

МОРСКОЙ

№ 6

ПРОФСОЮЗНЫЙ

(137) 2021

MARITIME
UNIONS
HERALD

ВЕСТНИК

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



**СДЕЛАТЬ РОССИЙСКИЙ
ФЛАГ ВАЖНЕЙШИМ
В МИРОВОМ ОКЕАНЕ**

MAKE THE RUSSIAN FLAG
PREVAILING IN THE GLOBAL
OCEAN

**ПРОФСОЮЗАМ НУЖНА
МОЛОДЕЖЬ**

TRADE UNIONS NEED YOUNG PEOPLE





С НОВЫМ ГОДОМ
И РОЖДЕСТВОМ!

MERRY CHRISTMAS
& HAPPY NEW YEAR!



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., председатель Российского профсоюза докеров

КАБАНОВ В. А., председатель Межрегионального профсоюза лоцманов

ПАРШЕВ П. Ю., председатель ТПО «Мурманский траловый флот»

Редакция:

Ирина УСТЮМЕНКО, главный редактор

Информация: Ирина Устюменко, Наталья Куликова, Маргарита Якубенко

Дизайн, верстка: Юлия Назарова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна. Подписан в печать: 20.12.2021

Адрес редакции:

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

Журнал зарегистрирован Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство ПИ № 77-12041 от 11.03.2002. Тираж 3000 экз. Распространяется бесплатно.

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

M. KOLYADINTSEV, Chairman of the Dockers' Union of Russia

V. KABANOV, Chairman of the Interregional Pilots' Union

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

Editorial office:

Irina USTYUMENKO, Editor-in-Chief

Information: Irina Ustyumenko, Natalya Kulikova, Margarita Yakubenko

Design and layout Iuliia Nazarova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required. Signed to print on: 20.12.2021

Editorial address:

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

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



ПРОФФРОНТ

TRADE UNION FRONT

34-35

Частичная индексация
не устраивает профсоюз

Partial Wage Indexation not
Satisfactory for the Union

ПАРТНЕРСТВО

PARTNERSHIP

30-31

Новые зарплаты для астраханских
моряков

New Wage Scale for Seafarers
from Astrakhan

НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ

KEY NOTES TO REMEMBER

40-42

«Обращайтесь только
в проверенные круинги...»

"Apply to Proven Crewing Companies
Only..."

АДРЕСНАЯ КНИГА

ADDRESS BOOK

57-58

IX СЪЕЗД РПСМ

THE IX CONGRESS OF THE SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

Сделать Российский флаг
важнейшим в мировом
океане

Make the Russian flag prevailing
in the Global Ocean


Моряк из Новороссийска
выиграл в фотоконкурсе
РПСМ «Я/Мы ключевые
работники»

A Seaman from Novorossiysk
Wins the SUR Photo Contest
"I Am / We Are Key Workers"



IX СЪЕЗД РПСМ

THE IX CONGRESS OF THE SEAFARERS' UNION OF RUSSIA



**СДЕЛАТЬ РОССИЙСКИЙ
ФЛАГ ВАЖНЕЙШИМ
В МИРОВОМ ОКЕАНЕ**

**MAKE THE RUSSIAN FLAG PREVAILING
IN THE GLOBAL OCEAN**

Труд моряков в условиях продолжающейся пандемии, отмена виз для российских моряков, российский шельф и Северный морской путь – только для судов, работающих под флагом России, – IX съезд Российского профессионального союза моряков, состоявшийся 9 ноября в Санкт-Петербурге, определил стратегию работы на ближайшие пять лет. Делегаты, представляющие интересы тружеников флота по всей стране, подвели итоги за 2016-2021 годы, выбрали руководящие органы РПСМ. Председателем профсоюза вновь избран Юрий Сухоруков.

В работе съезда участвовали приглашенные гости – главные лица крупных российских профсоюзов, судоходных компаний и значимых морских учебных заведений нашей страны.

Съезд начался с минуты молчания, участники почтили память ушедших в отчетный период членов РПСМ.

Юрий Сухоруков, председатель РПСМ, подводя основные итоги уходящего пятилетнего периода работы профсоюза, отметил, что численность РПСМ растет и сегодня составляет около 77 тысяч

моряков: это говорит не только о большой силе профсоюза и его способности отстаивать интересы трудящихся, но и о искреннем доверии моряков.

– Вопрос смены экипажей остается, пожалуй, самой главной проблемой последних почти двух лет и, скорее всего, будет остро стоять в ближайшее время, – сказал он. – Моряки находятся в рейсах дольше сроков своих контрактов, не могут вернуться своевременно домой, поскольку привычный процесс ротации экипажей нарушен по всему миру.

Действительно, более 400 тысяч моряков на протяжении долгого времени не могли получить своевременную замену после окончания деятельности контракта и продолжали работать на судах более 11 месяцев. В связи с этим большая часть времени работы РПСМ последние полтора года уходила на решение вопросов с судоходными компаниями по замене экипажей.

– За последние 20 месяцев при участии РПСМ были репатриированы 830 моряков, из них 57 человек – по медицинским показаниям, – сказал Юрий Сухоруков.

Он также отметил, что члены экипажей по-прежнему сильно ограничены в получении медицинской помощи в портах некоторых стран. Профсоюзу не раз приходилось прилагать все усилия

Labor of seafarers amid the ongoing pandemic, no more visas for Russian seafarers, the Russian shelf and the Northern Sea Route for ships flying under the Russian flag only: the IX Congress of the Seafarers' Union of Russia held on 9 November in St. Petersburg established the strategy for the next five years. The delegates representing the fleet workers from all the country summed up the results for 2016-2021 and elected the governing bodies of the SUR. Yuri Sukhorukov has been re-elected as the chairman of the union.

The Congress was attended by a number of welcome guests, such as top officials of large Russian trade unions, shipping companies and leading maritime educational institutions of the country.

The congress began with a silence minute: the participants honored the memory of the SUR members passed away during the reporting period.

Yuri Sukhorukov, the chairman of the union, summed up the main results of the outgoing five-year period of the union and noted that the number of union members is growing and today it is about 77 thousand seafarers: this highlights not only

of the union's great strength and capability to defend the interests of workers, but also of the sincere trust of the seafarers.

"The crew changing problems seems to remain the most grave problem of the last almost two years and, most likely, will be acute in the near future," he said. "Seamen are on voyages in excess of their contract terms and cannot return home in time, since the usual crew rotation process has been disrupted all over the world."

Indeed, more than 400 thousand seafarers could not receive timely replacement after the end of their contracts for a long time and had to keep working on ships for more than 11 months. Therefore, the Seafarers' Union of Russia spent most of its time over the last year and a half for resolving crew changing issues with the shipping companies.

"Over the past 20 months, the SUR helped in participation of 830 seamen, of which 57 for medical reasons," said Yuri Sukhorukov.

He also noted that crew members still suffer from severely limited medical aid in ports of some countries. More than once the union had to make all and every effort in spite of all the odds to help the seamen, whose health was literally trembling in the balance.

"We faced situations when it was about life and death," added Yuri Sukhorukov. "Stresses and prolonged contracts caused strokes and heart attacks in seamen."

для того, чтобы несмотря ни на что помочь морякам, здоровье которых находилось буквально на волоске.

— Были ситуации, когда речь шла о жизни и смерти, — добавил Юрий Сухоруков. — Из-за стресса и продолжительных контрактов у моряков случались инсульты и инфаркты. Таких случаев в нашей практике было семь, но мы смогли помочь людям, добившись их списания в иностранных портах и госпитализации.

Благодаря совместной работе РПСМ с российскими правительственными и международными морскими организациями, профсоюзами ситуация по смене экипажей заметно улучшилась — на сегодняшний день в море сверх сроков контрактов остается порядка 200 тысяч тружеников флота, однако проблема еще далека от полного разрешения. Профсоюз вместе с зарубежными коллегами полон решимости продолжить добиваться внимания правительств к проблеме кризиса смены экипажей.

В ходе съезда также прошло награждение нагрудным знаком «Знак почета РПСМ». За многолетнюю активную работу в профсоюзе по защите трудовых прав российских моряков в связи с 30-летием РПСМ его вручили, в частности, председателю Тихоокеанской региональной организации РПСМ Валерию Березинскому, главному инспектору труда Северной региональной организации



РПСМ Игорю Козьмину, капитану судна снабжения «Витус Беринг» компании «Совкомфлот» Алексею Кравцову, заместителю председателя Балтийской территориальной организации РПСМ Александру Кулакову. Еще несколько награжденных не смогли лично присутствовать на церемонии и получат свои почетные знаки в частном порядке.

Кроме того, были приняты резолюции IX съезда Российского профессионального союза моряков по вопросу защиты прав и интересов молодых моряков, «О защите национального морского рынка труда», «Об имплементации в законодательство Российской Федерации положений Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве», «О реализации в Российской Федерации требований международных конвенций в части медицинского обеспечения моряков». В них изложены основные планы и цели профсоюза на ближайшие годы. ⚓

There were seven such cases in our practice, and we could help all of them to be discharged in a foreign port and hospitalized."

Joint efforts of the SUR and Russian governmental and international maritime organizations and trade unions contributes to noticeably improved situation with change of crews: today about 200 thousand fleet workers remain at sea in excess of their contractual terms, but the problem is still far from being completely resolved. The union, together with its foreign counterparts, is determined to continue draw government's attention to the crew change crisis.

In the course of the congress, a number of people were also awarded with the "SUR Badge of Honor". It was awarded for many years of active endeavor in the trade union for the protection of the labor rights of Russian seafarers and in connection with the SUR's 30th anniversary, in particular, to Valery Berezhinsky, the chairman of the Pacific

regional branch of the SUR, Igor Kozmin, the chief labor inspector of the Northern regional branch of the SUR, Alexei Kravtsov, the master of supply vessel Vitus Bering of Sovcomflot, and Alexander Kulakov, the deputy chairman of the Baltic territorial branch of the SUR. Several more recipients could not attend the ceremony in person and will receive their honorary badges in private.

In addition, the IX Congress of the Seafarers' Union of Russia adopted resolutions "On the protection of the rights and interests of young seafarers", "On the protection of the national maritime labor market", "On implementation of MLC 2006 provisions into the laws of the Russian Federation", "On implementation of the international conventions' requirements to medical support for seafarers in the Russian Federation". They set out the main plans and goals of the union for the coming years. ⚓

АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ ПОШИВАЙ,

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА
ТРАНСПОРТА РФ:

ALEXANDER POSHIVAY,
THE DEPUTY MINISTER OF TRANSPORT
OF THE RUSSIAN FEDERATION:



— От имени Министерства транспорта Российской Федерации и себя лично приветствую участников и гостей IX съезда Российского профсоюза моряков! Рад передать поздравления с началом работы форума и предстоящим 30-летием со дня основания вашего объединения.

Эффективное взаимодействие между трудящимися и работодателями, предприятиями и органами государственного управления — сегодня важнейшее условие успешного развития и укрепления конкурентоспособности отечественного морского транспорта. Государство поставило перед отраслью масштабные долгосрочные задачи, и мы хорошо понимаем, что значимое место в их неуклонной реализации прямо зависит от активной и грамотной работы отраслевых профсоюзов.

Моряки России трудятся сегодня на судах, работающих в Мировом океане, под флагом Российской Федерации и иностранных государств. В этих условиях крайне важна роль отрасле-

вого профсоюза по защите трудовых прав наших соотечественников, обеспечению им безопасных и достойных условий труда.


В Минтрансе РФ отмечают конструктивный вклад Российского профсоюза моряков в успешную работу Российской трехсторонней комиссии, а также различных форматов международного профсоюзного сотрудничества. Я имею в виду прежде всего представительство в Международной федерации транспортников. На других профильных международных площадках руководством профсоюза проводится большая квалифицированная работа по всесторонней защите прав наших моряков, учету их интересов в процессе развития нормативно-правового регулирования, обеспечивается их системная поддержка в различных жизненных ситуациях. Хочу заверить вас в том, что энергичная деятельность отраслевого профсоюза по обеспечению интересов и трудовых прав моряков страны будет и впредь пользоваться нашей полной поддержкой. 

Фото: en.portnews.ru

On behalf of the Ministry of Transport of the Russian Federation and myself, I greet the participants and guests of the IX Congress of the Seafarers' Union of Russia! I am glad to convey my congratulations on the opening of the forum and the upcoming 30th anniversary of the association.

Effective interaction between workers and employers, as well as between companies and governmental authorities is today's most significant precondition for the successful development and strengthening of the competitiveness of the Russian maritime transport. The government has set large-scale long-term tasks for the industry, and we are well aware that the steady achieving process is largely dependent on the active and competent work of the industrial trade unions.

Today the Russian seafarers work on ships sailing all over the Global Ocean under the Russian and foreign flags. Having that in mind, the industrial trade plays an extremely important role in protecting the labor

rights of our compatriots and providing them with safe and decent working conditions.


The Ministry of Transport of the Russian Federation notes the constructive contribution of the Seafarers' Union of Russia to the successful work of the Russian Trilateral Commission, as well as various formats of international cooperation between trade unions. I mean, first of all, the representation in the International Transport Workers' Federation. The management of the union also uses a number of other specialized international platforms to undertake a lot of qualified work to comprehensively protect the rights of our seafarers, account for their interests in the development of legal regulation, and provide them with systemic support in various life situations. I would like to reassure you that the industrial trade union's vigorous activities in protecting the interests and labor rights of the country's seafarers will continue to enjoy our full support. 

Photo: en.portnews.ru



ШЕРШУКОВ АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ,

ЗАМЕСТИТЕЛЬ
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
ФЕДЕРАЦИИ
НЕЗАВИСИМЫХ
ПРОФСОЮЗОВ РОССИИ:

ALEXANDER SHERSHUKOV,
THE DEPUTY CHAIRMAN
OF THE FEDERATION
OF INDEPENDENT TRADE
UNIONS OF RUSSIA:

— Хотел бы приветствовать РПСМ от лица ФНПР и передать отдельный привет от председателя ФНПР Михаила Викторовича Шмакова. Конечно, мы знаем о трудностях, с которыми сталкивается РПСМ. Могу сказать не только как зампреда ФНПР, но и как главный редактор газеты «Солидарность», что мы освещали проблемы членов профсоюза и то, как РПСМ их решает, и будем продолжать в этом плане оказывать поддержку.

Для нас существенно то, что увеличивается количество соглашений, в которых эффективно выступают не только профсоюзы системы ФНПР, но и РПСМ. В этом ключе нельзя не отметить Соглашение о сотрудничестве между Общероссийским профессиональным союзом работников нефтяной, газовой отраслей промышленности и строительства, Российским профсоюзом моряков и Российским профессиональным союзом работников атомной энергетики и промышленности. Это показывает, что несмотря на «межконфессиональные»

различия, мы в состоянии находить эффективные методы совместной работы.

Но кроме проблем, связанных непосредственно с морской отраслью, есть и другие — общие. Перефразируя старый анекдот, когда моряк возвращается в порт, его встречает не только девушка, но и проблемы, с которыми в его отсутствие она столкнулась, и сталкиваются абсолютно все работники страны. Это касается уровня заработной платы, налогообложения, бюрократии и новых вызовов в сфере экономики и труда, которые либо уже влияют на работников, либо окажут действие в будущем. Я имею в виду платформенную занятость, самозанятость, роботизацию. И если это еще не пришло в ряд отраслей, то уверен, в скором времени это случится. Это те проблемы, решение которых невозможно найти в рамках одного отраслевого профсоюза, а нужно находить сообща.

Для нас ценно, что РПСМ эффективно работает в рамках Российской трехсторонней комиссии по регулированию

I would like to greet the SUR on behalf of the Federation of Independent Trade Unions of Russia and convey a separate greeting from the Federation's chairman, Mikhail Shmakov. Sure, we are aware of the difficulties the SUR faces. Being not only the deputy chairman of the Federation, but also the editor-in-chief of the newspaper Solidarity, I would like to say that we have always covered the troubles of the trade union members and how the SUR solves them, and we will continue to provide this kind of support.

We enjoy the growing number of agreements where not only the Federation of Independent Trade Unions of Russia, but also the SUR unions act effectively. In this regard, we cannot help but mention the cooperation agreement between the Russian Oil, Gas and Construction Workers' Union (ROGWU), the Seafarers' Union of Russia and the Nuclear

Energy and Industry Workers' Union of Russia. This shows that despite any interdepartmental differences, we are in position to find effective ways for joint work.

However, besides the problems specific to the maritime industry, there are others ones, general in nature. Rephrasing an old joke, when a sailor returns to the home port, he faces not only his girl, but also all the problems she faced in his absence, and absolutely all the workers in the country face. This is about wages, taxation, bureaucracy and new challenges in economics and labor, which either affect workers already or will affect in the future. I mean platform employment, self-employment, robotization. This may not have come yet to some industries, but I am sure it will happen soon. These are the problems that cannot be solved within a single sectoral trade union, but only all together.

We appreciate that the SUR works effectively

социально трудовых отношений, обсуждая не только отраслевые проблемы, но и включаясь в нормальный разумный процесс по регулированию трудового законодательства, что ограничивает некоторые горячие инициативы со стороны отдельных властных органов.

На ум приходит строчка из стихотворения «Капитаны» Николая Гумилева: «И заметить в ночи многозвездной охранительный свет маяков». Профсоюзы, как мне кажется, являются этими маяками. Хочу пожелать, чтобы ваша работа сделала маяк РПСМ еще ярче. [⚓](#)

in the Russian Trilateral Commission on Regulating Social and Labor Relations by not only discussing sectoral problems, but also getting involved in the normal reasonable labor law regulating process, which limits some hot initiatives from some authorities.

I want to recall words from Nikolay Gumilyov's poem Captains "To see a protective light of beacons in the starred night," and I guess that trade unions act as those beacons. I would like to wish your work to make the SUR beacon even brighter. [⚓](#)



ДЭВИД ХЕЙНДЕЛ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СЕКЦИИ МОРЯКОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ И ПРЕДСЕДАТЕЛЬ МЕЖДУНАРОДНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ:

DAVID HEINDEL, THE CHAIRMAN OF THE ITF SEAFARERS' SECTION AND THE SECRETARY TREASURER OF THE SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF NORTH AMERICA

— От имени профсоюзов моряков, входящих в МФТ, а также Международного союза моряков Северной Америки хочу передать братский привет Российскому профсоюзу моряков и поздравить всех его членов с 30-летием объединения!

Мы все крайне признательны РПСМ за преданность и целеустремленность: мы много работаем, пытаемся улучшить жизни работников флота и их семей во всем мире. Никогда ранее эти усилия не были столь очевидны, как последние двадцать месяцев, ознаменовавшиеся пандемией коронавируса. Нам

удалось помочь сотням тысяч моряков вернуться домой и получить медицинскую помощь. И эта работа еще продолжается. Но я хочу особо отметить, что она была бы невозможна и не стала бы столь успешной без постоянного личного содействия Юрия Сухорукова и всей команды РПСМ.

Морские профсоюзы МФТ поздравляют РПСМ с 30-летним юбилеем и выражают непоколебимую поддержку российским морякам. Наша солидарность — не просто слова: мы рассчитываем на дальнейшую работу с РПСМ по защите прав тружеников флота во всем мире! [⚓](#)

On behalf of the ITF seafarers' unions and the Seafarers' International Union of North America, I would like to convey fraternal greetings to the Russian Seafarers' Union and congratulate all its members on the 30th anniversary!

We all are extremely grateful to the SUR for their dedication and commitment: we work hard to improve the lives of fleet workers and their families around the world. Never before have these efforts been more evident than in the past twenty months marked by the coronavirus pandemic. We could help hundreds of thousands

of seamen to return home and receive medical aid. And this work is still ongoing. But I would like to especially note that it would have not been possible and would have not become so successful without the permanent and personal efforts of Yuri Sukhorukov and the entire SUR team.

The ITF maritime unions congratulate the SUR on its 30th anniversary and express their consistent support for Russian seafarers. Our solidarity is more than just words: we look forward to further cooperation with the SUR to protect the rights of fleet workers all over the world! [⚓](#)

СТИВ КОТТОН,

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
СЕКРЕТАРЬ
МЕЖДУНАРОДНОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
ТРАНСПОРТНИКОВ:

STEVE COTTON,

THE ITF SECRETARY GENERAL:



— Это первый съезд за 30 лет истории РПСМ, который мне пришлось пропустить. Мы все знаем, что за это время между МФТ и РПСМ возникла особая связь. Но сперва я хотел бы сказать о ситуации, с которой нам всем пришлось столкнуться. К сожалению, мне известно, что многие российские моряки не хотят вакцинироваться, но мы настоятельно рекомендуем это сделать, потому что в последние почти два года работники флота поддерживали мировую экономику — доставляли в порты продукты и топливо: мир не выжил бы без моряков и медиков, оказавшихся на передовой пандемии.

Как мы видим, РПСМ создавался в морской державе с собственным флотом и в то же время в стране рабочей силы для иностранных владельцев. На протяжении 30 лет мы работаем вместе, чтобы обеспечить членам профсоюза прочное независимое представительство. И я полагаю: крайне важно отметить эту дату и поднять стопку отличной холодной

водки за наших братьев и сестер!

Поразительно, сколько нам еще предстоит достичь, изменяя мир, содействуя работе портов на севере России, продолжая поставку грузов, чтобы оставаться частью мировых цепочек поставок.

Мы внимательно следим за тем, что происходит в мире: изучаем изменение технологий и климата и их влияние на морские суда. Мы считаем крайне важным, чтобы РПСМ сохранял лидерские позиции в определяющих политику органах МФТ, и мы признательны лично Юрию Сухорукову за работу в качестве председателя секции работников внутреннего водного транспорта МФТ, члена Руководящей группы Комитета справедливой практики, разумеется, члена Исполнительного комитета МФТ. Юрий Сухоруков всегда отстаивает российскую точку зрения, со всей решительностью придерживается тех принципов, которые являются справедливыми для российских моряков и в целом для российских транспортников.

This is the first congress in 30 years of the SUR history I had to miss. We all know that a special bond has developed between the ITF and the SUR during this time. But first, I would like to tell you about the situation we all had to face. Unfortunately, I'm aware that many Russian seamen do not want to get vaccinated, but we strongly recommend that you do this, because in the last almost two years, the fleet workers have supported the world economy, they delivered food and fuel to ports: the world would not have survived without seafarers and health workers who found themselves on the front line of the pandemic.

We can see that the SUR was created in a maritime power with its own fleet and, at the same time, in a country that provides labor for foreign shipowners. For 30 years we have worked together to provide strong independent representation for the union members. So I suppose: it is extremely important to celebrate


this date and raise a shot of excellent cold vodka to our brothers and sisters!

It's amazing how much we still have to achieve by changing the world, by fostering ports activity in northern Russia and by keeping cargo shipping in order to remain the part of the world's supply chains.

We are closely monitoring what is happening in the world: we study technology and climate change and how they impact on ships. We believe it imperative for the SUR to maintain a leadership position in the ITF policy-making bodies, and we are personally grateful to Yury Sukhorukov for serving as the chair of the ITF Inland Navigation Section, a member of the Fair Practice Committee Steering Group and, of course, a member of the ITF Executive Committee. Yury Sukhorukov always defends the Russian point of view and decisively adheres to the principles that are fair for Russian seafarers and for Russian transport workers in general.


Я очень огорчен тем, что не смог приехать, но мы честно испробовали все варианты. В день съезда РПСМ у меня будет перелет в Глазго, где МФТ намерена отстаивать право моряков на участие в переговорах по изменению климата и декарбонизации

судоходства. Полагаю, что эти темы также важно донести до российских судовладельцев.

Братья и сестры, мне жаль, что я не могу быть с вами, но я обещаю компенсировать это и надеюсь на скорую встречу! 

I am very upset that I could not come, but we honestly tried all the options. On the day of the SUR convention, I will have a flight to Glasgow, where the ITF is going to defend the right of seafarers to participate in negotiations on climate

change and decarbonization of shipping. I believe that it is also important to convey these topics to Russian shipowners.

Brothers and sisters, I wish I could be with you, but I promise to make up for it and hope to see you soon! 


СЕРГИУС ГЛОВАЦКАС, РУКОВОДИТЕЛЬ НАПРАВЛЕНИЯ ПО АКТИВНОСТИ ТРУДЯЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА ПО ЕВРОПЕ И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ:

SERGEJUS GLOVACKAS,
THE INTERNATIONAL LABOR
ORGANIZATION DESK OFFICER
FOR EUROPE AND CENTRAL ASIA:




— Мне выпала большая честь поздравить вас с началом работы съезда от имени Международной организации труда и выразить РПСМ нашу большую поддержку. Пока я готовился, на память мне пришло одно из последних мероприятий, где участвовали представители РПСМ, — конференция, на которой в том числе обсуждалась Конвенция МОТ № 190 об искоренении насилия и домогательств в сфере труда. Вместе с Конвенцией о труде в морском судоходстве это два серьезных документа, которые призваны облегчить труд

моряков. РПСМ принимал активное участие в их обсуждении и сыграл определенную роль в принятии.

Пандемия коронавируса показала, что без профсоюза — никак, а моряки — одна из самых уязвимых категорий работников. МОТ прилагает максимум усилий, чтобы помогать членам экипажей, продвигая международные трудовые нормы. И я знаю, что РПСМ активно вовлечен в эту работу на площадке МОТ. Мне это очень приятно, потому что сотрудничество с РПСМ всегда было интересным и эффективным. 

I had the great honor to congratulate you on the start of the congress on behalf of the International Labor Organization and to express our great support to the SUR. While I was preparing, I recalled one of the last events attended by the SUR — a conference where the ILO Convention No.190 on the elimination of violence and harassment in the world of work was discussed, among other things. Jointly with the Maritime Labor Convention, these are two important documents that are designed to facilitate the work of seafarers.

The SUR took an active part in discussions and played a certain role in adopting them.

The coronavirus pandemic has shown that trade unions are absolutely necessary and seafarers are one of the most vulnerable categories of workers. The ILO does their best to help crews by propagating international labor standards. I know that the SUR is actively involved in this work at the ILO platform. I am very pleased with this, because cooperation with the SUR has always been interesting and effective. 

КОРЧАГИН АЛЕКСАНДР ВИКТОРОВИЧ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ НЕФТЕГАЗСТРОЙПРОФСОЮЗА РОССИИ:

ALEXANDER KORCHAGIN,
THE CHAIRMAN
OF THE RUSSIAN
OIL, GAS AND
CONSTRUCTION
WORKERS' UNION
(ROGWU):




— На самом деле съезд для любого профсоюзного объединения — не только время подведения итогов, но и выработки планов на следующие пять лет. Поэтому я должен отметить работу, которую мы сделали совместно, и рассказать, что в наших планах. В первую очередь, три профессиональных союза — моряков, нефтяников и атомщиков — подписали с Российской палатой судоходства Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту на 2021-2024 гг., устанавливающее минимальные стандарты условий труда для работников морской отрасли.

Нас, моряков, нефтяников и атомщиков, также объединяет соглашение о взаимодействии, и это не просто договоренность на словах, а план действий, где прописаны конкретные задачи, которые мы взяли на себя, которые мы обязаны решить, в том числе, чтобы на Северном

морском пути работали только суда под российским флагом с российскими экипажами на борту.

Нас также объединяет желание бороться за права трудящихся, в частности, есть конкретное направление работы — добиться гарантий и компенсаций для работников на Севере.

Несмотря на то, что наши профсоюзы входят в разные объединения: РПСМ — в Конфедерацию труда России, а Нефтегазстройпрофсоюз — в Федерацию независимых профсоюзов России, нас также связывают люди — члены наших профсоюзов.

Мы долго думали, что презентовать на память о сегодняшнем съезде и, конечно, в честь 30-летнего юбилея РПСМ, и решили, что подарок должен напоминать о нашем единстве и общих целях, поэтому это фрагмент оборудования — газовый распределительный узел. Имеете полное право — открыть или закрыть! 


In fact, the congress for any trade union is not only a time for summing up the results, but also for developing plans for the next five years. Therefore, I would like to spotlight the work that we have done together and tell you about our plans. First of all, three trade unions (of seafarers, oilmen and nuclear workers) have signed with the Russian Chamber of Shipping the Federal Sectoral Agreement on Maritime Transport for 2021-2024, which sets minimum standards for working conditions for the maritime industry.

We, seafarers, oilmen and nuclear workers, are also united by a cooperation agreement, and this agreement is not just words but an action plan stating particular task that we have undertaken and have to complete, including one about the North Sea Route, to make is accessible only for vessels flying the Russian

flag and with Russian crews on board.

Also, we are united by the striving to fight for the rights of workers, and, in particular, to achieve guarantees and compensation for workers of the northern regions.

Although our trade unions belong to different associations — the SUR makes part of the Confederation of Labor of Russia, while ROGWU is a member of the Federation of Independent Trade Unions of Russia — we are also connected by people, the members of our unions.

We thought hard what to present as a souvenir for today's congress and, of course, in the honor of the 30th anniversary of the SUR, and finally decided that the gift should symbolize our unity and common goals, so this is a piece of equipment — a gas distribution valve. So you are free to open or close it! 



ВИКТОР АНАТОЛЬЕВИЧ НИКИТИН,


ДИРЕКТОР МТК
ИМ. АДМ. Д. Н. СЕНЯВИНА:

VIKTOR NIKITIN,
THE DIRECTOR OF THE ADMIRAL
SENYAVIN MARITIME ENGINEERING
COLLEGE:

— Приветствую IX съезд РПСМ от имени Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга, сопредседателями которого являются губернатор города Александр Беглов и главком ВМФ Николай Евменов. Это большая действенная организация, которая занимается всеми направлениями, так или иначе связанными с морской отраслью в Санкт-Петербурге. Как известно, председатель РПСМ Юрий Сухоруков — член Морского совета, и это говорит о том, что у профсоюза есть возможность на этой площадке поднимать важные для моряков вопросы.

За 30 лет, конечно, РПСМ проделал большую работу в сфере защиты плавсостава, законодательской деятельности в вопросах повышения благосостояния работников и других вопросах, связанных со спецификой нашей отрасли. Надо сказать о работе профсоюза в критических ситуациях,


когда арестовываются суда, а судьба экипажа, находящего на борту по 8-10 месяцев, никого не волнует, кроме РПСМ — профсоюз приходил на помощь и оказывал всестороннюю поддержку морякам. Я надеюсь, что помощь и поддержку РПСМ всегда будет ставить во главу угла.

Символично, что съезд РПСМ проходит в морской столице нашей страны. Надеюсь, что наше взаимодействие еще больше окрепнет: нам нужно уделять больше внимания подрастающему поколению моряков. Меня беспокоит, что сегодня практически отсутствует такое явление, как членство курсантов в профсоюзе — их нужно вовлекать в работу. Уверен, в перспективе это принесет свои положительные плоды. Кроме того, в образовательной сфере много проблем, мы над ними работаем, и надеемся, что РПСМ поможет их решить. 

I welcome the IX Congress of the SUR on behalf of the Maritime Council under the St. Petersburg Government, which is co-chaired by the city governor Alexander Beglov and the naval commander-in-chief Nikolai Evmenov. It is a large and efficient organization that deals with everything somehow related to the maritime industry in St. Petersburg. As you all know, Yuri Sukhorukov, the chairman of the SUR, is a member of the Maritime Council, and this suggests that the union has an opportunity to raise issues important for seafarers at this forum.

Over 30 years the SUR has done a great job in protecting the fleet personnel, in lawmaking for better welfare of the workers and in dealing with other specific matters of the industry. It ought to say about the union's

activities in critical situations, when ships were arrested and no one but the SUR cared about the crews staying on board for 8 or 10 months: the trade union came to rescue and provided comprehensive support to the seamen. I hope that the SUR will always have help and support as a priority.

It is symbolic that the SUR congress is being held in the "maritime capital" of our country. I hope that our interaction will get even stronger: we need to pay more attention to the next generation of seafarers. It worries me that today maritime cadets are practically never members of the union, although they need to be involved in the work. I am sure this will be fruitful in the future. In addition, there are many problems in the area of education: we are working on them and we hope that the SUR will help in solving them. 

ИГОРЬ ВАСИЛЬЕВИЧ ТОНКОВИДОВ,

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ДИРЕКТОР,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ПРАВЛЕНИЯ
ПАО «СОВКОМФЛОТ»:

IGOR TONKOVIDOV,

THE PRESIDENT AND
CHIEF EXECUTIVE
OF SOVCOMFLOT:



— Уважаемые коллеги и руководство РПСМ, от имени правления компании «Совкомфлот», капитанов экипажей судов, всего берегового персонала я хотел бы поприветствовать делегатов и участников съезда Российского профсоюза моряков и пожелать успешной работы.

Российская морская школа высоко ценится в мире, и эта школа поколениями зарабатывала свой авторитет и опыт. Именно поэтому российские моряки на международном рынке труда рассматриваются как квалифицированные профессионалы и пользуются высоким спросом. Но даже самому выдающемуся профессионалу, работающему в море, нужна поддержка на берегу, и РПСМ ее эффективно оказывает. Важно отметить, что морская отрасль видит и ценит те усилия, которые из года в год прикладывают работники Российского профсоюза моряков для обеспечения и улучшения социальных условий и условий труда на море. У компании «Совкомфлот»

с РПСМ налажено очень хорошее взаимодействие, и эффективная работа продолжается. На протяжении последних десятилетий компания обеспечивает достойную заработную плату и безопасные условия труда на современных судах в рамках подписанных коллективных договоров, и мы, безусловно, будем продолжать работать с РПСМ в этой области.

Особенно отмечу поддержку РПСМ во время пандемии: когда компания столкнулась с проблемами смены экипажей и репатриации моряков из иностранных портов, была проделана колоссальная работа. И здесь я хотел бы сказать отдельное спасибо Юрию Юрьевичу, потому что он откликнулся на каждую проблему, на каждую, казалось бы, мелочь. Работа была построена достаточно эффективно и дала результаты.

Также РПСМ выступал и предпринимал значительные усилия по ускорению признания моряков

Dear colleagues and the SUR management! On behalf of the Sovcomflot board, masters and crews of the ships, and all the shore-based personnel, I would like to greet the delegates and participants of the congress of the Seafarers' Union of Russia and wish you most successful work.

The Russian maritime school is highly regarded in the world, and it took many generations for this school to earn its authority and experience. That is why Russian seafarers are considered qualified professionals on the international labor market and are in high demand. But even the most outstanding professional working at sea needs shore-based support, and this is what the SUR provides effectively. It is important to note that the maritime industry sees and appreciates the efforts the Seafarers' Union of Russia makes from year to year to ensure and

improve social and working conditions of the seamen. Sovcomflot has established very good cooperation with the SUR, and we keep working effectively. Over the past decades, the company has been providing decent wages and safe working conditions on modern ships under collective agreements, and we will certainly continue to work with the SUR in this area.

I would especially highlight the support from the SUR during the pandemic: when the company faced the problems with crew changes and repatriation of seafarers from foreign ports, a great deal of work was done. Here, I would like to especially thank Yury Sukhorukov as he responded to each and every problem, although it might seem a trifle. The work was arranged quite efficiently and yielded results.

Also, the SUR spoke for and made significant efforts

ключевыми работниками на площадке ООН, и та резолюция, которая была принята в декабре 2020 года, позволила значительно упростить работу с рядом государств. Я надеюсь, что грядущая Ассамблея Международной морской организации позволит закрепить и упрочить этот статус моряков в международной системе правовых отношений.

Морское судоходство – это двигатель торговли, и построение эффективной работы любой морской компании невозможно без заботы об экипаже судна, без построения справедливой

социальной платформы. Со своей стороны хотел бы сказать, что «Совкомфлот» предпринимает все необходимые усилия по постоянной работе и улучшению благосостояния и социальной защищенности своего плавсостава – офицеров, рядовых, ветеранов и членов их семей. Мы это делаем как самостоятельно, так и вместе с РПСМ в рамках коллективных договоров.

Хотел бы пожелать всем участникам и делегатам съезда РПСМ успешной работы и принятия правильных взвешенных решений. ⚓

to speed up the recognition of seafarers as key workers at the UN platform, and the resolution that was adopted in December 2020 made it possible to significantly facilitate dealing with many countries; so I hope that the upcoming assembly of the International Maritime Organization will consolidate and strengthen this status of seafarers in the international legal system.

Maritime shipping is a driver of trade, so efficient operation of any maritime company is impossible without taking

care of the crews and without building a fair social platform. On my end, I would like to say that Sovcomflot is making all the necessary and consistent efforts to improve the welfare and social protection of our crews – officers, ranks, veterans and their families. We do this both on our own and together with the SUR under collective agreements.

I would like to wish all the participants and delegates of the SUR congress to work successfully and to make the right and balanced decisions. ⚓



КРАВЦОВ АЛЕКСЕЙ ВИТАЛЬЕВИЧ,

КАПИТАН СУДНА
СНАБЖЕНИЯ «ВИТУС
БЕРИНГ» КОМПАНИИ
ПАО «СОВКОМФЛОТ»:

ALEXEI KRAVTSOV,
THE MASTER OF SUPPLY VESSEL
VITUS BERING OF SOVCOMFLOT:

– Примите слова приветствия от экипажа судна «Витус Беринг», сейчас работающего на северо-востоке Сахалина и обеспечивающего безопасность нефтяных вышек «Орлан» и «Беркут» проекта «Сахалин-1». Хочу отметить, что первый заместитель председателя РПСМ Игорь Васильевич Ковальчук, главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Анатольевич Хижняк и председатель Тихоокеанской региональной организации

РПСМ Валерий Витальевич Березинский посещали наше судно и общались с моряками. По просьбе членов экипажа были решены вопросы по улучшению социально-бытового обслуживания на борту. РПСМ помог с покупкой и установкой спутникового телевидения, спортивных тренажеров и спецоборудования, которое расширило диапазон действия Wi-Fi на судне. Мы видим работу профсоюза и высоко ее оцениваем. ⚓

Please have a greeting word from the crew of Vitus Bering currently operating off the the northeast coast of Sakhalin for the safety of the Orlan and Berkut oil rigs of the Sakhalin-1 project. I would like to note that the SUR first deputy chairman Igor Kovalchuk, the SUR chief technical labor inspector Yevgeny Khizhnyak, and the chairman of the SUR Pacific regional branch

Valery Berezhinsky visited our vessel and spoke with the seamen. In response to requests from the crew members, a number of hotel improvements on board were made. The SUR helped with the purchase and installation of satellite TV, exercise machines and some electronics to expand Wi-Fi coverage on the ship. We see and highly appreciate the work of the trade union. ⚓

КРАВЧЕНКО БОРИС ЕВГЕНЬЕВИЧ,

ПРЕЗИДЕНТ
КОНФЕДЕРАЦИИ
ТРУДА РОССИИ:

BORIS KRAVCHENKO,
THE PRESIDENT
OF THE CONFEDERATION
OF LABOR OF RUSSIA:



— Всем известно, что российские моряки столкнулись с серьезнейшим кризисом, который был вызван пандемией коронавируса. Без преувеличения — в этот момент РПСМ проявил героизм: никто не сделал столько для российских моряков, как профсоюз. Говорю это с полной ответственностью. И если этот кризис удалось более-менее преодолеть, то это не заслуга чиновников или управленческих аппаратов, которые утратили свои функции перед лицом глубочайшего кризиса, это прежде всего заслуга РПСМ. Тихий героизм произошел на наших с вами глазах. Уверен, что этот опыт еще войдет в золотые страницы истории российского профсоюзного движения и социального партнерства.

Когда я говорю об этом, то несколько этому не удивляюсь. Потому что привычка к действенной солидарности, привычка к компетентным и разумным действиям,

привычка к партнерству — те принципы, на которых стоит Российский профсоюз моряков, показывая пример другим отраслевым организациям, как надо работать. Спасибо за то, что этот пример всегда на виду.

Конечно, вряд ли это было бы возможно без коллегияльного спаянного руководства, которое, надеюсь, получит мандат на следующую каденцию. Для КТР это очень важно, ведь это будет означать, что продлен мандат на независимое профсоюзное движение, поддержку молодых профсоюзов, солидарные профсоюзные действия с теми, кто находится под ударом в связи с некомпетентными действиями чиновников, недобросовестных работодателей и коррумпированной части правоохранительных органов. Это будет мандат на рост независимого и самоуправляемого профсоюзного движения, что РПСМ олицетворяет вот уже 30 лет. [🔗](#)

Everyone knows that the Russian seafarers faced with a serious crisis caused by the coronavirus pandemic. This was the time when the SUR acted as true heroes, to say the least: no one has done as much for the Russian seamen as the union. I say this with absolute responsibility. And this crisis was more or less overcome not thanks to officials or administrative machines that lost their functionalities in the face of the deepest crisis, but primarily thanks to the SUR. Quiet heroism happened before our very eyes. I am sure that this experience will make the golden pages in the history of the Russian trade union movement and social partnership.

I am not surprised to say that. The habit of effective solidarity, the habit of competent and reasonable actions, the habit of partnership — all are the fundamental principles

of the Seafarers' Union of Russia that sets an example of work for other industry organizations. Thank you for keeping this example in plain sight.

Sure, this would hardly have been possible without a cohesive collegial management, which, I hope, will win a mandate for the next term. This would be very important for the Confederation of Labor of Russia, because it would mean a prolonged mandate for independent trade union movement, support for young trade unions, and accorded trade union actions with those who found themselves under attack due to the incompetent officials, dishonest employers and the corrupted law enforcement officers. It will be a mandate for the growth of the independent and self-governing trade union movement represented by the SUR for as long as 30 years. [🔗](#)

БАРЫШНИКОВ СЕРГЕЙ ОЛЕГОВИЧ,

РЕКТОР ГУМРФ
ИМ. АДМ. С. О. МАКАРОВА:


SERGEI BARYSHNIKOV,
THE RECTOR OF ADMIRAL
MAKAROV STATE UNIVERSITY
OF MARITIME AND INLAND
SHIPPING:



— 30 лет — немалый срок. Обратите внимание, что сегодня через слово про РПСМ говорят — независимый профсоюз. Это замечательно и означает, что мы можем спокойно высказывать свое мнение, говорить на разные темы и обсуждать существующие проблемы. Поэтому мне хотелось бы остановиться на тех моментах, которые волнуют образование. Эти проблемы почему-то не волнуют бизнес, который, видимо, не понимает, что кадры приходят из учебных заведений. К сожалению, в России система образования не выстроена до конца, как это сделано на Западе, когда предприятие и образовательное заведение вместе готовят профессиональные кадры.

При этом сейчас очень большие задачи ставятся перед образовательными организациями — уже продекларировано, что будут строиться десятки новых крупных судов, которые могут встать в один


ряд с СПГ-танкером *Christophe de Margerie*, и сотни судов внутреннего и смешанного «река-море» плавания. И этот флот нужно будет обеспечить кадрами. Даже пяти российских морских вузов будет недостаточно, чтобы подготовить специалистов.

Здесь важно взаимодействовать с профсоюзом. Нужно обратить внимание на образование, потому что оно задвинуто в дальний угол, в том числе по финансированию. Мы, например, собственными усилиями и благодаря спонсорам добиваемся динамичного развития Макаровки: вводим ежегодно несколько новых современных лабораторий. Но для того, чтобы закупить новые тренажеры, нам нужно реконструировать здание, например, надстроить этаж. Мы готовы обучать, преподавательский состав у нас есть, а материальная база оставляет желать лучшего, даже несмотря на то, что мы многое вводим в действие. 

Thirty years is a long time. Please note that today the SUR is commonly referred to as an independent trade union. That is great and means that we can freely express our opinions, talk about various matters and discuss the existing problems. Therefore, I would like to dwell on the points that are of concern for education. These problems seem not to bother businessmen who apparently do not realize that employees come from educational institutions. Unfortunately, Russia — unlike many Western countries — does not have a completely refined education system where both companies and educational institutions educate and train future professional personnel.

At the same time, educational organizations now received huge tasks: it has already been declared that dozens of new large vessels ranking with

the LNG tanker *Christophe de Margerie* and hundreds of inland and river/sea vessels are going to be built. All that fleet will need to be manned. Even five Russian maritime higher education institutions will not be enough to train the personnel.

That where interaction with the union is crucial. The education needs more attention; now it lacks both attention and funding. For example, we make our own efforts and attract sponsorship to develop our university: several new modern laboratories are introduced every year. However, to be able to purchase new simulators, we need to reconstruct the building, for example, add a floor. We are ready to teach and we have teachers, but material resources leave much to be desired, even though we introduce a lot of new things. 

ELENA LAVRENTIEVA,
THE HEAD
OF THE DEPARTMENT
OF ADMINISTRATIVE AND
ECONOMIC SUPPORT
FOR THE OPERATIONS
OF TRANSPORTING
ORGANIZATIONS
IN THE ADMIRAL
MAKAROV STATE
UNIVERSITY OF MARITIME
AND INLAND SHIPPING,
DOCTOR OF ECONOMICS,
PROFESSOR:



ЛАВРЕНТЬЕВА ЕЛЕНА АЛЕКСАНДРОВНА, ЗАВЕДУЮЩАЯ КАФЕДРОЙ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ГУМРФ ИМ. АДМ. С. О. МАКАРОВА, ДОКТОР ЭКОНОМИЧЕСКИ НАУК, ПРОФЕССОР:

— Сегодня очень часто говорится о Конвенции о труде в морском судоходстве. Пять лет назад, в 2016 году, Российский профсоюз моряков спонсировал выпуск учебника «Управление социально-трудовыми отношениями в судовых экипажах». ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова один из первых закупил его и ввел в учебные планы дисциплину по КТМС — документ, который нужно пропагандировать и разъяснять среди курсантов. В учебнике есть пометка, — очень перспективная, на мой взгляд, — «Библиотека Российского профессионального союза моряков». Мы хотим попросить РПСМ продолжать эту работу и издавать литературу, которая будет освещать социально-трудовую тематику. Это очень важно для курсантов.

Еще сегодня много говорится о социальном обеспечении, поднимается вопрос о пенсиях. В пенсионном

законодательстве — пусть оно нас не полностью устраивает, но в нем есть положение о том, что моряки, работающие под иностранным флагом, могут добровольно вступать в правоотношения с Пенсионным фондом. Что касается Фонда социального страхования, то такой возможности для них не предусмотрено: в добровольные правоотношения с ФСС из физлиц могут вступать только индивидуальные предприниматели. При участии руководства РПСМ мы эти вопросы неоднократно поднимали. Возможно, нам стоит еще раз вернуться к этой теме, чтобы морякам под иностранным флагом дали возможность платить взносы в ФСС и получать хотя бы минимальную социальную защиту.

Тем более это напрямую связано с гендерным вопросом — сейчас много девушек рвется и на мостик, и в машинное отделение.


Today, many mentioned the Maritime Labor Convention. Five years ago, in 2016, the Seafarers' Union of Russia sponsored the publication of the textbook "Management of Social and Labor Relations in Ship's Crews". The Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping was one of the first who purchased it and introduced MLC 2006 to the curriculum as a document that needs to be promoted and explained among the cadets. The textbook has a note "Library of the Seafarers' Union of Russia" — very promising one, I guess. We would like to ask the SUR to keep this work and publish books to highlight the social and labor matters. This is very important for the cadets.

Today, many also mentioned social security and pensions. The pension laws —


even if we are not satisfied by them completely — have a provision that seafarers working under a foreign flag can voluntarily enter into legal relations with the Pension Fund. However, the Social Insurance Fund does not offer such an option: only individuals having the individual entrepreneur status may enter into voluntary legal relations with the Social Insurance Fund. We, jointly with the SUR management, have repeatedly raised these matters. Perhaps we should return to this issue once again, so that seafarers working under a foreign flag could have an opportunity to pay contributions to the Social Insurance Fund and receive at least minimum social protection.

Moreover, this matter is directly related with the gender issue: today many girls want to take positions

В этой связи мы не должны забывать, что женщины-должны получать пособия по беременности и родам, но если сегодняшние девушки-курсанты попадут на суда под иностранным

флагом, им не на что рассчитывать. Если им предоставят возможность вступить в правоотношения с ФСС, то у них появится право на так называемые декретные выплаты. 

at the bridge or in the engine room. We must also keep in mind that women should receive the pregnancy and childbirth benefits, but when today's female cadets get on a ship flying a foreign flag,

they may expect to receive nothing. If they are given the opportunity to enter into legal relations with the Social Insurance Fund, they will have the right to maternity payments. 


МАРТЫНОВ ПАВЕЛ ВЛАДИМИРОВИЧ, РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА ПО РАБОТЕ С ПЛАВСОСТАВОМ МОРСКОГО СУХОГРУЗНОГО ФЛОТА АО «СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО»:

PAVEL MARTYNOV,

THE HEAD OF THE DEPARTMENT
OF MARINE DRY-CARGO FLEET
CREWS IN VOLGA SHIPPING:



— От имени коллектива работников и лично генерального директора «Волжского пароходства» Юрия Борисовича Гильца сердечно поздравляю вас с юбилейной датой — 30-летием профсоюза и открытием IX съезда, который, уверен, станет значимой вехой в успешном развитии Российского профсоюза моряков. За короткое время вы прошли тернистый путь и достигли действительно значимых успехов. Сейчас ни одно важное событие в отрасли не происходит без участия РПСМ. В профсоюзе прекрасный коллектив экспертов и профессионалов, которые эффективно решают вопросы, касающиеся трудовых прав работников. В этом я лично убедился, участвуя в разработке и подпи-

сании федеральных отраслевых соглашений и заключении коллективного договора с РПСМ летом этого года. Благодаря этому соглашению моряки Волжского пароходства стали полноправными членами РПСМ. На сегодняшний день Волжское пароходство — одно из наиболее крупных предприятий в отрасли, причем не только в России, но и в Европе. Мы с большим энтузиазмом и уважением отнеслись к подписанию коллективного договора и надемся, что наше партнерство будет успешно развиваться, позволит защитить интересы моряков, и сообща мы сможем решить проблемы, которые перед нами стоят. Желаем коллективу РПСМ дальнейшего развития и благополучия. 

On behalf of our team and personally Yuri Giltz, the Director General of Volga Shipping, I heartily congratulate you on the 30th anniversary of the trade union and the opening of the IX Congress, which will surely become a significant milestone in the successful development of the Seafarers' Union of Russia. You have passed a difficult path and achieved significant success over a short time. Nowadays, not a single important event in the industry takes place without the participation of the SUR. The trade union has an excellent team of experts and professionals who effectively solve issues related to labor rights of workers. I was personally convinced

of this by participating in the development and signing of federal sectoral agreements and the conclusion of a collective agreement with the SUR this summer. Thanks to that agreement, the seafarer of Volga Shipping became full members of the SUR. Today, Volga Shipping is one of the largest players in the industry — not only in Russia, but in Europe too. We demonstrated great enthusiasm and respect to the signing of the collective agreement and we hope that our partnership will develop successfully and will protect the interests of seafarers, and together we will be able to solve the problems we face. We wish further development and prosperity to the SUR team. 



ЮРИЙ СУХОРУКОВ:

«СЕГОДНЯ Я С ГОРДОСТЬЮ МОГУ СКАЗАТЬ,
ЧТО МЫ СОЗДАЛИ ПРОФСОЮЗ В ЛУЧШЕМ
ПОНИМАНИИ ЭТОГО СЛОВА»

YURY SUKHORUKOV:

"TODAY I CAN PROUDLY SAY THAT WE HAVE CREATED A TRADE
UNION IN THE BEST SENSE OF THE WORD"

— Многие из вас помнят, как 30 лет назад зарождался РПСМ. Нас было мало, мы были слабые, и нас не хотели слышать, потому что по старой традиции, профсоюз считался «приводным ремнем», «школой партии». Прошло 30 лет. Сегодня я с гордостью могу сказать, что мы создали профсоюз в лучшем понимании этого слова — профессиональный союз работников, у которых одни цели и задачи, которые друг друга понимают и вместе хотят защищать свои права и права своих семей на достойную и настоящую жизнь.

В период подготовки к съезду во всех наших организациях прошли отчетно-выборные конференции. В большинстве случаев моряки избрали те же руководящие органы, что осуществляли работу на протяжении последних пяти лет. Это говорит об удовлетворительной оценке деятельности организаций и доверии, оказанном на следующие пять лет. К сожалению, из-за коронавирусных ограничений ни я, ни мои заместители не смогли принять участие во всех отчетно-выборных конференциях. Хотя это важно, потому что члены профсоюза должны иметь возможность задать свои вопросы не только руководителям на местах, но и вышестоящему руководству РПСМ — связь с моряками терять нельзя.

Мы ведем работу по созданию единой электронной базы учета членов РПСМ. И это

естественно, поскольку цифровизация идет полным ходом. Следующий шаг — электронный прием в ряды РПСМ, тем более в настоящее время довольно сложно вступить очно. Это связано как с характером работы моряков, так и существующими ограничениями из-за пандемии. К тому же большинство вступающих на сегодняшний день в профсоюз — молодые моряки, которым гораздо проще подать заявление дистанционно, чем оформить членство на бумажном носителе.

НАШ ГОЛОС БУДЕТ УСЛЫШАН

Весь отчетный период РПСМ принимал участие в совершенствовании действующего российского законодательства по регулированию трудовых отношений на судах как под иностранным, так и российским флагом. В этой работе мы сделали упор на сохранение имеющихся и создание новых правовых механизмов по защите национального морского рынка труда, обеспечение занятости российских моряков. РПСМ неоднократно на площадке РТК заявлял свою позицию о недопустимости законодательной отмены действующей разрешительной системы привлечения иностранцев для работы в России. По нашей инициативе в марте 2019 года и ноябре 2020 года на площадку РТК выносился вопрос защиты национального морского рынка

Many of you remember formation of the SUR 30 years ago. We were few, we were weak, and nobody wanted to heed us, because a trade union was traditionally considered a "driving belt" and a "nursery for the communist party." Thirty years have passed. Today I can proudly say that we have created a trade union in the best sense of the word: a union of professionals who share goals and objectives, who understand each other and want to defend together their and their families' rights to the decent and proper life.

During preparation for the congress, reporting and election conferences were held in all our organizations. In most cases, seafarers re-elected the governing bodies that have been working over the past five years. This suggests that the work of the organizations is perceived as satisfactory, and they have received credence for the next five year term. Unfortunately, the coronavirus restrictions prevented both me and my deputies from participation in all the reporting and election conferences. Although such participation is an important factor, because union members should have an opportunity to ask their questions not only to local leaders, but also to the higher management of the SUR: the touch with seafarers must never be lost.

We are working on creating a common electronic database of the SUR members. This is only natural as digitalization

is underway. The next step will be electronic joining the SUR, especially since it is quite difficult today to go through the joining procedure in person. This is caused by both the nature of the seafarers' work and the existing pandemic restrictions. Besides, most of those who would like to join the union today are young seafarers, who think it much easier to apply remotely than to register on paper.

OUR VOICE WILL BE HEARD

Throughout the reporting period, the SUR took part in improving the existing Russian laws on labor relations on board of ships under foreign or Russian flags. Our efforts were focused on preserving the existing and creating new legal mechanisms to protect the national maritime labor market and to facilitate employment of Russian seafarers. The SUR has repeatedly stated at the RTC platform that the existing system, requiring foreigners willing to work in Russia to obtain permits, must not be legally canceled. In March 2019 and November 2020, we urged the RTC to raise the matter of protecting the national maritime labor market, including the prevailing employment of Russian seafarers in maritime transport in the Russian Arctic.

Unfortunately, a number of changes were later made to the Merchant Shipping Code, in particular, the coastal navigation

труда, включая преимущественное использование труда российских моряков при морских перевозках в арктической зоне РФ.

Но после этого в Кодекс торгового мореплавания были внесены изменения, в частности, реформирована статья о каботаже, а в прошлом году принято распоряжение Правительства РФ о том, что 28 судам под иностранным флагом разрешается работать на перевозке углеводородов, добытых на шельфе арктической зоны. Это разрешение будет действовать до 2043 года. РПСМ категорически возражал против такого подхода.

Решение этого вопроса, на наш взгляд, очень простое, но требующее определенных усилий и борьбы: если кто-то хочет работать на нашем шельфе – пожалуйста, регистрируйте свои суда во втором регистре, поднимайте российский флаг и нанимайте российских моряков.

В этой связи важно отметить, что в этом году было подписано соглашение между Общероссийским профсоюзом работников нефтяной, газовой отраслей промышленности и строительства, Российским профсоюзом моряков и Российским профсоюзом работников атомной энергетики и промышленности о том, что в вопросах, которые будут представлять взаимный интерес для наших членов, мы будем выступать единым фронтом. На сегодняшний

день нас ни много ни мало 1,5 млн человек. Уверен, что голос такого представительного объединения будет услышан.

За отчетный период руководство профсоюза стремилось конструктивно взаимодействовать с Министерством транспорта РФ, Федеральным агентством морского и речного флота, Ассоциацией компаний по подбору, найму и трудоустройству моряков и, конечно, Российской палатой судостроительства. С объединением работодателей профсоюзы подписали Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту на 2021-2024 гг., устанавливающее минимальные стандарты условий труда для моряков, работающих на судах под российским флагом. Долгое время мы не принимали участие в этих переговорах, так как это право было узурпировано Профсоюзом работников водного транспорта. Наше объединение с профсоюзами нефтяников и атомщиков позволило нам создать единый представительный орган для ведения переговоров и подписать Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту.

ПАРТНЕРСТВО

Несмотря на то, что с апреля 2020 года практически все силы профсоюза были брошены на помощь морякам в репатриации, РПСМ не забывал и про колдоговорную работу, которая всегда считалась

article was revised; in last year the Russian Federation Government issued an order stating that 28 vessels under foreign flags are permitted to transport hydrocarbons produced on the Arctic shelf. This permit will be valid until 2043. The SUR had strongly objected to such an approach.

In my opinion, the solution could be very simple yet requiring some efforts and struggle: if a shipowner wants to operate on our shelf, he is welcome to register his ships in the second register, raise the Russian flag and hire Russian seamen.

In this regard, it is appropriate to note that this year an agreement was signed between the Russian Oil, Gas and Construction Workers' Union (ROGWU), the Seafarers' Union of Russia and the Nuclear Energy and Industry Workers' Union of Russia stating that all three



В этом году было подписано соглашение между Общероссийским профсоюзом работников нефтяной, газовой отраслей промышленности и строительства, Российским профсоюзом моряков и Российским профсоюзом работников атомной энергетики и промышленности о том, что в вопросах, которые будут представлять взаимный интерес для наших членов, мы будем выступать единым фронтом. На сегодняшний день нас ни много ни мало 1,5 млн человек

This year an agreement was signed between the Russian Oil, Gas and Construction Workers' Union (ROGWU), the Seafarers' Union of Russia and the Nuclear Energy and Industry Workers' Union of Russia stating that all three are to act jointly in matters that are of common interest to our members. Today we count as many as 1.5 million people




приоритетной. Количество коллективных договоров неуклонно растет. Нельзя не отметить наших давних социальных партнеров – ПАО Совкомфлот, FESCO, Северное морское пароходство, Институт океанологии им. П. П. Ширшова РАН, а также компании, с которым мы подписали договоры в отчетный период: ГК «Транспортный флот», ГК «Пола», АО «Судоводная компания «Волжское пароходство». Важно сказать, что для РПСМ стандарт зарплат – это шкала заработной платы Международной организации труда в интерпретации Международной федерации транспортников: минимальная заработная плата под удобным флагом составляет \$1128 – это тот уровень, которого мы будем добиваться для моряков на судах под российским флагом.

Прежде всего, это относится не к морским судам, а к судам река-море.

Кроме того, не прекращается работа с зарубежными компаниями: в этом году мы заключили колдоговоры с CMA CGM, OSM Maritime Shipmanagement и Stellamar.

Если говорить об общих цифрах, всего у РПСМ 13 системных базовых договоров формата IBF, 11 договоров формата ТСС – общей стоимости экипажа. В целом более 2000 судов в той или иной степени работают с колдоговором РПСМ, то есть в экипаже может работать один российский моряк или же вся команда состоит из наших соотечественников.

Закончить хотелось бы пожеланием, чтобы наша страна построила как можно больше судов, рабочие места на которых заняли бы российские экипажи. 

are to act jointly in matters that are of common interest to our members. Today we count as many as 1.5 million people. I am sure that the voice of so representative association will be heard.

During the reporting period, the management of the trade union tried to constructively cooperate with the Ministry of Transport of the Russian Federation, the Federal Agency for the Sea and River Fleet, the Association of Companies for the Selection, Recruitment and Employment of Seafarers and, of course, the Russian Chamber of Shipping.

The trade unions signed with the association of employers the Federal Sectoral Agreement on Maritime Transport for 2021-2024, which sets minimum standards for working conditions for the seafarers on ship flying the Russian flag. For a long time we could not take part in these negotiations, as this right was usurped by the Water Transport Workers' Union. Our association with the trade unions of oil and nuclear workers allowed us to create a single representative body for negotiations and sign the Federal Sectoral Agreement on Maritime Transport.


PARTNERSHIP

Despite almost all our efforts have been focused on repatriation of seafarers since April 2020, the SUR never left working on collective agreement – an area that has always been considered

a priority. The number of collective agreements is growing steadily. I can not help but mention our long-time social partners: Sovcomflot, FESCO, Northern Shipping Company, Shirshov Institute of Oceanology under the Russian Academy of Sciences, as well as the companies that we signed agreement with during the reporting period: Transport Fleet Group, Pola Group, Volga Shipping. It is important to say that the SUR's salary standard is the International Labor Organization's wage scale as interpreted by the International Transport Workers' Federation: the minimum wage under a flag of convenience is USD 1128 – a level for seafarers under the Russian flag we are going to struggle for. This rather applies to river-sea class ships than to sea-going ships.

Besides, we keep working with foreign companies: this year we entered into collective agreements with CMA CGM, OSM Maritime Shipmanagement and Stellamar.

Speaking about general figures, the SUR has in total 13 systemic basic IBF agreements and 11 TCC (total crew cost) agreements. In general, more than 2,000 ships work with SUR's collective agreement to certain degree, than is, the crew may include from one to all Russian seamen.

Finally, I would like wish our country to build as many ships as possible and to employ Russian seafarers. 

НИКИТА АРТЕМОВИЧ ВИТВИЦКИЙ,

КУРСАНТ 18 РОТЫ
СУДОВОДИТЕЛЬСКОГО
ФАКУЛЬТЕТА МГУ
ИМ. Г. И. НЕВЕЛЬСКОГО,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ЦЕХОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ
РПСМ В МГУ
ИМ. Г. И. НЕВЕЛЬСКОГО:



NIKITA VITVITSKY,

A CADET OF COMPANY 18, THE NAVIGATIONAL DEPARTMENT OF THE G. I. NEVELSKOY MARITIME STATE UNIVERSITY / THE CHAIRMAN OF THE CRAFT BRANCH OF THE SUR AT G. I. NEVELSKOY MARITIME STATE UNIVERSITY:

– Профсоюзам нужна молодежь, чтобы продолжать развиваться, а нам нужен профсоюз для того, чтобы знать свои права и способы их защиты. Нередко случается так, что на практике, курсанты сталкиваются с нечестными компаниями, которые задерживают зарплату или вовсе не платят, заставляют выполнять сверхурочную работу или опасные операции без надлежащего обеспечения. Все это ставит не только под угрозу здоровье и жизнь практикантов и малоопытных морских специалистов, но и функционал всей морской отрасли.

Нечестные судовладельцы легко могут обмануть или обхитрить незащищенных моряков. Поэтому, если молодежь

будет знать свои права, то, будучи защищенной членством в профсоюзе, сможет требовать от судоходных компаний их соблюдения. Именно всеобъемлющие знания могут улучшить ситуацию не только на каком-то конкретном судне или в компании, но и судоходстве.

В связи с этим нам нужно сделать все, чтобы создать в РПСМ сильные объединения курсантов морских специальностей – рычаг для защиты их интересов и прав. Именно членство в профсоюзе может дать понимание, например, какие компании выполняют свои обязательства, а какие лучше обходить стороной.

На сегодняшний день в МГУ им. Г. И. Невельского работает цеховая

Trade unions need young people to keep developing, and we need a trade union to know our rights and how to protect them. It often happens that cadets face dishonest companies that delay wages or do not pay at all, or force to do overtime work or dangerous operations without proper safety appliances. This is detrimental not only to the health and life of trainees and inexperienced maritime specialists, but also to the functionality of the entire maritime industry.

Dishonest shipowners can easily deceive or outwit unprotected seafarers. Therefore, the young people who know their rights can, being protected by trade union membership, demand respecting them by shipping companies. Comprehensive

knowledge, that's what can improve the situation not only on a ship or in a company, but in shipping industry as whole.

In this regard, we have to do our best to create strong maritime cadet associations under the SUR as lever for protecting their interests and rights. Union membership that can provide insight into, for example, which companies fulfill their commitments and which ones are best to avoid.

Today, the G.I. Nevelskoy Maritime State University has a craft branch of the SUR consisting of more than 30 cadets. The cadets of the craft branch pay membership fees from the allowances. The news about its creation instantly spread throughout the university: even the first year cadets ask about joining the SUR and, first of all, what the membership

организация РПСМ, в которой состоит более 30 курсантов. Курсанты цеховой организации платят членские взносы со стипендии. Новость о ее создании моментально разлетелась по вузу – даже первокурсники интересуются возможностью вступить в РПСМ, и прежде всего их интересует, в чем суть членства и в чем сила профсоюза. Все это стало возможным благодаря взаимодействию председателя первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ Петра Ивановича Осичанского и ректора МГУ им. Г. И. Дениса Викторовича Бурова.

Для привлечения курсантов в РПСМ нужно не только устраивать встречи, ликбезы и конкурсы, но и требуется поддержка территориальных организаций профсоюза, хотя вовлечь курсантов в работу могут только такие же курсанты. Здесь большую роль

играет сарафанное радио, понимание специфических проблем, хороших взаимоотношений и общие цели.

Наша цеховая организация РПСМ считает важным, чтобы при поступлении в морской вуз первокурсникам предлагали вступить в профсоюз и выдавали бланки для оформления членства. Так с нуля молодые ребята смогут повышать свою грамотность в вопросах защиты прав и социально-экономических интересов. ⚓

is and what is the strength of the union. That was made possible through cooperation of the chairman of the SUR cell in Vladivostok Pyotr Osichansky and the rector of the G. I. Nevelskoy Maritime State University Denis Burov.

Meetings, educational programs and competitions are good but not enough to attract cadets to the SUR; a support from the territorial branches is required, although nobody but cadets may involve other cadets

in the work. Word of mouth, understanding specific problems, good relationships and common goals play a great role.

Our craft branch of the SUR thinks it important that the first year cadets in a maritime university are offered to join the trade union and given membership registration forms. Then the young people will be able to gradually improve their knowledge protecting their rights and socio-economic interests. ⚓



РАБОТОДАТЕЛИ ПЕРЕГИБАЮТ ПАЛКУ В ВОПРОСАХ ВАКЦИНАЦИИ

EMPLOYERS OVERDO ON VACCINATIONS

Вакцинация и связанные с ней вопросы стали центральной темой повестки дня заседания Совета Российского профсоюза dockеров, которое состоялось 9-13 ноября 2021 года в Санкт-Петербурге. Участники – лидеры первичных профсоюзных организаций РПД – обменялись информацией о ситуации в портах России и профорганизациях и наметили планы на будущее.

Vaccination and associated matters appeared as the central topic in agenda of the Russian Dockers' Union Council meeting held on 9-13 November 2021 in St. Petersburg. The participants, leaders of the Russian Dockers' Union cells, shared information on the situation in the Russian ports and trade union organizations and outlined plans for the future.

ЦИВИЛИЗОВАННЫЙ ДИАЛОГ НЕ ПОЛУЧАЕТСЯ

Как оказалось, особенно остро обстоят дела в Архангельском морском торговом порту, где представители работодателя всячески пытаются уничтожить первичку РПД.

– В Архангельске очень много проблем, – говорит глава РПД Максим Колядинцев. – Это и заемный труд, и урезание заработных плат, и постоянный прессинг работников.

Терпение у людей не резиновое: на фоне давления появился интерес к профсоюзу, многие хотят вступать, но даже в этом вопросе dockерам вставляют палки в колеса.

– Работник приходит с заявлениями в бухгалтерию порта о вступлении в первичную профсоюзную организацию ОАО «Архангельский морской торговый порт» РПД и перечислении членских взносов, но их не принимают или берут в работу, но взносы не переводят, – поясняет М. Колядинцев. – Тем самым они пытаются препятствовать деятельности профорганизации.

Летом этого года председатель РПД встречался с руководством Архангельского морского торгового порта. На переговоры он вышел с единственным и четко сформулированным предложением – наладить

CIVILIZED DIALOG DOES NOT WORK OUT

The situation seems especially desperate in the Arkhangelsk Commercial Sea Port, where the employer tries in every possible way to destroy the Russian Dockers' Union cell.

"There are a lot of problems in Arkhangelsk," says Maxim Kolyadintsev, the head of the Russian Dockers' Union. "This includes agency work, wage cuts, and constant pressure on workers."

Workers' patience is not infinite: being under the pressure, many show interest in the trade union and want to join, but the dockers are hindered even in that.

"An employee comes to the accounting department of the port to inform that he joins the Arkhangelsk Commercial Sea Port's trade union cell and requests transferring membership fees, but they refuse to accept the application or accept but still fail to transfer the fees," explains M. Kolyadintsev. "This is a way they are trying to hinder the trade union's activities."

The chairman of the Russian Dockers' Union had a meeting with the Arkhangelsk Commercial Sea Port management in the summer of this year. He entered the negotiations with a single and clearly formulated proposal,

социальное партнерство и в цивилизованном диалоге обоюдно решать возникающие проблемы.

— Мы понимаем, что постоянный прессинг как с нашей стороны, так и со стороны работодателя может только напрягать. Однако к компромиссу мы не пришли. Пока что выстроить нормальный рабочий диалог не получается, — с сожалением констатировал Максим Колядинцев.

ПРОТИВ ЗЛУОПРЕБЛЕИИ

Разумеется, в период заседания Совета не раз была затронута тема пандемии коронавируса, связанных с ней мер предосторожности и опасений докеров по этому поводу. Как рассказал председатель РПД, на отечественные порты, как и многие предприятия, распространяются Постановления главных санитарных врачей в регионах о том, что работодатели должны обеспечить вакцинацию 80% сотрудников. В противном случае не привитых от коронавируса работников будут отстранять от работы и высаживать за свой счет.

— Это соответствует действующему законодательству, и нкуда от этого не денешься: в конечном счете все эти Постановления упираются в ст. 76 Трудового кодекса РФ «Отстранение от работы», где говорится о праве работодателя отстранять работника за невыполнение определенных условий, —

объясняет Максим Колядинцев. — В данном случае мы говорим о вакцинации.

В РПД придерживаются позиции, что если работник не хочет вакцинироваться, то по закону он может находиться дома за свой счет или уволиться по собственному желанию. Проблема заключается в другом.

— Практически во всех регионах работодатели на местах устроили беспредел, — говорит он. — В случае отказа от вакцинации людям угрожают депремированием и уволь-

нением, на предприятиях издаются приказы, идущие вразрез с российским законодательством.

В качестве примера он приводит две противоположные ситуации в Санкт-Петербурге.

Так, на Первом контейнерном терминале работодатель действует строго в рамках Постановления главного санитарного врача: был выпущен приказ о том, что при отказе привиться от коронавируса работник может отстранен от выполнения обязанностей за свой счет.

— На мой взгляд, все логично, — считает Максим Колядинцев. — К тому же, что немаловажно, этот документ издавался без

to establish social partnership and solve any problems in a civilized dialog.

"We understand that constant pressure from either our side or the employer can cause nothing but strain. However, we failed to reach a compromise. So far, it seems impossible to build a proper working dialog," said Maxim Kolyadintsev with regret.

COMBATING ABUSE

The meeting of the Council could not help but touch repeatedly the coronavirus pandemic issue, related

precautions and dockers' concerns about all that. According to the chairman of the Russian Dockers' Union, the Russian ports, like many other enterprises, are subject to the resolutions of the chief sanitary doctors in respective regions stating employers must have minimum 80% of their employees vaccinated. Otherwise, workers not vaccinated against coronavirus will be suspended without pay.

"This is in line with the existing laws and unavoidable: ultimately, all these resolutions refer to Article 76 "Suspension" of the Labor Code, which declares employer's right to suspend an employee

who fails to fulfill certain conditions," explains Maxim Kolyadintsev. "Here, this is about vaccination."

The Russian Dockers' Union adheres to the position that if an employee does not want to be vaccinated, then, according to the law, they may stay at home unpaid or resign voluntarily. The problem lies in different area.

"Local employers in almost all regions have caused mayhem," he says. "Whenever someone refuses to get vaccinated, they are threatened to have their bonuses cut and get fired; companies issue orders that run counter to the Russian laws."

He cites two opposite situations in St. Petersburg as examples.

The employer of the First Container Terminal acts strictly within the resolution of the Chief Sanitary Doctor: an order had been issued that if an employee refuses to get vaccinated against coronavirus, that employee can be suspended without pay.

"In my opinion, it seems logical," says Maxim Kolyadintsev. "Importantly, the order was issued without violating the local regulation issuing procedure that requires any regulatory document to be first submitted to the trade union cell for review."

Another St. Petersburg employer, the Neva-Metall stevedoring company, issued an order that was not coordinated with the trade union, is not in line with the Labor Code

"WHENEVER SOMEONE REFUSES TO GET VACCINATED, THEY ARE THREATENED TO HAVE THEIR BONUSES CUT AND GET FIRED"

нарушения процедуры принятия локальных нормативных актов на предприятии, когда работодатель направляет тот или иной документ на предоставление мотивированного мнения первичной профсоюзной организации.

В то же самое время другой петербургский работодатель – стивидорная компания АО «Нева-Металл» – без согласования с профсоюзным органом издает приказ, который противоречит ТК РФ и нарушает права работников.

– Например, если работник не хочет вакцинироваться, то, согласно документу, он должен написать объяснительную, – продолжает М. Колядинцев. – Но, как поясняет Минтруд РФ, нужно брать не объяснительную, а именно отказ от вакцинации – только на этом основании можно отстранить от работы.

Кроме того, в нем говорится, что докеры обязаны предоставлять работодателю QR-код или медотвод с указанием его причины, или принести справку о перенесенном заболевании.


– ТК РФ не предусматривает ситуацию, когда работник должен предоставлять QR-код работодателю, – объясняет Максим Колядинцев. – То есть существует перечень документов, который работник

должен предоставлять работодателю, но кода в нем нет. По поводу медотвода с указанием причины – это медицинская тайна. И последнее – зачем работодателю какие-либо справки о перенесенной болезни, если существует больничный лист, где черным по белому написано, на каком основании он был открыт.

Но и это не все – работников, не прошедших вакцинацию, за нарушение приказа, изданного работодателем, могут привлечь «к дисциплинарной ответственности, в том числе депремированию».

– Но дело в том, что вакцинация не имеет никакого отношения к трудовым отношениям, соответственно, привлечь работника к дисциплинарной ответственности или депремировать за отказ от вакцинации работодатель не имеет права, – говорит председатель РПД.

Со своей стороны, профком РПД «Нева-Металл» направил требование работодателю заменить в приказе объяснительную на отказ, а также отменить ряд положений, которые противоречат нормам ТК РФ.

– Само собой мы это так не оставим, – заверяет Максим Колядинцев. – Еще раз повторю, мы не против вакцинации, но мы против перегибания палки в связанных с ней вопросах. 

of the Russian Federation, and violates the rights of workers.

"For example, the order states that, if an employee does not want to get vaccinated, then they must submit an explanatory note," continues M. Kolyadintsev. "Although, according to the Ministry of Labor of the Russian Federation, the employer has to request not an explanatory note but a vaccination refusal statement, which may form a ground for suspension."

In addition, the order states that dockers are required to submit QR-codes or a medical exemption document or a past disease certificate.


"The Labor Code of the Russian Federation does stipulate that an employee must submit a QR-code to the employer," explains Maxim Kolyadintsev. "There is a list of documents that the employee must submit to the employer, but it does not include any code. A medical exemption document stating the reason of exemption may be medical secret. And the last thing: why does the employer need any past disease certificate when there is a sick leave clearly stating why it was opened."

But this is not the end: unvaccinated workers may be subject

to "disciplinary actions, including bonus cuts" as violators of the employer's order.

"But vaccination has nothing to do with labor relations; therefore, the employer has no right to subject an employee to any disciplinary action or cut any bonuses for refusal to vaccinate," says the chairman of the Russian Dockers' Union.

The Russian Dockers' Union committee at Neva-Metal has demanded the employer to replace "explanatory note" with "refusal statement" in the order, as well as to cancel a number of provisions that are not in line with the Labor Code.

"Sure, we are not going to leave it that way," assures Maxim Kolyadintsev. "I'm to underline that we are not against vaccination, but against overdoing in matters related to it." 

**«В СЛУЧАЕ ОТКАЗА ОТ ВАКЦИНАЦИИ
ЛЮДЯМ УГРОЖАЮТ ДЕПРЕМИРОВАНИЕМ
И УВОЛЬНЕНИЕМ»**



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**



НОВЫЕ ЗАРПЛАТЫ ДЛЯ АСТРАХАНСКИХ МОРЯКОВ

NEW WAGE SCALE FOR SEAFARERS FROM ASTRAKHAN

Российский профсоюз моряков и компания «Топаз Астрахань» подписали новый коллективный договор. Его условия распространяются на все 17 многоцелевых судов компании, задействованных в грузоперевозках в разных регионах мира.

Сотрудничество астраханского дивизиона мультинациональной компании Topaz Marine Energy и РПСМ началось в 2017 году. Тогда для участия в проекте консорциума Тенгизшевройл в рекордные 16 месяцев Топаз построил целый флот многоцелевых судов. На них астраханские экипажи по 14 человек стали доставлять на каспийскую стройку

модули из хабов финской Хамины и болгарского Бургаса.

В текущем году проект завершился, и моряки совершенно справедливо обратились в профсоюз с вопросом: что будет с ними дальше? На эту тему РПСМ провел переговоры с руководством компании, и работодатель заверил: он по-прежнему заинтересован в сохранении квалифицированных кадров. «Наши моряки прошли специальное обучение, знают флот, естественно, мы приложим все усилия, чтобы работа у них была и после окончания проекта», – подчеркивали представители «Топаз Астрахань».

The Seafarers' Union of Russia and Topaz Astrakhan have signed a new collective agreement. It covers 17 multipurpose vessels of the company involved in cargo transportation in various regions of the world.

Cooperation of the Astrakhan division of the multinational company Topaz Marine Energy and the SUR began in 2017. Then, to participate in the project of the Tengizchevroil consortium, Topaz built a fleet of multipurpose vessels as quickly as within 16 months. These vessels manned by 14 seamen each began to deliver modules from the hubs

of Finnish Hamina and Bulgarian Burgas to the Caspian construction site.

This year the project was coming to the end, and the seafarers quite rightly appealed to the trade union with the question: what will happen to them next? Thus, the SUR held talks with the company's management, and the employer assured that the company is still interested in retaining the qualified personnel. "Our seafarers have received special training, they know the fleet, and, of course, we will make every effort to ensure that they have a job after the completion of the project," emphasized the representatives of Topaz Astrakhan.

СОТНИ РАБОЧИХ МЕСТ

Несколько месяцев продолжались попытки задействовать суда в перевозках на Балтике и Черном море. Осложняли ситуацию высокая конкуренция среди судов класса «река-море» и экономические санкции.

— Суда, которые вывели из проекта Тенгиза, постепенно включались в работу, на Балтике, на Севере, — рассказывал председатель Южной территориальной организации РПСМ Николай Попов. — Мы держали ситу-

тель РПСМ Юрий Сухоруков призывал судовладельца обеспечить свою конкурентоспособность, установив для плавсостава более высокий уровень зарплат. «Например, на Балтике приняты другие нормы оплаты труда, и если вы планируете после окончания текущего проекта работать там, вам необходимо соответствовать стандартам, принятым в конкретном регионе», — высказывался глава профсоюза.

В ходе переговоров о подписании нового коллек-

HUNDREDS OF JOBS

For several months the company was looking for opportunity to involve vessels in transportation in the Baltic and Black Sea. The situation was complicated by strong competition among river-sea class vessels and economic sanctions.

"The vessels that were withdrawn from the Tengiz project were gradually included in the work in the Baltic and in the North," said Nikolay Popov, chairman of the SUR Southern territorial branch. "We

kept under control was the salary increase for crew members. Yury Sukhorukov, the chairman of the Seafarers' Union of Russia, called on the shipowner to ensure the competitiveness by setting a higher salary level for the crews. "For example, different wage standards have been adopted in the Baltic, and if you plan to work there after the completion of the current project, you need to meet the standards adopted in a particular region," said the head of the trade union.

«КОМПАНИЯ СОГЛАСИЛАСЬ С ДОВОДАМИ ПРОФСОЮЗА И ПОВЫСИЛА ЗАРПЛАТЫ МАТРОСОВ ПЕРВОГО КЛАССА НА 20% ОТ ПРЕДЫДУЩЕГО УРОВНЯ»

"THE COMPANY AGREED WITH THE ARGUMENTS OF THE TRADE UNION AND RAISED THE SALARIES OF THE ABLE-BODIED SEAMEN BY 20% FROM THE PREVIOUS LEVEL"



Ирина Апанович
Irina Apanovich


ацию на контроле, чтобы люди не потеряли рабочие места в надежной компании.

«Конечно, моряков пугала неизвестность, они звонили в профсоюз и спрашивали, будет ли у них завтра работа, — продолжает тему председатель профкома «Топаз Астрахань» РПСМ Денис Бондаренко. — Стабильность всегда была одним из преимуществ работы в «Топазе». А тут заканчивался проект, и никто не знал, что будет дальше».

ДРУГОЙ УРОВЕНЬ

Другим важным вопросом, который держал на контроле профсоюз, было повышение зарплаты членам экипажей. Председа-

тельного договора к этому вопросу вернулись в первую очередь. Как рассказала заместитель председателя профкома «Топаз Астрахань» РПСМ Ирина Апанович, компания согласилась с доводами профсоюза и повысила зарплаты матросов первого класса до того уровня, который принят за стандарт на Балтике — на 20% от предыдущего уровня.

— Нам удалось сохранить несколько сотен рабочих мест на современных судах, где строго соблюдаются правила безопасности и выплачивается достойная заработная плата, — резюмировал Н. Попов. — Для профсоюза это самое главное. 


kept the situation under control so that people would not lose their jobs in a reliable company."

"Of course, the seafarers were not sure that they will continue the work, they called the trade union and asked if they would have a job tomorrow," continued Denis Bondarenko, chairman of the SUR trade union committee of Topaz Astrakhan. "Stability has always been one of the advantages of working at Topaz. And then the project was coming to the end, and no one knew what would happen next."

A DIFFERENT LEVEL

Another important issue that the union

During the negotiation on a new collective agreement, this matter was discussed first of all. According to Irina Apanovich, deputy chairman of the SUR trade union committee of Topaz Astrakhan, the company agreed with the arguments of the trade union and raised the salaries of the able-bodied seamen to the level accepted as a standard in the Baltic, i.e. by 20% from the previous level.

"We managed to save several hundred jobs on modern ships, where safety rules are strictly observed and decent wages are paid," summed up Nikolay Popov. "This is the most important thing for the union." 



В июне 2021 года в первичную профсоюзную организацию моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков обратилась мать моториста судна Socol 9 (ИМО 8801618, флаг Панама), погибшего во время контракта в начале весны этого года. Так, 1 марта он почувствовал себя плохо и был доставлен во владивостокскую больницу, где спустя восемь дней умер. Мать моряка оказалась в отчаянном положении: на ее попечении осталась несовершеннолетняя внучка, женщине критически не хватало средств. При этом ее обращение в компанию за получением 5 000 долларов компенсации, оговоренной контрактом, ничего не дало: судовладелец отказал в выплате.

In June 2021, the mother of the engineer from Socol 9 (IMO 8801618, Panama flag), who had died during a contract in early spring of this year, applied to the seafarers' trade union cell under the Seafarers' Union of Russia. On 1 March he felt unwell and was delivered to a Vladivostok hospital, where died eight days later. The seaman's mother found herself in a desperate situation: she had an underage granddaughter in her care, and the woman was critically short of funds. However, her appeal to the company for a contractual compensation in amount of USD 5,000 had resulted in nothing: the shipowner refused to pay.

СЕМЬЯ ПОГИБШЕГО МОРЯКА ПОЛУЧИЛА 5 000 ФУНТОВ СТЕРЛИНГОВ

THE FAMILY OF A DECEASED SAILOR OBTAINED GBP 5,000

— Когда женщина поделилась своим горем с профкомом, мы приняли решение подготовить обращение в Международный фонд помощи морякам (SIRF), — рассказал Петр Осичанский, председатель ППО моряков г. Владивостока. — Уже в августе было получено одобрение на получение гранта в размере 5000 фунтов стерлингов. Мама моряка горячо благодарила нас за содействие и выражала признательность Фонду, который в это непростое время уже не в первый раз помогает морякам и их семьям.

Напомним, что Международный фонд помощи морякам (SIRF) был создан для того, чтобы обеспечить поддержку работников флота и их семей, пострадавших

от последствий пандемии коронавируса. Собранный им сумма в настоящее время составляет около 1,18 миллиона долларов США и продолжает расти.

Члены ППОМ моряков г. Владивостока также оценили работу SIRF. За период пандемии Фондом неоднократно выделялись деньги для нуждающихся членов экипажей. В частности, в октябре 2020 мужчине, потерявшему трудоспособность на судне владивостокской рыболовной компании, выделили грант в размере 5 000 фунтов стерлингов. А в феврале 2021 моряк, лишившийся глаза и нуждающийся в дорогостоящей операции, получил грант в 7 000. [↗](#)

"When the woman shared her trouble with the trade union committee, we decided to prepare an appeal to the Seafarers International Relief Fund (SIRF)," says Pyotr Osichansky, the chairman of the seafarers' trade union cell in Vladivostok. "A grant in amount of GBP 5,000 was approved as quickly as in August. The seaman's mother thanked us warmly for our assistance and expressed gratitude to the Fund, which regularly helps to seafarers and their families in our hard time."

The Seafarers International Relief Fund (SIRF) was established to provide support to fleet

workers and their families affected by the coronavirus pandemic. By now, it has raised about USD 1.18M and keeps raising.

The members of the seafarers' trade union cell in Vladivostok also appreciated the work done by the SIRF. The Fund has repeatedly allocated money for crew members in need during the pandemic period. In particular, a man who turned disabled on a Vladivostok-based fishing company's vessel was awarded a grant of GBP 5,000 in October 2020. In February 2021, a seaman who lost his eye and needed an expensive surgery received a grant of GBP 7,000. [↗](#)

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

ЧАСТИЧНАЯ ИНДЕКСАЦИЯ НЕ УСТРАИВАЕТ ПРОФСОЮЗ

PARTIAL WAGE INDEXATION NOT SATISFACTORY FOR THE UNION

ОАО «Северное морское пароходство» проиндексировало зарплаты работникам на 4, 9%, однако сделало это на сомнительных условиях. Так, повышение коснулось только должностных окладов сотрудников в пределах пороговой суммы, равной минимальному размеру оплаты труда в 12 792 рубля. Часть зарплаты, превышающая эти цифры, индексации не подлежит. В первичной профсоюзной организации плавсостава ОАО «Северное морское пароходство» Российского профсоюза моряков считают, что вводящий эти нормы Приказ не соответствует закону, и если в ближайшее время компания это не исправит, собираются обратиться в прокуратуру.

Также Сергей Портенко, председатель ППО плавсостава ОАО «Северное морское пароходство» Российского профсоюза моряков, отметил, что профсоюз не был вовремя оповещен об этих изменениях, хотя с начала года пытался добиться индексации зарплат для работников. Однако из-за пандемии ведение

переговоров осложнялось – очных встреч было практически не добиться, на телефонные звонки в компании часто предпочитали не отвечать. Недавно же выяснилось, что Приказ об индексации был выпущен ОАО «СМП» еще 30 июля без учета мнения профсоюза и предоставления его для ознакомления, а вступил в силу с 1 августа. Так, в ППО узнали о том, что уровень зарплат изменился, только из рассказов работников, при этом сами моряки не были в курсе, на основании чего это произошло. Представителям профсоюза удалось со скрипом получить экземпляр документа только после личных встреч с руководством компании.

В профкоме считают, что Приказ, который ссылается на Положение о порядке индексации заработной платы работников ОАО «СМП» от 2019 года, предусматривающее индексацию зарплаты только в части МРОТ, не соответствует закону. Того же мнения придерживается Валерий Неведов, главный эксперт по правовым вопросам Российского профсоюза моряков. Так, он отметил, что согласно ст. 134 ТК РФ,

JSC Northern Shipping Company (NSC) has indexed the employees' wages by 4.9% but on dubious terms. In particular, the increase covered only a basic salary within an amount equal to the minimum wage of RUB 12,792. The part of salary exceeding this figure appeared not subject to indexation. The SUR cell at the Northern Shipping Company believes that the order introducing these rates does not comply with the law and they are going to appeal to the prosecutor's office, unless the company makes corrections in the near future.

As noted Sergey Portenko, the chairman of the SUR cell at NSC, the union was not duly notified about these amendments, although they had been trying to achieve wage indexation since the beginning of the year. However, the pandemic complicated negotiations: face-to-face meetings were hard to arrange, and the company often ignored phone calls. But recently it was found out that the wage indexation order was issued by NSC on as long ago as in 30 July without

notifying and consulting with the union and came into force on 1 August. Thus, the SUR cell learned about the forthcoming wage changes from the employees, while the seafarers themselves were not aware of the basis for the changes. The union only managed to get a copy of the order after personal meetings with the company management.

The union committee believes that the order, which refers to the Regulation on Wage Indexation at JSC NSC dated 2019 stipulating that wage indexations are limited to the amount of minimum wage, does not comply with the law. Valery Nefedov, the SUR chief legal expert shares this point of view. He noted that, according to Article 134 of the Labor Code, the indexation shall increase the real wages in line with the growth of consumer prices. And Article 129 of the Labor Code implies that a wage include not only the basic salary, but also various benefits (in particular, additional payments and allowances for working in abnormal conditions, in special

индексация выражается в повышении реального содержания заработной платы в связи с ростом потребительских цен на товары и услуги. При этом ст. 129 ТК РФ подразумевает, что заработная плата включает в себя не только оклад, но и различные компенсационные выплаты (в частности, доплаты и надбавки за работу в условиях, отклоняющихся от нормальных, в особых климатических условиях, на территориях, подвергшихся радиоактивному загрязнению и пр.), а также стимулирующие выплаты (например, премии и другие поощрительные выплаты). То есть эти нормы законов не предполагают, что индексироваться должен только оклад в размере МРОТ – о нем здесь речи не идет. А значит, есть основание для иска в суд.

– Кроме того, есть и другое, процедурное, основание, – добавил Валерий Нефедов. – Так, работодатель нарушил требование ст. 372 ТК РФ об учете мнения представительного органа работников при принятии локального нормативного акта, которым и является Приказ об индексации.

В связи с этим первичная профсоюзная организация плавсостава ОАО «Северное морское пароходство» готовит проект требований об устранении нарушений, которые будут отправлены в ОАО «СМП».

– Если раньше, когда издавались какие-то приказы о повышении



или отказе в повышении заработной платы, к ним также прилагались пояснительные записки с ссылками на возможные причины, например, на отсутствие средств, то в этом Приказе нет никаких аргументов о невозможности провести индексацию в полном объеме, – добавил Сергей Портенко. – Надо отметить, что параллельно с этим в компании существуют дополнительные персональные выплаты отдельным работникам в виде персональных надбавок, не предусмотренные коллективным договором, так что об отсутствии средств на полную индексацию зарплат речи не идет. О том, по какому принципу эти надбавки выплачиваются, профсоюзу неизвестно. [↗](#)

climatic conditions, in areas exposed to radioactive contamination, etc.), as well as incentive payments (for example, bonuses and others). It means that the statutory provisions do not imply that only the basic salary within the minimum wage should be increased. Therefore, there is a grounds for a filing a claim.

"Also, there is another basis of procedural nature," adds Valery Nefedov. "The employer has violated Article 372 of the Labor Code, which requires to take into consideration the opinion of an employee representation body prior to issuing a local regulation, in particular the indexation order."

Therefore, the SUR cell at NSC is preparing a draft demand to eliminate

the violations to submit to the Northern Shipping Company.

"Previously, when the company issued orders to increase or not to increase wages, they were accompanied by explanatory notes stating possible reasons, such as the lack of available funds. This time the order has no reasoning why wages can not be increased in full," adds Sergey Portenko. "It should be noted that, at the same time, the company makes additional personal payments to some employees in the form of personal allowances beyond the collective agreement, so this is surely not about the lack of funds for full wage indexation. The union is not aware of a basis for these allowances." [↗](#)



Т/Х GLOBAL: В АДСКИХ УСЛОВИЯХ И БЕЗ ЗАРПЛАТЫ

M/V GLOBAL: HELLISH CONDITIONS AND NO SALARY

Российский экипаж судна Global (ИМО 9165932, флаг Палау) оказался в бедственном положении: отработав около 2,5 месяцев в кошмарных условиях, моряки из Ростова-на-Дону, Новороссийска и Крыма без предупреждения были списаны в течение нескольких часов в Индонезии и отправлены в отель отсиживать карантин – с невыплаченными зарплатами за сентябрь и октябрь и с перспективой обратного перелета только до Москвы. Члены экипажа резонно забили тревогу и попросили помощи у инспектора Международной федерации транспортников в Новороссийске Ольги Ананыной.

The Russian crew of the Global ship (IMO 9165932, Palau flag) found themselves in distress: having worked for about 2.5 months in nightmare conditions, the seamen from Rostov-on-Don, Novorossiysk and Crimea were discharged without warning in a matter of few hours in Indonesia and sent to a hotel for quarantine – with unpaid salaries for September and October and upcoming return flight to Moscow only. The crew members reasonably sounded the alarm and asked for help from the ITF inspector in Novorossiysk, Olga Ananyina.

Надо сказать, что рейс не задался сразу. Первоначально моряков наняли для того, чтобы перегнать судно из Индонезии в Индию на слом. Однако когда экипаж поднялся на борт, стало очевидно, что выполнить эту работу будет непросто – оно находилось в настолько «убитом» состоянии, что переход был просто невозможен. Условия на борту при этом без преувеличения были адскими – огромное количество тараканов, заполонивших практически все помещения, и регулярные

пожары в машинном отделении здесь были обыденностью. Несколько месяцев в подобном кошмаре моряки прилагали все усилия, чтобы реанимировать судно, которое так и оставалось в Индонезии. В октябре же экипаж просто поставили перед фактом, что их списывают и на смену приходит индонезийский экипаж. В течение пары часов того же дня их буквально выдворили с судна и отправили в отель Sahid Batam Center в городе Батам на карантин. Без предварительного уведомления,

It should be noted that the voyage went wrong from very onset. Initially, the seafarers were hired to move the ship from Indonesia to India for scrapping. However, when the crew boarded, it became obvious that it would not be an easy job as the vessel was in so poor condition that the transit seemed simply impossible. Besides, the conditions on board were quite literally hellish: a huge number of cockroaches occupied almost all the rooms and regular fires in the engine room

were common. For several months in that nightmare, the seamen made each and every effort to resuscitate the ship, which still remained in Indonesia. In October, the crew was simply told that they were about to be discharged and replaced by an Indonesian crew. It took just a couple of hours of the same day for them to be literally kicked off from the ship and sent to the Sahid Batam Center hotel in the city of Batam for quarantine. They had received no prior notice, which should have been given to the seafarers

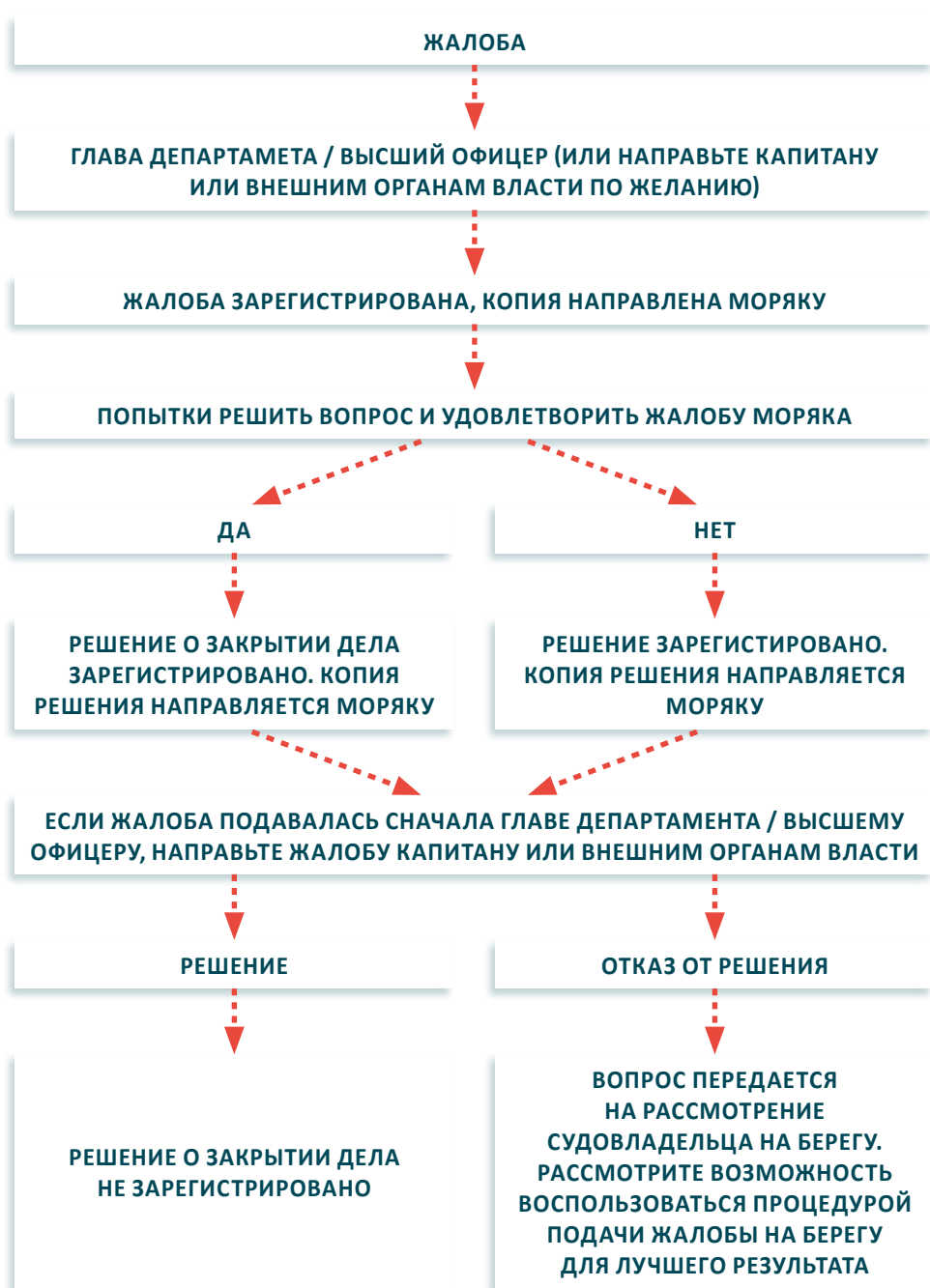
КТМС: Процедура рассмотрения жалоб на борту

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.



MLC: On-board

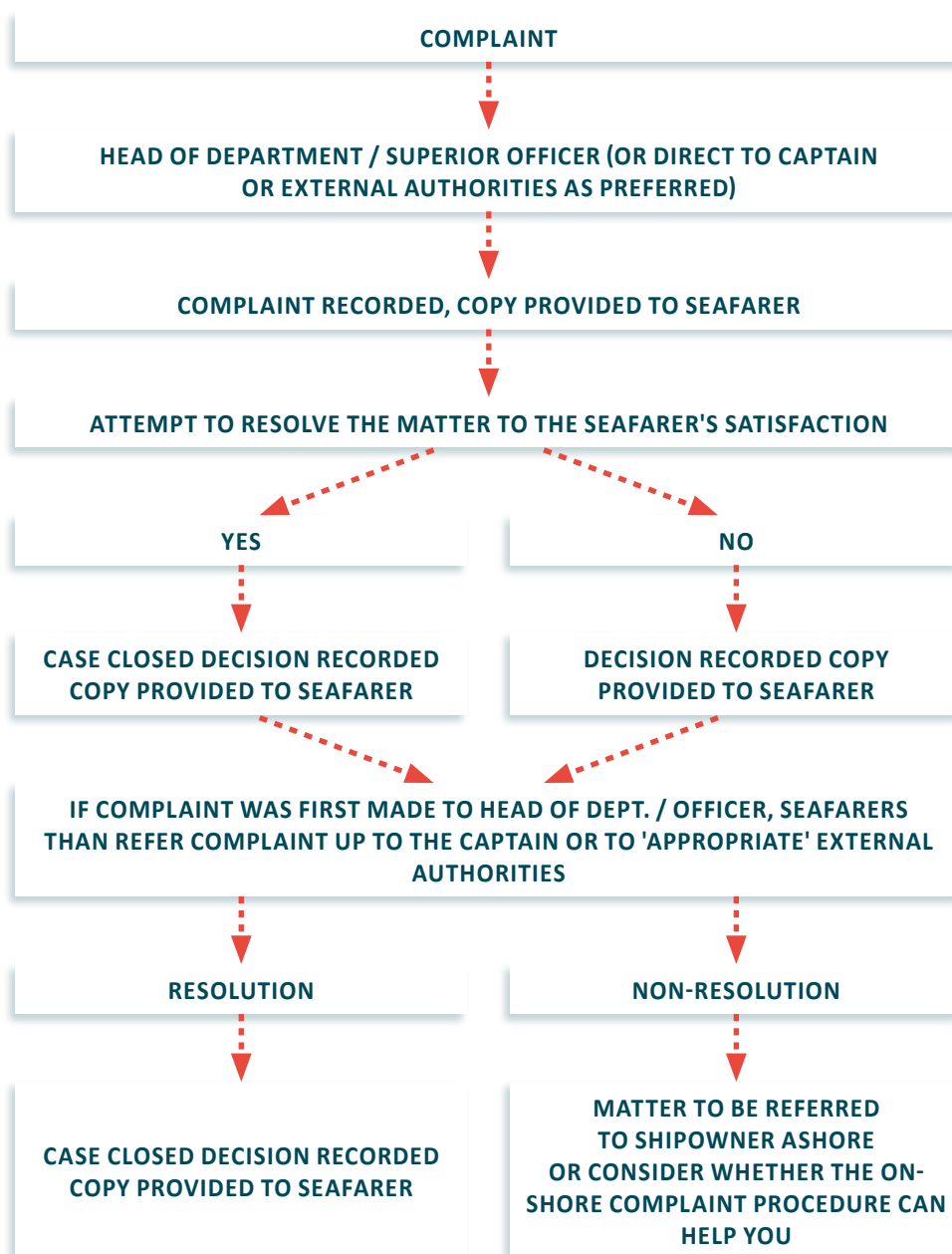
Complaint Handling Procedure

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)



**«ПОКА МОРЯКИ ДЕНЕГ НЕ ПОЛУЧИЛИ,
НО ЕСТЬ НАДЕЖДА, ЧТО ЭТО СЛУЧИТСЯ
В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ»**

**"THE SEAMEN HAVE NOT RECEIVED
MONEY YET, BUT THERE IS HOPE THAT
THIS WILL HAPPEN IN THE NEAR FUTURE"**




Ольга Ананьина
Olga Ananyina

которое должны было передать морякам по меньшей мере за 15 дней до списания, зарплаты, загранпаспортов, которые остались на руках у агента. Экипажу предложили долететь только до Москвы, а оттуда добираться домой своим ходом и ждать – скорее всего, напрасно – выплаты полагающихся денег.

Инспектор МФТ в Новороссийске после обращения моряков со своей стороны рекомендовала им не покидать отель, пока ситуация не урегулируется. Первым же делом она связалась с оператором судна – индийской компанией BBN Shipmanagement Pvt. Ltd, – которая поначалу вообще никак на сообщение не отреагировала. После того, однако, как Ольга Ананьина обратилась в Министерство транспорта Индии, компания, наконец, вступила с ней в переписку и, по собственным словам, начала процесс перевода денег морякам, пообещав позаботиться о том, чтобы члены экипажа не просто долетели до Москвы, но и были доставлены в родные города. Как рассказала Ольга Ананьина, пока моряки денег не полу-

чили, но есть надежда, что это случится в ближайшее время.

Инспектор МФТ также отметила одну практически трагикомичную особенность контрактов моряков, которая ее поразила: «В 26-страничном договоре целая страница посвящена тому, как членам экипажей нужно вести себя в социальных сетях, чтобы не представлять компанию в плохом свете, что стоит и не стоит писать и размещать, – рассказала Ольга Ананьина. – Честно говоря, за время своей работы я впервые с таким сталкиваюсь. Просто удивительно, что компания, которая нанимает моряков работать на «ведре» и не особенно беспокоится о соблюдении их прав, так печется о собственной репутации».


Она также рекомендовала членам экипажей избегать трудоустройства в эту компанию и в целом крайне внимательно подходить к выбору места работы, заранее узнавая все подробности о судовладельце. Сделать это можно, в том числе обратившись в Российский профессиональный союз моряков, где охотно поделится имеющейся информацией. 

at least 15 days before the discharge, no salaries, and even their passports remained in the hands of the agent. The crew was offered to fly only to Moscow, and then get home on their own and wait – most likely in vain – for the payments of the money due.

Having received an application from the seamen, the ITF inspector in Novorossiysk recommended them not to leave the hotel until the situation is resolved. The first thing she did was to contact the ship operator, the Indian company BBN Shipmanagement Pvt. Ltd, which at first did not respond to the message at all. However, after Olga Ananyina applied to the Ministry of Transport of India, the company finally entered into correspondence and, according to them, commenced transferring money to the seamen and promised to arrange delivery of the crew members not only to Moscow, but to their hometowns. According to Olga Ananyina, the seamen have not received money yet, but

there is hope that this will happen in the near future.

The ITF inspector also noted a nearly tragicomic feature of seamen's contracts: "The 26-page contract had an entire page prescribing how the crew members must behave in social media so as not to present the company in a bad light, what should and what should not be written and posted," told Olga Ananyina. "Speaking frankly, this is the first time I come across that during my work. It's just amazing that a company that hires seamen to work on a "bucket" and does not care too much about respecting their rights, cares so much about their own reputation."

She also recommended the seafarers to avoid employment with the company and, in general, be extremely careful when choosing a place of work by learning all the details about the shipowner in advance. To do this, one may – among other things – contact the Seafarers' Union of Russia whose officials are glad to share any available information. 

«ОБРАЩАЙТЕСЬ ТОЛЬКО В ПРОВЕРЕННЫЕ КРУИНГИ...»

"APPLY TO PROVEN CREWING COMPANIES ONLY..."



Поиск работы может обернуться для любого моряка трудной задачей с огромным количеством подводных камней. Допустить ошибку при трудоустройстве может каждый – и вчерашний курсант, и уже умудренный опытом моряк. Молодой специалист Артем Зершиков поделился с Южной территориальной организацией Российского профсоюза моряков своей историей неудачного трудоустройства и посоветовал коллегам внимательнее относиться к выбору работодателя.

Seeking a job can be a trouble for any seaman with a huge number of pitfalls. Everyone can make a mistake in employment, either yesterday's cadet or well experienced seamen. Artem Zershchikov, a young specialist, shares his story of unsuccessful employment with the Southern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia and advised his colleagues to pay more attention to the choice of employer.

НА РАБОТУ ЧЕРЕЗ СЕТЬ

— Я искал работу через интернет, мне хотелось вырваться на «большой» флот, — начинает Артем Зерщиков. — Увидел вакансию третьего офицера «в старт» от украинского круинга S. K. Crewing. Скинул им свои документы, пообщался. Балкер стоял на ремонте в ОАЭ, мне сказали, что все работы уже закончены, формируют экипаж и выходят. Я согласился — очень меня привлекла возможность уйти в офицерской должности.

Молодой человек приехал в Дубай вместе с несколькими украинскими коллегами. Вспоминает, что когда увидел теплоход своими глазами, то просто не поверил — настолько удручающе он выглядел. «Во-первых, в контракте судно называлось иначе, но самое печальное, что на борту нас ожидали просто нечеловеческие условия: грязь, тараканы, разбросанная по полу еда на камбузе», — говорит Артем.

ПЫТАЛИСЬ «НАКРАСИТЬ ГЛАЗА»

На следующий день с вновь прибывшими встретился суперинтендант. Начались обещания скорого окончания ремонта: якобы деньги на работы выделяются, и буквально через пару недель судно в отличном состоянии выйдет из порта. Артем с коллегами решили остаться.

А дальше офицеров ждало еще большее разочарование: им предстояло отбивать ржавчину и красить корпус. Механики хватались за головы — системы в машинном отделении были в нерабочем состоянии. «Все мы понимали, что это аварийное судно, оно либо утонет, либо взорвется, — продолжает моряк. — Те работы, которые худо-бедно велись на борту, совершенно не соответствовали его плачевному техническому состоянию. Пытались просто «накрасить глаза», чтобы хоть как-то выйти в рейс».

Но и этого не получалось. Основную часть членов экипажа балкера

Ais Sun, а также руководство компании-владельца Legacy Shipping составляли граждане Индии. «Они оказались очень нечистоплотными, в каютах творилось что-то невообразимое, а компания все продолжала «кормить нас завтраками», — говорит Артем.

ВЫХОД НА РЕЙД

Зерщиков пытался настаивать на возвращении домой — судовладелец уговаривал его остаться. «У меня ведь не было опыта, зачем же я был им так нужен? Это тоже меня насторожило в тот момент, но я оказался

EMPLOYMENT VIA INTERNET

"I was looking for a job via Internet, I wanted to get to the "big" fleet," begins Artem Zershchikov. "I saw the vacancy of the third officer from the Ukrainian crewing company S. K. Crewing. I submitted them my papers and we had a talk. The bulk carrier was under repairs in the UAE, I was told that all the work had already been completed, so it allegedly remained just man the ship and set sails. I agreed because I was very glad to have an opportunity to take an officer position."

The young man arrived in Dubai with several Ukrainian colleagues. He

would be completed very soon: the repair funds were allegedly allocated, and the ship in the excellent condition would leave the port as soon as after a couple of weeks. So Artem and his colleagues decided to stay.

But even greater disappointment awaited the officers: they had to hammer off the rust and paint the hull. The engineers were shocked to find the engine room system inoperative. "We all realized that the ship was unserviceable, she would either sink or burst," the seaman continues. "The work that was carried out on board

«ПОДОБНЫХ СИТУАЦИЙ МОЖНО ИЗБЕЖАТЬ, ЕСЛИ ОЧЕНЬ ВНИМАТЕЛЬНО ПОДХОДИТЬ К ВОПРОСУ ТРУДОУСТРОЙСТВА, ЧИТАТЬ ВСЕ ПУНКТЫ СВОЕГО КОНТРАКТА, ОСОБЕННО ТЕ, ЧТО КАСАЮТСЯ РЕПАТРИАЦИИ»

recalls that when he saw the ship with his own eyes, he simply could believe it, for poorly she looked. "First, the ship had a different name in the contract, but the worst part was that we found merely inhuman living conditions on board: dirt, cockroaches, food scattered all over the galley," says Artem.

MAKEUP ATTEMPTS

The next day, the superintendent had a meeting with the new arrivals. He eagerly promised that the repair

was completely not in line with her deplorable condition. We tried to just "make up" her somehow to be able to make a voyage".

But these attempts were futile. The majority of the bulk carrier Ais Sun crew and the management of the shipowner company Legacy Shipping were Indian citizens. "They turned out to be very unclean, unimaginable conditions prevailed in their cabin, while the company kept feeding us with promises," says Artem.

единственным, у кого на борту остался сменщик, что в итоге и помогло мне вернуться», – вспоминает моряк.

Украинцам в репатриации было решительно отказано: заметить офицеров было не на кого. Артему пообещали билеты, и он уже был готов уезжать, как вдруг компания приняла решение поставить судно на рейд. «Вот тут я уже по-настоящему запаниковал, – продолжает он. – Оттуда ведь еще сложнее уехать. Решил подстраховаться и обратился в профсоюз и Международную федерацию транспортников».

Ситуацию взяла на контроль инспектор МФТ в Новороссийске Ольга Ананьина. В ответ на ее обращение компания наконец оформила для россиянина обратный билет, выплатила ему причитающиеся за отработанный период деньги и отправила домой.

– Я продолжаю общаться с ребятами, которые остались на борту этого судна, и там ничего не меняется в лучшую сторону, – говорит Артем. – Постоянно происходят «блэкауты», потому что ничего толком не отремонтировали. Оказывается, балкер два года вообще не эксплуатировался. По-хорошему, его должны были основательно поставить в сухой док и серьезно ремонтировать. Но компания решила сэкономить.



«Наши моряки стали грамотнее, большинство из них обращаются за помощью до списания с судна, а не после, как это было еще несколько лет назад, – делится Ольга Ананьина. – Пока член экипажа находится на борту, рычагов давления на судовладельца гораздо больше».

"Our seamen have become more reasonable: they ask for help rather before than after being discharged from the ship, unlike just a few years ago," says Olga Ananyina. "While a crew member is on board, he has much more ways to press on the shipowner".

GOING TO ROADSTEAD

Zerschchikov tried to insist on returning home, but the shipowner persuaded him to stay. "I had no experience, so why did they need me so much? This was another alerting point at that moment; but I was the only one who had a replacement on board, which finally helped me to return," recalls the seaman.

The Ukrainians received a decisive refusal of repatriation: there was no one to replace them. Artem was promised the tickets and he was

nearly ready to leave, but then the company suddenly decided to move the ship to the roadstead. "This is where I really panicked," he continues. "It was even more difficult to leave from there. So I decided to play it safe and applied to the trade union and the International Transport Workers' Federation."

The situation was taken over by the ITF inspector in Novorossiysk Olga Ananyina. In response to her request, the company finally made a return ticket for the Russian man, paid him the money due for the period worked, and sent him back home.

"I keep communicating with the guys who stayed on board that ship, and I know that nothing changes for the better," says Artem. "Blackouts happen regularly, because nothing has been properly repaired. It turned out that the bulk carrier was out of operation for two years. In principle, she should have been dry-docked and undergone a serious repaired. But the company preferred to save money."

DATA BANK

Artem is sure that inexperienced young professionals are the most vulnerable groups of workers. "Such situations can be avoided by very careful approach to employment process, reading all the clauses of the contract, especially those about repatriation,"

КОПИЛКА С ИНФОРМАЦИЕЙ

Артем уверен: самыми уязвимыми группами работников являются именно неопытные молодые специалисты. «Подобных ситуаций можно избежать, если очень внимательно подходить к вопросу трудоустройства, читать все пункты своего контракта, особенно те, что касаются репатриации, – советует он. – Нужно создавать так называемую «базу данных»: собирать всю имеющуюся информацию о судне, были ли проблемы в прошлом, где оно работало в последние годы. Еще лучше – обращаться только в проверенные круинги, от которых уже уходили люди и могли бы дать о компании положительные отзывы. Не лишней в таких ситуациях будет и профсоюзная карточка, чтобы при худшем сценарии моряк не был один на один в конфликте с работодателем».



**"SUCH SITUATIONS CAN BE AVOIDED BY VERY CAREFUL
APPROACH TO EMPLOYMENT PROCESS, READING ALL
THE CLAUSES OF THE CONTRACT, ESPECIAL"**

В свою очередь новороссийский инспектор МФТ убеждена: терпеть и верить обещаниям, которые не выполняются, нельзя. «Наши моряки стали грамотнее, большинство из них обращаются за помощью до списания с судна, а не после, как это было еще несколько лет назад, – делится Ольга Ананьина. – Мы всегда говорим: пока член экипажа находится на борту, рычагов давления на судовладельца гораздо больше. Теперь осталось добиться, чтобы моряки запомнили: получать зарплату они должны месяц в месяц, а не копить задолженность за весь контракт. Тогда вернуть деньги можно будет значительно быстрее».

**По материалам
Профсоюзной морской
газеты ЮТО РПСМ**

he advises. "It is necessary to create something like a database: to collect any available information about the ship, any her troubles in the past, where she operated in the recent years. The better strategy is contacting with proven crewing companies that other people have already dealt with and that might receive positive reviews. A trade union card would be a useful thing in the situations, so that in case of the worst scenario the seafarer would not find himself alone in a conflict with the employer."

On the other hand, the ITF inspector in Novorossiysk is convinced: one should not show patience and keep believing promises that are never

fulfilled. "Our seamen have become more reasonable: they ask for help rather before than after being discharged from the ship, unlike just a few years ago," says Olga Ananyina. "We keep telling: while a crew member is on board, he has much more ways to press on the shipowner. Our next goal to make the seamen remember: they should receive a salary from month to month, and not accumulate the debt for the entire contract period. Then, it would take much less time to recover the debt."

**Based on materials
from the union marine
newspaper of Southern
Territorial Organization
of the Seafarers' Union
of Russia**





Автор: Дмитрий Бардовский
Author: Dmitry Bardovsky

МОРЯК ИЗ НОВОРОССИЙСКА ВЫИГРАЛ В ФОТОКОНКУРСЕ РПСМ «Я/МЫ КЛЮЧЕВЫЕ РАБОТНИКИ»

A SEAMAN FROM NOVOROSIYSK WINS THE SUR PHOTO CONTEST "I AM / WE ARE KEY WORKERS"

Конкурс морских фотографий, организованный Российским профсоюзом моряков, длился три месяца. Участникам было предложено через фотографию ответить на вопрос: «Какой ты видишь работу на современном флоте?». В соревновании приняли участие молодые моряки и курсанты из разных портовых городов нашей страны. Присылали пейзажи, портреты, панорамы – все снимки передавали их индивидуальное видение работы в море.

A marine photo contest arranged by the Seafarers' Union of Russia lasted for three months. Participants were asked to submit a photo as an answer to the question: "How do you see work in the modern fleet?" Young sailors and cadets from various port cities of our country participated in the contest. They submitted landscapes, portraits and panoramas – all the pictures conveyed their individual vision of work at sea.



Автор: Александр Простяков
Author: Alexander Prostyakov

Таким образом профсоюз вновь попытался привлечь внимание к непростой ситуации со сменами экипажей в карантин. В пандемию COVID-19 огромное количество моряков по всему миру трудятся сверх нормальной продолжительности контрактов, в изоляции, без возможности схода на берег.

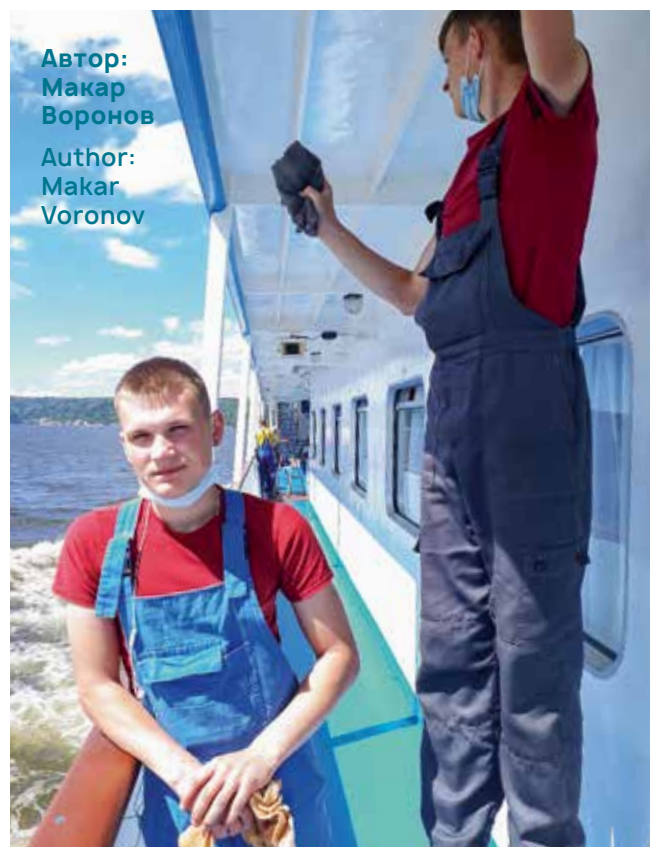
«Власти просто забывают, что от непрерывной работы судоходной отрасли в огромной степени зависит функционирование мировой экономики, ведь более 80% товаров в мире доставляются морским транспортом!» – подчеркивают в РПСМ.

Во Всемирный день моря, 25 сентября, начался

This was a way the union again tried to draw attention to the tricky situation with crew changes during the quarantine. During the COVID-19 pandemic, a huge number of seafarers around the world work beyond the normal duration of contract, in isolation, without the option to go ashore. "Authorities tend to forget that the functioning of the world economy greatly depends on uninterrupted

artistry. The gap between the leaders was minimal, and it was fairly judged that contest winner was Dmitry Bardovsky, the first mate at Columbia Shipmanagement (Novorossiysk).

"The victory appeared much unexpected for me", said Dmitry. "I submitted several photos, including my favorite one depicting a lightning bolt. But the winner was a photo of our crew at Cape

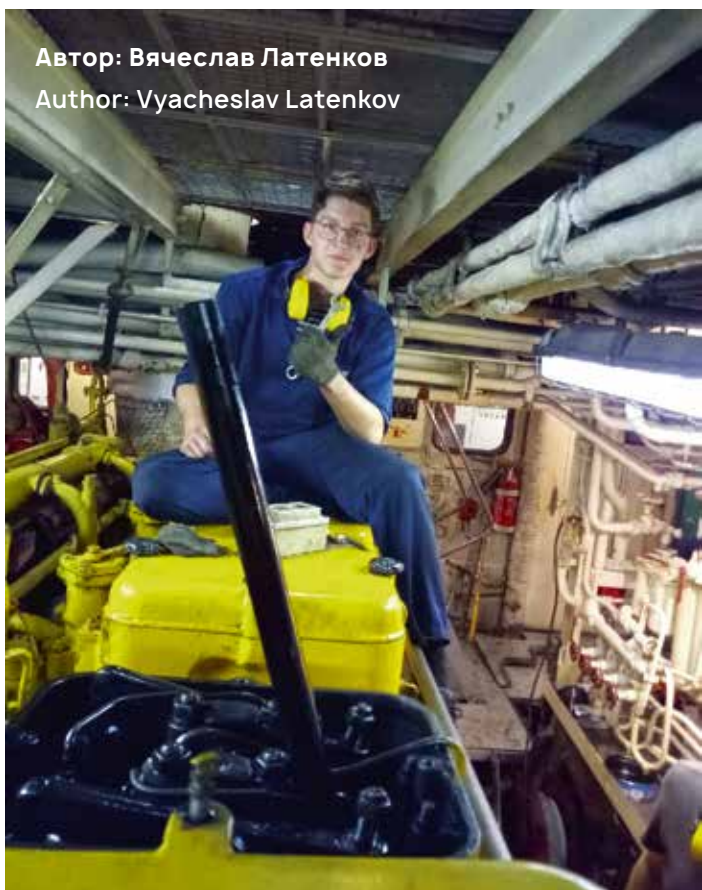


Автор: Макар Воронов
Author: Makar Voronov

operation of the shipping industry, because more than 80% of goods in the world are delivered by sea!" stresses the SUR.

The short listing process commenced on the World Maritime Day, 25 September. The photos were evaluated in terms of information content, composition and colors, creativity and

Tampa when we were sailing in the Caribbean. I remember well how we took it: it was the end of a working day, everyone was in a good mood, and the master was on deck, so we decided to capture our entire deck crew as mementos. We made a very cheerful photo full of emotions. This is the atmosphere I try to maintain at work."




Автор: Вячеслав Латенков
Author: Vyacheslav Latenkov

отбор победителей. Лучшее фото оценивали с точки зрения информативности, композиционного и цветового решений, креативности и художественности. Разрыв между лидерами был минимальный, и в результате честного судейства конкурс выиграл старший помощник капитана компании Columbia Shipmanagement (Novorossiysk) Дмитрий Бардовский.

– Победа для меня стала очень неожиданной, – отметил Дмитрий. – Я отправлял несколько фотографий, в том числе мою любимую, с молнией. А выиграло фото нашего экипажа на Саре Тамра, когда мы шли в Карибском бассейне. Я даже помню, как мы его сделали: в конце трудового дня все были в хорошем настроении, капитан на палубе, и мы решили запечатлеть всю нашу палубную команду на память. В итоге вышло очень жизне-радостное фото, наполненное эмоциями. Именно такую атмосферу я и стараюсь поддерживать на работе.

Дмитрий убежден: моряки должны быть признаны ключевыми работниками. «Каждый день они доставляют грузы, необходимые не только для работы заводов, но и для поддержания тепла в домах, питания, здравоохранения, – говорит победитель фотоконкурса. – Современный мир невозможен без стабильного грузопотока между странами и континентами. Экипажи торговых судов преодолевают моря и океаны, штиль и шторм, безудержную жару и скованные льдами воды, чтобы шестеренки этого мира вращались без остановок».

Победитель получил от РПСМ современный смартфон от топового производителя. Также поощрительные подарки – внешние аккумуляторы – в своих первичных организациях вручили авторам 15 наиболее интересных креативных фотографий конкурса. 


**По материалам
ЮТО РПСМ**



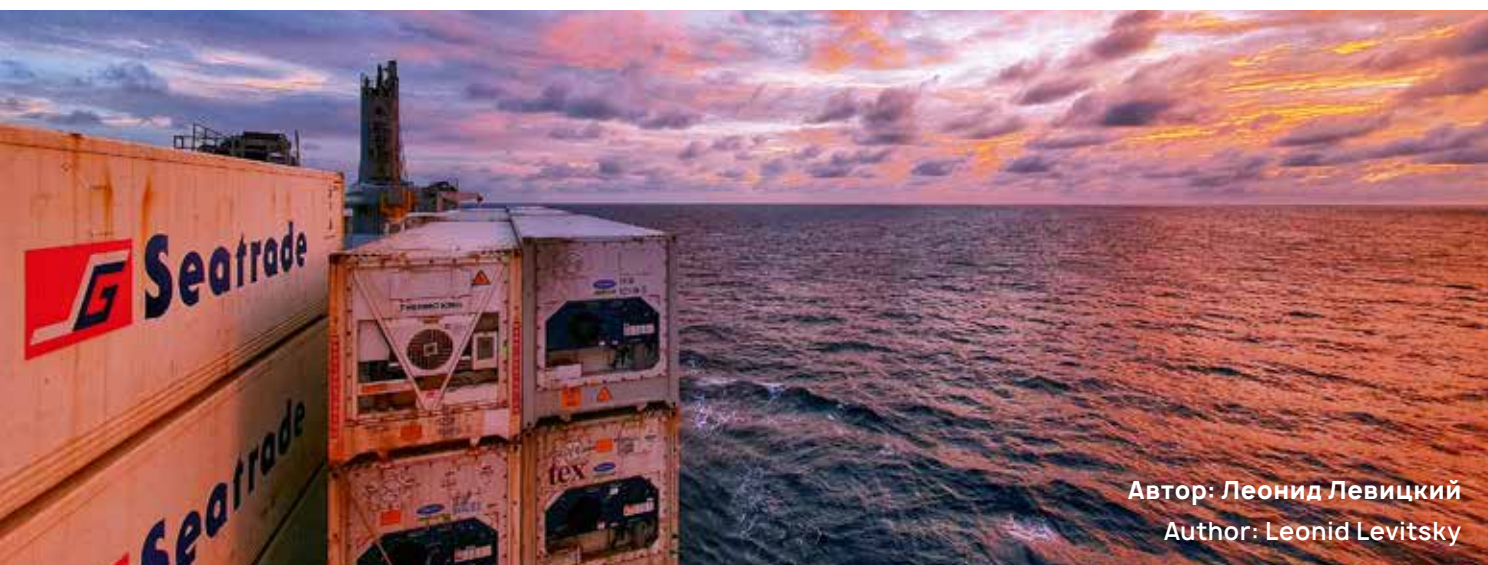
Автор: Даниил Великов
Author: Daniil Velikov

Dmitry is sure: seafarers must be recognized as key workers. "Every day they deliver goods needed not only for the factories to work, but also for keeping homes heated, for food, for health care," says the photo contest winner. "The today's world relies upon stable cargo traffic between countries and continents. The crews of merchant ships overcome seas and oceans, calm and storm, crazy heat and iced

waters – all to make the gears of this world rotating without stopping."

The winner received a modern smartphone from a top manufacturer. Also, incentive gifts, the power banks, were presented to the authors of 15 most colorful and creative photos in their respective trade union cells. 

**Based on materials from
the SUR Southern Territorial
Organization**



Автор: Леонид Левицкий
Author: Leonid Levitsky

ПРИЗЕРАМИ СТАЛИ:

СВЕТЛАНА МЕДВЕДЕВА, судоводитель, Самара

АЛЬЧИК ДЛЯВЕР, второй помощник капитана,
Новороссийск

РОДИОН ЗИНИН, выпускник МГУ им. адм. Г. И. Невельского

АНДРЕЙ ДЕЕВ, электромеханик, Новороссийск

ДАНИИЛ ВЕЛИКОВ, курсант МГУ им. адм. Г. И. Невельского

АРТЕМ ГОРДИЕНКО, курсант ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова

ДМИТРИЙ КОСТЕНКО, помощник капитана, Новороссийск

ДАНИИЛ НОВОЖИЛОВ, курсант БОФ ГУМРФ
им. адм. С. О. Макарова

АНДРЕЙ СМЕРНОВ, курсант БОФ ГУМРФ
им. адм. С. О. Макарова

МАКАР ВОРОНОВ, курсант БОФ ГУМРФ
им. адм. С. О. Макарова

ВЯЧЕСЛАВ ЛАТЕНКОВ, курсант БОФ ГУМРФ
им. адм. С. О. Макарова

ЛЕОНИД ЛЕВИЦКИЙ, курсант МГУ
им. адм. Г. И. Невельского

СЕРГЕЙ РЫМАРЧУК, старший помощник, Севастополь

АЛЕКСАНДР ПРОСТЯКОВ, капитан, Ванино

СЕРГЕЙ ТЫКУЛ, третий помощник, Новороссийск



Автор: Олег Дранов

Author: Oleg Dranov



Автор: Олег Дранов

Author: Oleg Dranov

THE WINNERS ARE:

SVETLANA MEDVEDEVA, navigator, Samara

ALCHIK DLYAVER, second mate, Novorossiysk

RODION ZININ, graduate of the G.I. Nevelskoy Maritime
State University

ANDREY DEEV, electric engineer, Novorossiysk

DANIIL VELIKOV, cadet of the G.I. Nevelskoy Maritime State
University

ARTEM GORDIENKO, cadet of the Admiral Ushakov
Maritime State University

DMITRY KOSTENKO, mate, Novorossiysk

DANIIL NOVOZHILOV, cadet of the White Sea – Onega
Branch of the Admiral Makarov State University

ANDREY SMIRNOV, cadet of the White Sea – Onega Branch
of the Admiral Makarov State University

MAKAR VORONOV, cadet of the White Sea – Onega Branch
of the Admiral Makarov State University

VYACHESLAV LATENKOV, cadet of the White Sea – Onega
Branch of the Admiral Makarov State University

LEONID LEVITSKY, cadet of the G.I. Nevelskoy Maritime
State University

SERGEY RYMARCHUK, chief mate, Sevastopol

ALEXANDER PROSTYAKOV, master, Vanino

SERGEY TYKUL, third mate, Novorossiysk

ТЕПЛОХОД «АРМЕНИЯ»: СКРЫТАЯ ТРАГЕДИЯ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

MOTOR SHIP ARMENIA, A HIDDEN WARTIME TRAGEDY

Гибель теплохода «Армения» – вероятно, одна из самых трагичных и загадочных в истории судоходства. Со времени затопления судна в ходе эвакуации гражданского населения из Крыма минуло уже 80 лет – оно пошло ко дну после немецкой атаки 7 ноября 1941 года, – однако место его упокоения было найдено только недавно, а многие подробности крушения до сих пор покрыты завесой тайны и выясняются специалистами. На борту теплохода в это время находилось от 4,5 до 10 тысяч человек, но точное число погибших также неизвестно до сих пор – в суматохе войны подсчет пассажиров никто толком не вел.

The sinking of the motor ship Armenia is probably one of the most tragic and mysterious in the history of shipping. Eighty years have passed since the sinking of the ship during the evacuation of the civilian population from Crimea – she sank after the German attack on 7 November 1941 – but her resting place was discovered only recently, and many details of the wreck are still behind a veil of secrecy and are still being clarified by specialists. There were from 4.5 to 10 thousand people on board the ship at that time, but the exact number of the victims is still unknown – in the turmoil of the war, no one was properly counting passengers.

История товарно-пассажирского теплохода «Армения» началась в Ленинграде. 112-метровое судно было построено на Балтийском заводе по проекту Центрального бюро по морскому судостроению и спущено на воду в 1928 году. Вместе с еще пятью теплоходами того же проекта – «Абхазия», «Аджария», «Украина», «Крым» и «Грузия», – «Армения» стал одним из шести лучших пассажирских судов Черного моря, которые тогда в народе называли «крымчаками». Толчком для их постройки стало то, что после Первой мировой войны, череды революций и Гражданской войны теплоходов здесь

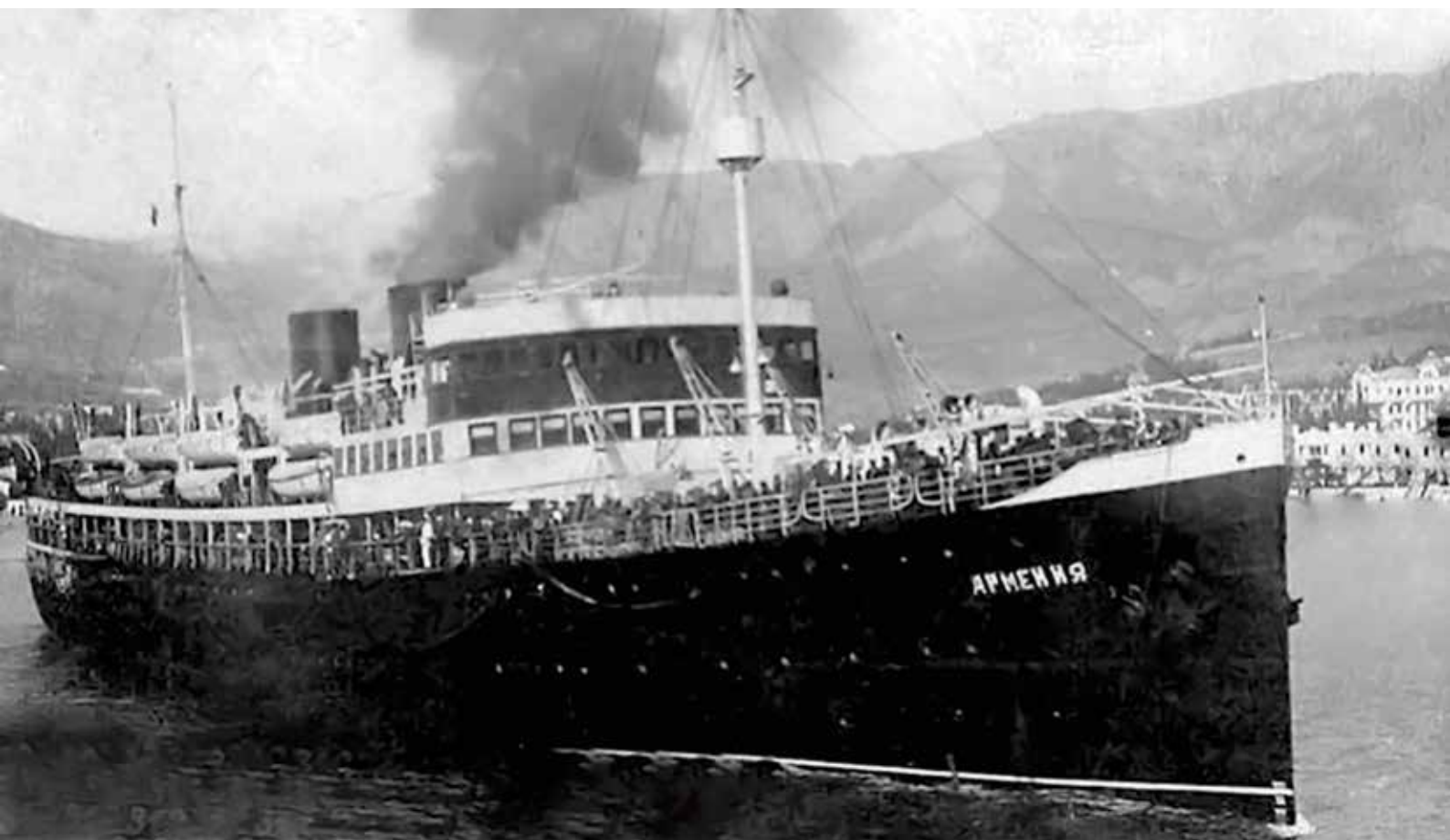
практически не осталось. В середине 20-х годов ситуацию было решено исправить. «Армения» вмещала чуть меньше тысячи человек и выполняла рейсы по круизному маршруту Одесса – Батуми – Одесса. За время работы судна совершить путешествие на его борту успели десятки тысяч пассажиров. Посмотреть на то, как теплоход выглядел тогда, кстати, есть возможность и сегодня – комфортабельный и внушительный, особенно по тем временам, лайнер снялся в роли самого себя в фильме «Сокровище погибшего корабля» режиссеров Владимира Брауна и Исаака Менакера 1935 года.

The history of the cargo and passenger ship Armenia began in Leningrad. The 112-meter ship was built at the Baltic Shipyard as per the design of the Central Bureau of Marine Shipbuilding and was launched in 1928. Together with five more motor ships of the same design — Abkhazia, Adzharia, Ukraina, Krym and Gruzia — Armenia became one of the six best passenger ships of the Black Sea, which were then popularly called Krymchaks. The impetus for their construction was the fact that after the First World War, a series of revolutions and the Civil War, there were practically no motor ships left there. In the mid-1920s, it was decided to rectify

the situation. Armenia accommodated a little less than one thousand people and operated on the Odessa-Batumi-Odessa cruise route. During the operation of the ship, tens of thousands of passengers managed to make a trip on her board. By the way, there is an opportunity to see how the ship looked then even today — comfortable and impressive, especially at that time, the liner starred as herself in the film *Treasure of the Lost Ship* directed by Vladimir Braun and Isaac Menaker in 1935.

MOBILIZATION

In 1941, with the beginning of the Great Patriotic War, mobilization



МОБИЛИЗАЦИЯ

В 1941 году с началом Великой отечественной войны на Черном море началась мобилизация гражданских судов. «Армения» в числе других была переоборудована в санитарно-транспортное судно на Одесской верфи. Так, на ней были убраны некоторые перегородки, чтобы организовать операционные и перевязочные. Вместе с этим уменьшилась и пассажироемкость: она была рассчитана приблизительно на 400 раненных. Таким образом «Армения» стала самым крупным плавучим госпиталем на Черном море.

Уже 10 августа 1941 года судно было передано военным. Теплоход успел отличиться во время обороны и эвакуации Одессы: за 15 рейсов в порты Кавказа он спас не менее 16 тысяч человек. Точных данных о том, как выглядело судно после переоснащения, долго не было: по одним сведениям, на его бортах были нарисованы красные кресты, обозначающие что судно госпитальное, по другим – что и само судно было выкрашено в белый цвет. При этом также была информация о том, что теплоход не только был военного серого цвета, но к тому же имел на вооружении

of civilian ships began on the Black Sea. Armenia, among others, was converted into a sanitary transport ship at the Odessa shipyard. Thus, she had some partitions removed in order to create operating and dressing rooms. At the same time, the passenger capacity has also decreased: she could transport approximately 400 wounded. Thus, Armenia became the largest hospital ship on the Black Sea.

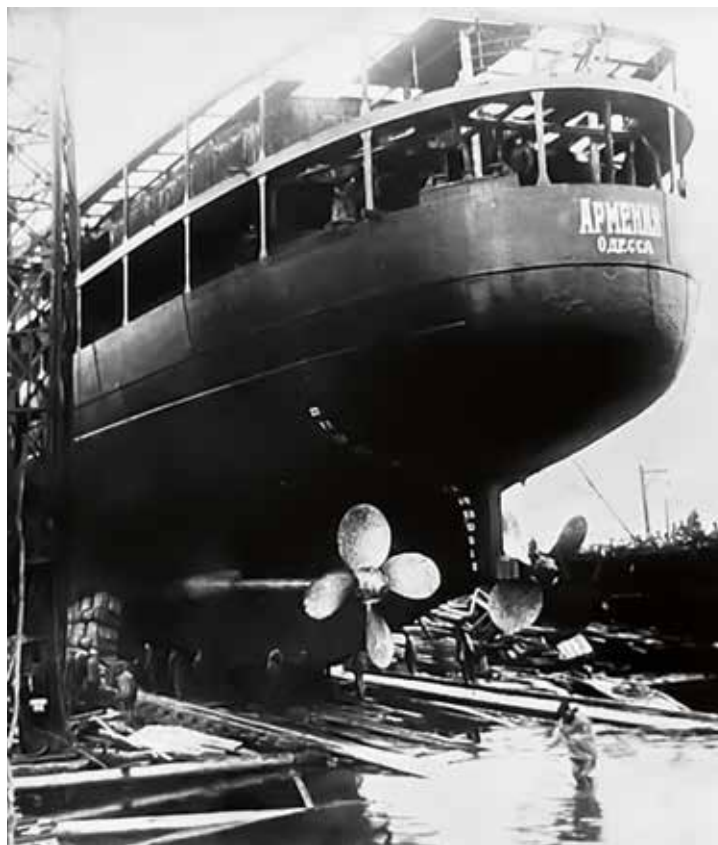
As soon as on 10 August 1941, the ship was delivered to the military. The motor ship managed to distinguish herself during the defense and evacuation of Odessa: in 15 voyages to the ports

of the Caucasus, she saved at least 16 thousand people. For a long time there was no exact data on how the ship looked after refitting: according to some reports, red crosses were painted on her sides, indicating that the ship was a hospital, according to others, the ship herself was painted white as well. There was also information that the ship was not only painted military gray, but in addition was armed with four 21-K semi-automatic multipurpose guns in violation of the rules for equipping hospital ships, which made her a legitimate military target for the Germans. By the way, one such gun was actually recently found

четыре полуавтоматические универсальные пушки 21-К, что противоречило правилам оснащения санитарного судна и делало его легальной военной целью в глазах немцев. Одну такую на борту недавно, к слову, действительно нашли. Однако существует мнение, что в конечном итоге для вражеской армии и отсутствие пушек вряд ли было бы основанием для ненападения — фашисты нередко забывали о нормах международного права, особенно на территории СССР.

ОСОБЫЕ ПЛАНЫ

На Крым, с судьбой которого неразрывно связан последний рейс судна, у германского командования были особые планы — его захвату придавалось большое стратегическое значение. В частности, отсюда планировалось перебросить войска к нефтеносным районам Кавказа. Уже в сентябре 1941 года немецкие войска под командованием Эриха фон Манштейна вышли к Перекопскому перешийку, образующему сухопутную связь между Крымом и материком. Таким образом полуостров оказался отрезан от остальной территории СССР, и сухопутных дорог для эвакуации не осталось. К концу октября ситуация стала совсем тяжелой: нацистские войска уверенно отвоевывали позиции, а советские вынуждены были отступить к Севастополю — главной базе Черноморского флота. Осада



города к ноябрю была уже практически неминуемой, и жителей решили эвакуировать в Туапсе.

Важную роль в этом суждено было сыграть «Армении». Хотя планировалось, что в эвакуации будет участвовать несколько танкеров и теплоходов, максимальное количество пассажиров приняла именно она.

ТАЙНЫ И МИФЫ

Надо сказать, что вся история последнего рейса «Армении» полна белых пятен и окутана тайнами и мифами, которые стали частично развеваться только в самое последнее время. В частности, поскольку в Севастополе к 5 ноября уже царила паника из-за вражеских войск, которые практи-

он board. However, there is an opinion that in the end for the enemy army and the absence of guns would hardly be a reason for non-aggression — the Nazis often forgot about the norms of international law, especially on the territory of the USSR.

SPECIAL PLANS

The German command had special plans for the Crimea, with the fate of which the last voyage of the ship was inextricably linked, great strategic importance was attached to its capture. In particular, it was planned to transfer troops from there to the oil-bearing regions of the Caucasus. As soon as in September 1941, the German troops under the command of Erich

von Manstein reached the Isthmus of Perekop, which forms a land link between the Crimea and the mainland. Thus, the peninsula was cut off from the rest of the USSR, and there were no land roads left for evacuation. By the end of October, the situation became very difficult: the Nazi troops were confidently capturing their positions, and the Soviet troops were forced to retreat to Sevastopol, the main base of the Black Sea Fleet. By November, the siege of the city was almost inevitable, and it was decided to evacuate the residents to Tuapse.

Armenia was destined to play an important role in this. Although it was planned that several tankers and motor ships would participate in the evacuation, Armenia took on board the maximum number of passengers.

SECRECY AND MYSTERY

It should be said that the whole story of the last voyage of Armenia is full of blank spaces and shrouded in secrecy and mystery which began to partially dispel only recently. In particular, by November 5, panic already reigned in Sevastopol because of the enemy troops who were standing almost on the outskirts of the city, so the evacuation was very chaotic. Therefore, it is not known for certain exactly how many people then boarded the ship — no one kept a name list. According to some reports, at least

чески стояли на подступах к городу, процесс эвакуации проходил очень хаотично. Поэтому доподлинно неизвестно, сколько именно людей тогда поднялись на борт судна – пофамильного учета никто не вел. Согласно некоторым данным, на «Армении» эвакуировались не менее семи медицинских учреждений Черноморского флота, а также часть медперсонала Приморской и 51-й армий, артисты театра имени Луначарского, часть партийного руководства Крыма, простые жители Севастополя. Тогда этих людей считали счастливыми: многие прорывались на борт с боем, а те, кому не удалось подняться на судно, были в отчаянии.

Погрузка шла около суток, а 6 ноября в 20.10 «Армения» вышла из Севастополя по направлению к Ялте. Путешествие это тоже является предметом споров: большое распространение получила история о том, что по дороге судно заходило в Балаклаву, потому что в Ялту оно прибыло только в 2.00 7 ноября. Согласно распространенной версии, здесь на рейде на борт поднялись сотрудники НКВД с грузом – либо картинами из коллекции Государственного Русского музея (К. Брюллов, И. Крамской, И. Репин, И. Левитан), которые на момент войны выставлялись в Алушке в рамках передвижной выставки, либо архивными документами, либо ценностями из местных музеев. Так это или нет,

до конца не ясно, однако в этом можно усомниться: например, ятинский историк Алексей Спасенков, который много лет занимался гибелью «Армении», рассказал, что ни в одном изученном архиве нет данных о том, что судно там останавливалось. Кроме того, «Армении» скорее всего не удалось бы зайти на внутренний рейд Балаклавы, а гипотетическая встреча могла состояться только в открытом море. В условиях существующих ноябрьских погодных условий, сильного ветра и волн подойти к гигантскому теплоходу и передать ценный груз на «морских охотниках» – узких деревянных лодках длиной до 26 метров, которые скорее всего могли использовать сотрудники НКВД – было бы, по мнению историка, безрассудным и практически невозможным.

seven medical institutions of the Black Sea Fleet, as well as part of the medical staff of the Separate Coastal and 51st Armies, actors of the Lunacharsky Theater, part of the Crimean party leadership, and ordinary residents of Sevastopol were evacuated aboard Armenia. At that time, these people were considered lucky: many fought their way aboard, and those who failed to board the ship were desperate.

The loading lasted for about a day, and on 6 November at 8:10 pm, Armenia left Sevastopol in the direction of Yalta. This travel is also a subject of controversy: rumours that on the way the ship entered Balaklava, because she arrived in Yalta only at 2:00 am on 7 November, became widespread. According to the widespread version, there on the roadstead, NKVD officers boarded

with a cargo — either paintings from the collection of the State Russian Museum (K. Brullov, I. Kramskoy, I. Repin, I. Levitan), which at the time of the war were exhibited in Alupka as part of a traveling exhibition, archival documents or valuables from local museums. Whether this is true or not is not completely clear, but one can doubt this: for example, the Yalta historian Aleksey Spasenkov, who had studied the sinking of Armenia for many years, says that there is no information in any studied archive that the ship stopped there. In addition, Armenia most likely would not have been able to enter the inner roadstead of Balaklava, and a hypothetical meeting could take place only in the open sea. In the existing November weather conditions, strong winds and waves, it would





После этого где-то между двумя и тремя часами ночи 7 ноября судно зашло в порт Ялты, где, по-видимому, приняло на борт еще какое-то число пассажиров, в том числе руководство пионерлагеря «Арте́к», членов их семей и некий груз. Есть еще одна получившая большое распространение история о том, что после того, как «Армению» заполнили люди, ее капитану Владимиру Плаушевскому поступил приказ командующего Черноморским флотом адмирала Филиппа Октябрьского выйти из порта после 19.00 с наступлением темноты. Однако капитан нарушил его, рискуя подвергнуться расстрелу, и решился выйти по направлению к Туапсе раньше, в 8.00, то ли из-за наступающих немцев, то ли из-за давления сотрудников НКВД. На самом деле, все вряд ли было так: Плаушев-

ский даже был посмертно награжден орденом Боевого Красного Знамени, а достоверных сведений о том, что такой приказ действительно был, нет. Зато с уверенностью можно сказать, что оставаться в Ялте в светлое время суток было, вероятно, еще более рискованным шагом, чем выйти в море: полноценной противовоздушной обороны не было, немецкие войска неумолимо подступали к городу — уже 8 ноября Ялта будет оставлена, — а в море судно по крайней мере могло маневрировать и имело шанс на спасение. Хотя риски были велики: до этого немцы потопили уже множество гражданских судов, мобилизованных в военные годы.

«АРМЕНИЯ» АТАКОВАНА

По некоторым данным, при отбытии из ялтинского порта «Армению» сопровождали два сторожевых

бе reckless and almost impossible, according to the historian, to approach the gigantic motor ship and transfer the valuable cargo on subchasers, narrow wooden boats up to 26 meters long, which most likely could be used by the NKVD officers.

After that, somewhere between two and three o'clock in the morning on 7 November, the ship entered the port of Yalta, where, apparently, she took on board some more passengers, including the leadership of the Artek Young Pioneer Camp, members of their families and some cargo. There is another widely spread rumour that after people filled Armenia, her master Vladimir Plaushevsky received an order from the commander of the Black Sea Fleet, Admiral Filipp Oktyabrsky, to leave the port after 7:00 pm at nightfall. However,

the master violated it, risking execution by shooting, and decided to leave in the direction of Tuapse earlier, at 8:00 am, either because of the advancing Germans, or because of pressure from the NKVD officers. In fact, it is unlikely that it was like this: Plaushevsky was even posthumously awarded the Order of the Red Banner, and there is no reliable information that such an order ever existed. But we can say with confidence that staying in Yalta during daylight hours was probably an even more risky step than going to sea: there was no full-fledged air defense, German troops inexorably approached the city — Yalta would be abandoned on November 8 — and at sea the ship at least could maneuver and had a chance of salvation. Although the risks were great: before that, the Germans had sunk many civilian ships mobilized during the war years.

ARMENIA WAS ATTACKED

According to some information, when leaving the Yalta port, Armenia was accompanied by two patrol boats and two fighters, however, the participation of the latter has to be doubted. By the time the ship left the port, according to various sources, there were 4.5 to 10 thousand people on board. According to eyewitnesses, people stood as a continuous mass from the lower rooms to the bridge. Literally a couple of hours later,



Комфортабельный и внушительный, особенно по тем временам, лайнер снялся в роли самого себя в фильме «Сокровище погибшего корабля» режиссеров Владимира Брауна и Исаака Менакера 1935 года

Comfortable and impressive, especially at that time, the liner starred as herself in the film *Treasure of the Lost Ship* directed by Vladimir Braun and Isaac Menaker in 1935

катера и два истребителя, однако в участии последних приходится сомневаться. К моменту выхода судна из порта на его борту, по разным данным, находилось от 4,5 до 10 тысяч человек. По утверждению очевидцев, люди стояли сплошной массой от нижних помещений до капитанского мостика. Буквально через пару часов, ориентировочно в 11 часов 25 минут, «Армения» была атакована. На протяжении многих лет основной версией ее гибели была атака торпедоносца и попадание в судно торпед, после которого теплоход стремительно начал тонуть и, как считалось, скрылся в пучине всего за 4 минуты. По некоторым данным, сторожевой катер в беспокойном море сумел спасти всего шесть или восемь человек.

Несмотря на то, что трагическая гибель «Армении» является одной



из крупнейших морских катастроф в истории – для сравнения, на всемирно известном «Титанике» по разным данным погибло от 1490 до 1635 человек – долгое время о ней практически не говорили. Трагедия теплохода на протяжении десятилетий оставалась белым пятном в истории войны. Видимо,

at approximately 11:25 am, Armenia was attacked. Over many years, the main version of her death was an attack by a torpedo bomber and torpedoes hit, after which the ship began to sink rapidly and, as it was believed, disappeared into the abyss as quickly as within 4 minutes. According to some reports, a patrol boat managed

to save only six or eight people in the rough sea.

Despite the tragic death of Armenia is one of the largest sea disasters in the history (for comparison, the world famous Titanic, took from 1490 to 1635 lives, according to various sources), it has not been actually discussed for a long time.

в тяжелые военные годы и после вспоминать о катастрофе такого масштаба не хотели. Большая часть материалов была засекречена до 1989 года, какие-то остаются до сих пор. После того, как гриф секретности сняли со значительной части документов, исследователи взялись за поиски места крушения теплохода.

Однако найти его оказалось не так-то просто. Ситуацию усложняло то, что точных координат гибели судна не было, только приблизительные. В начале 2000-х годов «Армению» без особых результатов искали украинские исследователи. Потом за дело взялись американцы: в этом даже принимал участие знаменитый океанолог Роберт Баллард, в 1985 году обнаруживший «Титаник», а затем — обломки немецкого линкора «Бисмарк». Однако на этот раз его постигла неудача: были обнаружены остатки других судов и затонувших в ходе двух мировых войн кораблей, но не самой «Армении». Такая неуловимость судна приводила к появлению новых теорий и мифов об его истинном курсе после выхода из Ялты — например, предполагали, что оно могло развернуться и пойти обратно в Севастополь после подписания Сталиным Директивы ставки ВГК № 004433. О мерах по усилению обороны Крыма, чтобы вернуть медиков в город. Однако впоследствии эта версия не подтвердилась.



Помочь однозначно опознать теплоход помогла счастливая находка: судовой колокол, на котором четко читалось название судна



A happy finding helped to unambiguously identify the ship, the bell with clearly readable name of the ship

ПРОРЫВ

Прорыв случился в 2017 году, когда во время проводившейся силами Минобороны России поисковой операции на дне была зафиксирована магнитная аномалия. Однозначно судить о том, что именно за объект находится на дне, было нельзя, да и точных координат еще не было. Однако район поисков сузился до квадрата, который стоило изучить внимательнее. В марте 2020 года прошла еще одна поисковая операция, в ходе которой его тщательно исследовали гидролокатором. Нахо-

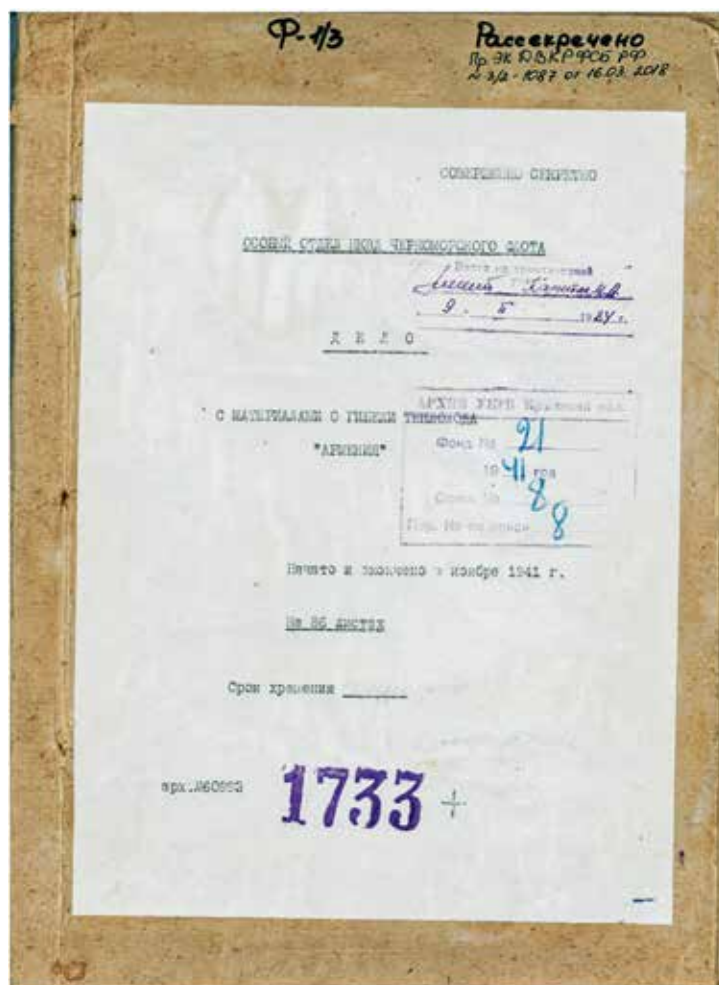
The tragedy of the motor ship remained a blank spot in the history of the war for decades. Apparently, no one wanted to remember a disaster of that scale in the difficult war years and after. Most of the materials were classified until 1989, while some still remain to classified. After a significant portion of the documents were unclassified, the researchers set about searching for the ship's wreck place.

However, finding him turned out not so easy job. The situation was complicated by the fact that exact coordinates

of the place where the vessel sunk, but only approximate ones. In the early 2000s, Ukrainian researchers searched for Armenia without much success. Then the Americans got down to business: even the famous oceanographer Robert Ballard, who had discovered Titanic in 1985 and later the wreckage of the German battleship Bismarck, took part in the operations. However, this time he failed: the remains of other vessels and of two warships that sank during the two world wars were found, but not Armenia. This elusiveness of the ship led to new theories and

дящийся на дне объект очертаниями напоминал «Армению», но оптимизм приходилось сдерживать: с начала 2000-х судно «находили» уже четыре раза, однако в итоге это оказывалось ошибкой. За помощью в идентификации обратились к специалистам Центра подводных исследований Русского географического общества. Уже в апреле для детального обследования объекта, находящегося в 15 морских милях от берега на глубине 1 500 метров, они спустили на дно телеуправляемый необитаемый подводный аппарат (ТНПА) отечественного производства серии «РТ», сделали первые подводные кадры и пришли к выводу: найдена именно «Армения». Помочь однозначно опознать теплоход помогла счастливая находка: судовой колокол, на котором четко читалось название судна.

В ходе этого и последующих исследований выяснилось много интересных деталей. Например, оказалось, что судно не раскололось на части, стоит на ровном киле курсом 220 единым фрагментом, а в его корпусе нет очевидных пробоин, что исключает гибель от попадания торпед, которая прежде была основной официальной версией причин катастрофы. Зато надстройки и палубы имели страшные следы разрушений, что, скорее всего, является последствием попадания авиационных бомб, причем характер



повреждений говорит о том, что в атаку немецкие самолеты заходили с кормы.

БРАТСКАЯ МОГИЛА

Хотя, по всей видимости, судно действительно довольно стремительно погружалось на дно – часть иллюминаторов были не разбиты, а вдавлены внутрь целиком, то есть к моменту ухода корпуса на большую глубину внутри еще оставались воздушные карманы – вряд ли это произошло за 4 минуты, как считалось прежде. Так, этим летом было обнаружено, что на правом борту «Армении» отсутствуют шлюпки, все

myths about her true course after leaving Yalta; for example, it was assumed that she could turn around and go back to Sevastopol after Stalin signed the Supreme Command Headquarters Directive No. 004433 on reinforcement of Crimea defense – to return medics to the city. However, later this version received no confirmations.

THE BREAKTHROUGH


The breakthrough occurred in 2017, when a seabed magnetic anomaly was found during a search operation carried out by the Russian Ministry of Defense. No one could unambiguously say what kind

of object was at the seabed and where exactly. However, the search area shrank to a square, which was worth examining more closely. In March 2020, another search operation took place with the thorough examination by sonar. The object at the seabed resembled Armenia in shape, but the optimism had to be contained: since the early 2000s, the ship has already been "found" four times, but eventually it every time turned out to be a mistake. The Center of Underwater Research of the Russian Geographical Society was approached for help in identification. As soon as in April, a detailed survey of the object found 15 nm off the coast 1,500 meters deep was undertaken: a Russian RT-series unmanned underwater remotely operated vehicle (ROV) was launched to the seabed and made the first underwater shots, after which it was concluded that nothing else but Armenia was found. A happy finding helped to unambiguously identify the ship, the bell with clearly readable name of the ship.

In the course of this and subsequent researches, many interesting details were found out. For example, it turned out that the ship had not split into pieces, but stood on an even keel at heading 220 as a single structure; the hull had no apparent holes, which ruled out the death from torpedo hits – a version that had previously been the main official version of the disaster. However, the superstructures

шлюпбалки развернуты в положение «за борт», а канаты обрублены. Все это должно было занять какое-то время – вероятно, по меньшей мере 15–20 минут. Кроме того, все погрузочные люки затонувшего теплохода также оказались открытыми, то есть люди пытались найти любые пути к спасению. Однако где отсутствующие шлюпки, что случилось с севшими в них людьми – все это на сегодняшний день остается загадкой.

В августе 2020 года «Армения» была признана братской могилой – официальным воинским захоронением. В связи с этим сегодня невозможно говорить о подъеме теплохода, а также о проникновении внутрь. Однако выяснение обстоятельств и подробностей катастрофы не останавливается. Так, РГО совместно с Минобороны РФ при поддержке Фонда президентских грантов даже запустило специальную платформу «Теплоход «Армения».


Вспомнить всех». Он направлен на выяснение цепи событий и обстоятельств трагедии, а также – максимального числа имен погибших для их увековечивания. Поделившись своей историей можно через информационно-мемориальный портал teplohodarmenia.ru. В настоящий момент в народном списке пассажиров – 349 человек. Кроме того, в противовес долгому молчанию о гибели теплохода, сегодня этой катастрофе уделяется все больше внимания – например, недавно режиссер Елизавета Листова сняла документальный фильм «Черноморский Цугванг. Гибель теплохода «Армения»». Так что возможно в скором времени в этой истории не только станет значительно меньше пробелов, но она также займет достойное место в народной памяти. 

По материалам РГО, RT, РИА Новости, «Российская газета», teplohodarmenia.ru

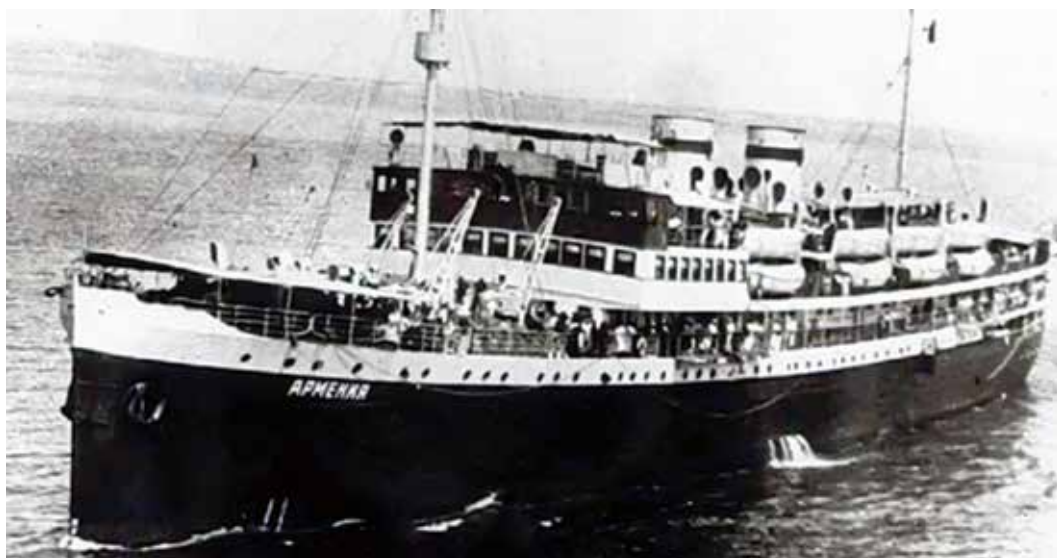
and decks had been terribly destructed, most likely by air bombs, and the nature of the damage suggests that German aircraft approached for attack from the stern.

Although, in all likelihood, the ship was really sinking quite rapidly (some portholes were not broken, but pressed in completely, that suggest that, when the hull was at a great depth, some air pockets still remained), this hardly happened within just 4 minutes, as was believed before. In particular, this summer it was discovered that Armenia lacks the starboard boats, all davits are turned overboard, and the ropes are cut off. All that should have taken some time, probably at least 15–20 minutes. Besides, all the loading doors of the sunken ship were also found open, that is, people were trying to find any way to escape. However, it remains a mystery today, where the missing boats are and what happened to the people who manned them.

A COMMON GRAVE

In August 2020, Armenia received the status of a common grave and an official military burial. Therefore, recovery of the ship or entering her is out of the question today. However, the finding of the circumstances and details of the disaster is still underway. In particular, the Russian Geographical Society together with the Russian Ministry of Defense and with the support of the Presidential Grants Fund launched a dedicated platform named "Motor ship Armenia. Recall everyone". It is aimed at finding the chain of events and circumstances of the tragedy, as well as the maximum names of the victims in order to perpetuate them. You can share your story through the information and memorial portal teplohodarmenia.ru. At the moment, there are 349 persons on the people's list of passengers. In addition, in contrast to the long silence about the ship's death, today more and more attention is paid to the disaster: for example, the director Elizaveta Listova recently made a documentary film "Black Sea zugzwang. The death of motor ship Armenia". So one may expect that soon this story will not only have significantly fewer gaps, but it will also take its rightful place in the people's memory. 

Based on materials from the Russian Geographical Society, RT, RIA Novosti, RossiyskayaGazeta, teplohodarmenia.ru





РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (АФФИЛИРОВАННЫЙ ЧЛЕН ITF)

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

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге

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

АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация Председатель Совета

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

БАЛТИЙСКАЯ территориальная организация

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ территориальная организация Председатель Совета

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

**ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ
региональная организация
Председатель Совета,
заместитель председателя РПСМ**
СУХАНОВ Николай Михайлович
Находка, ул. Ленинская, д. 2, оф. 10
Тел./факс: (42366) 5-51-44, 5-61-00
E-mail: nakhodka@sur.ru

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

**КАРЕЛЬСКАЯ
территориальная организация
Председатель Совета**
ДАВИДЕНКОВ Михаил Михайлович
Петрозаводск, ул. Ригачина, д. 8, оф. 1
Тел.: (8142) 57-58-56,
факс: (8142) 57-73-10
E-mail: petrozavodsk@sur.ru

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

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация

Председатель Совета
ЗАДОЯНОВ Николай Григорьевич
Владивосток, ул. Алеутская, д. 15
Тел. +7 (423) 252-10-03
Тел./факс +7 (423) 252-11-70
E-mail: vladivostok@sur.ru

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ территориальная организация

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ территориальная организация

Председатель Совета
САВОСТИН Сергей Владимирович
Самара, ул. Фрунзе, д. 70, оф. 309
Тел./факс: +7 (927) 264-56-56
E-mail: savostin@sur.ru

ЮЖНАЯ территориальная организация

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

МОСКОВСКАЯ первичная профсоюзная организация плавсостава РПСМ

Председатель профкома
КНЯЗЕВ Андрей Евгеньевич
Москва, Большой Коптевский
проезд, д. 6, 4-й эт.
Тел.: (495) 229-91-19,
факс: (495) 234-43-68
E-mail: moscow@sur.ru

**НИЖЕГОРОДСКАЯ городская
первичная профсоюзная
организация РПСМ**
Председатель
ГОРИН Сергей Вениаминович
Нижний Новгород, 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: gorin@sur.ru

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

**КРАСНОДАРСКОЕ региональное
общественное учреждение «Центр
информации и аналитики РПСМ»**
Директор
ЕРЕМЕЕВ Андрей Михайлович
Новороссийск,
наб. им. адм. Серебрякова, д. 15
(Международный центр моряков)
Тел./факс: (8617) 61-33-55
E-mail: cia@sur.ru

SEAFARERS' UNION OF RUSSIA (AFFILIATED WITH ITF)



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 ARCTIC Regional (Territorial) Organization Chairman of the Board

Petr KLINDUKHOV
3 Flotsky Proezd, Office 2,
Murmansk
Tel/fax: (8152) 42-28-60
Email: arorpsm@gmail.com

SUR BALTIC Territorial Organization Chairman of the Board

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

SUR AZOV SEA AND RIVER DON Territorial Organization Chairman of the Board

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

SUR FAR EASTERN Regional (Territorial) Organization Chairman of the Board

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) Organization Chairman of the Board

Vadim MAMONTOV
30 Serpuhovskaya St., Office 1,
Kaliningrad
Tel/fax: (4012) 65-63-72, 65-68-40
E-mail: kaliningrad@sur.ru

SUR KARELIAN Territorial Organization Chairman of the Board

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: srorpsm@gmail.com

SUR PACIFIC Regional (Territorial) Organization Chairman of the Board

Nikolay ZADOYANOV
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 of the Board

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

SUR CENTRAL AND WEST SIBERIAN Territorial (Regional) Organization

Chairman of the Board
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 of the Board

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 of the Board

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: gorin@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

МОРЯК

ВНЕ ПРОФСОЮЗА- НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA





РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

ВОПРОС – ОТВЕТ

ANALYTICS

НОВОСТИ

СОВЕТЫ

HOT LINE

WWW.SUR.RU

ВАЖНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

NEWS

QUESTION – ANSWER

АНАЛИТИКА

