

МОРСКОЙ

№1

ПРОФСОЮЗНЫЙ

(138) 2022

MARITIME
UNIONS
HERALD

ВЕСТНИК

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



**ХОЧЕШЬ БЫТЬ
КАПИТАНОМ? – БУДЬ ИМ!**

IF YOU WANT TO BE A MASTER –
BE ONE!

**БЕЗ ЖЕНЩИН
АРКТИКУ
ПОКОРЯТЬ НЕЛЬЗЯ**

THE ARCTIC CAN NOT
BE CONQUERED
WITHOUT WOMEN





WWW.FPRMT.RU

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



В ЕДИНОЙ
И ДРУЖНОЙ
КОМАНДЕ!





Фото на обложке: пресс-служба СКФ.

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: 11.03.2022

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.

16+

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. SIROTYUK, 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: 11.03.2022

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.



КАРЬЕРА CAREER

4-8

Хочешь быть капитаном? – Будь им!

If You Want to Be a Master – Be One!

ПРОФФРОНТ TRADE UNION FRONT

12-13

Законопроект о техническом менеджменте судов содержит риски для моряков

The draft law on technical ship management poses risks for seafarers

14-24

Увеличить роль профсоюзов в организации труда на предприятии

Strengthening the Role of Trade Unions in Labor Management

25-28

Первый случай в судебной практике

The first case in judicial practice

МФТ ITF

31

Колдоговор МФТ – защита в рейсе

ITF Collective Bargaining Agreement – protection during voyage

АДРЕСНАЯ КНИГА ADDRESS BOOK

57-58

КУРСАНТЫ УЖЕ В ПЕРИОД ОБУЧЕНИЯ ДОЛЖНЫ ЗНАТЬ О ПРОФСОЮЗЕ

CADETS SHOULD
ALREADY KNOW
ABOUT THE TRADE
UNION DURING
THE TRAINING PERIOD

БЕЗ ЖЕНЩИН АРКТИКУ ПОКОРЯТЬ НЕЛЬЗЯ

THE ARCTIC CAN
NOT BE CONQUERED
WITHOUT WOMEN





ХОЧЕШЬ БЫТЬ КАПИТАНОМ – БУДЬ ИМ!

IF YOU WANT TO BE A MASTER – BE ONE!

Выпускники средних морских учебных заведений снова могут стать капитанами, старпомами и стармехами.

Graduates of Secondary Naval Educational Institutions Able to Become Masters, Chief Mates and Chief Engineers Again.

Так, с 1 марта 2022 года приказом Министерства транспорта РФ от 08 ноября 2021 года № 378 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» снимается ограничение об обяза-

тельном наличии высшего образования для моряков, которые хотят работать на командных должностях. Как прокомментировал председатель Северной региональной организации Российского профсоюза моряков Александр Крас-

From 1 March 2022, the Order No. 378 dated 08 November 2021 of the Ministry of Transport of the Russian Federation "On Approval of the Regulations on Certification of Crew Members of Sea-Going Ships"

removes the requirement for compulsory higher education for seafarers who want to occupy command positions. As Alexander Krasnoshtan, the chairman of the Northern regional organization of the Seafarers' Union of Russia (SUR),

ноштан, новая редакция Положения, имеющего исключительное значение для моряков, теперь практически полностью соответствует Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты.

В интересах российского плавсостава РПСМ добивался снятия ограничения в течение последних 10 лет. «Мы всегда придерживались позиции, что среднее морское образование в нашей стране качественное, — отмечает председатель РПСМ Юрий Сухоруков. — Моряки доказывали это десятилетиями».

БЭКГРАУНД

Подготовка нового «Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» началась после принятия Манильских поправок к ПДНВ в 2010 году. К сожалению, при разработке авторы Положения не учли мнение профсоюзов, представляющих интересы моряков. В частности, РПСМ указывал

на конкретные недоработки в тексте документа, возражал по некоторым проектируемым нормам, однако чиновники не удостоили вниманием принципиальные замечания профсоюза. Одно из них касалось снятия требования об обязательном наличии высшего образования для моряков, которые хотят занимать на судах командные должности.

На этапе разработки РПСМ добился только частичной отмены ограничения, касающегося обязательного высшего образования: курсантам, поступившим на учебу в среднее учебное заведение до 1 июля 2013 года, разрешили занимать должности капитана, старшего помощника капитана и старшего механика. После указанной даты выпускники средних мореходок не могли работать на старших командных должностях — стать капитанами, старпомами и стармехами можно было только при наличии высшего морского образования

commented, the new version of the Regulations, which is of exceptional importance for seafarers, now almost fully complies with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

In the interests of Russian seafarers, the SUR has been seeking the removal of this requirement over the past 10 years. "We have always adhered to the position that secondary naval education in our country is of high quality," said Yuri Sukhorukov, the chairman of the SUR. "Our seafarers have been proving that for decades."

BACKGROUND

The preparation of a new Regulations on Certification of Crew Members of Sea-Going Ships began after the adoption of the Manila amendments to the STCW in 2010. Unfortunately, the authors of the Regulations did not take into account the opinion of trade unions representing the interests of seafarers when developing the Regulations. In particular, the SUR pointed

to specific shortcomings in the text of the document, objected to some draft norms, but the officials did not pay attention to the fundamental remarks of the Union. One of them concerned the removal of the requirement for compulsory higher education for seafarers who want to occupy command positions on ships.

During the development phase, the SUR achieved only a partial removal of the requirement for compulsory higher education: cadets who enrolled in a secondary educational institution before 1 July 2013 were allowed to occupy the positions of master, chief mate and chief engineer. After the specified date, graduates of medium nautical schools could not work in senior command positions; it was possible for them to become masters, chief mates and chief engineers only if they had a higher maritime education in their specialty. In general, the opinion of the Ministry of Transport of the Russian Federation on this issue has been that higher education allows one to gain deeper professional knowledge.

Александр Красноштан
Alexander Krasnoshtan



**«ОПЫТ, ПОЛУЧЕННЫЙ МОРЯКАМИ
ВО ВРЕМЯ РЕЙСА, И ЕСТЬ
ГЛАВНОЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ИХ
ПРОФЕССИОНАЛИЗМА»**

**«THE EXPERIENCE GAINED BY SEAFARERS DURING
THE VOYAGE IS THE MAIN PROOF OF THEIR
PROFESSIONALISM»**



EXPERIENCE SPEAKS VOLUMES ABOUT PROFESSIONALISM

Alexander Krasnoshtan draws attention to the fact that the STCW says nothing about what maritime professional education should be like. The Convention talks only about the undertaking of educational programs and specifies the amount of necessary competencies that are required by a particular ship specialist.

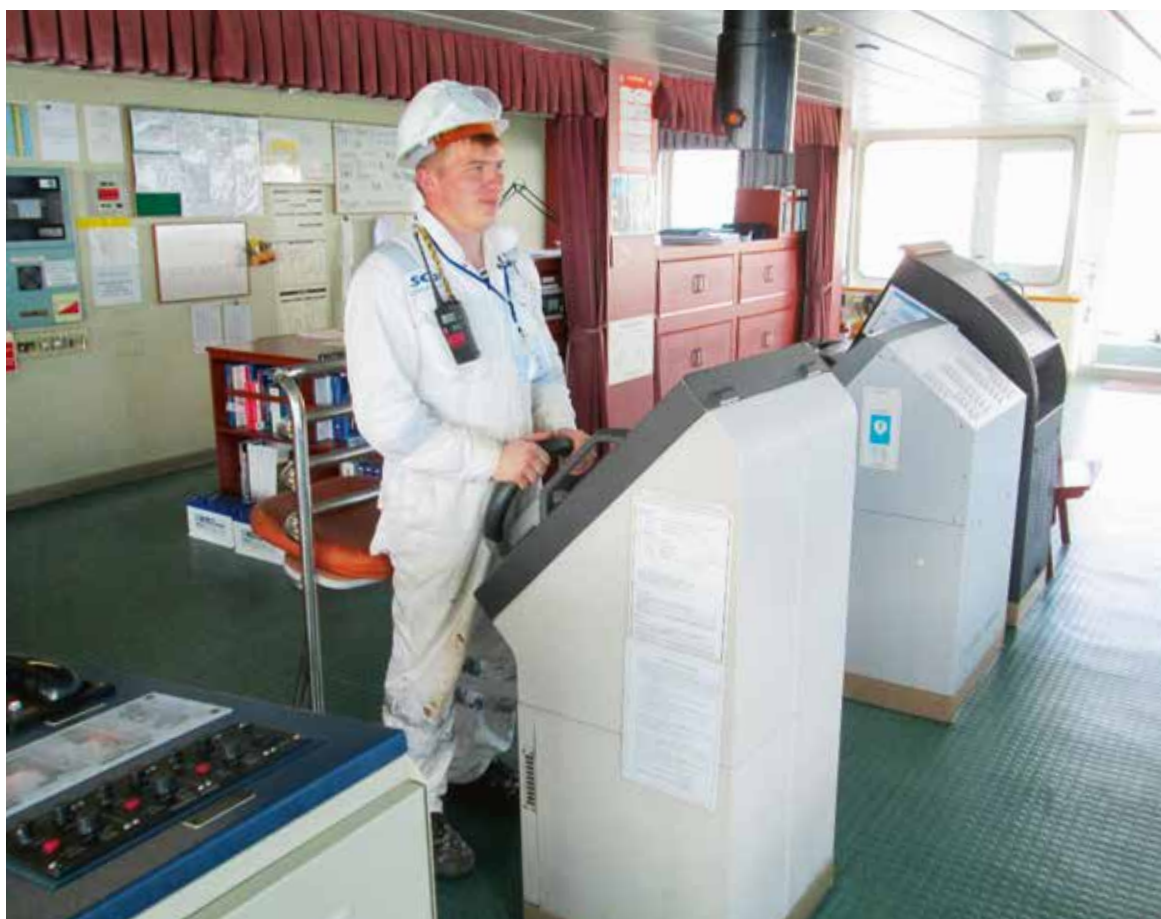
"The STCW mentions two levels of responsibility for the command staff of ships, i.e. the Level of Operation and the Level of Management," explains Alexander Krasnoshtan. "And as one of the conditions giving the right to move from one level of responsibility

по специальности. В целом мнение Минтранса РФ по этому поводу сводилось к тому, что высшее образование позволит получить более глубокие знания.

О ПРОФЕССИОНИЗМЕ ГОВОРИТ ОПЫТ РАБОТЫ

Александр Красноштан обращает внимание на то, что в ПДНВ вообще нет упоминания о том, каким должно быть морское профессиональное образование. В конвенции сказано только о прохождении образовательных программ и обозначен объем необходимых компетенций, которые требуются тому или иному специалисту судна.

— В международной конвенции ПДНВ говорится о двух уровнях ответ-



ственности у командного состава судов – «Уровень эксплуатации» и «Уровень управления», – объясняет Александр Красноштан. – А в качестве одного из условий, дающего право перехода с одного уровня ответственности на другой, ПДНВ указывает на стаж работы в соответствующих должностях. То есть опыт, полученный моряками во время рейса, и есть главное доказательство их профессионализма. Капитан и его старший помощник отличаются от младших помощников только тем, что они знают и умеют больше благодаря опыту работы, который приобретается с годами. Базовое же образование у тех и других может быть одинаковым.

СОШЛИСЬ ВСЕ ФАКТОРЫ

По мнению А. Красноштана, одной из причин снятия ограничения о высшем образовании стала плачевная ситуация на рынке труда.

– Сильно упал престиж работы в море, – говорит он. – Сегодня на берегу можно зарабатывать не меньше, чем на российском флоте. К тому же с 2013 года карьерный рост выпускников средних мореходок стал возможен только через вуз.

В пользу мнения председателя Северной РО РПСМ говорит и тот факт, что Россия наращивает строительство нового современного флота, для работы на котором, естественно, нужны специалисты. А как

известно, морской рынок труда давно испытывает острый кадровый голод.

Так, в последнем докладе Международной палаты судоходства (ISC), посвященном основным проблемам отрасли, говорится, что нехватка командного состава во всем мире на 2018 год составляла порядка 16500 человек (2,1%), а переизбыток рядового состава – 119000 моряков (15,8%). Для сведения, по прогнозам консалтинговой компании Drewry, к 2026 году дефицит командного состава будет более 5% от общего числа офицеров мирового торгового флота. Это самый высокий показатель с 2013 года.

Нельзя не отметить, что пересмотр Положения также был обусловлен необходимостью реализации требований Полярного кодекса и Международного кодекса безопасности для судов, использующих газ или иные виды топлива с низкой температурой вспышки (кодекс МГТ), то есть предусмотрена выдача документов специалистам этих судов.

Внесение дополнений в документ связано и с повсеместным плановым переходом к электронному документообороту. Последнее тоже нашло отражение в новой редакции Положения. Так, в ней предусмотрена возможность выдачи квалификационных документов в электронной форме. Примечательно,

В последнем докладе Международной палаты судоходства (ISC) говорится, что нехватка командного состава во всем мире на 2018 год составляла порядка 16500 человек (2,1%), а переизбыток рядового состава – 119000 моряков (15,8%). По прогнозам консалтинговой компании Drewry, к 2026 году дефицит командного состава будет более 5% от общего числа офицеров мирового торгового флота.

In the latest report of the International Chamber of Shipping (ICS) it is said that the shortage of command staff worldwide as of 2018 was about 16,500 people (2.1%), and an overabundance of ordinary personnel amounted to 119,000 people (15.8%). According to the forecasts of the consulting company Drewry, by 2026 the shortage of command staff will add up to more than 5% of the total number of officers in the global merchant fleet.

to another, the STCW indicates the length of service in the respective positions. That is, the experience gained by seafarers during the voyage is the main proof of their professionalism. The master and his chief mate differ from the junior officers only in that they know and are able to do more due to the experience that is gained over the years. The basic education for both may be the same".

ALL FACTORS AGREE

According to A. Krasnoshtan, one of the reasons for lifting the requirement for higher education was the deplorable situation on the labor market.

"The prestige of working at sea has fallen a lot," he says. "Today, one can earn no less money on the shore than in the Russian fleet. Besides, since 2013, career growth for graduates of medium nautical schools has become possible only through a university."

In favor of the opinion of the chairman of the Northern regional organization of the SUR is the fact that Russia is increasing the construction of a new modern fleet, for which specialists are naturally needed. And as it is known, the maritime labor market has long been experiencing an acute shortage of personnel.

Thus, in the latest report of the International Chamber of Shipping (ICS) dedicated to the main problems of the industry it is said that the shortage of command staff worldwide as of 2018 was about 16,500 people



что как таковой нормы об электронном документообороте нет ни в Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, ни в Конвенции о труде в морском судоходстве. Однако существует мнение, что в будущем путем внесения поправок она найдет отражение в КТМС. Пока что это – вопрос времени.


НЕ НУЖНО ПРОХОДИТЬ ВСЕ КУРСЫ КАЖДЫЕ ПЯТЬ ЛЕТ

Из других важных нововведений – больше не нужна справка о плавании: все сведения будут браться из мореходной книжки и других подтверждающих документов. В РПСМ отмечают, что это, бесспорно, облегчит жизнь морякам, поскольку исключит человеческий фактор и бюрократию.

– В случае применения нового Положения о дипломировании в полном соответствии с его содержанием

морякам для подтверждения действительности рабочих документов не нужно проходить все курсы каждые пять лет, как это было раньше, – добавил Александр Красноштан. – Исключение составляют только курсы по изменению требований нормативных актов.

В Российском профсоюзе моряков убеждены: снятие ограничения об обязательном наличии высшего образования для моряков повысит их конкурентоспособность на мировом торговом флоте, а после вступления «Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» в силу карьера в море будет зависеть только от них самих – от желания расти в профессии, опыта работы и компетентности.

Остается добавить, что документ с поправками прошел регистрацию в Минюсте РФ 30 ноября 2021 года и будет действовать шесть лет – до 1 марта 2028 года. 

(2.1%), and an overabundance of ordinary personnel amounted to 119,000 people (15.8%). For information, according to the forecasts of the consulting company Drewry, by 2026 the shortage of command staff will add up to more than 5% of the total number of officers in the global merchant fleet. This is the highest figure since 2013.

It should be noted that the revision of the Regulations was also due to the need to implement the requirements of the Polar Code and the International Code of Safety for Ship Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels (IGF Code), i.e. the issue of documents to the specialists of such ships is now provided.


Making additions to the document is also associated with the widespread systematic transition to electronic document management. The latter is also reflected in the new edition of the Regulations. Thus, it provides for the possibility of issuing qualification documents in electronic format. It is noteworthy that, as such, there is no norm on electronic document management either in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, or in the Maritime Labor Convention. However, there is an opinion that in the future it will be reflected in the MLC through amendments. For now, it's just a matter of time.

NOT NEED TO TAKE ALL COURSES EVERY FIVE YEARS

Among other important innovations, is that the certificate of seagoing service is no longer needed – all information will be taken from the Seaman Service Book and other supporting documents. The SUR notes that this will undoubtedly make life easier for seafarers, as it will eliminate the human factor and bureaucracy.

"If the new Regulations on Certification are applied in full accordance with their content, seafarers will not need to take all courses every five years in order to confirm the validity of working documents, as it was before," Alexander Krasnoshtan added. "The only exceptions are courses on changes in the requirements of regulations."

The Russian Union of Seafarers is convinced that the removal of the requirement for the compulsory higher education for seafarers will increase their competitiveness in the global merchant fleet, and once the "Regulations on Certification of Crew Members of Sea-Going Ships" come into effect, their career at sea will depend only on themselves, their desire to grow professionally, their work experience and competence.

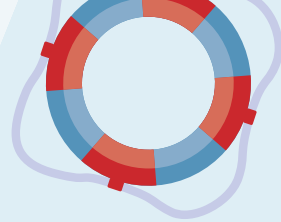
It remains to add that the amended document was registered with the Ministry of Justice of the Russian Federation on 30 November 2021 and will be valid for six years until 1 March 2028. 

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

ИНФОРМАЦИЯ О ДВИЖЕНИИ СУДОВ В РЕАЛЬНОМ ВРЕМЕНИ,

их текущее местонахождение, дальнейший маршрут следования:

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

БАЗА ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE

Международной организации труда – вся информация о случаях оставления судов и экипажей: 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): 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

ГДЕ В ЕВРОПЕ МОЖНО СМЕНИТЬСЯ,

необходимость теста на COVID-19, циркулярные письма морских администраций – Европейская ассоциация судовладельцев: 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

ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ВЪЕЗДА В РАЗНЫЕ СТРАНЫ ДЛЯ ГРАЖДАН РФ

на сайте Федерального агентства по туризму: 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



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

REAL TIME MOVEMENT,

current locations and further routes of vessels: 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

ILO'S ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE

with all the data about abandonments of vessels and crews: 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): 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

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

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

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

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

РПСМ ЗАКЛЮЧИЛ НОВЫЙ КОЛДОГОВОР С ДВМП

Первичная профсоюзная организация моряков ПАО «ДВМП» Российского профсоюза моряков и Дальневосточное морское пароходство перезаключили коллективный договор стандарта IBF на суда, работающие под иностранным флагом. Новое соглашение будет действовать два года – с 1 января 2022 г. по 31 декабря 2023 г.



фото fleetmon.com



The SUR primary trade union organization of seafarers of PJSC FESCO of the and the Far Eastern Shipping Company have renegotiated the collective agreement of the IBF standard for ships operating under a foreign flag. The new agreement will be valid for two years – from January 1, 2022 to December 31, 2023.

Условия нового договора распространяются на девять судов компании. В соответствии с протоколом IBF, заработная плата членов экипажей увеличилась на 3%. Кроме того, социальные партнеры договорились о повышении выплат в случае потери трудоспособности моряком или смерти в период работы.


– Предполагается также, что суда, которые пароходство приобретет в период действия договора, тоже будут работать по нему, – отметил Н. Задоянов.

В этой связи нельзя не отметить, что ДВМП активно пополняет свой флот. Одно из последних судов, которое компания приняла в эксплуатацию, – FS Ipanema, тоже работает по договору стандарта IBF. Кроме того, известно, что пароходство приобрело еще два специализированных судна. В насто-

ящее время одно из них стоит на ремонте в Дубае: на борту уже находятся моряки, которые примут его в эксплуатацию. Во второй половине года ожидается приемка еще трех судов.

В Российском профсоюзе моряков отмечают, что пополнение флота является таким же важным фактором в улучшении условий труда плавсостава, как повышение заработной платы.

Тем временем гарантии достойной занятости для членов экипажей морских судов остаются коллективный договор и социальное партнерство.

– Подписание соглашения свидетельствует о многолетнем выстроенном взаимодействии между ДВМП и РПСМ, которые прилагают все усилия для создания комфортных условий труда моряков, – добавил Николай Задоянов. 


The terms of the new contract apply to nine vessels of the company. In accordance with the IBF protocol, the wages of crewmembers increased by 3%. In addition, the social partners agreed to increase payments in case of disability by a seafarer or death during work.

"It is also assumed that the vessels that the shipping company will acquire during the validity period of the contract will also work under agreement", – Nikolay Zadoyanov noted.

In this regard, it should be noted that the FESCO is actively replenishing its fleet. One of the last vessels that the company has acquired is FS Ipanema, which also operates under an IBF agreement. In addition, it is known that the shipping company has acquired two more specialized vessels. Currently, one of them

is under repair in Dubai but there are already crewmembers on board who will take it into operation. Three more vessels are expected to be accepted in the second half of the year.

The Seafarers Union of Russia notes that the replenishment of the fleet is as important a factor in improving the working conditions of seafarers as an increase in wages. Meanwhile, the collective agreement and social partnership remain a guarantee of decent employment for the crewmembers of ships.

"The signing of the agreement testifies to the long-term cooperation between the FESCO and the SUR, which are making every effort to create comfortable working conditions for seafarers", – added Nikolay Zadoyanov. 

Зарплаты вторых помощников, работающих в ООО «Топаз Астрахань», вырастут более чем на 30%. Такое решение принято руководством компании в рамках заключения коллективного договора с Российским профсоюзом моряков. Ранее в РПСМ подтвердили повышение зарплат матросам и поварам «Топаз».

Переговорная кампания между профсоюзом и судовладельцем стартовала осенью. Тогда заканчивался совместный проект Топаз Marine Energy и Тенгизшевройл в Каспийском регионе, и суда постепенно задействовали в перевозках между европейскими портами. Естественно, моряков волновал вопрос: что будет с их рабочими местами? Профсоюз держал его на контроле, вел переговоры с работодателем, а когда ситуация прояснилась, начал работу над новым коллективным договором.

В процессе переговоров стороны детально обсудили условия труда плавсостава и пришли к выводу: уровень заработной платы по отдельным должностям должен быть повышен.

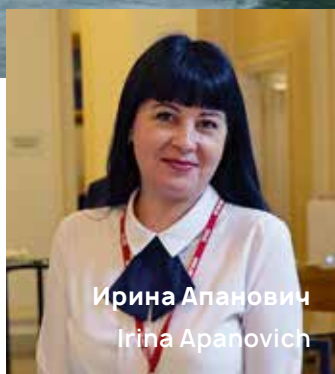
— Таким образом он будет соответствовать принятым международным соглашениям по оплате труда, — рассказала заместитель председателя профкома Южной территориальной организации РПСМ ООО «Топаз Астрахань» Ирина Апанович. — Условия договора распространяются на все 17 судов компании и действуют до октября 2024 года.

— Удалось сохранить сотни рабочих мест на современных судах, где соблюдаются правила безопасности и выплачивается достойная зарплата, — добавил пред-



УДАЛОСЬ СОХРАНИТЬ СОТНИ РАБОЧИХ МЕСТ НА СОВРЕМЕННЫХ СУДАХ

IT BECAME POSSIBLE TO SAVE HUNDREDS OF JOBS ON MODERN SHIPS



Ирина Апанович
Irina Apanovich

седатель ЮТО РПСМ Николай Попов. — Для нас, как для профсоюза, это самое главное.

Напомним, сотрудничество профсоюза и астраханского дивизиона международной компании Топаз Marine Energy началось 4 года назад. Для проекта Тенгизшевройл специально построили многоцелевые суда, на которых стали доставлять модули из Финляндии и Болгарии. На весь флот распространялось действие коллективного договора РПСМ. Председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков призывал руководство довести уровень оплаты труда до того стандарта, который принят морскими профсоюзами на Балтике. «Вам необходимо соответствовать этим нормам оплаты труда, если вы хотите быть конкурентоспособными», — подчеркивал тогда глава РПСМ.

Salaries of the 2nd mates working for Topaz Astrakhan LLC will increase by more than 30%. This decision was made by the company's management as part of the conclusion of a collective agreement with the Seafarers Union of Russia. Earlier, the SUR confirmed an increase in salaries for ratings.

The negotiation campaign between the trade union and the shipowner started in autumn. Then the joint project of Topaz Marine Energy and Tengizchevroil in the Caspian region was coming to an end, and the vessels were gradually involved in transportation between European ports. Naturally, the seafarers were worried about their jobs. The union kept this issue under control, negotiated with the employer, and when the situation cleared up, began work on a new collective agreement. During the negotiations, the parties discussed in detail the working conditions of the crew and came to the conclusion that the salary level for individual positions should be increased. "In this way, it will comply with the norms on remuneration accepted by the international community. The terms of the contract apply to all 17 vessels of the company and are valid until October 2024", — said Irina Apanovich, Deputy

Chairman of the SUR Southern Territorial Organization of Topaz Astrakhan LLC "It was possible to save hundreds of jobs on modern ships, where safety rules are observed and decent wages are paid", — added Nikolay Popov, Chairman of the SUR STO. Recall that the cooperation of the trade union and the Astrakhan division of the international company Topaz Marine Energy began 4 years ago. The multi-purpose vessels were specially built for the Tengizchevroil project, which began to deliver modules from Finland and Bulgaria. The entire fleet was covered by the SUR collective agreement. The chairman of the Seafarers Union of Russia, Yuriy Sukhorukov, called on the company's management to bring the level of remuneration to the standard adopted by the maritime unions in the Baltic. "You need to comply with these wage standards if you want to be competitive", — stressed the head of the SUR.

ЗАКОНОПРОЕКТ О ТЕХНИЧЕСКОМ МЕНЕДЖМЕНТЕ СУДОВ СОДЕРЖИТ РИСКИ ДЛЯ МОРЯКОВ

THE DRAFT LAW ON TECHNICAL SHIP MANAGEMENT POSES RISKS FOR SEAFARERS

Такого мнения придерживается Российский профсоюз моряков. В ходе очередного заседания Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений (РТК), прошедшего 23 декабря 2021 года, Федерация профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ), в которую входит РПСМ, подняла вопрос о новом проекте федерального закона № 1150608-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (о техническом менеджменте судов), который сейчас находится на стадии подготовки к первому чтению в Государственной Думе. Законопроект предусматривает одно важное нововведение: появление в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ) и Кодексе внутреннего водного транспорта (КВВТ РФ) нового вида деятельности – технического управления судном.



The Seafarers' Union of Russia shares this opinion. During the regular meeting of the Russian tripartite commission for the regulation of social and labor relations (RTK), held on December 23, 2021, the Federation of Trade Unions of Maritime Transport Workers (FPRMT), of which SUR is the part, raised the issue concerning a new draft federal law No. 1150608-7 "On amendments to certain legislative acts of the Russian Federation" (on the technical ship management), which is currently at the stage of preparation for the first reading in the State Duma. The bill stipulates one important novelty: the introduction of a new activity – a technical ship management – within the Merchant Shipping Code of the Russian Federation and the Code of Inland Water Transport of the Russian Federation.

Основной аспект документа, который вызывает беспокойство у РПСМ: он создает предпосылки для появления трехсторонних трудовых отношений в сфере судоходства, разделяя обязанности судовладельца перед моряками.

В соответствии с ныне действующим законом,

невыплаченная заработная плата моряка или расходы на репатриацию являются морским требованием к судовладельцу. Он отвечает по таким морским требованиям судном, которое является морским залогом и может быть арестовано в рамках судебного иска к судовладельцу.

The main aspect of the document that is of the SUR' concern is that it paves the way for the emergence of tripartite labor relations in within shipping as it shares shipowner's obligations towards seafarers.

Under current law, a seafarer's unpaid

wages or repatriation costs are a maritime claim to the shipowner. The shipowner is liable for such maritime claims with his vessel which is a maritime lien and can be arrested as part of a lawsuit against the shipowner.

The bill introduced by the State Duma members proposes to entrust

Законопроект, внесенный депутатами Госдумы, предлагает поручить техническому управлению не только техническое обслуживание судна, но и функции работодателя. Таким образом, фактически предлагается разделить обязанности работодателя и судовладельца. При этом возникает неясность, кто именно отвечает перед моряком за его заработную плату, репатриацию и другие платежи.


Согласно Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС) – главному международному документу, стоящему на страже прав моряков, технический управляющий может быть судовладельцем, если взял на себя ответственность за эксплуатацию судна и выполнение всех норм КТМС. Однако об этом в документе народных избранников не говорится ни слова.

Кроме того, международная практика пошла по пути признания судовладельцем той компании, которая является управляющей по требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ), что включает в себя и требования по техническому управлению судном. Такая позиция предусмотрена Рекомендацией 129 Международной ассоциации классификационных обществ (IACS) в силу полного совпадения определения судовладельца в КТМС и МКУБ. Российский морской регистр судоходства является членом IACS.



Отметим, что в связи с этими и другими нормами, которые, с точки зрения РПСМ, могут негативно отразиться на моряках, 17 декабря ФПРМТ направила замечания и предложения по возможному регулированию в секретариат РТК, а его копии – в Комитет по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Госдумы, в Минтранс и Минтруд России, а также координатору профсоюзной стороны РТК.

На прошедшем 23 декабря заседании РТК к позиции ФПРМТ по поводу законопроекта прислушались: решено предложить Госдуме направить в секретариат РТК документ в редакции, подготовленной к рассмотрению во втором чтении, а также поручено Минтуду рассмотреть законопроект и направить заключение в РТК.

РПСМ готов предложить соответствующие поправки в законопроект, чтобы восполнить пробел в учете требований международных морских конвенций и защитить права моряков, – отметил председатель РПСМ Юрий Сухоруков. 

the technical manager not only with the ship maintenance, but also with the functions of the employer. Thus, in fact, it is proposed to separate the responsibilities of the employer and the shipowner. At the same time, it is unclear who exactly is responsible to the seafarer for his wages, repatriation and other payments.


According to the Maritime Labor Convention (MLC) – the main international document that guards seafarers' rights, a technical ship manager can be a shipowner if he takes responsibility for the operation of the vessel and the implementation of all requirements provided by the MLC. However, not a word is said about this in the document proposed by the people's deputies.


Besides, the international practice has taken the path of recognition as a shipowner those company that is the manager in accordance with the International Safety Management Code (ISM Code) requirements, which include the requirements for the technical management

of ship. This position is provided for by Recommendation 129 of the International Association of Classification Societies (IACS) due to the complete coincidence of the definition of a shipowner in the MLC and ISM Code. The Russian Maritime Register of Shipping is a member of IACS.

It should be noted that with regard to these and other regulations which SUR considers as having potential negative impact on seafarers, the FPRMT on December 17 sent comments and proposals on possible regulation to the RTK secretariat. In addition the copies of these notes were sent to the Committee on Transport and Development of Transport Infrastructure of the State Duma, to the Ministry of Transport and the Ministry of Labor of Russia, as well as to the Coordinator of the trade union side of the RTK.

At the meeting of the RTK held on December 23, the position of the FPRMT regarding the bill was listened to: it was decided to propose to the State Duma to send the document, updated for consideration in the second reading, to the secretariat of the RTK. Also, the Ministry of Labor was instructed to consider the bill and send the conclusion to the RTK.

The SUR is ready to propose appropriate amendments to the draft law in order to fill the gap and take into account the requirements of international maritime conventions and protect the seafarers' rights, – Yuri Sukhorukov, the SUR Chairman stressed. 



УВЕЛИЧИТЬ РОЛЬ ПРОФСОЮЗОВ В ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА НА ПРЕДПРИЯТИИ

STRENGTHENING THE ROLE OF TRADE UNIONS IN LABORMANAGEMENT

Несмотря на тенденцию уменьшения производственного травматизма, абсолютные цифры его достаточно велики. Практика показывает, что чаще всего основными причинами несчастных случаев становятся инженерные упущения; недостатки в организации работ; ошибки при эксплуатации оборудования; неправильная оценка состояния дел на производстве. Эдуард Журавлев, председатель первичной профсоюзной организации докеров ОАО «Морской порт Туапсе» Российского профсоюза докеров, убежден: в рамках системы охраны труда в нашей стране сложилась порочная практика, где допускается дискриминация профсоюзов, отсутствует должный контроль за работодателями со стороны государственных органов, а нормативные документы зачастую не взаимодействуют между собой и разрабатываются без учета мнения представителей работников.

Despite the prevailing trend toward lower industrial injury rate, the absolute figures remain quite large. Practice shows that accidents are most often preconditioned by engineering omissions, shortcomings in labor management, mistakes associated with operation of equipment, and wrongly assessed state of things in production premises. Eduard Zhuravlev, the chairman of the dockers union cell at the Tuapse Sea Port under the Russian Dockers' Union, is convinced: the labor protection system existing in our country nourishes a vicious practice where trade unions are discriminated, state authorities exercise no proper control over employers, and regulatory documents often do not match each other and are developed without taking into account the opinions of employees' representatives.



На примере профессии механизатора (докера-механизатора) комплексной бригады в морском порту он обозначил основные проблемы охраны труда, с которыми ежедневно встречаются представители Российского профсоюза докеров. «Прекратить практику злоупотреблениями и минимизировать количество несчастных случаев на транспорте, в частности, морских и речных портах, возможно при комплексном выявлении

причин, способствующих травматизму, и создании условий, предупреждающих человеческие жертвы», – уверен он.

ЗАЕМНЫЙ ТРУД ИСКАЖАЕТ СТАТИСТИКУ

Ключевым фактором искаженной или отсутствующей статистики фактического производственного травматизма в портах, по мнению Эдуарда Журавлева, является активное привлечение сторонних работников – когда погрузочно-разгрузочные работы

Referencing to the occupation of docker – machine operator in a sea port mixed crew, he outlined the major occupational health and safety problems the Russian Dockers' Union officials encounter daily. "The malpractice may be stopped and the number of accidents in the transport industry, in particular, at sea and river ports, may be minimized through a comprehensive identification of the factors contributing to injuries and through creation of conditions that would prevent human casualties," he is sure.

AGENCY WORK DISTORTS STATISTICS

According to Eduard Zhuravlev, the distorted or missing statistics of actual occupational injuries in ports is mainly preconditioned by widespread involvement of third-party workers – when cargo handling operations in sea and river ports are performed by workers who understand little in the profession instead of regular dockers – machine operators.

"It is well known such workers are recruited through recruitment agencies, whose ultimate beneficiary is the employer or the owner of a facility where cargoes are handled," he says.

Meanwhile, private employment agencies, where third-party workers initially come to be further recruited by as dockers – machine operators stevedoring

companies, can not provide them with the due level of skills.

"Establishing such labor relations is mainly aimed at reducing the cargo handling costs as the agency workers are paid half as much, reducing the income of the active and able-bodied population, reducing the scope of guarantees and compensations for harmful and dangerous work, lacking responsibility for maintaining and supporting employee's health, hiding industrial injury and accident rates, and exterminating the docker – machine operator profession", notes the chairman of the trade union committee. "And, of course, this is about elimination of trade unions, as the lack of a trade union releases the employer entering into a collective agreement and participating in social dialog."

Eduard Zhuravlev stresses that the practice of agency work undermines industrial discipline, reduces requirements for daily and annual medical examinations for workplaces with harmful and dangerous working conditions, reduces requirements for skills of workers, and contributes to higher hidden injuries at work. Besides, Article 341.4 of the Labor Code of the Russian Federation titled "Investigation of an accident that occurred with an employee temporarily detached under an outstaffing contract and performed operational activities

(ПРР) в морских и речных портах на рабочих местах штатных докеров-механизаторов выполняют люди, мало что понимающие в профессии.

— Всем известно, что таких работников набирают через кадровые агентства, конечным бенефициаром которых является сам работодатель или собственник конкретного объекта, где осуществляются ПРР, — говорит он.

Между тем частные агентства занятости, куда первоначально поступают сторонние работники в качестве докеров-механизаторов, а в последствии — в стивидорные компании, не могут обеспечить им необходимый уровень квалификации.

— Главными целями создания таких отношений являются сокращение себестоимости ПРР — привлеченным платят в два раза меньше, снижение доходов трудоспособного активного населения, уменьшение гарантий и компенсаций за работу во вредных и опасных условиях труда, отсутствие ответственности за сохранение и поддержку здоровья работника, сокрытие производственного травматизма и несчастных случаев, истребление профессии докера-механизатора, — отмечает председатель профкома. — И, конечно, уничтожение профсоюзов, ведь тогда отсутствует обязанность заключения коллективного договора и участия в социальном диалоге.

Эдуард Журавлев подчеркивает, что вследствие заемного труда снижаются производственная дисциплина, требования при прохождении ежедневных и ежегодных медицинских осмотров на рабочие места с вредными и опасными условиями труда, к квалификации работников, увеличивается скрытый травматизм на производстве. А предусмотренное ст. 341.4 ТК РФ — «Расследование несчастного случая, происшедшего с работником, направленным временно для работы по договору о предоставлении труда работников и участвовавшим в производственной деятельности принимающей стороны», отличное от общеустановленного (ст. ст. 229, 229-2 ТК РФ), а также порядок расследования несчастных случаев на производстве, не предполагающий участия в нем представителей профсоюзов и государственной инспекции труда, позволяет, по его мнению, скрывать несчастные случаи в интересах представителей направляющей и принимающей стороны.

— Кроме того, особенно следует отметить то обстоятельство, что многие юридические лица из числа специализирующихся на посредничестве в их трудоустройстве, не будучи признанными в установленном порядке частными агентствами занятости, выполняют функции последних и направляют в порт своих работников

of the receiving party" establishes a specific — and different from the generally established (Articles 229, 229-2 of the Labor Code of the Russian Federation) — occupational accident investigation procedure where no trade union or state labor inspectorate representatives participate; this, in his opinion, gives a free hand to hide accidents in the interests of the detaching and receiving parties.

"In addition, it should be especially noted that many legal entities that offer recruiting services — without being duly registered as private employment agencies — in fact operate as such and provide the port with workers recruited under outstaffing contracts but under civil law contracts. Often, the employees of such agencies themselves are hired not under labor contracts, but under a work contract or a service agreement," underlines E. Zhuravlev.

The trade union committee believes that this long-standing and still acute problem should be solved by banning the agency work through paragraph 13 of Article 18.1 of the Federal Law "On Employment in the Russian Federation", where it should be clearly stated that the cargo handling operations within sea and river ports may be carried out by qualified dockers — machine operators only. In this regard, Russia has ratified and is implementing

ILO Convention No. 137 on Social Repercussions of New Methods of Cargo Handling in Docks within the framework of the National Agency for the Development of Qualifications.

PRICE AND QUALITY

According to Eduard Zhuravlev, industrial injuries are caused by, among other things, the lack of specific legal requirements for the quality and design of working wear, which makes it inefficient in use.

Article 212 "Employer's obligations to ensure occupational health and safety" of the Labor Code of the Russian Federation requires the employer to acquire and issue to the personnel some personal protective equipment, including clothing and footwear. The PPE must be certified through the procedure established by Russian law to be used in harmful and/or dangerous working conditions, in special temperature regimes or in pollution conditions.

"In general, there are a lot of regulatory documents that establish the list and issuing procedure of PPE for dockers, but none of them establishes a standard of working wear in terms of quality, appearance or mandatory conditions," says Eduard Zhuravlev.

He explains that the working wear purchase procedure follows Federal Law No. 223 "On the Procurement

не на основании договоров о предоставлении персонала, а на основании гражданско-правовых договоров. Нередко и сами работники таких агентств устроены не по трудовым договорам, а на основании договора подряда или договора оказания услуг, – обращает внимание Э. Журавлев.

В профкоме считают, что эту давнюю и острую проблему нужно решать путем внесения дополнения о запрете заемного труда в п. 13 ст. 18.1 ФЗ «О занятости населения в Российской Федерации», где четко прописать, что работа по погрузке и выгрузке грузов на территории морских и речных портов должна выполняться только квалифицированными докерами-механизаторами. В настоящее время в данном направлении

Россия ратифицировала и реализует Конвенцию МОТ № 137 «О социальных последствиях новых методов обработки грузов в портах» в рамках Национального агентства развития квалификаций.

ЦЕНА – КАЧЕСТВО

Одной из составляющих причин производственного травматизма, по мнению Эдуарда Журавлева, является отсутствие конкретных требований законодательства к качеству и дизайну спецодежды, что делает ее неэффективной в эксплуатации.

Так, на основании требований статьи ст. 212 ТК РФ «Обязанности работодателя по обеспечению безопасных условий и охраны труда» работодатель приобретает и выдает персоналу средства индивидуальной защиты, включая одежду

of Goods, Work, Services by Certain Types of Legal Entities," which establishes a long procedure for PPE before it appears at the company.

"Price-to-quality balance is always a driving factor for choosing a supplier; however, when the employer – together with the trade union – chooses a supplier that offers acceptable terms and conditions, some other bidder has the right to challenge the contract under the pretext that his product may be cheaper and worse in quality, but still meets the GOST or tender requirements," continues the chairman. "But usually the employer sets such requirements that no one PPE supplier that respects himself and employees would participate in the tender, since it is impossible to offers

PPE that would meet the requirements and still protect from dangerous and harmful industrial factors."

The other side of the problem is what working wear actually is. The price is obviously comes from the quality, density and amount of the fabric and the presence of logos, reflective stripes, pockets, buttons, locks, Velcros. The shorter the above list, the cheaper.

"One should keep in mind that the presence of a docker – machine operator at transport facilities is regulated by a number of federal laws," explains Eduard Zhuravlev. "To be admitted to work, they need to have a walkie-talkie, a security pass for the transport facility, a pass for the foreign vessel, a certificate of a tractor



и обувь. СИЗ обязательно должны пройти сертификацию соответствия в установленном российским законодательством порядке – с учетом работы с вредными, опасными условиями труда, а также в особых температурных условиях или связанных с загрязнением.

– В целом ряд нормативных документов устанавливает порядок обеспечения и перечень средств индивидуальной защиты для докеров, но ни один из них, например, не определяет стандарт спецодежды по качеству, внешнему виду и обязательных условий, – говорит Эдуард Журавлев.

Он объясняет, что закупка спецодежды происходит в соответствии с ФЗ № 223 «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», в котором предусмотрена целая процедура до того, как СИЗ увидят на предприятии.

– Соотношение цены и качества – всегда определяющий фактор при выборе поставщика, но даже если работодатель совместно с профсоюзом определил компанию по приемлемым условиям, то другой участник тендера вправе оспорить условия договора, поскольку у него товар дешевле, хуже качеством, однако соответствует требованию ГОСТа или конкурсу, – продолжает председатель профкома. – Но обычно работодатель выставляет такие условия, что уважающий себя

и работника поставщик СИЗ не будет в нем участвовать, так как невозможно предоставить СИЗ заявленного качества, чтобы обеспечить защиту от опасных и вредных факторов рабочей среды.

Другая сторона проблемы – что из себя представляет спецодежда. Так, цена, как известно, складывается из качества и плотности ткани, количества затраченного материала на изготовление и наличия логотипов, светоотражающих полос, карманов, пуговиц, замков, липучек. Чем меньше всего перечисленного, тем дешевле.

– Не стоит забывать, что нахождение докера-механизатора на объектах транспортной инфраструктуры обуславливается рядом федеральных законов, – поясняет Эдуард Журавлев. – Для работы ему необходимо при себе иметь радиостанцию, спецпропуск на объекты транспортной инфраструктуры, пропуск допуска на зарубежное судно, удостоверение тракториста-машиниста, докера-механизатора, стропальщика, сигнальщика, крановщика, швартовщика и не только. Их отсутствие считается нарушением требований охраны труда и дисциплинарным проступком с последующим увольнением за неоднократность.

По его словам, восстановление перечисленных документов в некоторых случаях невозможно. Однако существующие



«ЛЮБОЕ НАРУШЕНИЕ – ЭТО, ПРЕЖДЕ ВСЕГО, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РАБОТОДАТЕЛЯ»

standards should establish requirements for the design, quality and density of the PPE fabric.

"It is equally important to strengthen the employer's responsibility for undue provision and replacement of PPE, and the employee's responsibility for the use of PPE not as intended," says the chairman.

driver, a docker – machine operator, a slingsman, a signalman, a crane operator, a mooring crew member, and well more. The lack of any of them is considered a violation of occupation safety requirements and a disciplinary offense with dismissal if repeated."

According to him, the said documents are in some cases impossible to reissue. However, the existing requirements do not demand the employer to provide working wear that would enable the storage and safety of documents necessary for work.

The dockers union cell at the Tuapse Sea Port under the Russian Dockers' Union believes the problem may be solved through development and adoption of the standards for dock workers' working wear depending on the cargo type, time of day, season and region of work; such

ACCIDENT INVESTIGATION

Everyone knows that a workplace accident should be investigated by a commission created in accordance with Article 229 of the Labor Code of the Russian Federation. The commission should include at least three members as approved by the employer: it should include, as a minimum, an occupational health and safety expert, a representative of the employer, and a representative of the trade union. The commission is headed by the employer (or his representative) or – where legally required – an official from a supervisory authority.

"In both cases, practically the main role in the investigation of the accident is assigned to the employer, and the role of an inspector of the state labor inspectorate is usually limited by making a conclusion due to huge

требования не устанавливают обязанность работодателя предоставлять спецодежду, обеспечивающую размещение и сохранность документов, необходимых для работы.

Решение этой проблемы ППОД ОАО «МПТ» РПД видит в разработке и принятии стандартов спецодежды для докеров в зависимости от вида груза, времени суток, сезона и региона работы с установлением требований к дизайну, качеству и плотности ткани СИЗ.

— Не менее важно повысить ответственность работодателя за нарушение требований обеспечения и замены СИЗ, а работника — за эксплуатацию по назначению, — говорит председатель профкома.

РАССЛЕДОВАНИЕ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ

Как известно, несчастный случай на производстве расследует комиссия, порядок формирования которой установлен ст. 229 ТК РФ. Состав комиссии, в которой должно быть не менее трех человек, утверждается приказом работодателя: как минимум в нее включаются специалист по охране труда, представитель работодателя, представитель профсоюзной организации. Возглавляет комиссию работодатель или его представитель, а в установленных случаях — должностное лицо надзорного органа.

— В обоих случаях практически главная роль в расследовании несчаст-



ного случая отводится работодателю, ведь в силу загруженности государственной инспекции труда инспектор обычно только выносит заключение, — объясняет Э. Журавлев. — Есть масса примеров, когда штатный работник предприятия при травме получал от работодателя предложение об оформлении бытовой травмы и обещания послаблений и поддержки в процессе трудовой деятельности, а при намерении оформить производственную травму — угрозы увольнения. Это, к слову, еще одна важная причина, по которой отсутствует объективная статистика травматизма на производстве.

workload," explains E. Zhuravlev. "It is widespread that a regular employee, having sustained an injury, is proposed by the employer to document it as an off-the-job injury along with a promise of some work relief and support, and threatened to be dismissed in case of non-cooperation. This, by the way, is another important reason why there is no unbiased statistics of workplace injuries."

But when an inquiry is really grave and can not be hidden, then a doctor should qualify the injury as minor or severe, according to order of the Ministry of Health and Social Development of the Russian Federation dated 24.02.2005 No. 160

"On Establishing the Severity of Damage to Health in Workplace Accidents".

"Employers are often interested that the injury investigation does not turn into a criminal case, and that outsiders interfere as little as possible in the company's activities, for which they make each and every effort to register the injury as minor," comments Eduard Zhuravlev. "It is most surprising that state authorities, having received papers, usually make no attempts to get into the circumstances of the incident and double-check the information they receive."

In particular, not before a year after the workplace accident Ruslan Khizhnyakov, a former docker — machine operator, who had worked for 17 years in the port of Tuapse, made the authorities to initiate a criminal investigation of his injury and re-qualify the injury from minor to moderate and subsequently to severe.

"Shortly before the accident the employer had modified the railcar processing procedure to make it faster, but failed to take all the nuances into account; in particular, those operations required a specially designated place in the port, although the port of Tuapse was not sufficiently sized. As usual, no one had agreed the new rules with the trade union," he recalls.

The accident happened on the night of 8-9 October 2019: the docker appeared

В случае же, когда травма действительно серьезная и ее не скрыть, на основании Приказа Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 24.02.2005 г. № 160 «Об определении степени тяжести повреждения здоровья при несчастных случаях на производстве» квалифицировать степень тяжести травмы: как легкую или тяжелую, должен врач.

– Работодатели нередко заинтересованы, чтобы расследование травмы не перешло в уголовное дело, а посторонние как можно меньше вмешивались в деятельность организации, для чего предпринимают любые попытки оформления легкого несчастного случая, – комментирует Эдуард Журавлев. – Самое удивительное, что при получении документов государственные органы даже не пытаются разобратся в обстоятельствах инцидента и перепроверить полученную информацию.

Так, бывшему докеру-механизатору Руслану Хижнякову, который 17 лет проработал в порту Туапсе, только спустя год после несчастного случая на производстве удалось добиться возбуждения уголовного дела по факту травмирования, переквалификации травмы с легкой на среднюю степень тяжести, а впоследствии – и на тяжкий вред здоровью.

– Незадолго до несчастного случая для ускорения обработки вагонов

работодатель изменил технологию, но не учел все нюансы, в частности, что в порту для выполнения этой работы должно быть предусмотрено специально отведенное место, но размеры порта Туапсе это не позволяют. С профсоюзом новые правила, как водится, никто не согласовал, – вспоминает он.

Несчастье произошло в ночь с 8 на 9 октября 2019 года: докер оказался в мертвой зоне для крановщика и его зачерпнуло грейфером крана-манипулятора. Крановщик увидел коллегу в последнюю секунду. Руслан Хижняков получил множественные серьезные травмы, за 2,5 месяца перенес 8 операций, стал инвалидом. В акте Н-1 работодатель в числе виновных указал крановщика, сменного начальника склада, начальника производственного перегрузочного района, которые оказались крайним звеном в комплексном нарушении производственного цикла, а врач, квалифицировавший травмы пострадавшему, указал, что они – легкие. Последнее автоматически подразумевало: уголовного дела не будет.

Руслану Хижнякову понадобился год, чтобы по факту инцидента было заведено уголовное дело, а полученные увечья по итогу классифицированы как тяжкий вред здоровью. Только после второй жалобы в прокуратуру его пригласили в отдел сложных экспертиз: краевая комиссия установила 75%



Фото: Олег Живин, Wikimedia, Chris Phtuliy

in the crane operator's blind area and was squeezed by the crane's clamshell grab. The crane operator saw his co-worker at the last second. Ruslan Khizhnyakov received multiple severe injuries, underwent 8 surgeries over 2.5 months, and became disabled. In the form N-1 report, the employer stated that the perpetrators were the crane operator, the shift warehouse manager and the head of the transshipment area who just were the last link in the global violation of the operational cycle; while the doctor who had

to qualify the injuries stated them as minor. The latter automatically meant no criminal investigation.

It took a year for Ruslan Khizhnyakov to make the authorities to initiate a criminal investigation and to have his injuries re-qualified as severe. Not before the second complaint to the prosecutor's office was he invited to the complex examination department: the regional commission found out the 75% disability, that is the group II disability; although, he has assigned group III (i.e. 60%) disability so far.



утраты трудоспособности, то есть это – инвалидность II группы, но пока у него остается III группа, подразумевающая 60% потери трудоспособности.

– В ходе судебного процесса статью, предусматривающую ответственность лиц, изменили на ту, что предусматривает ответственность исполнителя – виновными сделали крановщика, – отмечает Руслан Хижняков. – Его вина, безусловно, была, – не убедился в отсутствии людей, но я уверен, что только в совокупности с работодателем.

– На наш взгляд, во избежание такой практики роль работодателя должна заключаться только в фиксации места несчастного случая, доставки пострадавшего в медучреждение, составлении первичных документов, а порядок извещения должен предусматриваться как при групповом и тяжелом несчастных случаях, то есть с участием представителей государственной инспекции труда и транспортной прокуратуры, – убежден Эдуард Журавлев.

"During the court hearings, the criminal code article that provides responsibility of officials was changed to one that provides responsibility of the actor – that is, the crane operator was convicted," notes Ruslan Khizhnyakov. "Of course, he is in fault as he failed to make sure the area was clear; but I am sure that he is as faulty as the employer."

"In our opinion, such a malpractice may be eliminated through having the employer's role limited by documenting the place of accident,

delivery of the victim to a medical institution and preparation of initial papers, while the notification procedure should be as in case of a group or severe accident, that is, with the participation of the state labor inspectorate and the transport prosecutor's office," stresses Eduard Zhuravlev.

In addition, he believes that both employee's and employer's responsibility for hiding information about a workplace accident should be legally strengthened.

THE TROUBLES ARE STILL THE SAME

Dockers' workplaces are usually located at the berths, which belong to transportation facilities and vehicle operation areas, as well as border control and customs control zones. "Violations at such facilities, including in occupational health and safety, may be qualified as negligence and cause an incident, an emergency or a man-made disaster all over not only a local community, but also on the entire country," explains Eduard Zhuravlev.

"However, it is the poor condition of hazardous industrial facilities that in reality causes injuries and incidents at work," he continues.

"Employers tend to use the facilities to the maximum extent and to invest minimum in the routine repair of berths; as a result, the cargo handling operations take place on pavements in disrepair, with holes,

Кроме того, он считает, что степень ответственности как для работника, так и для работодателя за сокрытие информации о несчастном случае на производстве должна быть увеличена на законодательном уровне.

БЕДЫ ВСЕ ТЕ ЖЕ

Рабочие места докеров, как правило, находятся на причалах, являющихся объектами транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также пограничной и таможенной зон.

— Нарушения на таких объектах, в том числе охраны труда, могут квалифицироваться как халатность и стать причиной инцидента, аварии, техногенной катастрофы не только в масштабах населенного пункта, но и страны в целом, — объясняет Эдуард Журавлев.

— Однако в реальности содержание опасных производственных объектов становится причиной травматизма и инцидентов на производстве, — продолжает он.

— Работодатели эксплуатируют объекты по максимуму, при этом минимально вкладывая в текущий ремонт причалов, вследствие чего погрузо-разгрузочные работы проходят на аварийных покрытиях, где есть ямы, перепады железобетонных плит, разбитые плиты с торчащей арматурой, аварийные железнодорожные пути и переезды, отсутствуют

ливневая канализация и освещение — все, что так или иначе может стать причиной травматизма. В частности, на обращения нашего профсоюза руководство АО «Туапсинский морской торговый порт» формально реагирует и даже может отчитаться высокими отчислениями на ремонт, но состояние причалов не улучшается.

В профкоме считают, что для решения этого вопроса, необходимо определить конкретные требования к гидротехническим сооружениям и промышленным производственным объектам по эксплуатации, содержанию и ремонту,



«ANY VIOLATION IS, FIRST OF ALL, THE RESPONSIBILITY OF THE EMPLOYER»

что включает покрытие фронтальных и тыловых причалов, дорог, переездов и так далее.

— На первый взгляд, у профсоюзных инспекторов труда достаточно прав и полномочий для контроля за охраной труда на рабочих местах докеров, но практическая реализация установленных условий невозможна по причине отсутствия нормативных актов на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств в пограничной и таможенной зонах, — констатирует Эдуард Журавлев. — Иными словами, при желании

ledges between reinforced concrete slabs, broken slabs with protruding rebars, defective railway tracks and crossings, no storm sewers and illumination — and any of that may one way or another cause injuries. In particular, the management of the Tuapse Commercial Seaport formally responds to the trade union's requests and even declares huge money allocated for repairs, but the condition of the berths does not seem any better."

The trade union committee believes that the issued may be resolved through establishing specific requirements for hydraulic structures and industrial production facilities in terms

or a state authority wants so, a trade union inspector may face serious problems with obtaining a pass to the port — without any clear explanations."

Another reason why the trade union labor inspectorate can not work effectively is no any single regulatory document that would establish the mode and procedure for the interaction between trade unions and federal executive bodies.

"Quite the opposite, when state authorities are going to conduct a scheduled or unscheduled or employee-requested inspection of a company, they do not even try to get in touch with respective

of operation, maintenance and repair, which should include covering of the front and rear berths, roads, crossings and so on.

"At a first glance, trade union's labor inspectors have enough rights and powers to supervise occupational health and safety at dock workers' workplaces, but the practical exercise of the powers seems impossible due to inconsistent regulations for the transportation facilities and vehicle operation facilities within the border control and customs control zones," states Edward Zhuravlev. In other words, whenever the employer

trade unions," says Eduard Zhuravlev. "At the moment, inspectors of the state labor inspectorate deal rather with employers than with trade unions, which is an indicator of inefficient occupational health and safety activities, since any violation is, first of all, the responsibility of the employer."

RISK REDUCTION REQUIRED EMPLOYEES' OPINIONS TO BE ACCOUNTED

So, it is obvious that various occupational health and safety problems are related to each other — be it provision of working wear, control of workplace



МОРЯКИ! НЕ ОБРАБАТЫВАЙТЕ ГРУЗЫ – ЭТО НАША РАБОТА!

PLEASE DON'T HANDLE CARGO – IT'S OUR JOB

Докеры и моряки всегда старались поддерживать друг друга. Но некоторые судовладельцы продолжают требовать, чтобы моряки складировали и крепили грузы, делая работу, которую обычно выполняем мы.

НЕ ДЕЛАЙТЕ ЭТОГО!

- ✓ Это наша работа!
- ✓ Это опасно, если вы специально не обучены этому!
- ✓ Это означает увеличение продолжительности рабочего времени и большую усталость!
- ✓ Это еще один способ для вашего босса зарабатывать за ваш счет!

Докеры уважают вас как профессиональных моряков. Мы просим вас уважать нас как профессиональных докеров.

Помните, когда вас попросят притронуться к грузу, скажите «НЕТ»! Сообщите об этом в свой профсоюз, Международную федерацию транспортников по телефону: + 44 (0) 20 7403 2733. Ваш звонок останется строго конфиденциальным.

Port workers and seafarers have always tried to support each other. But some shipowners now want seafarers to stow or secure cargo normally handled by us.

DON'T DO IT!

- ✓ It's our job!
- ✓ It's dangerous unless you're properly trained!
- ✓ It means longer working hours and more fatigue!
- ✓ It's another way your boss makes money out of you!

Port workers respect your skills as dedicated seafarers and fellow workers and we ask you to respect ours.

Remember, if you're asked to touch cargo say NO! And tell your union, the International Transport Workers' Federation on + 44(0) 20 7403 2733. Your call will be treated in the strictest confidence.

**ВМЕСТЕ МЫ СИЛЬНЕЕ –
ПОМОГИТЕ НАМ ПОМОЧЬ ВАМ**

**TOGETHER WE ARE STRONG –
HELP US TO HELP YOU**

работодателя или одной из государственных структур оформление пропуска на территорию порта для профсоюзного инспектора может стать серьезной проблемой – причем без внятных на то объяснений.

Другой причиной, почему профсоюзная инспекция труда не может эффективно работать, он называет отсутствие хотя бы одного нормативного документа, устанавливающего условия и порядок взаимодействия профсоюзов с федеральными органами исполнительной власти.

– Наоборот, при плановой или внеплановой проверке предприятия или по заявлению работника представители госорганов даже не пытаются выйти на связь с представителями профессиональных объединений работников, – говорит Эдуард Журавлев. – В настоящий момент инспекторы ГИТ больше взаимодействуют с работодателями, чем профсоюзными организациями, что является показателем низкого уровня эффективности в вопросах охраны труда, так как любое нарушение – это, прежде всего, ответственность работодателя.


БЕЗ УЧЕТА МНЕНИЯ РАБОТНИКОВ НЕ СНИЗИТЬ РИСКИ

Как видно, вопросы охраны труда пересекаются между собой – будь то обеспечение работников спецодеждой, контроль за состоянием рабочих мест, профилак-

тика несчастных случаев, состояние перегрузочной техники или причалов. По мнению Эдуарда Журавлева, решить их можно только при комплексном подходе и с участием профсоюзов, ведь профсоюзные инспекторы труда осуществляют свою деятельность на передовой охраны труда и осведомлены о положении дел на предприятии.

Возвращаясь к несчастному случаю с Русланом Хижняковым, важно отметить, что на данный момент по факту произошедшего с ним инцидента состоялся только суд по уголовному делу, в ходе которого установили виновное лицо. Но он не собирается с этим мириться:

– Как объяснил адвокат, кто бы ни был виноват, работодатель все равно несет ответственность как владелец механизма. Но за прошедшие два года работодатель ни копейки не выплатил за причиненный мне вред, даже до сих пор не рассмотрел заявление о матпомощи на сумму меньшую, чем месячная зарплата докера-механизатора.

Но конечная цель Руслана другая. «В конце концов, нас рассудят по закону, – говорит он. – Хотелось бы, чтобы моя ситуация заставила руководство АО «Туапсинский морской торговый порт» прислушаться к работникам, которые видят и знают ситуацию изнутри, – без этого не снизить показатели травматизма». 


Ключевым фактором искаженной или отсутствующей статистики фактического производственного травматизма в портах, по мнению Эдуарда Журавлева, является активное привлечение сторонних работников – когда погру-зочно-разгрузочные работы (ПРР), в морских и речных портах на рабочих местах штатных докеров-механизаторов выполняют люди, мало что понимающие в профессии.

According to Eduard Zhuravlev, the distorted or missing statistics of actual occupational injuries in ports is mainly preconditioned by widespread involvement of third-party workers – when cargo handling operations in sea and river ports are performed by workers who understand little in the profession instead of regular dockers – machine operators.

condition, prevention of accidents or the condition of cargo handling equipment or berths. According to Eduard Zhuravlev, they can be solved only through an integrated approach and with the participation of trade unions, because trade union's labor inspectors work at the forefront of the health and safety and are well aware of the state of affairs at the company.

Turning back to the accident with Ruslan Khizhnyakov, it is important to note that at the moment, only a criminal trial on the incident took place where the guilty person was identified. But Ruslan is not going to put up with it:

"As my lawyer explained, no matter who is in fault – the employer may anyway be held responsible as the owner of the machinery. However, the employer has not paid a penny for the harm caused to me over the past two years, and has not even considered my application for financial support for an amount less than the monthly salary of a docker – machine operator."

But his end goal is different. "Ultimately, we will be judged according to the law," he says. "But I would like my situation to make the management of Tuapse Commercial Seaport listen to the employees who see and know the situation from the inside – otherwise the injury rate can not be reduced." 



ПЕРВЫЙ СЛУЧАЙ В СУДЕБНОЙ ПРАКТИКЕ

THE FIRST CASE IN JUDICIAL PRACTICE

Поддержан иск российского моряка против российской компании – собственника судна под удобным флагом.

The claim of a Russian seafarer against a Russian company, owner of a vessel under a flag of convenience, was supported.

Добиться этого было непросто: прорыву, хоть пока и не окончательному, предшествовала долгая история действий как со стороны моряка, так и со стороны профсоюза и транспортной прокуратуры. Впервые о ситуации, в которой оказался боцман Николай Михайлович Харченко, в первичной профсоюзной организации моряков города Владивостока Российского профсоюза моряков узнали еще в марте 2019 года. Моряк решил обратиться за помощью в связи с тем, что компания отказывалась оплачивать ему больничный лист за месяцы лечения и компенсацию.

Так, моряк получил производственную травму еще в мае 2018 года – повредил коленный сустав во время работы на судне «Платон» (ИМО 9102904, флаг Сьерра-Леоне). Его прооперировали в госпитале в Южной Корее,

а затем он до августа того же года продолжал лечение во владивостокской поликлинике. Однако компания-судовладелец SK Grand Shipping отказалась оплачивать больничный лист за три месяца, что Николай Михайлович проходил курс лечения, и отказала в каких-либо компенсациях. Это грубейшим образом нарушало международные нормы трудового законодательства, а именно поправки к Правилу 4.2 Конвенции о труде в морском судоходстве – ответственность судовладельца. Так, нормы КТМС обязывают выплачивать морякам, пострадавшим от несчастных случаев, компенсацию, составной частью которой является оплата больничных листов. Также компания отказывалась предоставить боцману отчет о происшествии – акт по форме Н-1. SK Grand Shipping объясняла свою позицию тем, что она

It was not easy to achieve this. The outcome, although not yet final, was preceded by a long history of actions both on the part of the seafarer, and on the part of the trade union and the transport prosecutor's office. For the first time, the situation in which boatswain Nikolay Mikhailovich Kharchenko was found out in the SUR primary trade union organization of seafarers in Vladivostok back in March 2019. The sailor decided to seek assistance due to the fact that the company refused to pay him sick leave and compensation.

So, the seafarer was injured back in May 2018 while working on board of m/v the Platon (IMO 9102904, flag of Sierra Leone). He got operated in a hospital in South Korea, and then he continued treatment at the Vladivostok polyclinic until August of the same year. However, the shipowner

company SK Grand Shipping refused to pay the sick leave for the three months and any compensation. This is a gross violation of the international norms of labor legislation, namely the amendments to Rule 4.2 of the MLC. Thus, the norms of the MLC oblige to pay compensation to seafarers who have suffered from accidents, an integral part of which is also the payment of sick leave. The company also refused to provide the boatswain with an incident report. SK Grand Shipping explained its position by the fact that they are the manager, not the owner of the vessel and the employer, insisting that the beneficial employer is a foreign company Pratis Corporation, registered in the Virgin Islands.

The seafarer's employment contract, however, was signed by SK Grand Shipping, a company registered in Vladivostok. It

Фото David Berkowitz, Raita Futo, Alex omen, Aziz Akbiyik.



является лишь оператором, а не собственником судна и работодателем, настаивая, что истинный работодатель – иностранная компания Practis Corporation, зарегистрированная на Виргинских островах.

Трудовой договор моряка, однако, был подписан компанией SK Grand Shipping, зарегистрированной во Владивостоке. Она же значилась как работодатель и судовладелец в мореходной книжке. Также стоит отметить, что ст. 8 КТМ РФ и ст. 2 КТМС содержат положения, из которых можно сделать заключение, что в данном случае именно российская компания SK Grand Shipping является истинным судовладельцем и работодателем для членов экипажа судна «Платон».

В связи с этим профком порекомендовал Николаю Михайловичу сначала пройти врачебно-консультационную комиссию, а после получения медицинского заключения о потере трудоспособности обратиться в Фонд социального страхования. Уже после этого выяснилось, что компания не платит страховые взносы и налоги на доход физических лиц в бюджетную систему РФ за работника Николая Михайловича Харченко, то есть он не был в ней официально трудоустроен. Профком принял решение обратиться в государственные органы – транспортную прокуратуру и следственный отдел на транспорте. В августе 2020 все необходимые документы были собраны и направлены в эти ведомства. В декабре

того же года в интересах Николая Михайловича транспортный прокурор принял необходимые меры.

Так, он нашел основания для обращения в суд с иском о признании трудовых отношений с российской компанией SK Grand Shipping и необходимости обязать ее произвести предусмотренные федеральными законами РФ выплаты в фонды и налоги. В поддержку позиции прокуратуры и боцмана в суде профком сделал запрос в администрацию государства флага, Сьерра-Леоне, о предоставлении копии Декларации о соответствии требованиям КТМС 2006, части второй, а также Сертификата о соответствии трудовым нормам. В этих документах, действительных на период работы боцмана на судне, судовладельцем и работодателем, несущим ответственность по страхованию и выплате заработной платы и, соответственно, оплате больничных листов, выступала российская компания SK Grand Shipping.

Надо сказать, что даже после этого не все шло гладко. Первое слушание закончилось отказом по причине якобы упущенных сроков обращения в суд. Транспортный прокурор в ответ подал апелляцию с целью признания трудовых отношений с российской компанией SK Grand Shipping, установления обязательств предоставить акт по форме Н-1 для ФСС РФ, уплатить в бюджетную систему РФ установленные законом



was listed as an employer and shipowner in the shipping book. It is also worth mention that Article 8 of the Code of Merchant Shipping of the Russian Federation and art. 2 of MLC contain provisions from which it can be concluded that in this case it is the Russian company SK Grand Shipping is the beneficial shipowner and employer for the crewmembers of the m/v Platon.

In this regard, the trade union committee recommended that Nikolay Mikhailovich first undergo a medical consultation commission, and after receiving a medical report on disability, apply to the Social Insurance Fund. After that, it turned out that the company does not pay insurance premiums and taxes on the income of individuals to the budget system of the Russian Federation for the employee N. Kharchenko, that is, he was not officially employed in it. The trade union committee decided to apply to state bodies – the transport prosecutor's office and the investigative department on transport. In August 2020,

all the necessary documents were collected and sent to these departments. In December of the same year the transport prosecutor took the necessary measures in the interests of Nikolay Mikhailovich. So, the transport prosecutor found grounds for applying to the court with a claim for recognition of labor relations with the Russian company SK Grand Shipping and about the need to oblige the company to make payments to funds and taxes provided for by federal laws of the Russian Federation.

In support of the position of the prosecutor's office and the boatswain in court, the trade union committee made a request to the administration of the flag state, Sierra Leone, to submit a copy of the Declaration of Compliance with the requirements of the MLC 2006, Part Two, as well as a Certificate of Compliance with Labor standards. In these documents, valid for the period of the boatswain's work on the ship, the Russian company SK Grand Shipping acted as the shipowner and employer responsible



налоги (налог на доход) и страховые взносы (платежи на обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности, обязательное медицинское страхование), выплатить моряку пособие по временной нетрудоспособности.

8 октября 2021 года Первомайским судом г. Владивостока все требования прокурора и боцмана наконец были удовлетворены в полном объеме.

— Хочется отметить, что это первый случай в судебной практике, когда транспортная прокуратура поддержала иск гражданина РФ против российского судовладельца на судне под удобным флагом, — говорит председатель профкома моряков г. Владивостока РПСМ Петр Осичанский. — До недавнего времени подобные иски даже не принимались российскими судами со ссылкой

на неподсудность, так как все споры должны регулироваться в соответствии с законом государства флага. Этот традиционный подход лишал наших моряков возможности искать правды в российском суде.

Заместитель председателя ППО моряков г. Владивостока РПСМ Александра Згоржельская принимала участие в судебном заседании. После вынесения решения она выслушала искреннюю благодарность от самого Николая Михайловича, сказавшего, что без поддержки прокуратуры, профсоюза и следственного отдела на транспорте он бы не справился.

Сейчас дело находится на стадии апелляционного обжалования ответчиком. Но в ближайшее время будет поставлена точка в этом длительном процессе. РПСМ надеется, что только в пользу неутомимого борца за свои права боцмана Харченко. [⚓](#)

for insurance and payment of wages, and, accordingly, payment of sick leave. It should be noted that even after that, not everything went smoothly.

The first hearing ended with a refusal due to allegedly missed deadlines for applying to the court. In response, the transport prosecutor filed an appeal in order to recognize the employment relationship with the Russian company SK Grand Shipping and the obligation to submit an act in the form H-1 for the Social Insurance Fund of the Russian Federation, to pay to the budget system of the Russian Federation the taxes established by law (income tax) and insurance premiums (payments for mandatory pension insurance, mandatory social insurance in case of temporary disability, mandatory medical insurance), to pay the seafarer temporary disability allowance. On October 8, 2021 all the demands

of the prosecutor and the boatswain were finally satisfied in full by the Pervomayskiy court of In Vladivostok.

«I would like to note that this is the first case in judicial practice when the transport prosecutor's office supported the claim of a citizen of the Russian Federation against a Russian shipowner in regard of the vessel under flag of convenience. Until recently, such claims were not even accepted by Russian courts with reference to the lack of jurisdiction, since all disputes should be regulated in accordance with the law of the flag state.

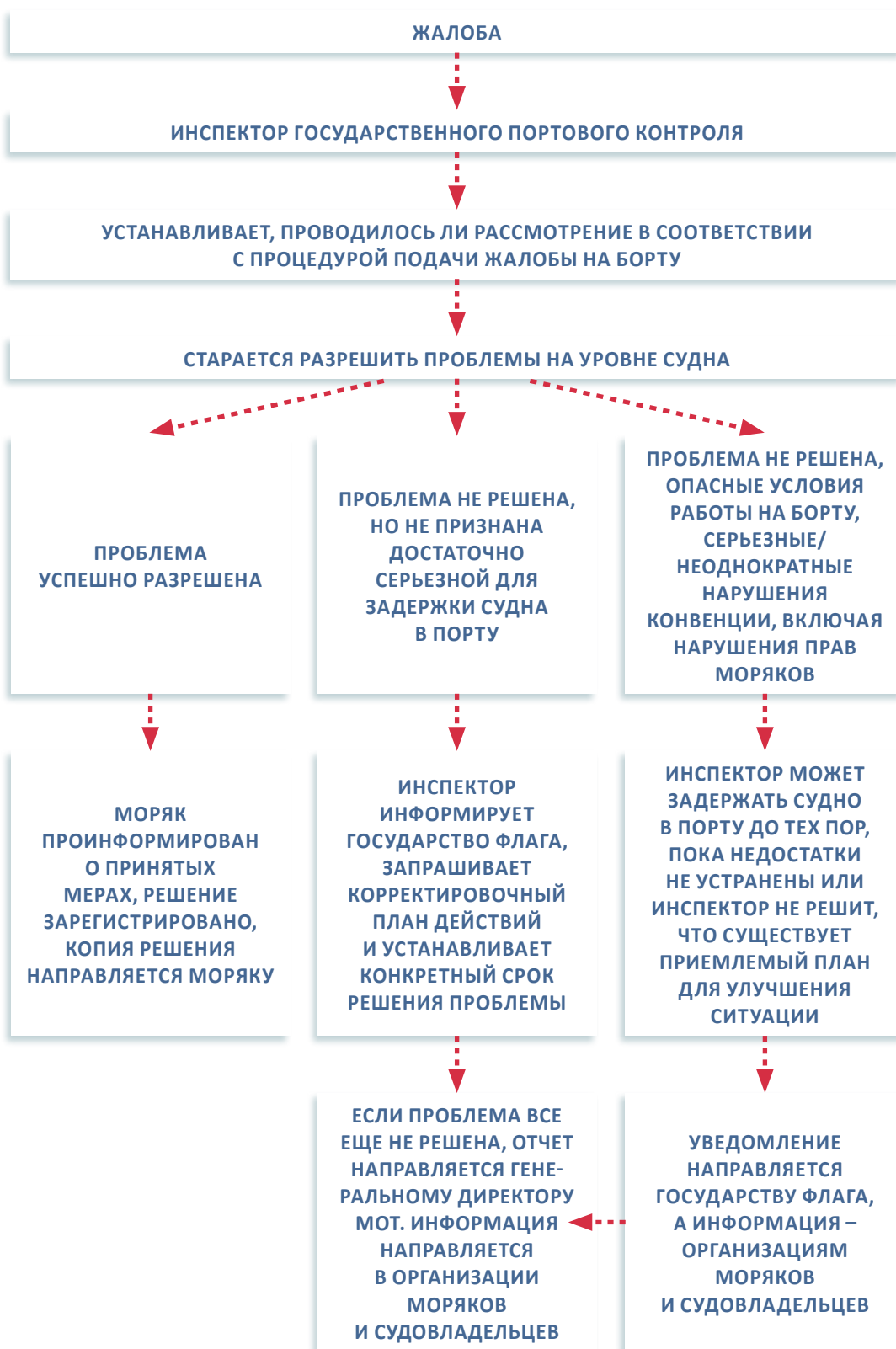
This traditional approach deprived our seafarers of the opportunity to seek the truth in a Russian court», — says the chairman of the seafarers' trade union committee of Vladivostok, Petr Osichanskiy. Alexandra Zgorzhelskaya, deputy chairman of the trade union committee, took part in the court session. After the decision was made, she listened to sincere gratitude from Nikolay Mikhailovich himself, who said that without the support of the prosecutor's office, the trade union and the investigative department on transport, he would not have coped.

Now the case is at the stage of appeal by the defendant. But in the near future, an end will be put to this long process. The SUR hopes that only in favor of the tireless fighter for his rights, boatswain Kharchenko. [⚓](#)

КТМС: Процедура рассмотрения жалоб на берегу

Если процедура рассмотрения жалобы на судне не удалась или вы не удовлетворены тем, как ваша жалоба была рассмотрена на борту, вы можете начать процедуру рассмотрения жалоб на берегу и передать жалобу в государственный портовый контроль.

Перед тем, как осуществить план действий или в случае, если вам нужна дополнительная информация или рекомендации, пожалуйста, свяжитесь с вашим профсоюзом, ближайшим инспектором МФТ или штаб-квартирой МФТ, используя контактную информацию ниже.



www.itfseafarers.org
Email: seafsupport@itf.org.uk
Facebook: [itfseafarerssupport](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)

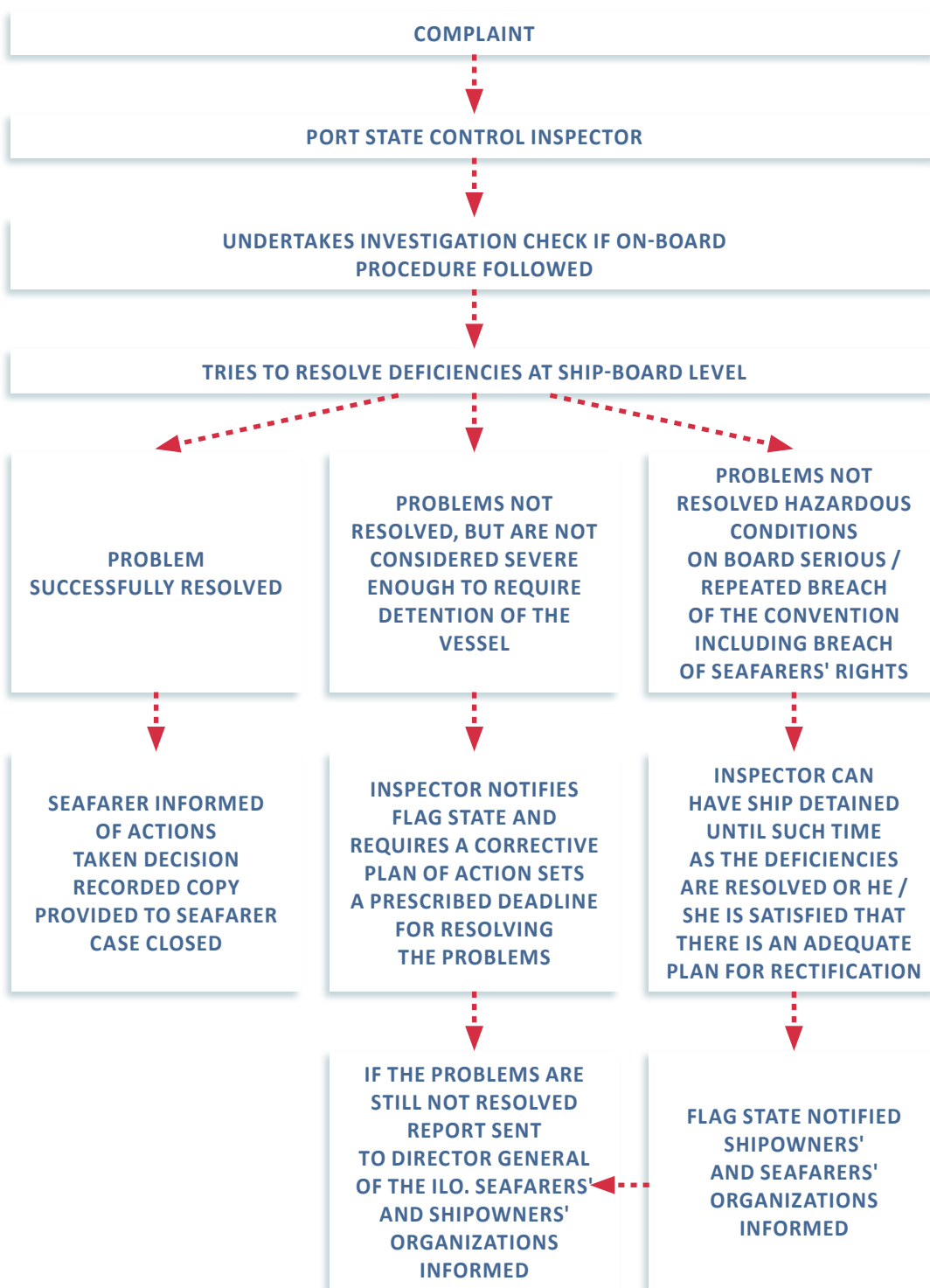


MLC: On-shore

Complaint Handling Procedure

If on-board complaint handling procedure fails or you are not satisfied with how your complaint was handled onboard you can start the on-shore complaint procedure and escalate your grievance to the Port State Control

Before embarking on a course of action, or if you would like further information or guidance, please contact your union, the nearest ITF inspector or the ITF using the contact details below.



www.itfseafarers.org
 Email: seafsupport@itf.org.uk
 Facebook: [itfseafarerssupport](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)



РПСМ ПОМОГ МОРЯКУ ПОЛУЧИТЬ \$4500

SUR HELPED A SEAFARER GET \$4,500

2022 год начался для первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков с обращения за помощью третьего помощника капитана, который получил травму кисти левой руки во время работы на судне Fair Skies (ИМО 9284386, флаг Маршалловых островов), но его работодатель не произвел полный расчет по оплате больничного листа и медицинских расходов моряка.



SUR Primary Organization of Vladivostok began the new 2022 year from considering the appeal from the 3d Officer, who suffered an injury to his left hand while working on board "Fair Skies" (IMO 9284386, the flag of the Marshall Islands), but his employer did not pay off his sick leave and medical expenses in full.

Он рассказал, что присоединился к команде 14 июля 2021 года, а 18 августа, когда судно находилось в ремонте на острове Батам (Индонезия), получил травму. В местном госпитале его прооперировали, после чего отправили домой. Во Владивостоке ему сделали повторную операцию, затем моряк прошел курс реабилитации. По его словам, представитель судовладельца заверил, что инцидент, который с ним произошел, является страховым и никаких проблем с последующей компенсацией расходов по лечению, а также оплатой больничного в соответствии с условиями договора, не будет.

— Однако когда моряк предоставил чеки и документы для получения денег, прошло больше месяца, прежде чем ему оплатили часть понесенных расходов, — говорит председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ.


В начале декабря 2021 года третий помощник капитана направил в компанию копии чеков, подтверждающих медицинские расходы.

Но добиться ответа от сингапурского судовладельца так и не смог.

Находясь в затруднительном финансовом положении, моряк обратился в РПСМ. Согласно его подсчетам, компания должна была компенсировать \$3650 — сумма включала медицинские расходы и оплату больничного листа за 2,5 месяца.

— Получив от моряка необходимые документы, профком вышел на связь с судовладельцем, — продолжает Петр Осичанский. — Пришлось объяснять, что в соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве на него возлагается ответственность по оплате больничного листа и медицинских расходов работника, и потребовать рассчитаться с моряком как можно скорее.

Надо отметить, что сингапурская компания незамедлительно отреагировала на требование профсоюза: 19 января моряк получил \$4526.

— Спасибо вам большое! Наверное, без вашей помощи вся эта ситуация по поводу компенсации еще бы продолжалась, — написал третий помощник капитана в РПСМ. 

The seafarer joined the vessel on July 14, 2021. On August 18, when the ship was undergoing repair at the Batam (Indonesia) coast, he was injured. He had surgery at a local hospital and then sent home. Upon returning in Vladivostok, the seafarer had a second surgery and underwent rehabilitation treatment. According to the seafarer, shipowner's representative assured him that the accident had happened to him was an insured event and there would be no any problems with subsequent compensation for treatment costs, as well as with payment of sick leave as in accordance with the terms of the contract.

"However, the seafarer got the compensation only a month after he had submitted relevant checks and documents. Moreover, the employer reimbursed him just a part of the costs incurred" — the Chairman of SUR Primary Organization of Vladivostok said.


In early December 2021, the 3d Officer sent copies of the receipts supporting medical expenditure to the company but he could

not get any response from the Singaporean company.

The seafarer found himself in a difficult financial situation and turned to SUR. According to his calculations, the company had to compensate him \$3,650. This amount included medical expenses and sick leave pay for 2.5 months.

"The seafarer gave us all necessary documents and we got in touch with the shipowner. The Union had to explain the shipowner that he is responsible for paying the sick leave and medical expenses of the employee in accordance with the Maritime Labor Convention, and demand the company to pay the seafarer owed money as soon as possible" — Pyotr Osichansky commented.

It should be noted that the Singaporean company reacted to the union's demand immediately: the seafarer received \$4,526 on the 19th of January.

"Thank you very much! Probably, without your help this whole situation regarding the compensation would have continued", — the 3d Officer wrote to SUR. 

РПСМ БЛАГОДАРИТ КИМ ХЕ ГЕН ЗА ПОДДЕРЖКУ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ



SUR THANKS HYE KYUNG KIM FOR THE SUPPORT OF RUSSIAN SEAFARERS

18 января 2022 года Международная федерация транспортников проводила на пенсию Ким Хе Ген (Kim Hye Kyung) – первую в истории федерации женщину-координатора МФТ. Ее новаторская работа и выдающийся пример проложили путь для многих женщин в инспекторатах МФТ по всему миру. К большой семье федерации она присоединилась в 1991 году в качестве инспектора от Южнокорейской федерации профсоюзов (FKSU). Координатор инспектората МФТ Стив Трусдейл отмечает, что Ким Хе Ген преуспела в суровом мире судоходства, продемонстрировав глубокие знания отрасли, происходящих в ней процессов, а также преданность общему делу МФТ и огромное желание помогать людям.

On January 18, 2022, the International Transport Workers Federation informed about retirement of Kim Hye Kyung – the first female ITF coordinator in the federation's history. Her pioneering work and outstanding example paved the way for many women in ITF inspection offices around the world. She joined the federation's large family in 1991 as an inspector from the South Korean Federation of Trade Unions (FKSU).

ITF Inspectorate Coordinator Steve Trowsdale notes that Hye Kyung Kim has succeeded in the harsh world of shipping, demonstrating deep knowledge of the industry, the processes taking place in it, as well as dedication to the common cause of the ITF and a great desire to help people.

– Хе Ген – воплощение стремления МФТ дать женщинам дорогу в судоходный мир. Когда я начала работать в федерации, именно она помогла мне понять, что все возможно, – вспоминает Анника Барнинг, координатор МФТ в Швеции. – Хе Ген – спокойная и устойчивая сила, указывающая путь, по которому мы все должны следовать. Она отзывчивая и гостеприимная, всегда готова поделиться опытом и знаниями. Она на интуитивном уровне знает, что важно, а что – нет: в МФТ ее будет не хватать.

Стив Трусдейл от лица всей федерации поблагодарил Ким Хе Ген за великолепную работу

и пожелал ей долгой и здоровой пенсии.

Российский профсоюз моряков также не может не отметить ее вклад в благополучие российских членов экипажей судов, которые в разное время попадали в сложные ситуации в портах Южной Кореи.

– Без преувеличения – Ким Хе Ген оказывала огромную помощь россиянам, – говорит председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов.

Действительно, благодаря ее поддержке и содействию многие российские экипажи судов под удобными и российским флагами не боялись проводить забастовки и получали

"Ms Kim is the embodiment of the ITF trying to do things right for women. I was so lucky to have Ms Kim when I started working for the ITF. She made me feel like anything is possible. Ms Kim is a calm, steady force who pointed the way for all of us to follow. She is always warm and welcoming and willing to mentor effectively. She has a sense of what is important and what is not, which was so helpful in sifting through international politics. She will be sorely missed, and I wish her all the best for a happy retirement", – recalls Annica Barning, ITF Coordinator from Sweden. Steve Trowsdale, on behalf of the entire federation, thanked Kim Hye Kyung for her excellent work

and wished her a long and healthy retirement.


The Seafarers' Union of Russia also cannot fail to note her assistance of Russian crewmembers who at various times found themselves in difficult situations in the ports of South Korea. "Without exaggeration, Hye Kyung Kim provided great help to the Russian seafarers" – says Nikolay Sukhanov, Chairman of the Far Eastern Territorial Organization of the Seafarers Union of Russia.

Indeed, thanks to her support and assistance, many Russian crews of ships under convenient and Russian flags were not afraid to hold strikes and received salary arrears. A bright example

задолженности по зарплате. Ярким примером является акция на теплоходе «Президент» в порту Инчхон 25 апреля 2014 года. После забастовки, организованной Ким Хе Ген, моряки получили 70 тысяч долларов США. А 19 февраля 2016 года снова при поддержке координатора российские и украинские моряки судна Easton были благополучно репатриированы из порта Пусан с выплатой 120 тысяч

долларов США – такую сумму задолжал им работодатель.

– За весь период работы Ким Хе Ген в МФТ российские моряки всегда получали помощь и поддержку от нее, – еще раз отметил Н. Суханов.

РПСМ искренне благодарит сестру Ким за сотрудничество и дружбу, которые существовали многие годы, и также желает ей счастливой пенсии. 

is the action of protest on board the m/v President in the port of Incheon on April 25, 2014. After the strike, organized by Kim Hye Kyung, the crewmembers received 70 thousand US dollars. And on February 19, 2016, again with the support of the coordinator, the Russian and Ukrainian seafarers from the vessel Easton were safely repatriated from the port of Busan with the payment

of 120 thousand US dollars, amount which was owed to them by their employer.

"During the entire period of Kim Hye Kyung's work in the ITF, Russian seafarers have always received help and support from her" – N. Sukhanov once again noted. The Seafarers Union of Russia sincerely thanks sister Kim for the cooperation and friendship that existed for many years, and also wishes her a happy retirement. 

КОЛДОГОВОР МФТ – ЗАЩИТА В РЕЙСЕ

ITF COLLECTIVE BARGAINING AGREEMENT – PROTECTION DURING VOYAGE

Российский профсоюз моряков, немецкий профсоюз Ver.di и инспекторат Международной федерации транспортников в Санкт-Петербурге помогли моряку с т/х Pia вернуться домой до окончания срока действия контракта за счет судовладельца.


Репатриация понадобилась россиянину по семейным обстоятельствам, о чем он составил рапорт в компанию. Однако более месяца решения по его просьбе не было. Тогда моряк обратился в РПСМ.

На т/х Pia есть коллективный договор, благодаря которому удалось провести переговоры и договориться с работодателем. В результате ситуация разрешилась в пользу моряка.

Даже несмотря на то, что его трудовой контракт



еще действовал, судовладелец полностью оплатил работнику досрочное списание, а также произвел полный расчет по зарплате.

Российский профсоюз моряков отмечает: основная защита в рейсе – коллективный договор МФТ. Об этом в том числе говорят непредвиденные ситуации, в которых оказываются члены экипажей судов. 


The Russian seafarer needed repatriation for family reasons which he explained in the report sent to the company. However, there was no decision at his request for more than a month. Then the seafarer turned to SUR.

The M/V Pia is covered by the collective bargaining agreement thanks to which it was possible to enter negotiations with the employer and reach

The Seafarers' Union of Russia, the German trade union Ver.di and the Inspectorate of the International Transport Workers' Federation in St. Petersburg joined efforts to help a crew member of M/V Pia to return home at the shipowner's expense before the expiry of his contract

an agreement. As a result the situation worked out for the seafarer's favor.

Even though the seafarer's employment contract was still in effect, the shipowner met the full cost of the seafarer's repatriation and paid him all due wages.

The Seafarers' Union of Russia highlights that the main protection for a seafarer during a voyage is the ITF-approved collective bargaining agreement. This is also testified by numerous unforeseen situations crew members are faced. 

КУРСАНТЫ УЖЕ В ПЕРИОД ОБУЧЕНИЯ ДОЛЖНЫ ЗНАТЬ О ПРОФСОЮЗЕ

CADETS SHOULD
ALREADY KNOW ABOUT
THE TRADE UNION DURING
THE TRAINING PERIOD



фото пресс-служба ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова

В этом убежден заместитель председателя Российского профсоюза моряков Игорь Павлов.

В ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова состоялась лекция для судоводителей третьего курса о работе Российского профсоюза моряков. Помощь в организации мероприятия оказала Елена Александровна Лаврентьева, заведующая кафедрой организационно-экономического обеспечения деятельности транспортных организаций ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова: она читает для курсантов курс лекций по Конвенции о труде в морском судоходстве и любезно согласилась предоставить возможность рассказать о роли профсоюзов в подготовке, принятии и реализации положений КТМС. Лекция длилась час – для каждой из групп в рамках курса лекций о КТМС.

Зампредседателя РПСМ Игорь Павлов в свою очередь рассказал, что инициаторами создания и принятия КТМС, которую еще называют «Биллем о правах моряков», были морские профсоюзы

в лице Международной федерации транспортников (МФТ).

– Поэтому курсантам полезно узнать о том, как велась работа над конвенцией и какими средствами и методами профсоюзы защищают интересы моряков, – добавил он.

Кроме того, получена договоренность с деканом факультета навигации и связи Александром Михайловичем Бояриновым о проведении встречи с курсантами 5 курса, которые уже в этом году по окончании университета начнут работать на флоте. На ней речь пойдет о том, где и на каких условиях предстоит работать выпускникам, какие коллективные договоры заключает профсоюз и как помогает морякам.

– Курсанты уже в период обучения должны знать о том, чем занимается профсоюз, как помогает морякам, а выпускники должны знать о том, какие коллективные договоры заключает профсоюз, как в него вступить и получить помощь в необходимых случаях, – уверен Игорь Павлов. – Аналогичные лекции в рамках планируются для курсантов других факультетов. [↗](#)

Igor Pavlov, Deputy Chairman of the Seafarers Union of Russia, is convinced of this.

A lecture for third-year cadets of the Faculty of Navigation about the activity of the Seafarers Union of Russia was held at the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping. Assistance in organizing the event was provided by Elena Aleksandrovna Lavrentieva, Head of the Department of Organizational and Economic Support for the Activities of Transport Organizations of the University. She gives a course of lectures for cadets on the Maritime Labor Convention and kindly agreed to provide an opportunity to talk about the role of trade unions in the preparation, adoption and implementation of the provisions of the MLC.

The lecture lasted an hour, for each of the groups as part of a course of lectures on MLC. Deputy Chairman of the Seafarers Union of Russia, Igor Pavlov, in turn, said that the initiators of the creation and adoption of the MLC, which is also

called the Bill of Rights of Seafarers, were maritime trade unions represented by the International Transport Workers Federation (ITF).

"Therefore, it is useful for cadets to learn about how the work on the convention was carried out and by what means and methods trade unions protect the interests of seafarers", – he added.

In addition, an agreement was reached with the Dean of the Faculty of Navigation and Communications, Alexander Mikhailovich Boyarinov, to hold a meeting with 5th-year cadets who will start working on ships after graduation. It will focus on where and under what conditions graduates will have to work, what collective agreements the trade union concludes and how it helps seafarers.

"Cadets, who are in training, should know what the trade union does, how it helps seafarers, and graduates should know what collective agreements the trade union enters into, how to join it and get help in necessary cases. Similar lectures within the framework are planned for cadets of other faculties", – Igor Pavlov said. [↗](#)

МОРЯК

ВНЕ ПРОФСОЮЗА-
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA





ПРОФСОЮЗ ПОМОГ В ПОЧТИ БЕЗНАДЕЖНОМ ДЕЛЕ

THE UNION HELPED IN AN ALMOST HOPELESS CASE

Иногда члены экипажей обращаются в Российский профсоюз моряков за помощью с такими проблемами, которые решить очень непросто. Сложно добиться справедливости, если моряк так и не получил денег за работу, а компания, в которой он трудился, по сути, уже перестала существовать. Однако даже в таких случаях бывают исключения, и член экипажа получает причитающиеся ему средства. Подобное чудо недавно произошло во многом благодаря Калининградской региональной организации Российского профсоюза моряков (КРО РПСМ).

Sometimes crewmembers turn to the Seafarers Union of Russia for help with such problems, which are very difficult to solve. It is difficult to achieve justice if a seafarer has not received money for his work, and the company, for which he worked, in fact, has already ceased to exist. However, even in such cases, there are exceptions, and the crewmember receives the funds due to them. A similar miracle has recently happened largely thanks to the Kaliningrad territorial organization of the Seafarers Union of Russia (KTO SUR).

Так, еще в начале 2021 старший механик с морского буксира MKN 204 обратился в профсоюз за помощью: он не получил заработную плату за контракт.

Судно, на котором он работал, было построено в 2019 году, ходило под флагом Сент-Винсент и Гренадин и обслуживало нефтедобычу на морском шельфе Саудовской Аравии. Зарегистрированным владельцем являлась либерийская компания, сдавшая буксир в бербоут-чартер саудовской Makamin Offshore Saudi Ltd (Makamin Offshore), и которая, в свою очередь, была подрядчиком крупнейшей мировой нефтедобывающей компании Aramco.

ОТКАЗ В ПРИЗНАНИИ СЛУЧАЯ СТРАХОВЫМ

Коллективного договора на буксире не было. По трудовому контракту работодателем выступал бербоутный фрахтователь, который также был менеджером (оператором) буксира.

До обращения моряка в профсоюз Makamin Offshore неоднократно обещала ему выплатить задолженность, но в действительности компания прекратила свою деятельность по причине несостоятельности, а буксир MKN 204 находился на отстое в саудовском порту Даммам.

Как рассказала председатель КРО РПСМ Людмила Измалкова, с помощью профсоюза старший механик обратился



Людмила Измалкова
Lyudmila Izmailkova

«НА ТРЕБОВАНИЕ ЮРИСТОВ ВЫПЛАТИТЬ МОРЕКУ ЗАРПЛАТУ КЛУБ ОТВЕТИЛ ОТКАЗОМ»

в международную юридическую фирму «Топмарис» (Topmaris Law Firm). Оценив ситуацию, которая казалась практически безнадежной, специалисты все же взялись за дело.

– Буксир MKN 204 имел сертификат соответствия Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC 2006), ответственность судовладельцев была покрыта клубом взаимного страхования West of England Shipowners, – рассказала Людмила Измалкова. – Однако на требование юристов выплатить моряку зарплату клуб ответил отказом в признании

So, back in early 2021, a Chief Engineer from the sea tug MKN 204 turned to the trade union for help as he did not receive a salary after the completion of the contract. The vessel he worked on was built in 2019, sailed under the flag of Saint Vincent and the Grenadines and was engaged for oil production supply on the offshore of Saudi Arabia. The registered owner was a Liberian company that handed over the tugboat to the bareboat charter of Saudi Makamin Offshore Saudi Ltd (Makamin Offshore), and which,

in turn, was the contractor of the world's largest oil producing company Aramco.

REFUSING TO RECOGNIZE CASE AS AN INSURANCE CASE

The vessel was not covered by the collective agreement. According to the employment contract, the employer was a bareboat charterer, who was also the manager (operator) of the tugboat.

Prior to the sailor's appeal to the trade union, Makamin Offshore repeatedly promised to pay him the debt, but in reality the company ceased its activities due to insolvency, and the tugboat MKN 204 remained laid up in the Saudi port of Dammam.

According to Lyudmila Izmailkova, the chairman of the KTO SUR, with the help of the trade union, the Chief Engineer turned to the international law firm Topmaris (Topmaris Law Firm). Having assessed the situation, which seemed almost hopeless, the specialists nevertheless decided to tackle the problem.

«The MKN 204 had a certificate of compliance with the Maritime Labor Convention (MLC 2006), the liability of shipowners was covered by the West of England Shipowners Club. However, the club responded to the lawyers' demand to pay the sailor's salary by refusing to recognize this case as an insurance case and did not reimburse the unpaid funds», – Lyudmila Izmailkova said.

этого случая страховым и не возместил невыплаченные средства.

СИТУАЦИЯ В КОРНЕ ИЗМЕНИЛАСЬ

Собственник буксира MKN 204 тем временем сменил менеджера судна на компанию из Сингапура.

В апреле 2021 года ситуация казалась уже совершенно безвыходной: годичный срок давности по морскому требованию истек, клуб взаимного страхования отказал в возмещении, а работодатель – компания «Makamin Offshore» – была несостоятельна. В этом непростом положении были предприняты шаги по установлению бенефициарного владельца судна и его привлечению к ответственности в вопросе выплаты зарплат.

Удалось установить, что бенефициарным владельцем либерийской компании, а соответственно и MKN 204, была крупная китайская компания по лизингу морских судов и сооружений, которая передала буксир в бербоут-чартер Makamin Offshore. Также выяснилось, что китайский собственник в апреле 2021 года для получения нового сертификата MLC 2006 предоставил властям флага судна Сент-Винсент и Гренадин декларацию о том, что теплоход не обременен требованиями по зарплате.


Это было настоящим прорывом в деле. Юристы смогли доказать, что этой декларацией собственник судна принял на себя обязательства по выплате всех



требований по зарплате.

Ситуация в корне изменилась.

Так, представители моряка провели переговоры с юристами из ОАЭ, представляющими интересы китайского собственника, и добились соглашения, что как только MKN 204 покинет Саудовскую Аравию, собственник погасит долг. В ноябре буксир отбыл в порт Дубай (ОАЭ), а в начале декабря моряку выплатили задолженность в несколько десятков тысяч долларов.


Таким образом благодаря сотрудничеству КРО РПСМ и международной юридической фирмы «Топмарис» очередное, на первый взгляд безнадежное, дело завершилось победой, а интересы моряка удалось защитить. 

«THE CLUB RESPONDED TO THE LAWYERS' DEMAND TO PAY THE SAILOR'S SALARY BY REFUSING»

structures, which transferred the tug to the Makamin Offshore bareboat charter. It also turned out that in April 2021, the Chinese owner, in order to obtain a new MLC 2006 certificate, provided the flag authorities of the Saint Vincent and the Grenadines with a declaration that the ship was not burdened with salary requirements.

It was a real breakthrough in the case. The lawyers were able to prove that by this declaration the owner of the vessel assumed obligations to pay all salary claims. The situation has radically changed.

Thus, representatives of the seafarer held talks with lawyers from the UAE, representing the interests of the Chinese owner, and reached an agreement that as soon as MKN 204 leaves Saudi Arabia, the owner will repay the debt. In November, the tug departed for the port of Dubai (UAE), and in early December, the seafarers was paid a debt of several tens of thousands of dollars.

Thus, thanks to the cooperation of the KTO SUR and the international law firm Topmaris, another seemingly hopeless case ended in victory, and the interests of the sailor were protected. 

THE SITUATION HAS RADICALLY CHANGED

Meanwhile, the owner of the MKN 204 changed the ship's manager to a company from Singapore.

In April 2021, the situation seemed completely hopeless as the one-year statute of limitations on the maritime claim had expired, the P&I club refused compensation, and the employer, Makamin Offshore, was insolvent.

In this difficult situation, steps were taken to identify the beneficial owner of the vessel and to hold him accountable in the matter of salary payments.

It was established that the beneficial owner of the Liberian company, and, accordingly of the vessel, was a large Chinese leasing company for marine vessels and

БЕЗОПАСНОСТЬ – ПРЕЖДЕ ВСЕГО SAFETY FIRST

В Российском профсоюзе моряков напоминают: во время рейса безопасность мореплавания и условий труда плавсостава всегда должны стоять на первом месте. Именно поэтому так важно следовать всем процедурам безопасности, которые никогда не появляются просто так, а основываются на горьком и часто трагическом опыте моряков.

В октябре прошлого года на судне под российским флагом, стоявшем на якоре в штормовых условиях в Керченском

проливе в ожидании улучшения погоды, произошел несчастный случай – исчез один из членов экипажа. Выяснилось это, когда моряк не заступил на ночную вахту. Последний раз коллеги видели его в машинном отделении примерно за час до этого. Как положено, была объявлена общесудовая тревога, капитан доложил об исчезновении человека в компанию. Начались поиски, но они результатов не дали.

Поскольку инцидент произошел в период работы моряка по контракту, то согласно ст. 227-231 ТК РФ, он подлежал расследованию и учету, в том числе в таких случаях составляется акт Н-1. Судовладелец, имеющий колдоговор

During the voyage, the safety of navigation and the working conditions of the crew should always come first, reminds the Seafarers Union of Russia. That is why it is so important to follow all safety procedures, which never appear for nothing, but are based on the bitter and often tragic experience of seafarers.

In October last year, an accident occurred on a Russian-flagged vessel which was anchored in stormy conditions in the Kerch Strait, waiting

for the weather to improve. One of the crewmembers disappeared, it turned out when the he did not take up the night watch. His colleagues had last seen him in the engine room about an hour earlier. Following the procedures, alarm was sound, the captain reported the disappearance of a person to the company, rescue operations began, but it did not give results.

Since the incident occurred during the period of the seafarer's work under the contract, according to Article 227-231 of the Labor Code of the Russian Federation, it was subject to investigation and recording. The shipowner, who signed a collective agreement

с РПСМ, как предписывает российское законодательство, проинформировал все заинтересованные в расследовании стороны, включая Российский профсоюз моряков, и начал предварительную подготовку к расследованию. В числе других специалистов в состав комиссии также вошел Евгений Хижняк, главный технический инспектор труда РПСМ.

Он рассказал, что судно на момент инцидента находилось в хорошем техническом состоянии, все леерные ограждения были на месте, на палубе – никаких посторонних предметов, повреждений тоже не было. Комиссия установила, что моряк проработал на судне 47 дней: за это время ни на бытовой, ни на производственной почве он ни с кем из членов экипажа не конфликтовал. Из собранных сведений комиссия пришла к выводу, что инцидент связан с производством, но лиц со стороны судовой администрации и компании, ответственных за данный несчастный случай, нет.

Евгений Хижняк добавил, что в январе тело моряка нашли: экспертиза установила, что он погиб от утопления.

– Достоверно никому неизвестно, что на самом деле случилось, – говорит главный техинспектор труда РПСМ. – Тем не менее этот инцидент – еще одно подтверждение того, что выходить на палубу в неблагоприятных погодных условиях, если от этого напрямую



не зависит безопасность судна и экипажа, не стоит. Работа должна быть отложена до тех пор, когда погода не улучшится, либо до следующего захода в порт. Если все же она является абсолютно необходимой, то сначала следует провести полную оценку рисков и получить разрешение капитана. Моряки, которые направлены на палубу, должны надеть спасательные жилеты, подходящие для выполнения предписанных действий, страховочный пояс и все необходимые средства индивидуальной защиты. Вахтенных на ходовом мостике следует заранее информировать, вести постоянное наблюдение и быть на радиосвязи с работающими на палубе моряками.

В РПСМ напоминают: несоблюдение правил и требований безопасности в рейсе может привести к серьезным травмам и гибели моряков, которых живыми и здоровыми ждут на берегу родные и близкие. ⚓

with the Seafarers Union of Russia, as prescribed by Russian law, informed all parties interested in the investigation, including the Seafarers Union of Russia, and began preliminary preparations for the investigation. Among other specialists, the commission also included Evgeniy Khizhnyak, the SUR Chief Technical Inspector of Labor.

He said that the vessel was in good technical condition at the time of the incident, all the railings were in place, there were no foreign objects on the deck, no any damage either. The Commission found that the seafarers worked on the ship for 47 days. During this period, he did not conflict with any of the crewmembers either on domestic or workplace grounds. From the information collected, the commission concluded that it was workplace related incident, but there were no persons from

the ship administration and the company responsible for this accident.

Evgeniy Khizhnyak added that in January the sailor's body was found, the examination established that he died from drowning.

«No one knows for sure what really happened. Nevertheless, this incident is another confirmation that it is not worth going on deck in adverse weather conditions, if the safety of the ship and crew does not directly depend on it. Work should be postponed until the weather improves, or until the next port call. If, however, it is absolutely necessary, then first a full risk assessment should be carried out and the captain's permission should be obtained. Crewmembers who work on deck must wear life jackets suitable for performing the prescribed actions, a safety belt and all necessary personal protective equipment. The watchmen on the navigation bridge should be informed in advance, conduct constant monitoring and be in radio contact with the seafarers working on deck», - says the SUR chief technical inspector of Labor.

The SUR reminds: non-compliance with the rules and safety requirements during the voyage can lead to serious injuries and death of sailors, who are well waiting for relatives and friends on shore. ⚓

КАК ОБЛЕГЧИТЬ ПОЛУЧЕНИЕ КОМПЕНСАЦИИ В СЛУЧАЕ ТРАГЕДИИ?

HOW TO FACILITATE OBTAINING OF COMPENSATION IN THE EVENT OF A TRAGEDY?

Профессия моряка сама по себе опасна и травматична. Учитывая характер работы, получить срочную медицинскую помощь сложно, тем более в период пандемии, когда многие государства отказываются даже транспортировать больных моряков на берег, ссылаясь на ограничения в связи с коронавирусом. К сожалению, травма или даже смерть в рейсе может случиться с каждым. После трагедии на борту семьи борются не только с горем, но и с дополнительным грузом забот: зачастую они сталкиваются с проблемами в получении компенсации. В связи с этим особенно остро встает вопрос страхования жизни членов экипажей. О том, как можно избежать трудностей при получении компенсации или по крайней мере уменьшить их вероятность, рассказала инспектор Международной федерации транспортников (МФТ) в Новороссийске Ольга Ананьина, к которой близкие в проблемных ситуациях часто обращаются за помощью.

В первую очередь перед подписанием контракта она советует тщательным образом изучать не только статус судовладельца, состояние судна, условия работы, но и условия страхования. Графа Next of kin в контракте обязательно должна быть заполнена, иначе родственники получают компенсацию

только по прошествии 6 месяцев. Копию контракта в обязательном порядке нужно оставить дома, так как зачастую члены семьи даже не имеют понятия, где работает моряк.

— Также важно проверить, есть ли вообще в контракте графа «компенсация» и проставлена ли там сумма, — расска-

The profession of a seafarer is dangerous and traumatic in itself. Given the nature of the work, it is difficult to get urgent medical care, especially during the pandemic, when many states refuse even to transport sick crewmembers ashore, citing restrictions due to the coronavirus. Unfortunately, injury or even death while on voyage can happen to anyone. After the tragedy on board, families struggle not only with grief, but also with an additional burden of worries as they often face problems in obtaining compensation. In this regard, the issue of life insurance of crewmembers is particularly acute. The ITF inspector in Novorossiysk Olga Ananina, to whom relatives often turn for help in problematic situations, told about how to avoid difficulties in obtaining compensation or at least reduce their likelihood.

First of all, before signing the contract, she advises to carefully study not only the status of the shipowner, the condition of the vessel, working conditions, but also insurance conditions. The Next of kin column in the contract must be filled in, otherwise the relatives will receive compensation only after 6 months. A copy

of the contract must necessarily be left at home, as often family members do not even have a clue where the seafarer works.

"It is also important to check whether there is a "compensation" column in the contract at all and whether the amount is indicated there. For example, in my



«ВАЖНО ПРОВЕРИТЬ, ЕСТЬ ЛИ
ВООБЩЕ В КОНТРАКТЕ ГРАФА
«КОМПЕНСАЦИЯ» И ПРОСТАВЛЕНА
ЛИ ТАМ СУММА»

«IT IS IMPORTANT TO CHECK WHETHER
THERE IS A "COMPENSATION"
COLUMN IN THE CONTRACT AT ALL
AND WHETHER THE AMOUNT
IS INDICATED THERE»



Ольга
Ананьина
Olga Ananina

зала Ольга Ананьина. – Например, в моей практике на судне под флагом Ирана была такая ситуация: в договоре ссылка на возможную компенсацию есть, однако сумма не указана.

Также стоит проверить в открытых источниках, какая компания P&I является страховщиком – это можно легко сделать, например, на сайте Equasis. Инспектор МФТ в Новороссийске лично столкнулась со связанными с этим трудностями: на судне под флагом Панама, принадлежащем арабской компании, вычислить страховщика и выбить компенсацию удалось только под угрозой ареста теплохода.

Стоит проверить и условия выплаты. «Был реальный случай – выяснилось, что согласно условиям контракта на судне под флагом Гонконга компенсация полагалась, только если смерть наступила в результате несчастного случая, – делится Ольга Ананьина. – Добиться ее

получения удалось только с помощью британского юриста».

Однако необходимо не только следить за условиями контракта, но, что еще важнее, внимательно относиться к собственному здоровью. Уходить в рейс стоит только с «честной» медкомиссией, четко осознавая, что если причиной смерти окажется хроническое заболевание, семья может остаться без компенсации.

– При возникновении тревожных симптомов не стоит ждать, принимая тонны обезболивающих, а нужно сразу требовать визита к врачу, – советует Ольга Ананьина. – Если порт отказывает – то хотя бы получить телемедицинскую помощь. Понятно, что дистанционно поставить верный диагноз практически невозможно, однако факт обращения будет зафиксирован, и затем можно будет заставить компанию выплатить больничный или компенсацию». [↗](#)

practice on a ship under the flag of Iran there was such a situation: there is a reference to possible compensation in the contract, but the amount is not specified", – Olga Ananina said.

It is also worth checking in open sources which P&I company is the insurer: this can be easily done, for example, on the Equasis website. The ITF inspector in Novorossiysk personally encountered difficulties related to this – on a Panamanian-flagged vessel owned by an Arab company, it was possible to identify the insurer and get compensation only under threat of arrest of the ship.

It is worth checking the terms of payment. "There was a real case – it turned out that according to the terms of the contract on a Hong Kong-flagged vessel, compensation was due only if death occurred as a result of an accident. It was

possible to obtain it only with the help of a British lawyer" Olga Ananina shares.

However, it is necessary not only to monitor the terms of the contract, but, more importantly, to be attentive to your own health. It is worth to join the vessel only with an "honest" medical examination, clearly realizing that if the cause of death turns out to be a chronic disease, the family may be left without compensation.

"If you experience alarming symptoms, you should not wait, taking tons of painkillers, but you should immediately demand a visit to the doctor. If the port refuses – then at least get telemedicine help. It is clear that it is almost impossible to make a correct diagnosis remotely, but the fact of the appeal will be recorded, and then it will be possible to force the company to pay sick leave or compensation", – advises Olga Ananina. [↗](#)

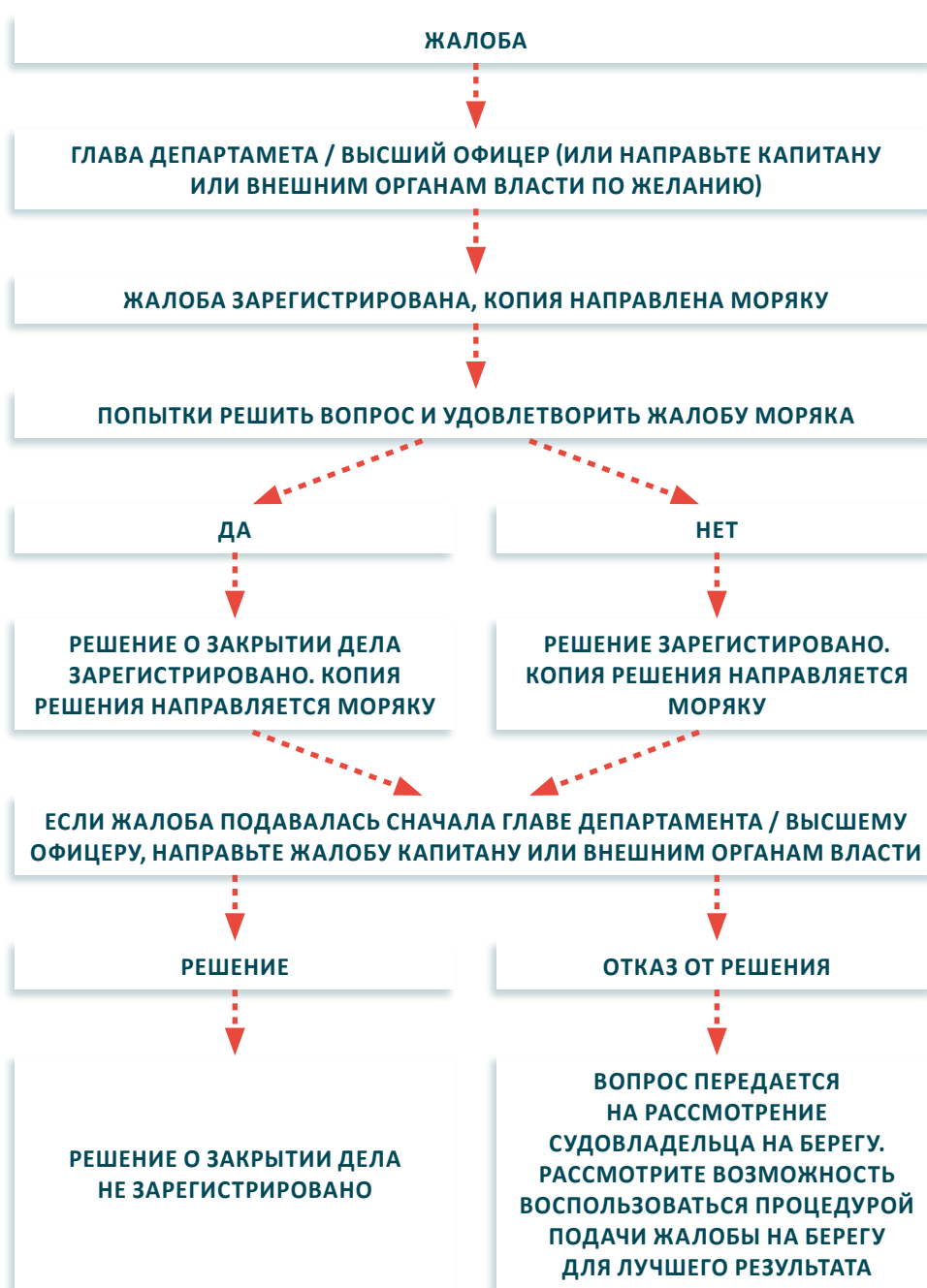
КТМС: Процедура рассмотрения жалоб на борту

На борту вашего судна должна быть предусмотрена процедура, позволяющая подать жалобу на нарушение Конвенции и ваших прав, включая право жить и работать в достойных условиях. Жалоба должна быть рассмотрена справедливо, эффективно и быстро. Убедитесь, что вы четко понимаете сроки рассмотрения вашей жалобы, особенно если дело серьезное.

Если вы были вынуждены подписать контракт против вашей воли, вы должны начать процедуру подачи жалобы на борту. В рамках процедуры подачи жалобы вы имеете право получить помощь или обратиться в МФТ с целью представления ваших интересов во избежание притеснений.

Ваша жалоба должна рассматриваться государством флага, и оно не может ее проигнорировать.

Перед тем, как осуществить план действий или в случае, если вам нужна дополнительная информация или рекомендации, пожалуйста, свяжитесь с вашим профсоюзом, ближайшим инспектором МФТ или штаб-квартирой МФТ, используя контактную информацию ниже.



www.itfseafarers.org
Email: seafsupport@itf.org.uk
Facebook: [itfseafarerssupport](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)



MLC: On-board

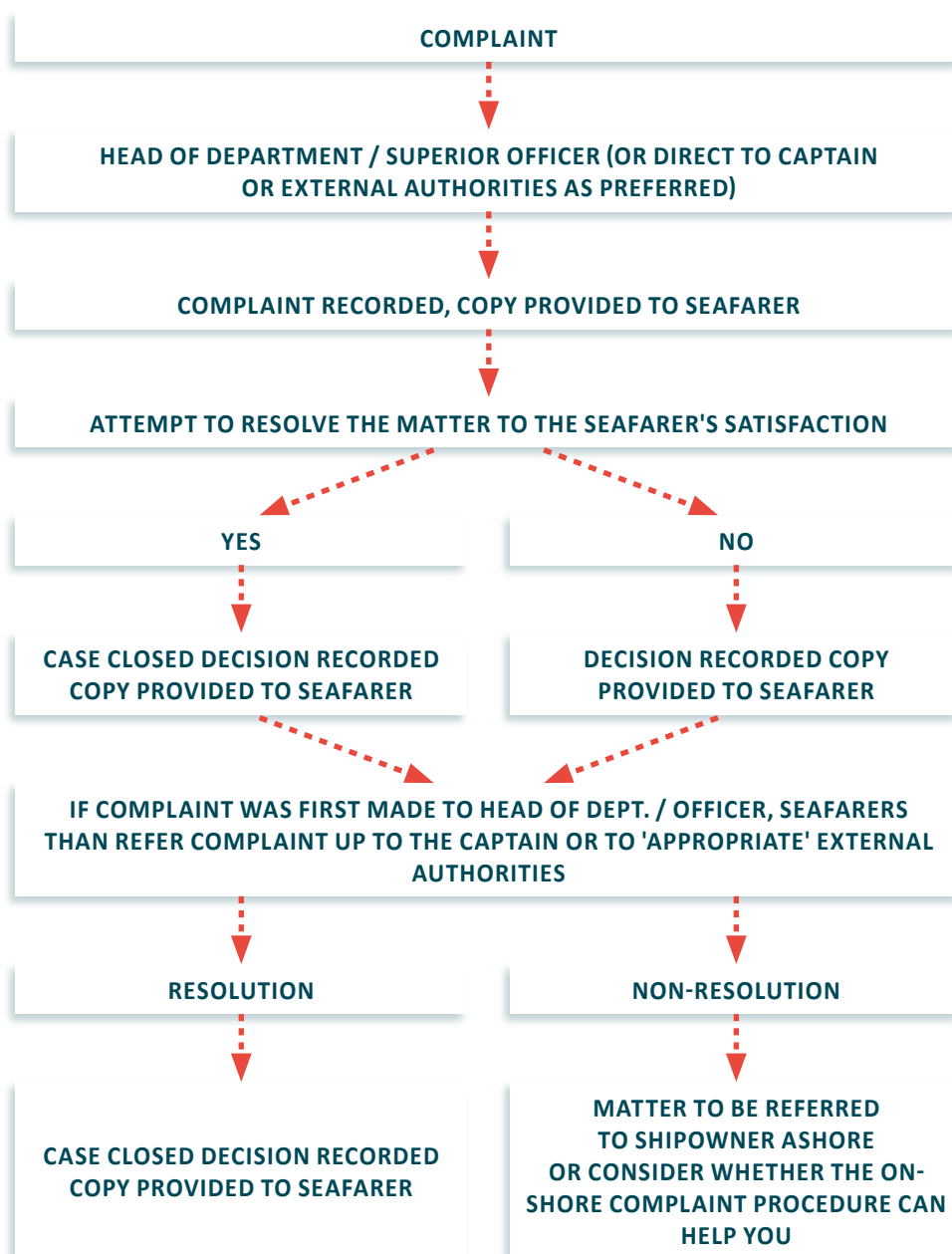
Complaint Handling Procedure

There must be a procedure in place on board your ship enabling you to make a complaint about breaches of the Convention and your rights, including the right to live and work in decent conditions. It must be handled fairly, effectively and promptly. Make sure you get a clear understanding of the time limits for dealing with your complaint, especially if the matter is serious.

If you have been forced to sign a contract against your will you should start the on-board complaints procedure. You have the right to be accompanied as part of the complaints procedure or be referred to the ITF to be represented, in order to avoid victimisation

Your complaint should be handled by the flag State and they cannot ignore it.

Before embarking on a course of action, or if you would like further information or guidance, please contact your union, the nearest ITF inspector or the ITF using the contact details below.



www.itfseafarers.org
Email: seafsupport@itf.org.uk
Facebook: [itfseafarerssupport](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)



КАПИТАН ДАЛЬНОГО ПЛАВАНИЯ РАЗРАБОТАЛ НОВУЮ КОНСТРУКЦИЮ ЛЕДОКОЛА

A NEW ICEBREAKER CONCEPT DEVELOPED BY THE SEA CAPTAIN

Капитан дальнего плавания Юрий Арсентьевич Чашков разработал ледокол принципиально новой конструкции. По мнению специалистов, он сможет обеспечить на севере круглогодичную навигацию.

Sea captain Yuri Chashkov has developed a fundamentally new concept of icebreaker. According to some experts, it may enable round-the-year navigation season in the north.

Так, 90-летний капитан, стаж работы которого в морской отрасли превышает полвека, предлагает построить ледокол, способный более эффективно решать задачи. По его мнению, разработанная конструкция требует меньшей мощности и дешевле существующих. Кроме того, позволит обеспечить круглогодичную навигацию на северных реках.

Изобретатель отметил, что конструкция российских ледоколов не меня-

ется со времен адмирала Степана Макарова – нос судна напоминает форму ложки, который наползает на льдину, и под его весом она изгибается и ломается.

– К чему это приводит? – спрашивает Юрий Чашков, предлагая посмотреть на ледокол «Лидер», который должен стать флагманом нашего ледокольного флота. – Его масса – 70 тысяч тонн, ширина – 47 метров, длина – 209 метров. Чтобы затолкать такую машину на льдину, понадобится

A 90-year-old captain, whose work experience in the maritime industry exceeds half a century, proposes an icebreaker capable of operating in a more efficient way. According to him, this new design may feature less power requirements and less expense as compared with existing ones. In addition, it may enable round-the-year navigation season in the northern rivers.

The inventor notes that the concept of Russian icebreakers remains substantially unchanged since

the times of admiral Makarov: the spoon-shaped bow crawls onto an ice floe and makes it bend and break by the weight of the ship.

"So, what does that result in?" asks Yuri Chashkov, pointing at the Leader icebreaker, which should become the flagship of the Russian icebreaking fleet. "She is 70K tons in weight, 47 meters wide and 209 meters long. Driving such a colossus onto an ice floe would take 120 megawatts, two nuclear reactors and four propellers seven meters in diameter."

120 мегаватт мощности, два атомных реактора и четыре винта по семь метров в диаметре.

Ледокол, по его словам, оставляет позади себя в канале льдины площадью 150-200 квадратных метров, масса которых при толщине 3-4 метра составляет около 300-400 тонн. Через месиво таких гигантов транспортные суда пройти не могут, поэтому время ледовой навигации ограничено: северные реки «работают» сегодня всего 3-4 месяца. Кроме того, стоимость фрахта дизельного ледокола составляет 30 тысяч долларов США в сутки, не считая топлива, – цена перевозимого транспортом груза влетит в копеечку.

У атомного ледокола при фрахте в 100 тысяч долларов США получается вообще заоблачной.

Юрий Чашков рассказал, что ученые в свое время предлагали сделать нос судна в форме квадрата, по краям которого установлены ледорезы. Лед в этом случае разрушался намного легче, судну хватало существенно меньшей мощности, а цена его постройки – значительно меньше. Но у такой конструкции выявились недостатки: из-за квадратной формы носа ледокол мог потерять маневренность. Кроме того, отрезанная масса льда уходила вниз, прилипала к днищу и тормозила движение судна. Вот почему технология не получила развития.



Юрий Чашков
Yury Chashkov

«ТАКИЕ ЛЕДОКОЛЫ НАМНОГО ЛЕГЧЕ, ТРЕБУЮТ МЕНЬШЕЙ МОЩНОСТИ, ДЕШЕВЛЕ НЫНЕШНИХ, И ТЕХ, КОТОРЫЕ ПЛАНИРУЮТ СТРОИТЬ»

Изобретатель же предлагает другое решение проблемы:

– Нос нужно сделать острым, шириной всего около одного метра. Когда он врежется в льдину, то создает магистральную трещину, и прочность льда сразу уменьшится на 40%. Но нос должен быть не только острым, но и ступенчатым. По бортам устанавливается по несколько ступеней шириной по 4-5 метров, каждая – под углом 30 градусов к поверхности льда и направлена в сторону кормы. После появления трещины вдоль ее края наезжает первая ступень, которая срезает кусок четыре-пять метров, следующие срезают на такую же ширину. То есть

According to him, an icebreaker leaves in the channel ice floes as large as 150-200 square meters in area, 3-4 meters in thickness and about 300-400 tons in weight. Cargo ships cannot pass through the mess of these giants, so the ice navigation season is limited: the northern rivers are navigable today for 3-4 months only. In addition, chartering a diesel-powered icebreaker may cost some USD 30,000 per day apart from fuel, and the cargo so shipped will cost a pretty penny. A nuclear icebreaker with a freight of USD 100K per day drives the cost to the sky.

Yury Chashkov said that designers at one time proposed to make the bow square-shaped with ice cutters at the edges. This would allow crushing the ice

much easier; the ship would require significantly less power and feature much less construction cost. But that design had some drawbacks: the icebreaker might be less maneuverable due to square shape of the bow. In addition, the cut off piece of ice tended to go beneath the hull, stick to the bottom and slow down the ship. That is why the technology died on the vine.

However, the inventor proposes another solution to the problem:

"The bow has to be sharp, just about one meter wide. Having crashed into an ice floe, it creates a main crack, and the ice strength immediately decreases by 40%. But the bow should be not only sharp, but also stepped. Several "steps" are installed at the sides,

ледокол не отламывает огромную льдину, а «отгрызает» лед по кусочкам. Значит, не нужны колоссальной мощности двигатели и огромные винты.

Обломков льда за ледоколом в этом случае практически не будет: система ступеней работает так, что отколотые куски льда опускаются вниз и потоком воды от ступеней загоняются под лед и прилипают к нему снизу. Канал остается чистым. Суда смогут проходить не по одному, а целыми караванами. Навигация будет круглогодичной.

— Такие ледоколы намного легче, требуют меньшей мощности, дешевле нынешних, и тех, которые планируют строить, — высказал свое мнение Юрий Чашков.

В Российском профсоюзе моряков напоминают, что инвестиции России в строительство новых ледоколов оцениваются в миллиарды долларов — без этого невозможно круглогодичное функционирование Северного морского пути: «В этой связи идея моряка, который не понаслышке знает о работе во льдах, действительно должна привлечь к себе внимание и быть оценена по достоинству. Но, к сожалению, для большинства изобретателей финансирование проектов — всегда самая большая проблема».

К слову, на основе проекта в Крыловском научном центре была изготовлена модель,



«THESE ICEBREAKERS MAY BE MUCH LIGHTER, LESS POWER DEMANDING AND CHEAPER THAN EXISTING AND PLANNED ONES»

а затем в ледовом бассейне проведены испытания. Требовавшиеся на эти цели пять миллионов рублей предоставил сам капитан дальнего плавания — ради этого он продал квартиру в Таганроге. По оценкам специалистов, для второго этапа испытаний требуется около 30 миллионов рублей. [⚓](#)

По материалам sgnorilsk.ru и rg.ru; фото — Александр Корольков.

each 4-5 meters wide and at 30 degrees to the ice surface towards the aft. Once the crack appeared, the first step runs along its edge and cuts off a four to five meter wide piece, and the next steps cut the ice to the same width. That is, the icebreaker does not break off a huge ice floe, but "bites off" the ice piece by piece. So, no tremendously powerful engines and huge propellers are needed anymore."

This way, the icebreaker leaves virtually no ice fragments behind: the system of steps works in such a way that the broken ice pieces go down, where water flow produced by the steps drives them under the ice and make them stick to the underside. The channel remains clear. Ships will be able to sail not one at a time, but in convoys. The navigation season will be year-round.

"These icebreakers may be much lighter, less power demanding and cheaper than existing and planned ones," Yury Chashkov expresses his opinion.

The Seafarers' Union of Russia notes that Russian investments in construction of new icebreakers are estimated at billions of dollars — otherwise round-the-year operations at the Northern Sea Route are impossible: "In this regard, the idea of a seafarer who has personal experience of working in ice should receive proper attention and appreciation. But, unfortunately, project funding is always the biggest problem for most inventors."

By the way, the Krylov Research Center made a model based on the concept and run some trials in the ice basin. The necessary five million rubles were provided by the sea captain himself: he sold his apartment in town of Taganrog for the sake of that. According to experts, the second stage of trials may require about 30 million rubles. [⚓](#)

Based on materials from sgnorilsk.ru and rg.ru; photo by Alexander Korolkov.

БЕЗ ЖЕНЩИН АРКТИКУ ПОКОРЯТЬ НЕЛЬЗЯ

THE ARCTIC CAN NOT BE CONQUERED
WITHOUT WOMEN



История парохода «Челюскин», раздавленного льдами и затонувшего в Чукотском море 13 февраля 1934 года, известна, наверное, каждому, кто интересуется прошлым российского судоходства. Всего на борту судна на момент трагедии было 104 человека, из них 10 – женщины. В те времена их присутствие на пароходе, отправившемся в такую серьезную арктическую экспедицию, можно было считать очень прогрессивным. Во многом они оказались в легендарном рейсе потому, что советские полярники Отто Юльевич Шмидт и Иван Дмитриевич Папанин решили: без женщин Арктику покорять нельзя.

The story of s/s Chelyuskin, which was crushed by ice packs and sunk in the Chukchi Sea on 13 February 1934, is probably known to anyone who is interested in the past of the Russian shipping. At the time of the tragedy the ship had in total 104 people on board, 10 of them were women. In those days, their presence on the ship sailing on such a risky Arctic mission could be considered very progressive. They participated in the legendary voyage in many ways because the Soviet polar explorers Otto Schmidt and Ivan Papanin decided: the Arctic can not be conquered without women.

**«НЕТ НИЧЕГО В АРКТИКЕ,
ЧТО ЖЕНЩИНЫ
НЕ МОГЛИ БЫ ДЕЛАТЬ»**

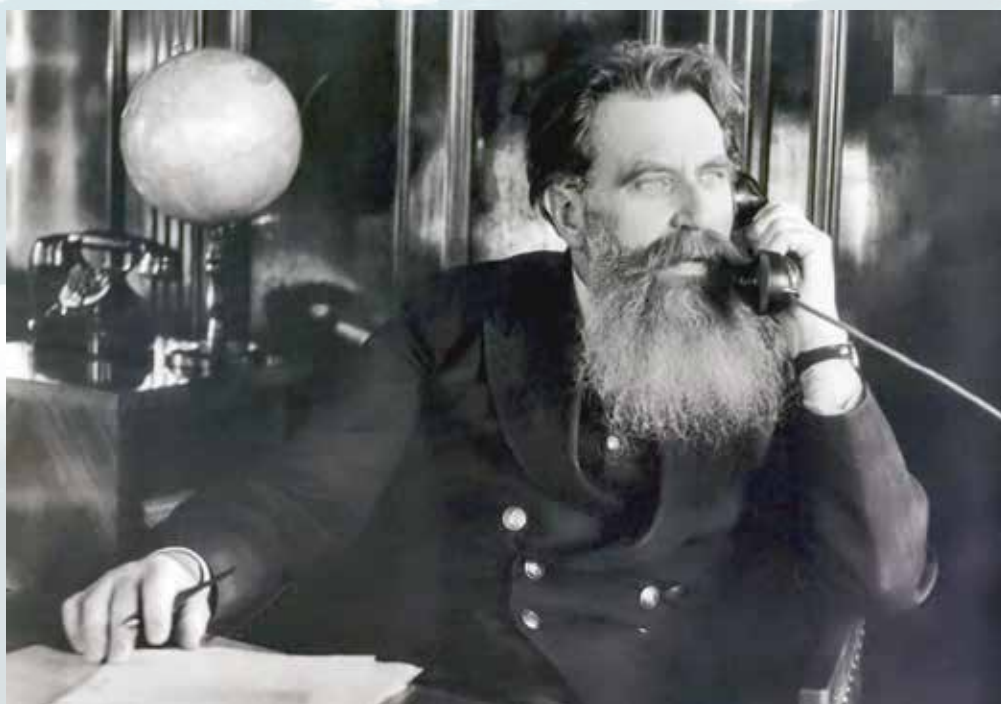
В целом это было вполне в духе того времени. Если во многих странах мира женщины тогда не имели доступа к огромному числу профессий, то в Советском Союзе ситуация стремительно менялась во многих сферах жизни – специалисты появлялись там, где раньше и подумать было невозможно. В том числе – в северных широтах. Американская журналистка Рут Грубер в своей книге «Я побывала в Советской Арктике», основанной на ее впечатлениях от этих мест в 1934–1935 годах, писала: «В советских районах Арктики женщины выполняют функции капитанов, возглавляют сельские и городские управления, руководят крупными и небольшими научными станциями. Но какую бы работу они ни выполняли, – их положение определяется не их полом, а их способностями. Среди женщин в советской Арктике имеются и жены арктических работников, но и они берут на себя то или иное общественно-полезное дело». Тем временем в арктических районах Аляски и Канады ничего подобного не было: то небольшое количество женщин, что там все-таки жили, работали в качестве учительниц, медицинских сестер или являлись женами миссионеров.

К слову, решив написать книгу об исследователях Арктики, Рут Грубер



**На фото сверху Иван Дмитриевич Папанин, внизу –
Отто Юльевич Шмидт.**

In the photo above Ivan Papanin, below – Otto Schmidt.



**"THERE IS NOTHING
IN THE ARCTIC THAT
WOMEN CANNOT DO"**

In general, it was quite in the spirit of that time. While in many countries women did not have access to a huge number of occupations, the situation in the Soviet Union was rapidly changing in many areas: female specialists appeared where it was impossible to think before. The northern latitudes were not an exception. The American journalist Ruth Gruber in her book I went to the Soviet Arctic based on her impressions of these places in 1934-1935 wrote: "In the Soviet regions of the Arctic, women serve as captains, head village and town administrations, and run large and small scientific stations. But whatever job they do, their position is determined not by their gender, but by their



Людмила Шрадер
Ludmila Shrader

«ТАМ, В УЭЛЕНЕ,
ОСТАЛСЯ
КУСОК МОЕЙ
ЖИЗНИ. ТАМ
Я УЗНАЛА ПО-
НАСТОЯЩЕМУ,
КАК НАДО ЖИТЬ
И РАБОТАТЬ»

«I LEFT A PIECE
OF MY LIFE
THERE, IN UELEN.
THERE I REALLY
LEARNED HOW
TO LIVE AND
WORK»

не могла, конечно, не встретиться с Отто Шмидтом. Он, в частности, сказал ей: «Нет ничего в Арктике, что женщины не могли бы делать, и делают это так же хорошо, как мужчины. Иногда, я думаю, даже лучше».

Поэтому и на «Челюскине» оказались женщины, среди которых были не только жены полярников, но и три специалистки – гидрохимик, ихтиолог и метеоролог. Еще четверо были работницами: уборщицы и буфетчица. И только трое отправились в Арктику с мужьями. Женщин приходилось практически уговаривать: на тот момент их путешествие на Север было все-таки еще

в новинку. Многие из них впоследствии сыграли свою роль в истории спасения экипажа, застрявшего на льду в ожидании помощи. Еще одна девушка – радистка Людмила Шрадер – хоть и не была частью экспедиции, заняла важное место в этой истории, оказывая помощь с берега.

РАДИСТКА С ДОБРЫМ СЕРДЦЕМ И СТАЛЬНЫМИ НЕРВАМИ

В самом конце 20-х годов Людмила, совсем тогда еще молодая девушка, пришла в Ленинградскую секцию коротких волн. Вскоре выучила телеграф и стала оператором любительской радиостанции Областного совета

abilities. Among the women in the Soviet Arctic, there are also wives of Arctic workers, but they also take on some socially useful business." Meanwhile, there was nothing like this in the Arctic regions of Alaska and Canada: the few women who did live there worked as teachers or nurses or were missionaries' wives.

By the way, having decided to write a book about Arctic explorers, Ruth Gruber surely could not help but meet Otto Schmidt. In particular, he told her: "There is nothing in the Arctic that women cannot do, and they do it just as well as men. Sometimes, I think, even better."

Therefore, Chelyuskin had women on board, among whom were not only the wives of polar explorers, but also three female specialists – a hydrochemist, an ichthyologist and a meteorologist. Another four were workers: cleaners and a barmaid. And only three went to the Arctic with their husbands. Women had to be persuaded: that time, their traveling to the North was still a novelty. Later, many of them played a role in the rescue of the crew stuck on the ice waiting for help. Another girl, radio operator Lyudmila Shrader, although was not part of the expedition, took an important place in the story by providing assistance from the shore.

Общества друзей радио. Отправляться в Арктику девушка не боялась – ответственная, умная, спокойная и решительная, она была уверена, что справится даже с такими непростыми условиями. В 1933 году, набравшись опыта во время работы в Хибинах в Лено-Хатангской экспедиции, уже как профессиональная радистка начала трудиться на полярной станции поселка Уэлена на побережье юго-восточной части Чукотского моря. Девушка подошла к работе со всем энтузиазмом: охотно отбывала вахты, общаясь с рыбаками и моряками северных вод, а в свободное время организовала кружок, где учила подростков поселка радиodelу. Тогда она еще не знала, что вскоре ей предстоит стать настоящей легендой.

Ведь именно ей с «Челюскина» поступило сообщение, что требуется помощь. Эрнст Кренкель, старший радист на пароходе, впоследствии сказал много теплых слов о девушке, которая помогла спастись попавшему в беду экипажу, причем делала свою работу с искренним желанием в том числе поднять моральный дух людей. Называл он ее при этом с особой теплотой – Людочкой. В сборнике «Поход «Челюскина» он, например, рассказывал: «Людочка Шрадер отличалась тем, что всегда, даже без особой просьбы, сообщала нам все новейшие сведения. Ей, бедняжке, приходилось на своих

плечах выносить всю тяжесть аварийных переговоров...».

И действительно, на Людмилу, когда проводилась спасательная операция, свалился огромный объем задач. Труд Шрадер можно было назвать колоссальным: она обеспечивала связь с двенадцатью радиостанциями, а потом и заменила тяжело заболевшего второго радиста. Так продолжалось два месяца. Даже внешне она изменилась до неузнаваемости без должного сна и отдыха. «На мою долю, – говорила она, – досталось счастье пережить тяжелый, но мучительно радостный год. Там, в Уэлене, остался

RADIO OPERATOR WITH A KIND HEART AND NERVES OF STEEL

In the very end of the 1920s, Lyudmila, then still a young girl, came to the Leningrad short wave radio club. Soon she mastered the telegraph and became the operator of an amateur radio station of the Regional Council of the Society of Radio Friends. The girl was not afraid to go to the Arctic: responsible, smart, calm and decisive, she was sure that she would cope even with so harsh conditions. In 1933, having gained experience while working in the Khibiny and in the Lena-Khatanga expedition, she began working as a professional

radio operator at the polar station of the Uelen village on the southeastern coast of the Chukchi Sea. The girl approached the work with all her enthusiasm: she willingly served shifts, communicating with fishermen and sailors in the northern waters, and in her free time she ran a club where she taught the village teenagers the radio techniques. She did not know then that she would soon become a real legend.

It was she who received a help message from Chelyuskin. Ernst Krenkel, the senior radio operator on the ship, later said many warm words about the girl who helped the crew in distress and did her job with a sincere desire to raise the morale of people in trouble. He called her Lyudochka, with especial warmth. In the book "Chelyuskin Campaign", for example, he wrote: "Ludochka Schrader had a nice habit to always tell us any latest news, even without a special request. The poor girl had to endure the whole burden of emergency communications on her shoulders..."

Indeed, when the rescue operation was underway, a huge scope of responsibilities fell on Lyudmila. Schrader's work could be called colossal: she provided communication with twelve radio stations, and then replaced the seriously ill second radio operator. This



«У МЕНЯ ОДНА
СТРАСТЬ БЫЛА
И ЗАБОТА –
УЧИТЬСЯ!»

«I HAD JUST
ONE PASSION
AND CONCERN,
LEARNING!»

кусочек моей жизни. Там я узнала по-настоящему, как надо жить и работать».

Ради выполнения стоящих перед ней задач Людмиле приходилось жертвовать и тем небольшим комфортом, который был у нее в Арктике: «Жилой дом в Уэлене был расположен очень далеко от радиостанции, и она предпочитала спать в самой радиостанции на тонком матрасике, втиснувшись между передатчиком и печкой», – писал Кренкель.

Ее обслуживание лагеря Шмидта радист потом называл блестящим. Своим самоотверженным трудом Людмила заслужила искреннюю благодарность участников рейса. И не только – ее к тому же наградили орденом Трудового Красного Знамени. На тот момент ей было всего 22 года.

Впоследствии, уже после успешной эвакуации участников экспедиции, она также работала в радиоцентре на острове Диксон,



Параскева Лобза
Paraskeva Lobza

куда отбирались только радисты самой высокой квалификации. Здесь она встретила Великую Отечественную войну, а после нее – вернулась на большую землю.

УВЛЕЧЕННЫЙ ГИДРОХИМИК

Параскева Лобза, еще одна участница исторического рейса, родилась в простой ремесленной семье в 1902 году в Тюмени, а училась при этом – в гимназии, в окружении дочерей купцов и чиновников, неравенство с которыми она ощущала довольно остро. Семья была небогатой и смогла позволить себе только первый взнос в 25 рублей, а дальше девочке

went on for two months. In the lack of proper sleep and rest opportunities, her appearance changed dramatically. "It had the happiness of going through a difficult yet painfully joyful year," she said. "I left a piece of my life there, in Uelen. There I really learned how to live and work".

For the sake of fulfilling the tasks, Lyudmila had to sacrifice even the little comfort she had in the Arctic: "The residential building in Uelen was very far from the radio station, so she preferred to sleep in the radio station room on a skinny mattress, squeezed between the transmitter and the stove," Krenkel wrote.

The radio operator later called brilliant her service to the Schmidt camp. With her selfless work, Lyudmila earned sincere gratitude from the participants of the voyage. And not only the gratitude: she was also awarded the Order of the Red Banner of Labor. At that time she was as young as 22 years.

Subsequently, after the successful evacuation of the expedition members, she worked at the radio center on the Dikson Island, where only best radio operators were admitted. She spent the war period here and later returned to the mainland.

PASSIONATE HYDROCHEMIST

Paraskeva Lobza, another participant in the historic voyage, was born in a simple craftsman's family in 1902 in Tyumen and studied at a gymnasium, surrounded by the daughters of merchants and officials, inequality with whom she felt quite sharply. The family was quite poor and could only afford a down payment of 25 rubles; then the girl was allowed to continue for free if she coped with her lessons perfectly well. Ultimately, it did her good: she learned well, persistently and stubbornly. The girl had a passion for books since an early age.

Soon she realized that she liked chemistry, physics and mathematics the most. "I had just one passion and concern, learning!" Paraskeva spoke about herself. But

разрешили продолжить бесплатно, если справляться с уроками она будет только на отлично. В конечном итоге это пошло ей на пользу: училась она хорошо, настойчиво и упрямо. С малых лет у девочки была страсть к книгам.

Вскоре она поняла, что больше всего ей нравятся химия, физика, математика. «У меня одна страсть была и забота – учиться!» – говорила о себе Параскева. Но вскоре произошли события, которые показали, что не только науки могут быть ее страстью. Во время гражданской войны, насмотревшись на неприятные

ей картины колчаковщины, она примкнула к Красной Армии. Затем была демобилизована и отправлена в тыл, там работала секретарем председателя районного управления водного транспорта в Тюмени, помогала голодающим, а в конце войны поняла, что ее по-прежнему тянет к науке.

И вот, в Тюмени, ей дали путевку на учебу. Только по приезду в Ленинград оказалось, что место в университете осталось только на этнолого-лингвистическом отделении. Год она училась на этой специальности, продолжая презирать о химии, к которой

soon events occurred that showed that not only science could be her passion. During the civil war, having seen enough unpleasant pictures of the Kolchak regime, she joined the Red Army. Then she was demobilized and worked as the secretary of the chairman of the regional water transport department in Tyumen, helped the starving, and at the end of the war she realized that she was still attracted to science.

There, in Tyumen, she was given a ticket to study. Only upon arrival in Leningrad it turned out that the only place left at the university

was in the ethnological and linguistic department. She studied in this specialty for a year, still continuing to dream about chemistry, which she could reach not before 1923. Having married and delivered a child, she had to interrupt the learning and could graduate only in the early thirties.

After graduating from the university, she felt an attraction to the Arctic, then so unknown. She was advised to start with a short expedition. Paraskeva at first assumed to go to Franz Josef Land. But just then, Chelyuskin was sailing on a through voyage, and she got enthusiastic about





она дорвалась только в 1923 году. После появления семьи, ребенка, учебу пришлось прервать и закончить ее удалось только в начале тридцатых.

После окончания университета ее стало тянуть к изучению Арктики, тогда такой неизведанной. Ей советовали начать с непродолжительной экспедиции. Сначала предполагалось, что Паша поедет на Землю Франца-Иосифа. Но как раз тогда «Челюскин» отправлялся в сквозное плавание, и она загорелась идеей попасть на него. Сомневалась, что возьмут, но Отто Юльевич Шмидт не только согласился, но и с распростертыми объятиями принял женщину в штат научных работников.

В экспедиции гидрохимик Лобза поставила перед собой несколько

научных задач: она хотела заняться определением концентрации солей морской воды путем ее электропроводности и проследить процесс выпадения солей при образовании льда. Всю работу делала одна.

Вот только когда «Челюскин» затонул, коллекция всех проб погибла вместе с ним. Спасать их, в общем, не было смысла – при низких температурах на льдине они все равно не сохранились бы. Все время в рейсе она работала как научный сотрудник наряду с мужчинами, вела партийную работу, на льду – была старостой палатки, участвовала в ряде авралов. Но вот когда дело подошло к спасению самолетов, 5 марта первым делом было решено вывести женщин и детей, среди которых была

the idea to get on the ship. She doubted that they would take her, but Otto Schmidt not only agreed, but was really glad to accept the woman to the staff of scientists.

During the expedition, Lobza as a hydrochemist set several research tasks: she was going to determine the concentration of salts in sea water by electrical conductivity and trace the process of salt precipitation during the formation of ice. She did all the work alone.

Unfortunately, when the Chelyuskin sank, the collection of all the samples perished with the ship. In fact, there was no point in saving them, as at low temperatures on the ice floe they still would not have been preserved. During the entire voyage she worked as a researcher

along with men and led some political work, and on the ice she was the head of a tent and participated in a lot of emergency jobs. When it came to rescue by airplanes, it was decided that the first trip on 5 March was to evacuate women and children, with Paraskeva among them. A strong and courageous woman, she had it difficult to put up with being in the first batch of the rescued, while some weaker members of the expedition remained in the camp, even more difficult then to follow the life on the ice from far away.

But even in Uelen, her active nature did not let her get bored: she edited the wall newspaper of the polar station and later, commanded by the Chukotka District Party Committee, she went to the northern part of the region for the political

и Параскева. Ей, сильной и отважной женщине, сложно было примириться с тем, что она оказалась в первой партии спасенных, когда в лагере оставались и более ослабшие участники экспедиции, и еще труднее потом издали следить за жизнью людей на льду.

Но и в Уэлене ее деятельная натура не дала ей скучать: она редактировала стенгазету полярной станции, а затем по заданию Чукотского райкома партии выехала в северную часть района на советско-партийную работу и 26 суток ездила с бригадой по району. Позже, в следующих экспедициях, ей удалось повторить все нужные замеры. Надо отметить, что работы подобных ей первых исследователей имели большую роль в освоении Арктики и изучении экологии арктического региона.

САМЫЕ ТОЧНЫЕ ПРОГНОЗЫ

Ольга Комова, еще одна участница экспедиции, отправилась в нее в качестве метеоролога. Родившись в 1902 году в Рязани, она впоследствии не раз меняла место жительства. Например, жила среди чукчей у залива Лаврентия, куда приехала, чтобы учить народ, не имеющий своей письменности. Сперва приходилось сложно: она не знала чукотского, чукчи – русского. Но постепенно общий язык найти удалось. Девушка тем временем привыкла к такой жизни,



Ольга Комова
Olga Komova

брала уроки у местного метеоролога и, загоревшись этим делом, по возвращении домой решила пойти на полноценные курсы.

Замуж вышла тоже за метеоролога и вместе с ним отправилась зимовать в Арктику, на остров Врангеля. Правда, путешествие вышло не таким, как предполагалось: добраться туда они должны были на «Челюскине», где Шмидт так приветствовал женщин, особенно – специалистов, у которых к тому же был опыт работы в северном климате. Однако на пути у успешного путешествия встали льды.

Когда пароход раздало и челюскинцы остались на льду, навыки некоторых специалистов

propaganda work and traveled around the region with a brigade for 26 days. Later, in the following expeditions, she managed to retake all the necessary measurements. It should be noted that the work of the first researchers like her played an important role in the development of the Arctic and the study of the Arctic region environment.

MOST ACCURATE FORECASTS

Olga Komova, another member of the expedition, went on as a meteorologist. Born in 1902 in Ryazan, she subsequently changed her place of residence many times. For example, she lived among the Chukchi

near the Gulf of Lawrence, where she came to teach people who did not have their own written language. It was difficult at first: she did not know the Chukchi language and the Chukchi people did not speak Russian. But a common language was gradually found. In the meantime, the girl got used to such a life, took lessons from a local meteorologist, and, fired up by the job, decided to take full-fledged courses upon returning home.

She even married a meteorologist and went together with him to spend the winter in the Arctic, on Wrangel Island. However, the journey did not go as planned: they had to get there on the Chelyuskin, where Schmidt so welcomed women, especially specialists who had an experience of work in the northern climate. However, ice packs stood in the way of a successful voyage.

When the ship was crushed and the Chelyuskin crew members remained on the ice, the skills of some specialists turned out to be highly demanded. For example, it was necessary to regularly calculate the location of a shifting ice floe and, in addition, know what weather was coming. The last matter was Komova's responsibility, while they whose professional knowledge could not help much in the new situation were on duty, guarded the camp from polar bears and did other important household jobs. It should be noted

оказались очень важны. Так, например, нужно было постоянно вычислять местоположение смещающейся льдины и, кроме того, понимать, чего ждать от погоды. Последним вопросом и занималась Комова, пока те, чьи профессиональные знания в новых условиях помочь особо ничем не могли, дежурили, охраняли лагерь от белых медведей и занимались решением других важных бытовых вопросов. Надо сказать, что челюскинцы в целом в создавшейся ситуации старались не унывать. Они выпускали стенгазету с емким названием «Не сдадимся!», сочиняли песни, рисовали карикатуры, устраивали митинги. Сам же Шмидт с энтузиазмом читал участникам экспедиции лекции по диалектическому материализму и математике. Так удавалось сохранить моральный дух и не впасть в панику в связи с происходящим.

Позже, 5 марта, Комова вместе с остальными женщинами села в самолет и покинула льдину. Надо сказать, что опыт этой экспедиции не выбил девушку из равновесия. Позже, во время Великой Отечественной войны, она в качестве метеоролога отслужила два года в штабе Папанина, обеспечивая проводку судов северным путем. От ее качественной работы зависел безопасный переход кораблей союзников по этим водам, и ошибок она себе не позволяла.



Несмотря на то, что со времен экспедиции «Челюскина» минуло уже много десятилетий, сегодня еще есть сферы, где женщины-специалистки – все еще редкость. Среди них и судоходная отрасль: число морячек остается достаточно низким и по ориентировочным оценкам составляет около 2%. И далеко не во всех, по крайней мере, российских компаниях им рады. Пример Отто Шмидта, охотно приветствовавшего участие женщин даже в таком непростом начинании, как покорение Арктики, им стоило бы взять на вооружение. [⚓](#)

**По материалам
MoscowDailyNews,
журнала «Домашний
Очаг», сборника «Поход
«Челюскина», портала
«Известия», GoArctic,
computer-museum.ru**

the Chelyuskin crew members did their best not to lose heart in the situation. They published a wall newspaper with the succinct title "No Surrender!", composed songs, drew cartoons and organized rallies. Schmidt himself enthusiastically read lectures on dialectical materialism and mathematics to the expedition members. All that made it possible to maintain morale and not to panic in view of what was happening.

Later, on 5 March, Komova along with the other women boarded the airplane and left the ice floe. It should be said that experience of the expedition did not knock the girl off balance. Later, during the war, she served as a meteorologist for two years at Papanin's headquarters, supporting voyages of vessels through the northern route. The safe passage of the Allied ships

through these waters depended on her work, so she did not allow any mistakes.

Despite the fact that many decades have passed since the Chelyuskin expedition, today there are still areas where female specialists are still a rarity. The shipping industry is among them: the share of female seafarers is estimated to remain quite low, about 2%. They are welcome at far from every (at least Russian) company. They should take into account the example of Otto Schmidt, who willingly welcomed women even in such a difficult undertaking as the conquest of the Arctic. [⚓](#)

**Based on materials
from Moscow Daily News,
Domashny Ochag magazine,
Chelyuskin Campaign
collection book, Izvestia
portal, Go Arctic,
computer-museum.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

АЗОВО-ДОНСКАЯ

территориальная организация
Председатель
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

АРКТИЧЕСКАЯ

региональная организация
Председатель
КЛИНДУХОВ Петр Николаевич
Мурманск, Флотский проезд, д. 3, кв. 2
Тел./факс: (8152) 42-28-60
E-mail: murmansk@sur.ru

БАЛТИЙСКАЯ

территориальная организация
Председатель,
заместитель председателя РПСМ
БОДНЯ Александр Михайлович
Санкт-Петербург, ул. Двинская,
д. 10, корп. 2, 7-й этаж
Тел./факс: (812) 251-18-07
E-mail: spb@sur.ru

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

региональная организация
Председатель,
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 (территориальная)
общественная организация
Председатель
ИЗМАЛКОВА Людмила Константиновна
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
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: arkhangelsk@sur.ru

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация

Председатель
БЕРЕЗИНСКИЙ Валерий Витальевич
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
БЕЛЯКОВ Алексей Юрьевич
Новороссийск, ул. Кутузовская, д. 17
Тел./факс: (8617) 67-00-19, 61-45-59
E-mail: novorossiysk@sur.ru

САМАРСКАЯ территориальная (региональная) организация

**Российского профессионального
союза моряков**
Председатель
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
ПОПОВ Николай Яковлевич
Новороссийск, ул. Победы, д. 165
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

НИЖЕГОРОДСКАЯ городская первичная профсоюзная организация РПСМ

Председатель
ГОРИН Сергей Вениаминович
Нижегород, пл. Маркина, д. 15а,
правое крыло, каб. № 9, (вход в кассы
компании Водоходъ)
Тел.: +7 831 437 83 67,
моб.: +7 920 257 94 24
E-mail: n-novgorod@sur.ru

ППОМ СЕВАСТОПОЛЯ РПСМ

Председатель профкома
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)



President
Yury SUKHORUKOV
First Vice President
Igor KOVALCHUK
Vice President
Vadim IVANOV
Vice President
Igor PAVLOV

HEADQUARTERS

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

PRESIDENT'S OFFICE in St. Petersburg

10/2 Dvinskaya St., 7th floor,
St. Petersburg
Tel/Fax: +7 (812) 7149565
E-mail: petersburg@sur.ru

SUR AZOV SEA AND RIVER DON Territorial Organization

Chairman
Leonid GLUSHAK
184 Sotsialisticheskaya St.,
Office 3, 3rd floor, Rostov-on-Don
Tel/fax: (8632) 63-39-12
E-mail: rostov@sur.ru

SUR ARCTIC Regional Organization

Chairman
Petr KLINDUKHOV
3 Flotsky Proezd, Office 2,
Murmansk
Tel/fax: (8152) 42-28-60
Email: murmansk@sur.ru

SUR BALTIC Territorial Organization

Chairman
Alexander BODNYA
10/2 Dvinskaya St., 7th floor,
St. Petersburg
Tel/fax: (812) 251-18-07
E-mail: spb@sur.ru

SUR FAR EASTERN Regional Organization

Chairman
Nikolay SUKHANOV
2 Leninskaya St., Office 10,
Nakhodka
Tel/fax: (42366) 5-51-44, 5-61-00
E-mail: nakhodka@sur.ru

SUR KALININGRAD Regional (Territorial) Public Organization

Chairman
Lyudmila IZMALKOVA
30 Serpukhovskaya St., Office 1,
Kaliningrad
Tel/fax: (4012) 65-63-72, 65-68-40
E-mail: kaliningrad@sur.ru

SUR KARELIAN Territorial Organization

Chairman
Mikhail DAVIDENKOV
8 Rigachina St., Office 1, Petrozavodsk
Tel: (8142) 57-58-56,
fax: (8142) 57-73-10
E-mail: petrozavodsk@sur.ru

SUR NORTHERN

Regional Organization
Chairman of the Board
Alexander KRASNOSHTAN
58/1 Lomonosov Prospect, Bld. 1
Arkhangelsk
Tel/fax: (8182) 63-72-60
Email: arkhangelsk@sur.ru

SUR PACIFIC Regional Organization

Chairman
Valery BEREZINSKY
15 Aleutskaya St., Vladivostok
Tel: +7 (423) 252-10-03,
tel/fax +7 (423) 252-11-70
E-mail: vladivostok@sur.ru

SUR BLACK AND AZOV SEAS Territorial Organization

Chairman
Alexey BELYAKOV
17 Kutuzovskaya St., Novorossiysk
Tel/fax: (8617) 67-00-19, 61-45-59
E-mail: novorossiysk@sur.ru

SUR SAMARA Territorial (Regional) Organization

Chairman
Sergey SAVOSTIN
70 Frunze St., Office 309, Samara
Tel/fax: +7 (927) 264-56-56
E-mail: savostin@sur.ru

SUR SOUTHERN Territorial Organization

Chairman
Nikolay POPOV
16B Pobedy St., Novorossiysk
Tel/fax: (8617) 61-38-44, 61-18-05
E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

SUR MOSCOW Primary Organization

Chairman Andrey KNYAZEV
6 Bolshoy Koptevsky Proezd,
4th floor, Moscow
Tel: (495) 229-91-19,
fax: (495) 234-43-68
E-mail: moscow@sur.ru

SUR NIZHNY NOVGOROD Primary Organization

Chairman
Sergey GORIN
15A Markina Square, right
wing, Office 9, Nizhny Novgorod
(entrance to the box office
of the Vodokhod Company)
Tel: +7 831 437 83 67,
Mob: +7 920 257 94 24
E-mail: n-novgorod@sur.ru

SUR SEVASTOPOL Primary Organisation

Chairman Artem BOEV
5 Nakhimov Prospect, Office 14,
Sevastopol
Tel/fax: (8692) 54-43-16
E-mail: sevastopol@sur.ru

SUR Center for Information and Analytics

Director Andrey EREMEEV
15 Naberezhnaya Admirala
Serebryakova, Seafarers
International Center, Novorossiysk
Tel/fax: (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)

Председатель 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 ТРАЛОВОЙ 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: irinachenenko@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

MARINE TRANSPORT WORKERS FEDERATION

President Yuri SUKHORUKOV

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

MTWF AFFILIATES

SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

President Yuri SUKHORUKOV

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

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF RUSSIA (MTWUR)

Chairman of the Central Council Valentin SIROTYUK

64/2 Zemlyanoy Val St., Office 324, Moscow
Tel: (495) 915-80-58

DOCKERS UNION OF RUSSIA

Chairman Maksim KOLYADINTSEV

11 Dvinskaya St., Office 2, St. Petersburg
Tel/fax: (812) 490-97-74, mob.: (911) 966-12-56
E-mail: ktprim@mail.ru

MURMANSK TRAWL FLEET TERRITORIAL ORGANIZATION

Chairman Pavel PARSHEV

43 Schmidta St., Murmansk
Tel/fax: (8152) 28-81-51
E-mail: pav7222@yandex.ru

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF THE REPUBLIC OF CRIMEA

Chairman Irina CHERNENKO

28 Kirova St., Kerch, Republic of Crimea
Tel/fax: (365 61) 6-00-05, (365 61) 3-93-05
E-mail: irinachenenko@mail.ru

ARCTIC TERRITORIAL ORGANIZATION

Chairman of the Board Petr KLINDUKHOV

3 Flotsky Proezd, Murmansk
Tel/fax: (8152) 42-28-60
Email: arorpsm@gmail.com

NORTHERN TERRITORIAL ORGANIZATION

Chairman of the Board Alexander KRASNOSHATAN

58/1 Lomonosov Prospect, Bld. 1 Arkhangelsk
Tel/fax: +7(8182) 63-72-60
Email: srorpsm@gmail.com

ST. PETERSBURG REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

Chairman of the Board Yuri SUKHORUKOV

10/2 Dvinskaya St., 7th floor, St. Petersburg
Tel/Fax: +7 (812) 7149565
E-mail: petersburg@sur.ru

INTERREGIONAL PILOTS UNION

Chairman Vladimir KABANOV

10/2 Dvinskaya St., 7th floor, St. Petersburg
Tel/ fax: + 7 (812) 380-70-52, mob: (911) 947-03-37
E-mail: unionpilots@mail.ru

NORTH CASPIAN REGIONAL ORGANIZATION

Chairman of the Board Nikolay DROBAKHIN

31 Krasnova St., Astrakhan
Tel/fax: + (8512) 58-55-97

YUGMOR TERRITORIAL ASSOCIATION OF TRADE UNION ORGANIZATIONS OF THE SOUTH OF RUSSIA

Chairman of the Coordination Board Nikolay POPOV

16B Pobedy St., Novorossiysk
Tel/fax: +7 (8617) 61-18-05, 61-38-44
E-mail: ugmor@nvrsk.ru



ITF В РОССИИ

ITF координатор

ФИШОВ Сергей Алтерович

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

ITF инспектор

ОСИЧАНСКИЙ Петр Иванович

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

ITF 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

ITF 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 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

ПЕРВЫЙ В ИСТОРИИ МФТ КОНКУРС ФОТОГРАФИЙ



КОНКУРС СРЕМИТСЯ
ПОКАЗАТЬ
ТРИУМФЫ, ВЫЗОВЫ
И ПО-НАСТОЯЩЕМУ
ТЯЖЕЛЫЙ ТРУД
МИЛЛИОНОВ
ТРАНСПОРТНИКОВ
ВО ВСЕМ МИРЕ,
ВО ВСЕХ СЕКТОРАХ,
ОТРАСЛЯХ И ЦЕПОЧКАХ
ПОСТАВОК.



ЕСЛИ ВЫ МАШИНИСТ,
МОРЯК, ВОДИТЕЛЬ
АВТОБУСА ИЛИ ДОКЕР,
ТО МФТ ПРЕДЛАГАЕТ
РАССКАЗАТЬ ЧЕРЕЗ
ФОТОГРАФИЮ, ЧТО
ДЛЯ ВАС ЗНАЧИТ БЫТЬ
ТРАНСПОРТНИКОМ:
ОТ РАДОСТЕЙ РАБОТЫ
В КОМАНДЕ ДО ТРУДНОСТЕЙ
ОДИНОЧЕСТВА В ДОРОГЕ.



ПРИЕМ ЗАЯВОК ЗАВЕРШАЕТСЯ 30 АПРЕЛЯ 2022 ГОДА.
ЗДЕСЬ ВЫ НАЙДЕТЕ ССЫЛКУ ДЛЯ ТРАНСПОРТНИКОВ ДЛЯ ОТПРАВКИ ИХ ФОТОГРАФИЙ:
WWW.ITFGLOBAL.ORG/RU/PHOTOPRIZE

ITF'S FIRST-EVER PHOTOGRAPHY PRIZE



THE PRIZE AIMS TO SHOWCASE THE TRIUMPHS, CHALLENGES AND SHEER HARD WORK OF MILLIONS OF TRANSPORT WORKERS AROUND THE WORLD, IN ALL SECTORS, INDUSTRIES AND SUPPLY CHAINS.



WHETHER YOU'RE A TRAIN ATTENDANT, SEAFARER, BUSDRIVER, BAGGAGE HANDLER OR DOCKER — WE WANT TO SEE PHOTOS OF WHAT WORKING IN TRANSPORT MEANS TO YOU.



SUBMISSIONS CLOSE ON 30 APRIL 2022 AT NOON CET, SO WE'D ENCOURAGE EVERY ONE TO START THINKING ABOUT YOUR ENTRIES NOW. FINALLY, THE MOST STRIKING AND INTERESTING PHOTOGRAPH WILL BE AWARDED A £2000 CASH PRIZE AND THE TITLE OF THE FIRST-EVER WINNER OF THE ITF PHOTOGRAPHY PRIZE.

WWW.ITFGLOBAL.ORG/EN/PHOTOPRIZE