ инспектор

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

### ИТФ инспектор

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

### ИТФ Инспектор

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

## ITF IN RUSSIA

### ITF Coordinator Sergey Fishov (Mr.)

10/2 Dvinskaya St., office 725 (7th fl.),  
St. Petersburg, 198035, Russia  
P./f.: +7 812 718-63-80, mob.: +7 911 096 9383  
E-mail: fishov\_sergey@itf.org.uk

### ITF Inspector Petr Osichansky (Mr.)

3A Strelnikova St., Vladivostok,  
690019, Russia  
P./f.: +7 4232 512 485, mob.: +7 914 790 64 85  
E-mail: osichansky\_petr@itf.org.uk

### ITF Inspector Kirill Pavlov (Mr.)

10/2 Dvinskaya St., office 725,  
St. Petersburg, 198035, Russia  
P./f.: +7 812 718 6380, mob.: +7 911 929 0426  
E-mail: pavlov\_kirill@itf.org.uk

### ITF Inspector Vadim Mamontov (Mr.)

30 Serpuhovskaya St., office 1,  
Kaliningrad, 236039, Russia  
P.: +7 (4012) 65-68-40,  
f.: +7 (4012) 65-63-72,  
mob.: +7 906 238 6858  
E-mail: mamontov\_vadim@itf.org.uk

### ITF Inspector Olga Ananina (Ms.)

15 Admiral Serebryakov's  
Embankment, office 32 (3rd floor),  
International Seafarers' Center,  
Novorossiysk, 353900, Russia  
P./f.: +7 8617 612 556,  
mob.: +7 988 762 1232  
E-mail: ananina\_olga@itf.org.uk



# АТОМНЫЙ РЕКОРДСМЕН



## NUCLEAR RECORD HOLDER

Атомоход «Вайгач», принадлежащий ФГУП «Атомфлот», по праву можно считать абсолютным рекордсменом среди действующих судов отечественного ледокольного флота. На его счету несколько достижений, достойных книги Гиннеса. Последний из них «Вайгач» установил 15 февраля 2021 года, пройдя во льдах 1 млн морских миль. За 31 год работы в пересчете на сухопутное измерение это – 1 млн 853 тысячи километров.


«Вайгач» заложили на верфи «Хольстрем Хисталаhti» в Хельсинки (Финляндия) в апреле 1987 года, а через два года отбуксирован в СССР для достройки на ленинградском Балтийском судостроительном заводе им. Серго Орджоникидзе. Здесь произвели монтаж ядерной энергетической установки на основе реактора КЛТ-40М.

Его длина составляет 151,8 метра; ширина – 29,2 метра; высота борта – 15,2 метра; водоизмещение – 21 тысяча тонн; мощность главной установки – 50 тысяч лошадиных сил; скорость хода на чистой воде – 18,5 узлов. Мощность позволяет судну преодолевать лед толщиной в 2 метра со скоростью 2 узла. Отличительная черта данного проекта ледоколов – уменьшенная осадка, разрешающая обслуживать суда, следующие по Северному морскому пути с заходом в устья сибирских рек.

Атомоход был введен в эксплуатацию 25 июля 1990 года. С этого момента «Вайгач» провел во льдах более 2700 торговых судов и кораблей ВМФ, выполнил огромное количество портовых операций по постановке судов

к причалам портов Дудинка, Диксон, Сабетта, сопровождению флота в припае реки Енисей.

Знаковой можно назвать и весну 2020 года – когда атомоход совместно с атомным ледоколом «50 лет Победы» осуществил спасательную операцию по выводу из льдов Карского моря аварийного теплохода «Варзуга». У судна, находившегося в балласте, вышла из строя винторулевая колонка Azipod. Так, «Вайгач» проложил ледовый канал к танкеру с попутным промером глубин, чтобы на мелководье атомоход «50 лет Победы» смог безопасно подойти к судну. Затем суда приступили к аварийной буксировке танкера. Ледокол «Вайгач» прокладывал канал, атомоход «50 лет Победы» на буксире вел аварийный «Варзуга».

Атомный ледокол неоднократно участвовал в ликвидации чрезвычайных ситуаций в арктических поселениях, эвакуировал пострадавших, доставлял необходимое оборудование и персонал для устранения последствий аварий, топливо на Чукотку и выполнял другие важные работы. 

The Vaigach nuclear-powered icebreaker owned by FSUE Atomflot can rightfully be considered the absolute record holder among the operating vessels of the Russian icebreaker fleet. It has several achievements worthy of the Guinness Book. The last of them was on 15 February 2021 when Vaigach had traveled 1 million nautical miles in the ice. For 31 years of work, this is 1 million 853,000 kilometers in terms of land measurement.


The nuclear-powered icebreaker Vaigach was laid down at the Holstrem Histahti shipyard in Helsinki, Finland, in April 1987, and two years later it was towed to the USSR for to be completed by the Leningrad Baltic Shipyard named after Sergo Ordzhonikidze. Here, a nuclear power plant based on the KLT-40M reactor was installed.

As for the characteristics, its length is 151.8 meters; width is 29.2 meters; depth is 15.2 meters; displacement is 21,000 tons; the power of the main unit is 50,000 horsepower; speed in clear water is 18.5 knots. In addition, the power allows the vessel to break 2 meters of ice at a speed of 2 knots. This icebreaker project features a reduced draft allowing servicing ships sailing the Northern Sea Route and calling at the mouths of Siberian rivers.

The nuclear powered ship was commissioned on 25 July 1990. Since that moment, Vaigach has lead through the ice more than 2,700 merchant vessels and Naval ships carried out a huge number of port

operations as mooring ships to the berths in the ports of Dudinka, Dikson, Sabetta, and escorting the fleet in the fast ice of the Yenisei River.

The spring of 2020 can also be called a landmark: the nuclear-powered ship together with the nuclear icebreaker 50 Let Pobedy carried out a rescue operation to remove the emergency motor ship Varzuga from the ice of the Kara Sea. The ballasted vessel had the Azipod steerable thruster out of order. So, Vaigach laid an ice channel to the tanker taking soundings so that the nuclear-powered ship 50 Let Pobedy could safely approach the ship in shallow waters. Then the ships started emergency towing of the tanker. The icebreaker Vaigach was laying a channel, the nuclear-powered icebreaker 50 Let Pobedy was towing the damaged Varzuga.

The nuclear icebreaker has repeatedly participated in emergency response operations in Arctic settlements, evacuated victims, delivered the necessary equipment and personnel to eliminate the consequences of accidents, fuel to Chukotka and carried out other important work. 



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ  
**СОЮЗ МОРЯКОВ**  
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

ВОПРОС – ОТВЕТ

ANALYTICS

НОВОСТИ

СОВЕТЫ

HOT LINE

# WWW.SUR.RU

ВАЖНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

NEWS

QUESTION – ANSWER

АНАЛИТИКА

