

# МОРСКОЙ

# №1

ПРОФСОЮЗНЫЙ

(132) 2021

MARITIME  
UNIONS  
HERALD

# ВЕСТНИК

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



**В ПЛЕНУ С ЗАРПЛАТОЙ:**

**ЧТО ГАРАНТИРУЮТ НОВЫЕ ПОПРАВКИ К КТМС**

CAPTURED BUT KEEPING THEIR WAGES:

GUARANTEES OF MLC NEW AMENDMENTS



**СМЕНА ЭКИПАЖЕЙ В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ –  
ПОСТОЯННОЕ НЕПОСТОЯНСТВО**

CREW CHANGE IN RUSSIAN PORTS: A CONSTANT  
INCONSISTENCY



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

## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



В ЕДИНОЙ  
И ДРУЖНОЙ  
КОМАНДЕ!





Фото на обложке: Проводка судна российскими ледоколами  
«Капитан Хлебников» и «Красин»  
Title page photo: American tern and Russian icebreakers

## ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

### Редакционная коллегия:

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

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

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

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

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

**КОЛЯДИНЦЕВ М. С.**, и.о. председателя Российского профсоюза докеров

**КАБАНОВ В. А.**, председатель Межрегионального профсоюза лоцманов

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

### Редакция:

**Ирина УСТЮМЕНКО**, главный редактор

Информация: Ирина Устюменко, Наталья Куликова,  
Маргарита Якубенко

Дизайн, верстка: Юлия Назарова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал  
«Морской профсоюзный вестник» обязательна.  
Подписан в печать: 04.03.2021

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

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

**V. KABANOV**, Chairman of the Interregional Pilots' Union

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

### Editorial office:

**Irina USTYUMENKO**, Editor-in-Chief

Information: Irina Ustyumenko, Natalya Kulikova,  
Margarita Yakubenko

Design and layout Iuliia Nazarova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.  
Signed to print on: 04.03.2021

### 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.



36 – 37

## ПРОФФРОНТ PROFESSIONAL FRONT

30-35

Лишить официальной занятости  
и платить меньше  
Deprive of Formal Employment  
and Pay Less

## МФТ В РОССИИ ITF IN RUSSIA

24-29

Акцент помощи сместился в поле  
логистики  
Help Focus Shifts to Logistics

## ДОРОГА ДОМОЙ COMING HOME

42-46

«Это всего лишь непростой этап  
в моей жизни»  
"This Is Just a Hard Period of Life"

## KTMC MLC

4-8

В плену с зарплатой:  
что гарантируют новые поправки  
к KTMC  
Captured but Keeping Their  
Wages: Guarantees of MLC New  
Amendments

## АДРЕСНАЯ КНИГА ADDRESS BOOK

57-58

## ЗАПРЕЩЕННЫХ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ЖЕНЩИН ПРОФЕССИЙ СТАЛО МЕНЬШЕ

## MORE OCCUPATIONS NOW ACCESSIBLE FOR WOMEN



47 – 56

## КРАЙ ПАРКОВ И МУЗЕЕВ НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ

## THE LAND OF PARKS AND MUSEUMS ON THE BALTIC SEA



# В ПЛЕНУ С ЗАРПЛАТОЙ:

## ЧТО ГАРАНТИРУЮТ НОВЫЕ ПОПРАВКИ К КТМС

### CAPTURED BUT KEEPING THEIR WAGES: GUARANTEES OF MLC NEW AMENDMENTS

26 декабря вступили в силу поправки 2018 года к Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС), гарантирующие похищенным членам экипажей выплату заработной платы за все время нахождения в пиратском плену и репатриацию.

#### ДОГОВОР, ВЫПЛАТЫ, РЕПАТРИАЦИЯ

Для этого, в частности, в Стандарт A2.1, где речь идет о трудовых договорах моряков, добавили пункт 7.

Он гласит, что страны, подписавшие Конвенцию, должны требовать, чтобы трудовой договор моряка продолжал оставаться в силе, когда он находится в плену на борту судна или в другом месте в результате актов пиратства или вооруженного разбоя против судов, независимо от истечения срока его действия или от того, заявила ли та или другая сторона о приостановлении или прекращении его действия.

New amendments to the Maritime Labor Convention (MLC) which guarantee keeping wages to crew members captured by pirates during their entire imprisonment and repatriation periods came into force on 26 December.

#### CONTRACT, PAYMENTS, REPATRIATION

To make this possible, in particular, paragraph 7 was added to Standard A2.1 concerning seafarers' labor

contracts. It states that all countries that have signed the Convention shall require seafarer's labor contract to remain valid as long as the seafarer is captured on board the ship or in some other place as a result of acts of piracy or armed robbery against ships, regardless of its expiry date or its suspension or termination according to either party.

Similar amendments were made to Standard A2.2

Аналогичные изменения были внесены в Стандарт A2.2, касающийся зарплаты: новый пункт 7 предполагает, что в случае нахождения членов экипажей в пиратском плену их заработная плата и другие выплаты, причитающиеся в соответствии с трудовым договором, соответствующим коллективным соглашением или применимым национальным законодательством, как это предусмотрено пунктом 4 стандарта (он касается мер, направленных на обеспечение возможности моряков передавать заработки своим семьям), должны осуществляться в течение всего периода нахождения моряка в плену вплоть до его освобождения и репатриации или вплоть до дня его смерти.

Последнее же изменение в Конвенции коснулось Руководящего принципа B2.5.1, в котором был изменен текст пункта 8. Речь в нем идет о том, что право моряка на репатриацию может быть утрачено, если он не заявляет о своих правах на нее в разумно приемлемый срок, который определяется национальным законодательством, нормативными правовыми актами или коллективными договорами. Однако в текст внесли правку, согласно которой это не распространяется на моряков, находящихся в плену в результате актов пиратства или вооруженного разбоя против судов – в таком случае они должны быть репатриированы после

освобождения независимо от того, сколько времени прошло с их захвата.

### **ЗАКОНОМЕРНЫЙ ОТВЕТ НА РОСТ ПИРАТСТВА**

Поправки являются закономерным ответом на рост числа случаев пиратства, сперва набравшего обороты в водах близ Сомали, где пик нападений пришелся на 2008-2012 годы, а сегодня процветающего в Гвинейском заливе: в последнее время практически не проходит и недели без известия о новой попытке нападения или похищении членов экипажей.

Инициатором внесения изменений в Конвенцию выступила Международная федерация транспортных рабочих (МФТ).

Впервые вопрос был поставлен еще в феврале 2016 года на заседании специального Трехстороннего комитета Международной организации труда, затем к проблеме вернулись в апреле 2017 года на заседании рабочей группы МОТ, где от лица работников выступала МФТ, от работодателей – Международная федерация судовладельцев (МФС), а также присутствовали представители государств. Предложенные МФТ изменения в КТМС были поддержаны судовладельцами, в том числе российскими, и представителями разных государств. В результате поправки, касающиеся прав и гарантий моряков в пиратском плену, были

concerning wages: new paragraph 7 suggests that in case crew members are captured by pirates, their wages and other payments due to the labor contract, appropriate collective agreement or applicable national legislation as provided by paragraph 4 of Standard (it concerns measures taken to provide an opportunity for seafarers to pass on earnings to their families) shall be maintained during their captivity until deliverance and repatriation or until death.

The last amendment in the Convention concerned Guiding Principle C2.5.1 where the text of paragraph 8 was modified. This paragraph says that seafarer's right to repatriation may be lost if they don't claim their rights to it within a reasonable acceptable time determined by national legislation, normative legal acts or collective agreements.

However, the text has been amended so that this does not apply to seafarers captured during acts of piracy

or armed robbery against ships – in such a case, they shall be repatriated after their deliverance regardless of how long it's been since they were captured.

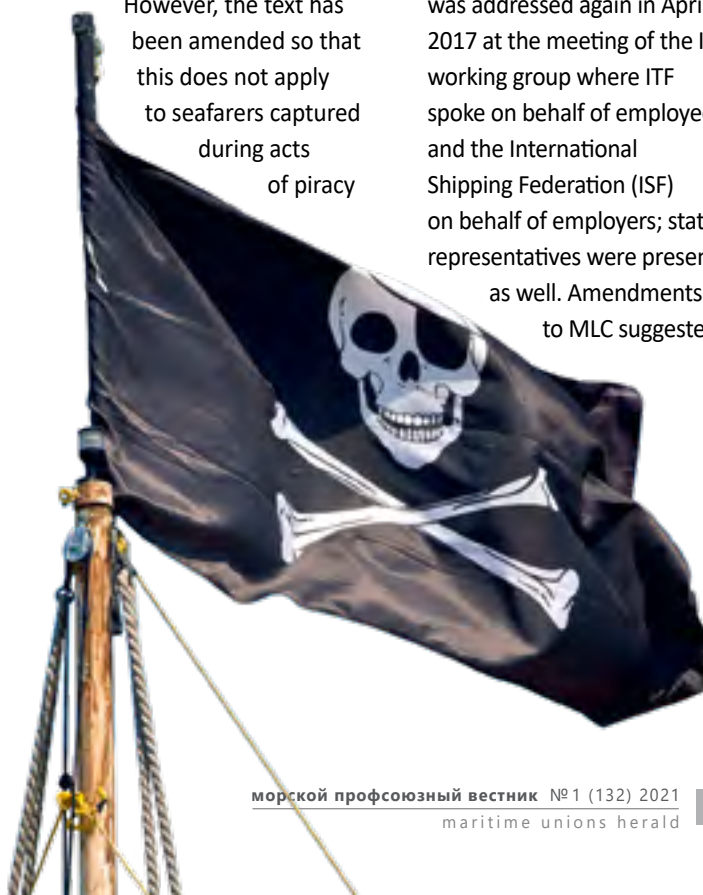
### **A NATURAL RESPONSE TO GROWTH OF PIRACY**

These amendments are a natural response to ever growing incidents of piracy, first taking shape in waters off Somali where the peak of attacks was during 2008-2012, and nowadays thriving in the Gulf of Guinea: since recently, new attacks or crew member kidnapping are reported almost every week.

The amendments to the Convention were suggested by the International Transport Workers' Federation (ITF).

This question was first risen in February 2016 at the meeting of the special Tripartite Committee of the International Labor Organization, then the issue was addressed again in April 2017 at the meeting of the ILO working group where ITF spoke on behalf of employees and the International Shipping Federation (ISF) on behalf of employers; state representatives were present

as well. Amendments to MLC suggested





**Российский профсоюз моряков в конце сентября направил соответствующие предложения в Минтранс и Минтруд**

**The Seafarers' Union of Russia sent corresponding initiatives to the Ministry of Transport and the Ministry of Labor**

приняты на 107-й Международной конференции труда МОТ 5 июня 2018 года, причем за них проголосовало абсолютное большинство стран, а воздержались только три – Чили, Ирак и Швейцария.

Отметим, что в коллективных договорах МФТ интересы моряков, попавших в плен, были защищены и раньше. Так, в частности, в стандартном соглашении в пункте 20 говорится о том, что в случае, если моряк попал в плен или по другим причинам не может продолжить рейс в результате пиратской атаки или захвата судна, статус его занятости и материальные права согласно колдоговору должны оставаться в силе, пока член экипажа не будет освобожден и не прибудет домой или пока все контрактные обязательства компании не истекнут. Это включает в себя, в том числе, полную выплату зарплат и другие преимущества.

#### **ПРЕДЛОЖЕНИЕ РПСМ**

Однако принять норму на международном уровне – это только половина дела, после этого она еще должна быть имплементирована в национальное законодательство стран. С этой целью Российский профсоюз моряков в конце сентября направил соответствующие предложения в Минтранс и Минтруд.

Так, в настоящее время в Трудовом кодексе предусмотрены лишь отдельные случаи, запрещающие увольнять работников по инициативе работодателя, и нахождение моряка в плену в их число не входит. Кроме того, трудовое законодательство не предусматривает порядка переоформления и продления срочного трудового договора, за исключением некоторых отдельных категорий граждан, к которым члены экипажей, опять же, не относятся. Продление

Хотя компании часто и так выплачивали зарплаты членам экипажей за время, проведенное ими в пиратском плену, важно, что теперь это обязательство судовладельцев закреплено в международном законодательстве. Благодаря чему никакие обстоятельства не должны помешать морякам получать зарплату, находясь в плену, а значит, меньше беспокоиться о финансовом благополучии своих семей.

Although companies often used to pay wages to crew members during their captivity anyway, it's important that now this shipowners' obligation is enshrined in the international law. Thanks to it, there will be no circumstances to prevent seafarers from being paid while captured, and that means less worry about providing for their families.

by the ITF were supported by ship owners, including Russian ones, and by representatives of different countries. As a result, the amendments concerning captured seafarers' right and guarantees were adopted on 5 June 2018 at the 107th ILO International Labor Conference and were supported by the absolute majority of countries with only three countries – Chile, Iraq, and Switzerland – abstained.

It should be noted that ITF collective agreements protected captured seafarers' interest even before that. In particular, paragraph 20 of the Standard Agreement states that if a seafarer has been captured or for other reasons can't continue the voyage after a pirate attack or ship capture, then, their employment status and substantive rights as provided by the collective agreement shall remain in force until the crew member is released and arrives home or until all company's contractual obligation expire. This includes, among other things, full payment of wages and other benefits.

#### **SEAFARERS' UNION OF RUSSIA'S INITIATIVE**

But adopting a norm on the international level is not enough; later it shall be implemented in the national legislations. To do this, in the end of September the Seafarers' Union of Russia sent corresponding initiatives to the Ministry of Transport and the Ministry of Labor.

Currently, the Labor Code provides only few cases when an employee can not be fired,

срочного трудового договора с моряком, попавшим в пиратский плен, исходя из норм Статьи 58 ТК РФ, приведет к тому, что условие о срочном характере трудового договора утратит силу, и он будет считаться заключенным на неопределенный срок.

Поэтому РПСМ предложил внести в 57 статью Кодекса торгового мореплавания соответствующий нововведенным поправкам в КТМС пункт 6, в котором будет закрепляться запрет на расторжение трудового договора в период нахождения члена экипажа в плену в результате актов пиратства или вооруженного разбоя против судов независимо от истечения сроков его действия. Кроме того, в нем должно содержаться уточнение, что в случае, когда срочный трудовой договор, заключенный на определенный срок или на один рейс, заканчивается в период нахождения члена экипажа в плену, его действие должно продлеваться до даты окончания репатриации моряка после освобождения.

Соответствующие изменения также необходимо внести в Примерную форму трудового договора, заключаемого работодателем (судовладельцем) и работником (моряком) для работы в составе экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания под Государственным флагом Российской Федерации, утвержденную



↑ **Поправки являются закономерным ответом на рост числа случаев пиратства сначала в водах Сомали, где пик нападений пришелся на 2008-2012 годы, а сегодня процветающего в Гвинейском заливе: в последнее время практически не проходит и недели без известия о новой попытке нападения или похищении членов экипажей.**

↑ These amendments are a natural response to ever growing incidents of piracy, first taking shape in waters off Somali where the peak of attacks was during 2008-2012, and nowadays thriving in the Gulf of Guinea: since recently, new attacks or crew member kidnapping are reported almost every week.

приказом Минтруда России от 20.01.2015 № 23н. Обсудить возможные изменения РПСМ предложил в ходе заседания Межведомственной комиссии по подготовке к реализации в РФ Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве. Однако несмотря на поддержку правительством России внесения поправок 2018 года в КТМС, ответа на это профсоюз все еще не получил, а заседание комиссии так и не состоялось.

— Мы надеемся учесть новые требования КТМС в тексте Федерального отраслевого соглашения по морскому транспорту на 2021–2023 годы — тем

and being captured doesn't make part of them. Besides, the labor legislation doesn't provide any procedure for reissuing or extending fixed-term employment contract except for some few categories, which, again, crew members do not fall in. If a fixed-term employment contract with a captured seafarer is extended, then, according to Article 58 of the Labor Code of the Russian Federation, the fixed term will no longer be valid and the employment will be considered for indefinite period.


Therefore, the Seafarers' Union of Russia suggested including new paragraph 6 to Article 57 of the Merchant Shipping Code to implement the new MLC amendment

and to prohibit termination of the labor contract while a crew member is captured a result of acts of piracy or armed robbery against ships regardless of the expiry date of the contract. Besides, it shall specify that when a fixed-term employment contract made for a definite period or for one voyage expires during seafarer's captivity, it shall be extended until the seafarer is repatriated after deliverance.

The corresponding amendments shall also be included in the Example Format of labor contract between the employer (shipowner) and the employee (seafarer) for employment to sea-going and river/sea-going

более, что при заключении действующего соглашения стороны не пришли к единому мнению как раз по вопросам пиратства. Профсоюзы предлагали внести в документ пункт, согласно которому моряки смогли бы отказываться от рейсов в опасные в военном и эпидемиологическом отношении зоны, а также зоны пиратских действий, без риска потерять работу или подвергнуться каким-то санкциям. Кроме того, за время пребывания в таких зонах мы предлагали выплачивать членам экипажей двойной оклад. Однако согласия тогда достичь не удалось, – отметил первый заместитель председателя Российского профсоюза моряков Игорь Ковальчук.


По его мнению, новые поправки – однозначно положительное изменение в КТМС, которое дает важные гарантии морякам в случае попадания в плен.

Однако Конвенция может только позаботиться о правах членов экипажей, защитить же их от царящей в некоторых регионах угрозы она не в силах. Чтобы решить этот вопрос, нужны глобальные меры: «Вопрос прекращения пиратских нападений не решается с помощью КТМС. Он относится скорее к полномочиям Совета безопасности ООН, – отметил первый заместитель председателя РПСМ. – Необходимо, чтобы прибрежные государства приняли действенные меры против разгула преступности в Гвинейском заливе. Альтернативой является установление международного режима охраны гражданских судов военно-морскими силами с использованием вооруженной охраны на борту. В Сомали такой подход позволил переломить ситуацию с пиратством и показал свою эффективность». 

navigation vessels sailing under the Russian Federation flag approved by the Ministry of Labor of the Russian Federation order No. 23n dated 20.01.2015. The Seafarers' Union of Russia suggested discussing the possible amendments at the meeting of the Interdepartmental Commission (IDC) on preparations for Maritime Labor Convention (MLC) 2006 implementation in the Russian Federation. However, regardless of Russian Government support of the MLC 2018 amendments, the union hasn't received any response and the meeting still hasn't taken place.

"We hope to include the new MLC requirements in the text of the Federal Sectoral Agreement for Maritime Transport for 2021-2023 – especially keeping in mind that piracy was an issue where the parties in the existing agreement failed to come

to a common opinion. The unions suggested introducing a paragraph which would let seafarers refuse voyages to areas dangerous in a military or epidemiological sense or to piracy areas without risk of losing the job or being sanctioned in some way. Besides, we suggested paying double wages to crew members during stay in these areas. But that time, we couldn't come to an agreement," says Igor Kovaltchuk, first deputy chairman of the Seafarers' Union of Russia.

He believes that the new amendments are definitely a positive change to the MLC ensuring important guarantees for seafarers should they be captured. However, the Convention can only secure crew members rights but can not protect them from threats in certain regions. Global measures need to be taken to address the problem: "Pirate attacks can't be ceased by the MLC. This issue rather falls in the UN Security Council scope of authority," says the first deputy chairman of the Seafarers' Union of Russia. "The coastal states should take effective measures against criminality in the Gulf of Guinea. An alternative solution might be to organize the international regime of commercial vessel protection by the Naval Forces by placing armed guards on board the vessels. This approach made a difference in the piracy situation off Somali and proved to be efficient". 



# ОПЕРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ДЛЯ МОРЯКОВ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

## COVID-19

### НАЛИЧИЕ НА СУДНЕ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА,

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

### ИНФОРМАЦИЯ О ДВИЖЕНИИ СУДОВ В РЕАЛЬНОМ ВРЕМЕНИ,

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

### МЕЖДУНАРОДНАЯ БЕСПЛАТНАЯ БАЗА ДАННЫХ,

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

### БАЗА ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE

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

### ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ ПОДДЕРЖКИ МОРЯКОВ SEAFARERHELP,

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

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

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

### ГДЕ В ЕВРОПЕ МОЖНО СМЕНИТЬСЯ,

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

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

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

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

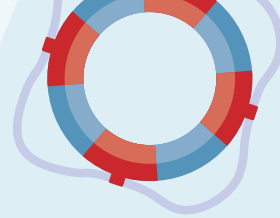
на сайте Федерального агентства по туризму: [www.tourism.gov.ru](http://www.tourism.gov.ru)

### ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО БЮРО,

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



# UP-TO-DATE INFORMATION



FOR SEAFARERS AMIDST

## COVID-19

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

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

**REAL TIME MOVEMENT,** current locations and further routes of vessels: [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com)

### INTERNATIONAL FREE DATABASE

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

### ILO'S ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE

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

### SEAFARERHELP'S SUPPORT HOTLINE

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

### PANDEMIC-RELATED CHANGES IN RULES AND REQUIREMENTS

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

### WHERE SEAFARERS MAY CHANGE IN EUROPE,

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

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

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

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

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

### INTERNATIONAL MARITIME BUREAU'S SECURITY HOTLINE

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



# НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ РЕШИТЬ НЕ УДАЛОСЬ, НО РАБОТА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

## SOME ISSUES REMAINED UNSOLVED, BUT WE KEEP WORKING ON THEM

23 декабря состоялся очередной, VIII съезд Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ), который в связи с ограничительными мерами, вызванными пандемией коронавирусной инфекции, впервые прошел в режиме онлайн видеоконференции. В работе съезда приняли участие делегаты, представляющие членские профсоюзы Федерации: Российский профсоюз моряков (РПСМ), Российский профсоюз докеров (РПД), Российский профессиональный союз работников морского транспорта (РПРМТ), Межрегиональный профсоюз лоцманов (МПСЛ), ТПО «Мурманский траловый флот», объединение «Югмор», Профессиональный союз работников морского транспорта Республики Крым (ПРМТК).

On 23 December, the Congress VIII of the Maritime Transport Workers' Federation (MTWF) took place; it was the first time the congress was held online due to the coronavirus restrictions.

The Congress was attended by delegates representing the Federation member trade unions: Seafarers' Union of Russia, Russian Dockers' Union, Russian Maritime Transport Workers' Union, Interregional Pilots' Union, territorial union of Murmansk Trawl Fleet PJSC, Yugmor association, Crimean Maritime Transport Workers' Union.

Как рассказал председатель ФПРМТ Юрий Сухоруков, в отчетный период федерация взаимодействовала с органами государственной власти, представляя интересы членских организаций, направленные на защиту

социально-трудовых прав работников морской отрасли, совершенствование действующего законодательства, развитие социального партнерства, разработку и заключение отраслевых и профессиональных соглашений.

According to Yuri Sukhorukov, chairman of the MTWF, in the reporting period the Federation communicated with state authorities representing the interests of the member unions to protect

the social and labor rights of the maritime industry workers, to improve the existing legislation, to develop social partnership, and to draw and conclude industry-specific and occupation-specific agreements.

### КТМС ОБЯЗЫВАЕТ, НО...

Так, федерация участвовала в работе Межведомственной комиссии по реализации в России положений Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве и Российской трехсторонней комиссии (РТК), где по инициативе РПСМ рассматривались вопросы, не нашедшие отражения в действующем законодательстве либо не выполняющиеся на практике.

К их числу, в первую очередь, относятся требования КТМС о медицинском обслуживании моряков на борту судов и на берегу: по вине Министерства здравоохранения РФ многие положения до сих пор отсутствуют в национальных нормативных актах.

Также в РФ игнорируется положение КТМС, обязывающее государство-участника проводить национальную политику по расширению возможностей для занятости моряков. Как норма прямого действия она не требует имплементации в действующее законодательство.

— С 2014 года идет законодательный демонтаж разрешительного порядка привлечения иностранных граждан на работу в РФ. В том числе и на работу в качестве членов экипажей морских судов под российским государственным флагом. Ситуацию усугубляют возобновившаяся практика временного перевода российских морских судов под иностранную

юрисдикцию, а также выдача Правительством РФ разрешений на плавание в каботаже иностранным судам, также влекущих за собой утрату рабочих мест на национальном морском рынке труда, — сказал Юрий Сухоруков. — Поэтому мы инициировали рассмотрение ситуации о занятости российских моряков на национальном морском рынке труда, включая и его Арктическую и шельфовую зону, на площадке РТК. Минтрансу России было предложено организовать и провести межведомственное совещание с участием заинтересованных федеральных ведомств (Минвостокразвития России, Минтруд России, МВД России и Росморречфлот) и Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства» и обсудить этот



Юрий Сухоруков

Yuri Sukhorukov

### THE MLC SEEMS BINDING, BUT...

In particular, the Federation participated in the Interdepartmental Commission on MLC 2006 Implementation in Russia and the Russian Tripartite Commission (RTC), where matters not covered by the existing laws or not implemented in practice were dealt with on the initiative of the Seafarers' Union of Russia.

First and foremost, that is MLC requirements for medical care for seafarers on board ships and ashore: many respective provisions are not implemented yet in national regulations through the fault of the Ministry of Health of the Russian Federation.

The Russian Federation also keeps ignoring an MLC provision that obliges the participating state to pursue a national policy to expand employment

opportunities for seafarers. Being directly effective, it does not require implementation into the existing laws.

"Since 2014, the authorization-based procedure of employing the foreign citizens to work in the Russian Federation has been progressively dismantled. This includes engagement as crew members of sea-going vessels flying under the Russian flag. The situation is aggravated by the revived practices of temporary transferring Russian sea-going vessels under foreign jurisdictions and issuing permits by the Russian Federation Government to foreign vessels for coastal navigation, both entailing the loss of jobs in the national maritime labor market", says Yuri Sukhorukov. "Therefore, we initiated contemplating the Russian seafarer employment situation in the national maritime labor market, including

вопрос с целью обеспечения наиболее полной занятости российских моряков.

В целом в России ведется работа по реализации положений КТМС, в особенности тех ее положений, которые касаются закрепления правомочий государственного портового контроля в Кодексе торгового мореплавания РФ виде санкций, применяемым к судовладельцам за нарушение требований условий труда.

– Однако реализация данного правомочия была поставлена под угрозу положением законопроекта «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» о включении этого вида контроля в сферу действия названного закона. И только своевременное вмешательство ФПРМТ при рассмотрении этого законопроекта на площадке РТК позволило устранить это недоразумение, обратив внимания Минтранса России на допущенную им оплошность при межведомственном согласовании законопроекта, – говорит Юрий Сухоруков. – Таким образом, государственный портовый контроль, как и в законе «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей», выведен из сферы действия нового закона.

### ЛОЦМАНЫ ОСТАЛИСЬ «ЗА БОРТОМ»

Вместе с тем следует отметить: несмотря на принятые меры и усилия, в отчетном периоде

не удалось решить некоторые вопросы, поставленные на предыдущем съезде ФПРМТ. В частности, не получилось добиться законодательного запрета применения заемного труда для докеров-механизаторов. Также остался открытым вопрос нормативно-правового совершенствования функционирования лоцманской деятельности и повышения социальной защищенности морских лоцманов.

Правительство РФ отрицательно отозвалось о законопроекте, направленном на создание Единой государственной лоцманской службы. Несмотря на поддержку со стороны ФПРМТ и МПЛС, а также профсоюзной стороны РТК, перспективы его принятия представляются сомнительными. Также Минтруд России затягивает разработку Правил по охране труда для морских лоцманов, что не может не вызывать озабоченности вследствие отсутствия его правового регулирования.

По мнению ФПРМТ, проблемы лоцманов не решит и Положение о морских лоцманах Российской Федерации – обязательный нормативно-правовой акт с января 2021 года.

С учетом мероприятий, проводимых правительством в рамках так называемой «регуляторной гильотины», неизбежно произойдет ущемление прав на охрану и безопасные условия труда этой специфической и уникальной категории работников.

the Arctic and offshore zones, at RTC. The Ministry of Transport of the Russian Federation was invited to hold an interdepartmental meeting with interested federal agencies (the Ministry for the Development of the Russian Far East, the Ministry of Labor of Russia, the Ministry of Internal Affairs of Russia and the Federal Agency for Marine and River Transport) along with the All-Russian Industrial Association of Employers "The Russian Chamber of Shipping" to discuss the matter toward maximum employment of Russian seafarers."

In general, Russia authorities keep working toward implementation of the MLC provisions, especially those related with the introduction of port state control powers into the Russian Merchant Shipping Code as sanctions to be applied to shipowners for poor labor conditions.

"However, the application of this power was jeopardized by the draft law "On State Control (Supervision) and Municipal Control in the Russian Federation", which had a provision that put this kind of control in the scope of that law. Nothing but timely intervention of MTWF during contemplating the draft law at RTC made it possible to eliminate this misunderstanding by drawing attention of the Ministry of Transport of Russia to the mistake they made during interdepartmental coordination of the draft",



says Yuri Sukhorukov. "As result, the port state control was removed from the scope of the new law, similarly to the law "On Protection of Rights of Legal Entities and Individual Entrepreneurs."

### PILOTS LEFT BEHIND

However, it should be noted that, despite the measures and efforts taken, some issues raised at the previous MTWF Congress remained unsolved in the reporting period. In particular, attempts to put a legislative ban on the use of agency workforce as dockworkers-machine operators failed. The matter of improvement of the legal grounds for pilotage and the social protection of sea pilots also remained open.

The Russian Government made a negative response to the draft law on establishment of the Unified State Pilot



— Суть этой гильотины — по максимуму освободить работодателей от выполнения обязательных требований законодательства, облегчить, так сказать, себе жизнь, — поясняет главный правовой эксперт РПСМ Валерий Неведов. — В этой связи на протяжении 2019-2020 годов велась интенсивная работа по пересмотру всего трудового законодательства. Отменяли не только советские акты и акты РФ в период действия КЗоТ РФ с 1992 по 2002 годы, что само по себе правильно, но и акты, принятые после вступления в действие нового Трудового кодекса с 2002 года по настоящее время, что неправильно по понятным причинам.

Из-за чрезвычайной сжатости сроков все происходило в авральном порядке. В частности, было заранее известно,

что Положение о морских лоцманах от 2008 года прекратит свое действие к 1 января 2021 года, поэтому Минтранс РФ срочно создавал новое Положение, которое ему удалось зарегистрировать в Минюсте России только с третьей попытки, каждый раз существенно сокращая объем этого документа в ущерб качеству. Соответственным образом в его подготовке практически не участвовала рабочая группа Минтранса России по совершенствованию лоцманской деятельности в России, он не был вынесен, как того требует ТК РФ, на площадку РТК. В результате вне сферы его регулирования остались обязанности работодателей по материально-техническому обеспечению деятельности морских лоцманов, некоторые другие вопросы.

Service. Although supported by the Maritime Transport Workers' Federation, Interregional Pilots' Union and RTC's union party, it's quite doubtful to be finally adopted. Also, the Ministry of Labor delays development of the Sea Pilot Labor Protection Rules: this is a concern labor of sea pilots is not legally regulated.

According to the MTWF, the Regulation on Sea Pilots of the Russian Federation—a legal act mandatory since January 2021—will not solve the pilots' problems either.

In view of so-called "regulatory guillotine" enforced by the government, infringement of the rights to safe working conditions of that specific and unique category will inevitably occur.

"The idea of the guillotine is to exempt employers as much as possible from mandatory requirements

of the law, that is, in fact, to make their life easier", explains Valery Nefedov, the chief legal expert of the Seafarers' Union of Russia. "In view of that, they worked intensively on revising the entire labor legislation in 2019-2020. They canceled not only the Soviet acts and the Russian Federation acts adopted during the effectivity of the old Labor Code from 1992 to 2002, which was actually right, but also the acts adopted during the effectivity of the new Labor Code from 2002 to the present, which was obviously wrong."

Due to the extremely tight deadlines, all the work was conducted hastily. In particular, it had been known in advance that the Regulation on Sea Pilots 2008 would cease to be effective since 1 January 2021, therefore the Ministry of Transport urgently developed a new Regulation and managed to register with the Ministry of Justice not before the third attempt, each time it being significantly reduced in volume at the expense of quality. Similarly, the pilotage improvement working group of the Ministry of Transport practically did not participate in the preparation of the Regulation, and it was not brought out to RTC to the contrary of the Labor Code. As a result, the Regulation fails to cover employers' responsibilities to provide logistic support for sea pilots and a number of other matters.

То же можно сказать и в отношении других нормативно-правовых актов. Например, непонятно, зачем отменили Правила по охране труда на морских судах..., принятые в 2014 году с учетом многих требований КТМС. Ведь можно было просто внести в них необходимые изменения.

### ПЕНСИОННЫЙ ВОПРОС

Говоря о пенсионной реформе, ФПРМТ выступала против предлагаемого законопроекта, поскольку основной его целью было не улучшение пенсионного обеспечения граждан, а сокращение дефицита средств Пенсионного Фонда РФ. В стране нет социально-экономических условий для его реализации, не учтены негативные последствия повышения пенсионного возраста. ФПРМТ совместно с профсоюзной стороной РТК добились, что доработка пенсионного законодательства будет продолжена Государственной Думой. В первую очередь, речь идет о сохранении действовавших ранее норм назначения пенсии для лиц, работавших в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, установлении для членов экипажей морских, речных судов и судов рыбопромыслового флота, которые проработали не менее половины установленного льготного стажа и имеют требуемую продолжительность страхового стажа (25 лет – мужчины и 20 лет – женщины), права



на назначение страховой пенсии с уменьшением общеустановленного возраста выхода на пенсию на один год за каждые 2 года и 6 месяцев для мужчин и 2 года для женщин.

### РАБОТА В УСЛОВИЯХ COVID-19

В связи с принятием ограничительных мер из-за распространения новой коронавирусной инфекции COVID-19 на площадку РТК выносятся следующие документы: проект постановления Правительства Российской Федерации «Об особенностях правового регулирования

of raising the retirement age have not been taken into account. MTWF together with the RTC's union party got the State Duma to keep revision of the pension legislation. First of all, this is about keeping the previously existed retirement age for those worked in the Far North and equivalent regions and about the right to have insurance pension at an age lower by one year per 2.5 years of qualifying period for men and by one year per 2 years of qualifying period for women for crew members of sea, river and fishery vessels having at least half of the legally proscribed preferential qualifying period (that is, 25 years for men and 20 years for women).

### WORKING IN COVID-19 ENVIRONMENTS

In view of restrictions caused by the spread of COVID-19, the following documents were brought to RTC: draft resolution of the Russian Federation Government "On Specific Aspects of Legal Regulation of Labor Relations in 2020" and draft federal law "On Amendments to Labor Code of the Russian Federation Related with Remote Work". MTWF mainly supported this draft law, but pointed at the need to clarify some aspects of electronic interaction between the parties to an employment agreement (about legal uncertainty of the identification of a person who sends a message), some specific

The same is true for many other regulatory acts. For example, it is not clear why the Regulation on Labor Protection on Sea Vessels adopted in 2014 and incorporated a lot of MLC requirements was canceled. After all, making necessary changes would suffice.

### PENSION ISSUE

Speaking about the pension reform, MTWF opposed the proposed draft law, since it was mainly aimed not at improving the pension provision of people but at cutting the deficit of the Pension Fund. The country lacks socio-economic preconditions for it; negative consequences

трудовых отношений в 2020 году» и проект федерального закона «О внесении изменений в Трудовой кодекс Российской Федерации в части регулирования дистанционной и удаленной работы». ФПРМТ в основном поддержала данный законопроект, однако обратила внимание на необходимость уточнения некоторых вопросов по электронному взаимодействию сторон трудового договора (исключения правовой неопределенности достоверного определения лица, отправившего сообщение), особенностям оформления документов при заключении трудового договора о дистанционной работе, порядку введения временной удаленной работы.


В условиях действия ограничительных мер, связанных с пандемией коронавируса, ФПРМТ помогла Территориальной профсоюзной организации «Мурманский траловый флот» в организации репатриации членов экипажей рыбопромысловых судов.

## ВМЕШАТЕЛЬСТВО НЕДОПУСТИМО

В ответ на незаконные попытки местных правоохранительных органов по надуманным предлогам возбудить уголовные дела в отношении руководителей Северной РО РПСМ, РПД и ПРМТК ФПРМТ вынесла вопрос о недопустимости вмешательства государственных органов в финансовую деятель-

ность профсоюзов с целью воспрепятствования их деятельности на площадке РТК. В результате действия соответствующих правоохранительных органов были расценены как нарушение обязательств действующего Генсоглашения, и эти попытки были прекращены.

Обсудив отчет о работе ФПРМТ, делегаты отметили, что численность членов профсоюзов – членских организаций ФПРМТ за прошедший период несколько снизилась и составляет 85 099 человек. Делегаты съезда большинством голосов признали работу ФПРМТ за отчетный период удовлетворительной.

Председателем ФПРМТ на следующие 5 лет единогласно вновь избран Юрий Сухоруков, председателем Совета Федерации – Игорь Павлов, также был обновлен состав Ревизионной комиссии и Совета ФПРМТ. 

aspects of paperwork related with employment contracts with remote work, and the procedure for introducing temporary remote work regime.


In the situation of the coronavirus pandemic restrictions, MTWF assisted the territorial union of Murmansk Trawl Fleet in arranging the repatriation of crew members of fishing vessels.

## INTERFERENCE IS UNACCEPTABLE

In response to illegal attempts by local law enforcement agencies to initiate criminal proceedings on far-fetched pretexts against the leaders of the Northern Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia, Russian Dockers' Union and Russian Maritime Transport Workers' Union, MTWF at RTC declared that attempts of government agencies to intervene in the financial transactions

of trade unions in order to obstruct their activities are unacceptable. As a result, the actions of the relevant law enforcement agencies were regarded as a violation of the obligations under the existing General Agreement, and these attempts were stopped.

Having discussed the MTWF performance report, the delegates noted that members of MTWF unions slightly reduced in number over the past period down to 85,099 persons. The delegates by a majority vote considered the work of MTWF satisfactory for the reporting period.

Yuri Sukhorukov was unanimously reelected the Chairman of MTWF for the next 5 years, Igor Pavlov as the Chairman of the Federation Council, and the composition of the MTWF Audit Commission and the MTWF Council was also renewed. 

### АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

независимого аудитора ООО «Консультант-Партнер»  
по бухгалтерской (финансовой) отчетности Социальной благотворительной некоммерческой организации «Фонд социальной поддержки моряков»

«Мы провели аудит прилагаемой годовой бухгалтерской отчетности Социальной благотворительной некоммерческой организации «Фонд социальной поддержки моряков» (ОГРН 1022900510544, адрес: 163000, Архангельская область, г. Архангельск, проспект Ломоносова д. 58, корп. 1, стр. 1, 2 этаж), состоящей из бухгалтерского баланса по состоянию на 31 декабря 2019 года, отчета о финансовых результатах за 2019 год, приложений к бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах, в том числе отчета об изменении капитала за 2019 год и отчета о движении денежных средств за 2019 год, отчета о целевом использовании средств за период январь-декабрь 2019 года, других пояснений к балансу и отчету о финансовых результатах за 2019 год, пояснений к бухгалтерской (финансовой) отчетности Социальной благотворительной некоммерческой организации «Фонд социальной поддержки моряков» за 2019 год.

По нашему мнению, прилагаемая годовая бухгалтерская отчетность Социальной благотворительной некоммерческой организации «Фонд социальной поддержки моряков» отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение организации по состоянию на 31 декабря 2019 года, финансовые результаты ее деятельности и движение денежных средств за 2019 год, а также данные о целевом использовании средств за 2019 год, в соответствии с правилами составления бухгалтерской отчетности, установленными в Российской Федерации».

24 февраля 2021 год

Н. А. Фадеева – руководитель задания по аудиту,  
по результатам которого составлено аудиторское заключение

# СМЕНА ЭКИПАЖЕЙ В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ – ПОСТОЯННОЕ НЕПОСТОЯНСТВО

## CREW CHANGE IN RUSSIAN PORTS: A CONSTANT INCONSISTENCY

11 марта будет год, как Всемирная организация здравоохранения объявила о пандемии Covid-19, что привело к повсеместным отменам авиарейсов и запретам на смену экипажей в портах по всему миру. Это тяжело отразилось на моряхах, они стали заложниками ситуации: одни – на борту судов, другие – на берегу. С появлением нового штамма коронавируса началась очередная волна локдаунов и ограничений, многие государства – например, Филиппины, Южная Корея, Сингапур, Индонезия, некоторые европейские страны – снова стали ужесточать требования к смене экипажей. На этом фоне что происходит в российских портах?

### ДОМОЙ БЕЗ КАРАНТИНА?

В том, что касается смены россиян, проблем сегодня обычно не возникает. В большинстве регионов распространяются требования о предварительной сдаче теста на коронавирус не менее чем за 72 часа до прибытия на судно – чаще всего речь идет о тестировании методом полимеразной цепной реакции (ПЦР). При списании морякам также необходимо в течение трех дней сдать анализы и разместить результаты в личном кабинете на портале Госуслуги. Как такового карантина для членов экипажей, в отличие от начала пандемии, сегодня в большинстве регионов России уже не предусмотрено.

В Мурманской области, где, по словам председателя Арктической региональной организации Российского профсоюза моряков (РПСМ) Петра Клиндухова, долгое время все списывающиеся и прибывшие им на смену члены экипажей были вынуждены проводить 14-дневную изоляцию в обсерваторах, в конце прошлого года ситуация изменилась. 11 декабря правительство Мурманской области приняло постановление № 870, которое устанавливает, что прибывшим на смену членам экипажей достаточно предоставить результаты теста ПЦР или лабораторного исследования на наличие антител (IgG), сделанных за 3 дня до этого. Михаил Дави-

On 11 March, it will be one year that the World Health Organisation announced the Covid-19 pandemic which resulted in widespread cancellation of flight and prohibition of crews change in ports all over the world. It has gravely affected seafarers, for they are held hostage by the situation: some on board the ships, others on shore. With a new strain of coronavirus, a new wave of lockdowns and restrictions rolled; many states like the Philippines, South Korea, Singapore, Indonesia and some European countries came to stricter requirements to changing of seafarers. What is going on in Russian ports against this background?

### BACK HOME SKIPPING QUARANTINE?

Changing of Russian seafarer is normally not a problem nowadays. Most regions are covered by the requirements of preliminary Covid test – most often a polymerase chain reaction test – minimum 72 hours prior to arriving at ship. Once discharged, seafarers also have to do undergo the test in three days and upload results in their user account on Gosuslugi portal. The quarantine per se for crew members is not required anymore in most regions of Russia, unlike the beginning of the pandemic.

The situation in the Murmansk region where, according to Chairman

of Arctic Regional Branch of the Seafarers' Union of Russia Pyotr Klindukhov, discharged crew members and those arrived to replace them had to spend 14 days of quarantine in observatories, changed in the end of the last year. On 11 December, the Murmansk region government adopted resolution No. 870 stating that arriving replacement crew members can just submit their PCR tests or lab antibody (IgG) tests done within 3 days before. Mikhail Davidenkov, the chairman of Karelia Regional Branch of the Seafarers' Union of Russia, says that until recently Russian seafarers arriving in the region from abroad also had to spend two

денков, председатель Карельской территориальной организации РПСМ, говорит, что до недавнего времени российские моряки, приезжающие в регион из-за границы, также вынуждены были две недели проводить дома на карантине, сегодня же им тоже достаточно сдать тест.

Однако теперь требования к изоляции могут предъявлять уже сами работодатели: в том же Мурманске некоторые из них настаивают на двухнедельном содержании экипажей в гостиницах или общежитиях перед тем, как они отправятся на борт. Подобное практикуют и судовладельцы в Самаре и Находке. Причем у каждого судовладельца могут быть свои, отличные от других, условия: в частности, инспектор Международной федерации транспортников (МФТ) в Новороссийске Ольга Ананьина рассказала, что отдельные работодатели, например, на два дня оставляют сменный экипаж в отеле перед отправкой на судно, а потом по двое отвозят их в порт.

### **БОЛЬШИНСТВО ВОПРОСОВ РЕШАЮТСЯ**

Что касается смены иностранных моряков, ситуация от порта к порту складывается разная, где-то — даже оптимистичная. Так, например, председатель

Калининградской региональной организации РПСМ и инспектор МФТ в Калининграде Вадим Мамонтов рассказал, что в порту, если судовой агент обращается к властям заранее, есть возможность репатриировать иностранные экипажи. Регулярно здесь меняются украинцы. Правда, есть проблема с филиппинцами: из-за того, что в их отношении выдвигаются практически невыполнимые требования для получения транзитной визы в Россию, из Калининграда они могут следовать только в сторону Евросоюза. Но эти трудности существовали и до пандемии.

Остальным вопросам обычно находится решение. «В Калининграде есть два-три крупных агентства, которые даже в пору жесткой изоляции частным способом меняли моряков в закрытых портах Германии, Польши, странах Прибалтики и сегодня профессионально справляются с ситуацией, — говорит Вадим Мамонтов. — К тому же мы в хороших отношениях с государственным портовым контролем и капитанией порта. Поэтому в случае длительной задержки моряков на борту PSC посещает судно и оформляет требование об устранении нарушений Конвенции

weeks at home in quarantine; nowadays, just doing the test is also enough.

But now, employers can request the quarantine on their own: in Murmansk, for instance, some of them insist on detaining crews in hotels or hostels for two weeks before boarding the ship. Some shipping companies in Samara and Nakhodka enforce similar requirements. Moreover, each ship owner may present their specific demands: in particular, Olga Ananyina, the inspector of the International Transport Workers' Federation in Novorossiysk, told that, for instance, some employers keep replacement crews in a hotel for two days before boarding and then deliver them to the port in groups of two.

### **MOST ISSUES ARE RESOLVED**

When it comes to foreign seafarers, the situation varies from port to port, and in some ports it is quite optimistic. For instance, Vadim Mamontov, the chairman of Kaliningrad Regional Branch of the Seafarers' Union of Russia and the inspector of the International Transport Workers' Federation in Kaliningrad, says that it's quite possible to repatriate foreign crews if the ship agent appeals to the authorities of the port of Kaliningrad

in advance. The Ukrainians are changed here regularly. There is a problem with the Philippines, though: due to nearly unrealistic requirements to obtain a transit visa to Russia, they can only travel to the European Union from Kaliningrad. But these difficulties were present before the pandemic as well.

Other issues can normally be solved. "There are two or three large agencies in Kaliningrad that managed to change seafarers in closed ports of Germany, Poland, and Baltic countries in "private" ways even during the strict lockdown period, and today they handle the situation quite professionally," says Vadim Mamontov. "Besides, we have good relations with the state port control and the port captain's office. That is why in case of long-term detention of seafarers onboard, the PSC visits the ship and draws up a requirement to eliminate violations of the Maritime Labor Convention (MLC) 2006: the owner shall provide the seafarer with a ticket and prepare a repatriation schedule. Thus, if crew members cannot be discharged in Kaliningrad, they shall be in the next port of call".



2006 года о труде в морском судоходстве: владельцу необходимо обеспечить моряка билетом и составить график репатриации. То есть если не в Калининграде, то в следующем порту захода членов экипажа должны списать».

### НЕ ВЕЗДЕ, НО СМЕНА ВОЗМОЖНА

На Дальнем Востоке иностранцев тоже репатрируют, хотя не везде. Председатель профкома моряков г. Владивостока РПСМ и инспектор Международной федерации транспортников Петр Осичанский говорит, что во Владивостоке, Находке, Зарубино, Восточном, Славянке практически на протяжении всей пандемии могли списаться моряки любых национальностей, но в Корсакове, Холмске, Ванино и Де-Кастри смена практически невозможна даже для российских моряков. Чтобы это сделать, судно сначала должно зайти во Владивосток и пройти там все формальности.

«В портах Советская Гавань и особенно Ванино процедуры очень сложные, — отмечает председатель первичной профсоюзной организации РПСМ «Тихоокеанская профсоюзная организация моряков» Валерий Березинский. — В Ванино практически невозможно произвести смену экипажа — российские судовладельцы почти полностью прекратили попытки. В ноябре японская компания NYK специально для списания

россиян направила судно в этот порт, но так и не смогла произвести смену».

### КОГДА ИНСПЕКТОР СТАНОВИТСЯ ПСИХОТЕРАПЕВТОМ

Тем не менее, как отмечает Петр Осичанский, практически всю пандемию в регионе регулярно проходят смены моряков. «Только в самом начале им нужно было отсидеть двухнедельный карантин как перед прилетом, так и перед вылетом. Однако вскоре они уже прямыми рейсами на автобусах отправлялись в аэропорт безо всякого карантина, а все визовые формальности для них занимали два-три дня. Прилетающих моряков готовили судовладельцы, времени это занимало больше — 2-3 недели».

Репатриировать удавалось моряков самых разных национальностей, например, индусов, филиппинцев. Подчас целыми экипажами отправлялись домой украинцы и хорваты. Для этого судовладельцу нужно заранее уведомить портовые власти и за несколько недель, если речь идет об индусах или филиппинцах. Всего владивостокскому инспектору в 2020 году таким образом удалось вернуть на родину порядка 33 иностранных членов экипажей. Но скорее всего в общем счете смен в порту было больше, просто работодатели справлялись с этим сами: первичная организация во Владивостоке и инспекторат МФТ посто-

### CHANGE POSSIBLE (THOUGH NOT EVERYWHERE)

Foreigners are repatriated in the Far East too, but not everywhere. Pyotr Osichansky, the chairman of the Vladivostok seafarers' trade union committee and inspector of the International Transport Workers' Federation, says that seafarers of any nationality could be discharged in Vladivostok, Nakhodka, Zarubino, Vostochny, Slavyanka for almost entire pandemic, but the change is nearly impossible even for Russian seafarers in Korsakovo, Kholmsk, Vanino and De-Kastri. To do so, the ship has to put in Vladivostok first and go through all the formalities.

"The procedures are very complicated in the ports of Sovetskaya Gavan and especially Vanino," says the chairman of the Pacific trade union cell of the Seafarers' Union of Russia Valery Berezhinsky. "It's almost impossible to change the crew in Vanino; Russian shipowners have almost completely given up trying. In November, the Japanese company NYK sent a ship to that port specifically to discharge Russians but didn't manage to change the crew".

### INSPECTOR BECOMES A THERAPIST

Still, as says Pyotr Osichansky, the crews have changed in the region regularly during almost entire pandemic. "Only in very beginning they

had to spend two week quarantined both before coming and before leaving. But soon enough they could go to the airport by direct buses without any quarantine, and all visa formalities took just two or three days. Shipowners were in charge of arriving seafarers, that took more time, two or three weeks".

They managed to repatriate seafarers of various nationalities, for example, Indians, Philippines. Sometimes, Ukrainians and Croatians left home in crews. To make this possible, the shipowner shall inform the port authorities several weeks in advance, if it comes to Indians or Philippines. In total, the Vladivostok inspector succeeded to help about 33 foreign crew members go back home in 2020. But most likely, there were more changes in the port and the employers must have dealt with that on their own: the Vladivostok trade union cell and the ITF Inspectorate constantly communicated with shipowners and crewing companies explaining how to organize seafarers discharge in the ports of the Far East. According to Nikolai Sukhanov, the chairman of the Far East regional branch of the Seafarers' Union of Russia, the trade union helped to change crews of several ships in Nakhodka: Athens Voyager, Navig8 Sirius, RDO Fortune, STI Rose, Patriot, Nikolay Solodchuk, medium refrigerator trawler Piltun.

янно вели работу с судовладельцами и круингами, объясняя им, как можно организовать списание моряков в портах Дальнего Востока. Как рассказал председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов, в Находке профсоюз помог смениться экипажам нескольких судов: Athens Voyager, Navig8 Sirius, RDO Fortune, STI Rose, «Патриот», «Николай Солодчук», СРТМ-К «Пильтун».

Как и многим другим представителям профсоюза, Петру Осичанскому пришлось лично убедиться в том, насколько негативно влияет пандемия и сопутствующее ей увеличение сроков пребывания на борту на психологическое состояние моряков: «Как правило, обращения от них по поводу репатриации были очень жалобными, а нередко — на грани истерик. Например, второй штурман из Украины прекратил работу и угрожал выбраться за борт, если его не спишут. Мне пришлось с ним общаться по телефону, выполняя функции психотерапевта, и через полтора месяца его все-таки удалось отправить домой. Боцман-филиппинец с другого судна также говорил о намерении покончить с собой, оставив при этом письмо с обвинениями в адрес капитана и старшего помощника. Мне пришлось выйти на судовладельца из Японии и попросить утихомирить капитана, а боцмана списать при первой же возможности. Часто моряки

не хотят и не могут больше оставаться на борту, даже несмотря на хорошие условия по контракту и высокие зарплаты».

### **ЧЕМ МЕНЬШЕ РЕЙСОВ — ТЕМ БОЛЬШЕ ПРОБЛЕМ**

Происходят смены иностранных экипажей и в российских портах Финского залива, хотя часто это становится непростой задачей из-за отсутствия регулярного авиасообщения с некоторыми странами. Например, оказалось сложно репатриировать жителей Мьянмы — в государство, по крайней мере, до ноября не летало ничего, кроме чартерных рейсов. Чтобы вернуться домой, было необходимо обратиться в посольство Мьянмы: оно выдает расписание полетов и поименный список людей, которым разрешено приобрести билет на конкретный рейс.

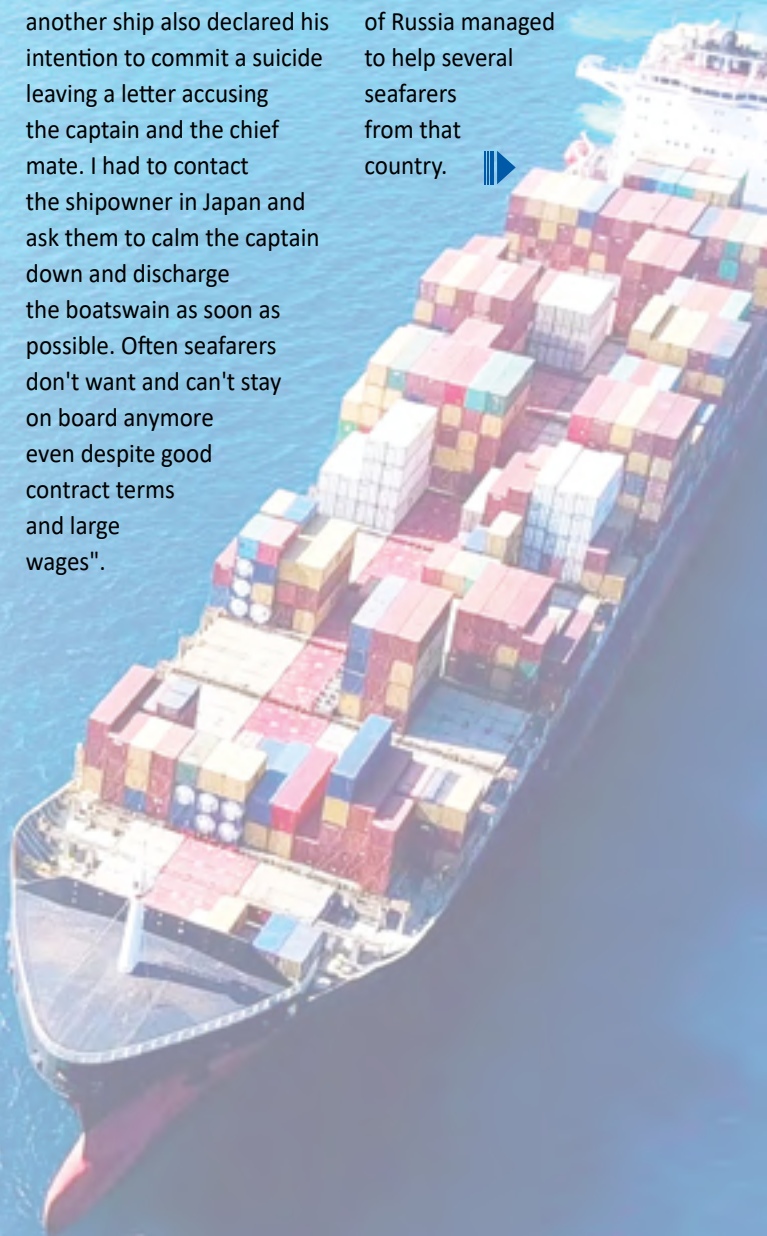
В прошлом году РПСМ удалось помочь нескольким морякам из этой страны. В ноябре по просьбе Независимой федерации моряков Мьянмы профсоюз содействовал репатриации двух членов экипажа т/х Ever Grand, которые находились в рейсе 14 месяцев. Решить проблему помог государственный портовый контроль Усть-Луги, чья проверка подтвердила нарушение требований КТМС о продолжительности непрерывной службы члена экипажа сроком не более 11 месяцев при 12-месячном контракте, а также невыплату полной заработной платы. Организовать репа-

As many other trade union representatives, Pyotr Osichansky had to see personally the huge impact of the pandemic on the seafarers' psychological state due to longer period of staying onboard: "As a rule, the repatriation appeals were quite piteous, and some verged on the hysterical. For example, a second mate from Ukraine stopped working and threatened to jump overboard if not discharged. I had to talk to him on the phone and act as a therapist, and finally after one and a half months we managed to send him home. A Philippine boatswain from another ship also declared his intention to commit a suicide leaving a letter accusing the captain and the chief mate. I had to contact the shipowner in Japan and ask them to calm the captain down and discharge the boatswain as soon as possible. Often seafarers don't want and can't stay on board anymore even despite good contract terms and large wages".

### **FEWER VOYAGES, MORE PROBLEMS**

Foreign crews are changed in Russian ports of the Gulf of Finland as well, though it can be challenging at times due to lack of regular air traffic with some countries. For example, it was not easy to repatriate Myanmar citizens—at least until November there were no flights to that state except for charter ones. To come back home, one has to contact the Myanmar embassy: they will provide a flight schedule and a list of those authorized to buy a ticket for a specific flight.

Last year, the Seafarers' Union of Russia managed to help several seafarers from that country. ►



триацию из российского порта не получилось, так как миграционные власти отказали в процедуре: ожидание подходящего рейса могло составить, по меньшей мере, неделю. PSC одобрил выход судна из порта только когда получил гарантии, что морякам будет переведена вся зарплата, а их списание согласно плану репатриации пройдет в Дании. С несколькими пересадками члены экипажа, наконец, попали домой.

Отметим, что 1 февраля н.г. в Мьянме произошел госпереворот, и как будет развиваться ситуация со сменой граждан страны в будущем, предсказать невозможно.

### НА ЮГЕ РОССИИ

Председатель Черноморско-Азовской территориальной организации РПСМ Алексей Беляков сообщает, что в Черном море смена экипажей возможна только для граждан РФ – несмотря на то, что иностранным морякам официально разрешается въезд в Россию для организации процедуры смены. Эта норма закреплена распоряжением Правительства РФ № 2338-р, принятым в сентябре 2020-го года во многом благодаря усилиям РПСМ.

Ольга Ананьина отмечает, что проблемы также возникали с тем, чтобы вызвать члену экипажа врача на борт.

В порту Ростов-на-Дону также возможны репатриации моряков. Председатель Азово-Донской территориальной органи-

зации РПСМ Леонид Глушак рассказал, что в ноябре прошлого года удалось списать нескольких азербайджанцев и украинку с судна River Rain. Вопрос решился в течение суток после телефонного звонка – судовладелец выплатил морякам задолженность и купил билеты домой, а власти порта разрешили списаться. Однако подобных случаев немного.

### НЕПРЕДСКАЗУЕМОСТЬ – СЕГОДНЯ НОРМА

При этом насущной проблемой остается непредсказуемость ситуации: условия репатриации и требования стран меняются ежедневно, никто не знает, чего ожидать завтра. «Например, Австралия в том году одной из первых открылась для смены экипажей и ввела для моряков льготный режим карантина и трансфера, – говорит Вадим Мамонтов. – А в этом году она, с точки зрения правил, стала чуть ли не самой жесткой в той части мира. Наш моряк работает там четыре месяца сверх четырехмесячного контракта – в два раза дольше, чем должен, а судовладелец говорит: «Пусть потерпит – самолеты не летают, мы ему бонус заплатим».

Сегодня это норма. Многие порты и аэропорты Юго-Восточной Азии тоже – то открываются, то закрываются. В таких странах, как Индонезия зачастую на решение проблем

In November, the trade union assisted in repatriation of two crew members of m/v Ever Grand who had been sailing for 14 months at the request of the Independent Federation of Myanmar Seafarers. The problem was solved thanks to the Ust-Luga state port control—they checked and confirmed that the MLC requirement to have crew member's consecutive service period no longer than 11 months under a 12-month contract and the right to wages were breached. The repatriation from the Russian port was not successful because the migration authorities denied the process: the waiting time for a suitable flight would be at least a week. The PSC approved the ship's departure not before they received guarantees that the seafarers will be paid all the wages and repatriated in Denmark according to the repatriation schedule. After several transfers, the crew members finally came back home.

It shall be noted that on 1 February there was a coup d'etat in Myanmar, and it is hard to predict the development of the situation with changing its citizens.

### SOUTH OF RUSSIA

Alexey Belyakov, the chairman of the Black and Azov Seas regional branch of the Seafarers' Union of Russia, says that in the Black sea crew change is available only for Russian

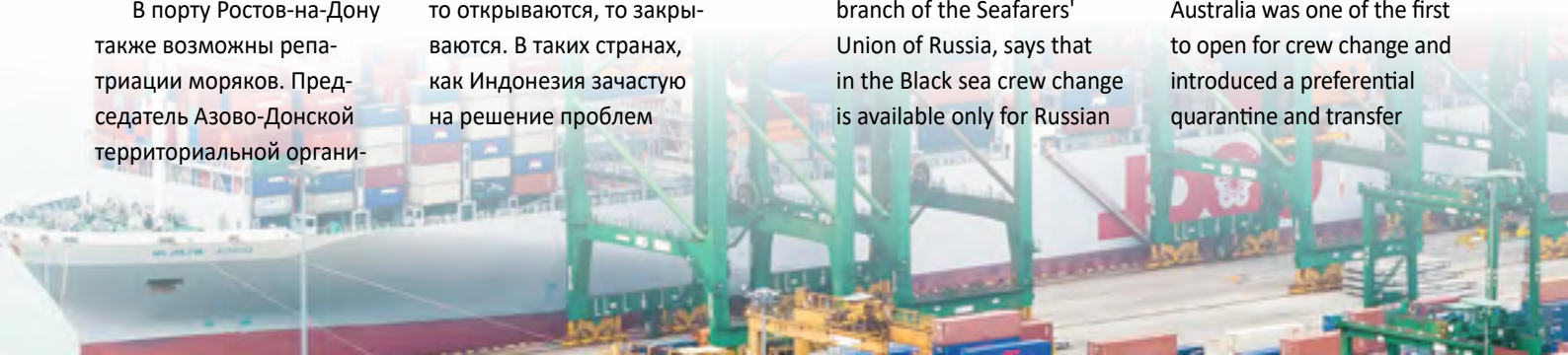
citizens although foreign seafarers are officially allowed to enter Russia for replacements. This provision is enshrined in the order of the Government of the Russian Federation No. 2338-r adopted in September 2020 mostly thanks to the efforts of the Seafarers' Union of Russia.

Olga Ananyina notes that there were also problems with getting the doctor for a crew member on board.

Repatriations are also possible for seafarers in the port of Rostov-on-Don. Leonid Glushak, the chairman of the Azov-Don regional branch of the Seafarers' Union of Russia, tells that in November last year they managed to discharge several Azerbaijanians and a Ukrainian from m/v River Rain. The issue was resolved in a day after a phone call—the shipowner paid back wages to the seafarers and provided them with tickets to home, and port authorities allowed their discharge. But such cases are rare.

### UNPREDICTABILITY IS A NEW NORM

Still, the lack of predictability remains a burning issue: repatriation conditions and countries' requirements are changing daily, and no one knows what to expect the next day. "For example, last year Australia was one of the first to open for crew change and introduced a preferential quarantine and transfer



моряков не может повлиять даже Министерство иностранных дел РФ.

Из-за появления нового штамма коронавируса резкие изменения в отношении смен произошли и в Англии, где формально они разрешены, но на практике – трудновыполнимы из-за отмены огромного количества рейсов со страной. Поэтому, например, моряки, которых уже должны были репатриировать из Австралии через Соединенное Королевство, так и не смогли улететь домой.

#### БЕЗ ПРАВА НА БЕРЕГ

До пандемии у моряков была возможность сойти на берег и отвлечься от работы на борту, правда, и тогда члены экипажей ею пользовались нерегулярно из-за большой нагрузки. Сегодня это практически невозможно – особенно для иностранцев.

«В Ростове-на-Дону и других портах Азовского моря россиян выпускают, а граждан других стран – нет», – говорит Леонид Глушак. По словам Валерия Березинского, свободный сход на берег в портах Дальнего Востока запрещен. Николай Суханов отметил, что в Находке каждый отдельный случай увольнения согласовывается агентом с портовой администрацией.

«В порту Калининград сойти на берег сегодня не могут ни российские, ни иностранные моряки, –

поясняет Вадим Мамонтов. – По официальной информации Роспотребнадзора это возможно, а местные власти сообщают, что могут даже экспресс-диагностику провести членам экипажей у трапа, если те захотят выйти в город. Однако на самом деле на каждое приходящее в порт Калининград судно агент присылает бумагу, в которой написано, что на основании распоряжения российских властей – какого именно, в документе не уточняется – выход в город запрещен до 1 марта. То есть Роспотребнадзор через разных анонимных представителей доводит до агентов распоряжение никого не отпускать в увольнение. Морякам мягко советуют оставаться на борту, потому что в противном случае с них при возвращении потребуют справку об отсутствии Covid-19. Экспресс-тестов в Калининграде нет, стандартный делается 30 часов. А теплоход никого ждать не будет. Российские экипажи беспрепятственно сходят в Швеции, Германии, Норвегии, Польше, но при этом многие родные порты, начиная с Калининграда, для них закрыты».

Ольга Ананьина сообщает, что похожая ситуация с ПЦР-тестированием и в Новороссийске. На сегодняшний день в порту могут выйти только россияне. «Чтобы сойти на берег или смениться, от иностранных моряков требуют получить верифицированные резуль-

conditions for seafarers," says Vadim Mamontov. "This year, however, they enforced nearly strictest policy in that part of the world. Our seafarer may have been working there four months longer than his 4-month contract—that is twice longer than he is supposed to—but the shipowner says: 'He has to put up with it – there are no flights, but we will pay him extra'".

Today, this is a common practice. Many ports and airports in South-Eastern Asia are also opening and closing now and again. In some countries like Indonesia even the Russian Ministry of Foreign Affairs is unable to help in settling seafarers' issues.

Due to the new coronavirus strain, abrupt modifications on crews change were made in Great Britain, where the changes are formally allowed, but in reality they are hard to carry out because many flights to and from the country have been canceled. That is why seafarers who were supposed to be repatriated from Australia through the United Kingdom could not fly back home.

#### NO RIGHT TO COME ASHORE

Before the pandemic, the sailors had an opportunity to come ashore and take a break from work on board, though even at that time not many crew members took advantage from it because of heavy workload. Today this is almost impossible, especially for the foreigners.

"They let Russians come ashore in Rostov-on-Don and other ports of the Azov sea—but not other countries' citizens," says Leonid Glushak. According to Valery Berezinsky, seafarers are not allowed to go ashore freely in ports of the Far East. Nikolay Sukhanov noted that in Nakhodka, each case of discharge is agreed individually between the agent and the port authorities.

"In the port of Kaliningrad, neither Russian nor foreign sailors can come ashore today," explains Vadim Mamontov. "According to the official information from RosPotrebNadzor, this is possible, and local authorities offer an express diagnostic at the gangway for those crew members who would like to visit the city. But in reality, each ship calling at the port of Kaliningrad receives a letter from the agent stating that according to the order of Russian authorities—not specifying which one exactly—getting out in the city is prohibited until 01 March. That means that RosPotrebNadzor through their unnamed representatives gives an order to the agents to not give a holiday for any crew members. Seafarers are "recommended" to stay on board because otherwise they would need to present a negative Covid-19 certificate. Express testing in Kaliningrad is unavailable,



таты теста ПЦР. — Чтобы его сделать, человека нужно отвести в клинику, что невозможно, потому что без действующего ПЦР-теста не разрешают сход на берег. Получается замкнутый круг».

Нередко запрет схода на берег в порту — условие работодателя. Например, Сергей Портенко, председатель ППО плавсостава ОАО «Северное морское пароходство» РПСМ, сообщил, что если раньше Северное морское пароходство не разрешало морякам покидать борт только в иностранных портах (в большинстве из которых и так действуют запреты), то с декабря прошлого года ограничения коснулись и России. Петр Клиндухов добавил, что многое зависит и от внутренних распоряжений собственников причалов.

В целом ситуация с увольнением в портах — не только в России, но и во всем мире — оставляет желать лучшего. «Каждый раз при посещении судов я всегда спрашиваю, как обстоят дела в других портах, куда судно заходило, — рассказывает Петр Осичанский. — И с сожалением узнаю, что практически нигде в Азиатско-Тихоокеанском регионе нет возможности попасть на берег и, скажем, посидеть в кафе».

«Большинство стран закрыто для схода экипажа, — добавляет Алексей Беляков. — Хотя моряки, с которыми получается поговорить, утверждают, что в отдельных портах он все-таки возможен.

Например, члены экипажей рассказывали, что сойти на берег удалось в Техасе, США. В соцсетях пишут, что в Голландии и некоторых портах Южной Америки тоже не запрещено увольнение с судна, хотя из-за уровня преступности в последних я бы не советовал этого делать».

### СПОСОБ ИЗБЕЖАТЬ ОБЩЕНИЯ С ПРОФСОЮЗОМ

Пандемия имеет и другое отрицательное последствие — она сильно ограничивает возможности представителей профсоюза в защите прав моряков и дает недобросовестным судовладельцам удобную лазейку. Если раньше, чтобы не пустить профсоюзных инспекторов на теплоход, они ссылались на Международный кодекс по охране судов и портовых средств (ISPS Code), то сейчас кивают на коронавирус. С одной стороны, это оправдано: инспектор может являться бессимптомным носителем болезни и заразить членов экипажа. С другой — профсоюз не может следить за соблюдением прав моряков на прежнем уровне, ведь из-за такого положения дел в большинстве портов плановые инспекции практически не проводятся.

В итоге в большинстве регионов у инспекторов не возникает проблем с тем, чтобы зайти в порт, но попасть на судно удается крайне редко. Для этого нужна конкретная причина, например, жалоба члена

and a standard test takes 30 hours. And the ship will not wait for anyone. Russian crews easily come ashore in Sweden, German, Norway, Poland, but many home ports starting from Kaliningrad are closed for them".

Olga Ananyina says that the situation with PCR testing is similar in Novorossiysk. For now, only Russian sailors can come ashore in the port. "Foreign sailors need to present verified PCR test results in order to come ashore or change. To do the test, one needs to be taken to a health center which is impossible as coming ashore without a valid PCR test is not allowed. So that is a vicious cycle".

Often the employers themselves prohibit coming ashore. For instance, Sergey Portenko, the chairman of the trade union cell of the North Shipping Company under the Seafarers' Union of Russia, informed that before the company did not let seafarers go ashore only in foreign ports (where the prohibitions were anyway in force), but starting from December of last year, these restrictions concern Russia as well. Pyotr Klindukhov adds that a lot depends on internal orders of berths owners.

In general, the picture of leaving for a holiday in ports — not only in Russian ones but all around the world — leaves much to be desired. "Every time I visit a ship, I always ask about the situation in other ports where ship called at," shares Pyotr Osichanskiy. "And sadly, I learn that there

is no opportunity to come ashore and, say, spend some time in a café almost anywhere in the Asia-Pacific region".

"Most countries are closed for crews to come ashore," adds Alexey Belyakov. "But some sailors we could talk to say that it is still possible in certain ports. For example, some crew members told us they managed to come ashore in Texas, USA. Social networks say that in Holland and some port of South America coming ashore is allowed as well, but I would not advise to do so for the latter due to high crime rate".

### A WAY TO AVOID TALKING TO TRADE UNION

The pandemic has another negative effect: it limits opportunities for the trade union representatives to protect seafarers' rights and gives a loophole to unfair shipowners. Before they used to refer to the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code) to not let trade union inspectors on board the ships, and now they use the coronavirus as an excuse. On the one hand, it is reasonable: the inspector can be an asymptomatic carrier and pass on the virus to crew members. On the other hand, the trade union is not capable to supervise the respect of seafarers' rights at the same level, as scheduled inspections are not carried out in most ports anymore due to the situation.

As a result, in most regions inspectors usually do not have problems with

экипажа, угроза жизни и безопасности, расследование несчастного случая.

«Капитаны судов предъявляют требования компаний, которые на время пандемии запрещают любые контакты с берегом, за исключением портовых властей, – говорит Вадим Мамонтов. – Если с судна не поступали жалобы, профсоюз, скорее всего, не пустят. Иногда нас даже фотографируют и высылают снимки в офис судовладельца – а имеем ли мы вообще право прийти на борт?»

Технические инспекторы труда профсоюза отмечают, что многое зависит от капитанов: одни сразу звонят работодателю, другие пускают на судно, хотя второе происходит заметно реже.

Тем не менее во Владивостоке, как сообщает Валерий Березинский, у инспекторов Тихоокеанской региональной организации есть возможность попасть на пароход и пообщаться с членами экипажей. Петр Осичанский за прошлый год посещал суда 105 раз.


### КОГДА ЖЕ В МОРЕ?

Вадим Мамонтов считает, что в свете пандемии усложнилось и трудоустройство моряков: «Чтобы член экипажа смог попасть на борт, нужна виза, которую сегодня получить непросто. Авиабилет до места посадки на борт тоже проблематично найти в условиях сокращения числа рейсов и закрытия

авиаперелетов с некоторыми странами. Например, в Австралии моряка еще и посадят на карантин на две недели. Поэтому сильно замедлилась скорость оборота членов экипажей: пока одни сидят на борту и кричат о том, чтобы их репатриировали домой, другие обивают пороги круингов с вопросами, когда можно уйти в море».

Алексей Беляков отмечает, что и до пандемии морякам Черноморского региона часто было трудно найти работу, сегодня ситуация только ухудшилась: «Это происходит не только потому, что не везде проходят смены экипажей. Также увеличилось время подачи некоторых документов. Например, в нашей Администрации морского порта, чтобы записаться на сдачу документов для оформления удостоверения личности моряка, необходимо занять очередь и дожидаться ее два месяца, после чего еще две недели ждать выдачи. Точно такое же положение с дипломами».

### ОБРАТИТЕСЬ В ПРОФСОЮЗ

Сколько еще продлятся ограничения из-за пандемии, не берется сказать никто. В этой ситуации морякам следует знать одно: в любой момент, когда нужна помощь, лучше немедленно обратиться в профсоюз. Только так можно узнать о существующей проблеме и найти способ ее решения. Для этого просто свяжитесь со своим профсоюзом. 

visiting a port but they seldom manage to get on board the ship. They will need a certain reason, like a complaint from a crew member, danger to the live or security, investigation of an accident.

"Ship captains have requirements from the companies which prohibit any contact with people ashore during the pandemic except for the port authorities," says Vadim Mamontov. "If there were no complaints from the ship, most likely they will not the trade union on board. Sometimes they even take our photos and send them to the shipowner's office to find out, if we have right to come on board at all?"

The trade union's technical labor inspectors say that a lot depends on the captains: some of them call to the employer immediately, others let inspectors on board, though the latter does not happen often.

Still, according to Valery Berezinskiy, the inspectors of Pacific regional branch have a possibility to get on board the ship in Vladivostok and talk to crew members. Last year, Pyots Osichansky visited ships 105 times.


### WHEN TO THE SEA, THEN?

Vadim Mamontov believes that employment of sailors has also become more complicated due to the pandemic: "To get on board, a crew member need a visa which is nowadays hard to obtain. It is also difficult to find a flight

ticket to the destination for boarding, given the decrease in the number of flights and closed air traffic with certain countries. For example, in Australia the sailors will have to spend two weeks in quarantine. That is why the rotation of crew members is slowed down significantly: while some are waiting on board crying out to be repatriated, others are camping out on the doorsteps of crewing companies asking for sailing".

Alexey Belyakov notes that it was not easy for seafarers in the Black sea region to find a job even before the pandemic, and now the situation has worsened: "This is happening not only because the crews aren't changing everywhere. The time of submitting certain documents has also increased. For example, in our Seaport Administration one has first to get registered and wait for two months to submit documents to prepare the seafarer's identity card, and then to wait two more weeks to receive it. And it's the same for the competency certificates".

### ADDRESS TO THE TRADE UNION

No one can tell how long the pandemic restriction will last. In the situation, sailors shall know just one thing: anytime they need help, it is the best to apply to the trade union. This is the only way to discover a problem and find a way to solve it. To make it possible, you only need to contact your trade union. 



# АКЦЕНТ ПОМОЩИ СМЕСТИЛСЯ В ПОЛЕ ЛОГИСТИКИ

## HELP FOCUS SHIFTS TO LOGISTICS

В 2020 году Международная федерация транспортников в России провела 419 проверок судов, добившись выплат для моряков разных национальностей в размере \$1 млн 676 тысяч. Цифры уступают результатам работы в 2019 году, когда российские инспекторы посетили 476 теплоходов и помогли вернуть членам экипажей почти \$2 млн 162 тысячи. Снижение показателей объясняется коррективами, которые внесла в работу пандемия коронавируса: из-за повсеместных ограничений и запретов проход в порты стал практически невозможным, а вследствие закрытых границ и резкого сокращения международного авиасообщения акцент в помощи морякам сместился в поле логистики. Несмотря на это, координатор МФТ в России Сергей Фишов уверен: инспекторы показали хорошую командную работу.

### БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЙ КРИЗИС

Пандемия коронавируса и последовавший за ней кризис смены экипажей создали морякам много проблем: в эпицентре оказались более 400 тысяч работников флота, которые не могли своевременно завершить контракты

и вернуться домой, столько же моряков оставались на берегу без заработка в ожидании посадки на судно.

— Самый частый вопрос, который задавали члены экипажей, — как списаться с судна в связи с окончанием срока контракта, что неудивительно, ведь

In 2020, the International Transport Workers' Federation in Russia conducted 419 inspections of ships and managed to get USD 1,676,000 paid to seafarers of different nationalities. The numbers are inferior to the results in 2019 when the Russian inspectors conducted 476 inspections of ships and helped the crew members to receive almost USD 2,162,000. The decline can be explained by the adjustments in working process due the coronavirus pandemic: common restrictions and prohibitions made the access to ports almost impossible, and the focus in help has shifted to the logistics due to closed borders and drastic reduction of international air traffic. Despite this, the ITF coordinator in Russia Sergey Fishov is positive: the inspectors demonstrated a great team work.

### UNPRECEDENTED CRISIS

Coronavirus pandemic followed by crew change crisis caused a lot of troubles for seafarers: more than 400k seafarers who could not complete their contracts in time and come back home were caught right in the middle; the same

number of seafarers were kept on the shore without any payments waiting for boarding the ship.

"The most common question from the crew members was how to get discharged from the ship after the contract expiration, which is not surprising as some of them had been

некоторые из них находились в рейсе по 15-20 месяцев, – рассказывает инспектор МФТ во Владивостоке Петр Осичанский. – За год мы получили порядка 30 запросов на содействие в организации смены и нам удалось помочь 33 морякам.

Огромным подспорьем в этом оказалось то, что дальневосточные порты Владивосток, Находка, Славянка, Зарубино оставались единственными открытыми в Азиатско-Тихоокеанском регионе портами для репатриации как российских, так и иностранных моряков. Правда, с одной оговоркой – для списания нужны были веские основания. Так, в самый разгар пандемии, в апреле, владивостокская МФТ помогла вернуться на Украину старшему механику с сингапурского судна St. Katharinen (ИМО 968915), следовавшего в Славянку.

– По электронной почте к нам обратился украинский моряк: он плохо себя чувствовал и к тому же в рейсе находился уже девятый месяц, однако в компании его репатриацию считали невозможной, – вспоминает Петр Осичанский. – Мы посоветовали написать рапорт капитану о необходимости посетить врача и последующей репатриации.

Когда в начале мая судно зашло в порт Славянка, стармеха осмотрели и поставили диагноз – гипертония. Госпитализация не потребовалась, но все-таки его решили списать в следующем порту захода судна – Находке. После карантина и полу-



чения отрицательного теста на коронавирус в середине мая он вылетел в Москву, а оттуда отправился в город Сумы.

### БРОШЕННЫХ ЭКИПАЖЕЙ СТАЛО БОЛЬШЕ

На юге России вопрос – как вернуться домой – тоже звучал ежедневно, однако традиционные проблемы, с которыми члены экипажей обращаются в МФТ никуда не делись.

– С апреля 2020 года каждый день мы получали десятки звонков и сообщений от моряков, застрявших на судах по всему миру, – рассказывает инспектор МФТ в Новороссийске Ольга Ананина. –

sailing for 15-20 months," says the ITF inspector in Vladivostok Pyotr Osichanskiy. "During the year we received about 30 requests of assistance to organize the changing and managed to help to 33 seafarers.

A great help came from Far East ports Vladivostok, Nakhodka, Slavyanka and Zarubino as they were the only ports in the Asia-Pacific region opened for repatriation of both Russian and foreign seafarers. Though there was one condition – there had to be good reason to discharge a seafarer. For instance, in the midst of the pandemic in April,

the Vladivostok branch of the ITF helped the chief engineer from the Singapore ship St. Katharinen (IMO No. 968915) sailing to Slavyanka to come back to Ukraine.

"We got an e-mail from a Ukrainian seafarer: he didn't feel well and had been sailing for as long as nine months already, but his company considered his repatriation impossible," recalls Pyotr Osichanskiy. "We advised him to report to the captain on a necessity to visit to a doctor followed by the repatriation".

When the ship arrived in the port of Slavyanka in the beginning of May, the chief engineer was examined and diagnosed with hypertension. The hospitalization was not required, but they decided anyway to discharge him in the next port of call, Nakhodka. Having been quarantined and having received a negative Covid test, he flew to Moscow in the middle of May and then to Sumi.

### MORE ABANDONED CREWS

The question about coming back home was also common in the South of Russia, but typical issues of crew members addressed to the ITF were always there too.

"Starting from April 2020, we received dozens of calls and messages from the seafarers stuck on board their ships all over the world," says the ITF inspector in Novorossiysk Olga Ananyina. "The morning

Утро начиналось с мониторинга ситуации в конкретных портовых городах, чтобы проконсультировать членов экипажей, где есть возможность списаться. Иногда моряки в буквальном смысле «передавались из рук в руки» — каждое обращение вместе с контактными данными немедленно отсылалось инспектору в ближайшем порту захода судна, но если репатриация там была невозможна, то обращение передавалось дальше по цепочке. Как только становилось известно о доступном для репатриации порте, начиналась переписка с компанией, портовыми властями и агентами. При этом проблемы с задолженностями по зарплатам никуда не делись, более того — из-за кризиса участились случаи, когда судовладельцы оставляли свой флот и экипажи и больше не выходили на связь.

Так поступила турецкая компания Voda Denizcilik с индийскими моряками, бросив их на борту Vega 1 (ИМО 8516756, флаг Панама) в Туапсе без зарплаты и продовольствия. Причем злостные нарушения экипажа начались еще до пандемии, 31 января 2020 года, когда при проверке судно задержали из-за долгов морякам на сумму \$50 тысяч и обнаруженных технических нарушений. Компания от решения проблем самоустранилась.

— Ситуацию удалось стабилизировать: в марте средства на покупку продуктов и воды для

экипажа выделил Российский профсоюз моряков, а в конце апреля — МФТ, — вспоминает Ольга Ананьина. — Частично решился вопрос и по погашению долга: ответственность вместо судовладельца взял Клуб взаимного страхования Hanseatic. Однако выплаты в размере \$42 тысячи произвели только за четыре месяца согласно страховому свидетельству, наличие которого подразумевает Конвенция о труде в морском судоходстве.

В процесс оказания помощи своим гражданам включилось и индийское посольство: моряков планировали вывезти эвакуационным рейсом через Москву 28 мая, но все сорвалось из-за требования российских властей о прохождении 14-дневного карантина по прибытию в столицу. Лишь 3 июля они все-таки

would begin with the monitoring of situation in various ports to advise crew members where they could have an opportunity to get discharged. Sometimes, the seafarers' cases were literally passed from hands to hands: each request along with contact details would be immediately sent to the inspector of the closest port of call, but if the repatriation was not possible there, the request would be handed further. Once we became aware about a port with repatriation available, we started corresponding to the company, the port authorities and agents. But the problems with wages debt were always there too, moreover, crisis made it more frequent that shipowners simply abandoned their ships and crews and stopped contact them anymore."

This was the case of a Turkish company Voda Denizcilik which abandoned the Indian seafarers on board the ship Vega 1 (IMO No. 8516756, Panama flag) in Tuapse without wages or provision. Moreover, the crew's misadventures began before the pandemic, on 31 January 2020, when the ship was arrested during the inspection due to debts to seafarers amounting to USD 50k and some technical non-compliances found on board. The company preferred to keep aloof from the problems.

"We managed to stabilize the situation: some money to purchase food and water for the crew were provided by the Seafarers' Union of Russia in March by ITF by the end of April", says Olga Ananyina. The issue of debt repayment was also partially settled: P&I Club Hanseatic took the responsibility instead of the ship owner. But the payment made in amount of USD 42k covered only four months in accordance with the insurance certificate, which is required by the Maritime Labor Convention".

The Indian Embassy also took part in helping out their citizens: they planned to evacuate the seafarers on a flight through Moscow on 28 May, but it went off the tracks because of Russian authorities' requirement to spend 14 days in quarantine upon arriving in Moscow. They flew to Delhi not before 3 July and thanked Olga Ananyina for the help.



**Из-за кризиса  
участились  
случаи, когда  
судовладельцы  
оставляли свой  
флот и экипажи  
и больше  
не выходили  
на связь.**

**Crisis made it  
more frequent  
that shipowners  
simply  
abandoned their  
ships and crews  
and stopped  
contact them  
anymore."**

вылетели в Дели, поблагодарив Ольгу Ананьину за помощь.

## ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ ИМЕЮТ РЕШЕНИЯ

К середине лета некоторые компании начали откровенно злоупотреблять сложившейся в мире ситуацией, заставляя членов экипажей работать на судне намного дольше предельных сроков контрактов, указанных в КТМС. Тем временем некоторые страны уже начали вводить послабления на передвижения, другие – вовсе снимать ограничения на въезд и выезд при условии отрицательного теста на коронавирус. Но многие моряки продолжали работать в море по 12, 14 и даже 18 месяцев. После того, как Международная федерация транспортников предельно ясно обозначила свою позицию – моряки не обязаны заключать новые контракты и имеют право вернуться домой, в портах начали задерживать суда по причине истекших трудовых договоров членов экипажей. Так судовладельцы стали находить способы сменить экипаж.

– Berge Taranaki под флагом Либерии чуть не попал под санкции государственного портового контроля в Калининграде из-за нарушений сроков контрактов моряков, – рассказывает инспектор МФТ в Калининграде Вадим Мамонтов. – К этому моменту они были просрочены на два месяца. Когда же встал вопрос о задержании судна, проблема



решилась довольно быстро – судовладелец предоставил гарантийное письмо в PSC, в котором заверил, что сменит всех членов экипажа в Эстонии. И если бы не эта ситуация, морякам грозил бы очередной переход до Латинской Америки.

Вадим Мамонтов отмечает, что портовые власти не раз приходили на помощь как инспекции МФТ, так и морякам.

– Нам редко удавалось посещать суда, – объясняет он. – В основном это было связано с ограничениями, введенными компаниями на своем флоте: капитанам запрещалось пускать на борт людей, не имеющих отношение к операциям с судном и грузом. Мы понимаем, что в контексте пандемии такие меры предосторожности абсолютно оправданы, поэтому для реагирования на ту или иную ситуацию обращались за помощью к портовым властям. И они нам не отказывали.

## SOLUTIONS FOR LOGISTICS PROBLEMS

By mid-summer some companies started to clearly misuse the situation in the world by forcing the crew members to work much longer than the maximum contract periods stipulated in the MLC. Meanwhile, some countries started to ease the movement restrictions and others lifted entry and exit restrictions at all provided that the Covid test was negative. But many seafarers kept sailing for 12, 14 and even 18 months. Once the International Transport Workers' Federation made it clear that the seafarers are not obliged to enter into new contracts and have the right to come back home, ports authorities started arresting ships whose crew members had expired labor contracts. Then shipowner started looking for means to change the crews.

"Berge Taranaki under Liberia flag was close to get sanctioned by the port state control in Kaliningrad because of exceeded seafarers' contract periods," says the ITF inspector in Kaliningrad Vadim Mamontov. By that time, they were overdue for two months already. When the question of arresting the ship arose, the problem was solved rather quickly: the ship owner sent a guarantee letter to the PSC assuring to change all the crew members in Estonia. Without this event, the seafarers would have continued sailing to Latin America."

Vadim Mamontov says it's not the first time when port authorities help to the ITF inspectors and seafarers.

"We didn't visit the ships a lot", he explains. "Mostly because of companies' restrictions for their fleet: captains were not allowed to let on board those who have nothing to do

### НА ПОМОЩЬ МФТ И МОРЯКАМ

Действительно, PSC не раз приходил на выручку МФТ. Примеры совместной работы есть не только в Калининграде, но и в других портовых городах. Так, государственный портовый контроль Усть-Луги помог урегулировать вопросы репатриации и выплаты зарплаты морякам т/х Ever Grand (ИМО 9613989, флаг Панамы).

В конце октября в РПСМ обратились коллеги из братского профсоюза моряков Мьянмы – IFOMS. Они объяснили, что на борту Ever Grand уже 14 месяцев находятся двое членов экипажа, но они не могут получить от работодателя план репатриации. При посещении судна петербургской инспекцией МФТ информация подтвердилась. Помимо этого вскрылись и другие факты нарушения прав моряков – они получали

в два раза меньше, чем предусмотрено их контрактами. Разница составляла около \$25 тысяч. В решение проблем был вовлечен государственный портовый контроль Усть-Луги. Собственная проверка PSC подтвердила, что на Ever Grand нарушается требование КТМС о продолжительности непрерывной службы члена экипажа сроком не более 11 месяцев при 12-месячном контракте, а также право на выплату заработной платы.

Судовладельца поставили в известность, что выход судна из порта задерживается до урегулирования обозначенных проблем. Он незамедлительно отреагировал на это уведомление – нашел деньги на погашение долга и оперативно спланировал смену в следующем порту захода в Дании. Только на этих условиях портовый контроль дал добро на выход Ever Grand из Усть-Луги.

with the ship and cargo operations. We understand that such precautions are completely reasonable during the pandemic, that's why we appealed to port authorities to handle this or that situation. And they never refused to help".

### TO HELP ITF AND SEAFARERS

Indeed, the PSC did come to the rescue to the ITF. There are cases of cooperation not only in Kaliningrad but in other port cities as well. For example, the PSC of Ust-Luga helped to settle the issues of repatriation and wage payments on m/v Ever Grand (IMO 9613989, Panama flag).

In the end of October, the Seafarers' Union of Russia received an appeal from a brotherly union, the Independent Federation of Myanmar Seafarers (IFOMS). They explained that there were two crew members of Ever Grand who stayed on board for as long as 14 months but still

could not get a repatriation plan from the employer. The ITF inspection of Saint-Petersburg visited the ship to find that the information was true. Some other violations of seafarers' right were revealed too: their wages were half the size provided in their contracts. The difference was around USD 25k. The PSC of Ust-Luga was involved into settling the issue. The PSC's own check confirmed that the MLC requirement to have crew member's consecutive service period no longer than 11 months under a 12-month contract and the right to wages were breached on board of Ever Grand.

The shipowner was informed that the ship's departure from the port was to be delayed until the revealed problems are settled. The shipowner gave an immediate response to this notification: they found the money to repay the debt and quickly scheduled the change

← С мая 2020 года теплоход некогда успешной компании Palmali стоял в Бейруте под арестом за долги перед бункеровочной компанией. Судовладелец бросил экипаж в чужой стране, отказавшись от всякой коммуникации с моряками, МФТ и РПСМ.

← Since May 2020, a ship of once successful company Palmali has been under arrest in Beirut for debts to a bunkering company. The shipowner abandoned the crew in a foreign country and refrained from any communication with the seafarers, the ITF and the Seafarers' Union of Russia.



## СОЛИДАРНОСТЬ В ДЕЙСТВИИ


Как известно, в большинстве случаев трудовой конфликт на борту – многонациональная проблема. В его урегулировании разом могут быть задействованы инспекторы МФТ из разных стран, как в случае с экипажем т/х Captain Nagdaliyev.

С мая 2020 года теплоход некогда успешной компании Palmali стоял в Бейруте под арестом за долги перед бункеровочной компанией. Судовладелец бросил экипаж в чужой стране, отказавшись от всякой коммуникации с моряками, МФТ и РПСМ. В течение пяти месяцев в неизвестности и неопределенности на борту оставались двое россиян – второй помощник из Омска и повар из Таганрога, а также десять азербайджанцев. Доставку продуктов и питьевой воды для экипажа осуществлял координатор сети МФТ по арабскому миру и Ирану Мохамед Аррачеди, в России же борьбу за права моряков вели инспектор МФТ в Новороссийске Ольга Ананьина и международный отдел РПСМ. Лишь после успешно завершившихся переговоров профсоюза и страховой компании четверо моряков вернулись домой с заработком за 4 месяца, согласно требованию КТМС.

По возвращении россияне направили в адрес Российского профсоюза моряков письмо, выразив благо-

дарность РПСМ, МФТ и, в частности, инспекторам – Мохамеду Аррачеди и Ольге Ананьиной: «Постоянные консультации, поиск, нахождение и оплата адвоката для нашего экипажа, а также материальная помощь в виде оплаты и поставки продовольствия, пресной воды и топлива – далеко не полный перечень всей помощи, которую они нам оказывали на протяжении пяти месяцев. Сложно передать словами все то, что мы хотим выразить! Благодаря таким людям брошенные моряки могут надеяться на помощь и поддержку по всему миру!»

## РАБОТА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Координатор МФТ в России Сергей Фишов постоянно подчеркивает, что результативная работа МФТ – заслуга каждого из команды инспекторов: – Свою работу мы проводим не только в тесном взаимодействии между собой, но и в сотрудничестве с государственным портовым контролем и национальными морскими профсоюзами. Это позволяет добиваться лучших результатов по оказанию помощи членам экипажей. И пусть пока не все проблемы моряков решены, мы продолжаем двигаться в этом направлении. Наши цели прежние – добиться, чтобы каждый работник флота получал заработанные деньги, имел право завершить контракт и вовремя вернуться домой. 

in the next port of call in Denmark. Only these conditions made the PSC to allow for the departure of Ever Grand from Ust-Luga.

## SOLIDARITY IN ACTION


It's well known that in most cases a labor conflict on board is a multinational problem. ITF inspectors from different countries can be together involved in the settlement, as it happened with the crew of m/v Captain Nagdaliyev.

Since May 2020, a ship of once successful company Palmali has been under arrest in Beirut for debts to a bunkering company. The shipowner abandoned the crew in a foreign country and refrained from any communication with the seafarers, the ITF and the Seafarers' Union of Russia. Two Russians (the second mate from Omsk and the cook from Taganrog) and ten Azerbaijanians stayed on board in abeyance and uncertainty. Mohamed Arrachedi, the ITF network coordinator for the Arab countries and Iran, delivered food and drinking water for the crew, while Olga Ananyina, the ITF inspector in Novorossiysk, along with the international department of the Seafarers' Union of Russia kept fighting for the rights of the seafarers in Russia. Four seafarers could return home with a 4-months wage, as required by the MLC, not before negotiations between the union and the insurance company were successfully completed.

Upon their return, the Russians sent a letter to the Seafarers' Union of Russia with their gratitude to the union, the ITF and, in particular, to the inspectors Mohamed Arrachedi and Olga Ananyina: "Everyday consultations, search and payment for a lawyer for our crew, as well as material support in the form of payments and supplies of food, fresh water and fuel – that's far from a complete list of all the assistance they kept providing us for the five months. Words are not enough to convey everything that would like to express! Thanks to such people, abandoned seafarer can hope for help and support all over the world!"

## KEEP WORKING

The ITF coordinator in Russia Sergey Fishov repeatedly stresses that the efficient ITF work is the merit of each inspector:

"We carry out our work not only in close cooperation with each other, but also in engagement with the state port control and national maritime trade unions. This allows for better results in assisting crew members. And even though the problems of seafarers are far from having been solved yet, we keep working on it. Our goals remain the same: to make the world where each and every employee on the fleet may get the money they earned and has the right to complete the contract and come back home timely." 

# ЛИШИТЬ ОФИЦИАЛЬНОЙ ЗАНЯТОСТИ И ПЛАТИТЬ МЕНЬШЕ

## DEPRIVE OF FORMAL EMPLOYMENT AND PAY LESS



Пять лет назад в Архангельском морском торговом порту сменился собственник: горно-металлургическая компания «Норильский Никель» продала пакет акций кипрской Santagar Holdings Limited. Со сменой руководства на предприятии началось прицельное и точечное давление на работников, состоящих в Российском профсоюзе докеров (РПД). На момент сделки в порту трудилось более 300 докеров-механизаторов – работа на градообразующем предприятии всегда считалась одной из стабильных и престижных. Однако в 2017 году работодатель предложил провести переговоры по внесению в действующий коллективный договор изменений, ухудшающих положение работников. Например, снизить размер компенсаций, предусмотренных законом для лиц, работающих в районах Крайнего Севера, в части оплаты ежегодного дополнительного отпуска, расходов на проезд и провоз багажа к месту отпуска и обратно для работника, членов его семьи, иждивенцев. С этого момента и в течение следующих нескольких лет ситуация в порту становилась только хуже: после осуществления планов по сокращению штата, ввода заемных рабочих и дискриминационных действий в отношении членов РПД в порту осталось 188 человек.

Five years ago, the owner of the Arkhangelsk Commercial Sea Port changed: the mining and metals company Nornickel sold its stock of shares to Santagar Holdings Limited (Cyprus). Soon after that the new management launched the targeted pressure on employees who were members of the Russian Dockers' Union. At the time of the deal, the port employed more than 300 dockworkers-machine operators, since the port was the core employer of the city and work for it had always been considered most stable and premium. However, in 2017, the employer offered to negotiate changes to the existing collective agreement that would worsen the situation of employees. For example, they requested to reduce compensations provided by law for those working in the Far North in terms of pay for annual additional leave and expenses for travel and baggage transportation to and from the place of leave for the employees, their family members and dependents. From that point on and over the next few years, the situation at the port steadily worsened: after staff cuts, introduction of the borrowed workers practice and discriminatory acts against Russian Dockers' Union members, as few as 188 persons remained at the port.

Председатель первичной профсоюзной организации ОАО «Архангельский морской торговый порт» РПД Дмитрий Каранский рассказывает, как развивались события:

– Переговоры по внесению изменений в колдоговор несколько

раз переносились, в результате их назначили на раннее утро в мой рабочий день. Тогда я жил недалеко от своего места работы – терминала порта «Экономия», это в 20 км от выбранного места встречи. Я отпрашился у начальства, но перего-

Dmitry Karansky, the Chairman of the Russian Dockers' Union cell at Arkhangelsk Commercial Sea Port, tells us how the events unfolded:

"Negotiations on the changes to the collective agreement were postponed several

times and finally they were scheduled for the early morning on my working day. Then I lived near my place of work, the Economia port terminal, it was 20 km from the meeting place. I asked for leave from my chief, but the negotiations ended in nothing: we did not come

воры закончились ничем – к единому мнению мы тогда не пришли. К тому же с меня потребовали объяснительную якобы за прогул, после чего уволили. Естественно, я обратился в суд.

**– Насколько известно, суд встал на вашу сторону.**

– Октябрьский районный суд города Архангельска вынес решение о моем восстановлении, поскольку был грубо нарушен закон «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности».

В соответствии с ним все неосвобожденные работники, входящие в состав профсоюзных органов должны освобождаться от основной работы для выполнения профсоюзных обязанностей в интересах коллектива работников.

По суду меня восстановили, но в течение двух месяцев не допускали к работе, ссылаясь на процедуру согласования с органами МВД и ФСБ. Я приходил на терминал, отмечался и возвращался домой. На тот момент моя зарплата составляла 6-7 тысяч рублей в месяц. В марте 2018 года без объяснения причин меня перевели за 40 км от места проживания, на другой участок порта – «Бакарица», где работы нет, но оплата труда – сдельная.

Раньше здесь перерабатывали целлюлозу, пиломатериалы, но партнеры ушли и все встало. Большую часть времени я занимался очисткой железнодорожных путей, переездов,

стрелок и сжиганием мусора: администрация прописала в должностной инструкции докера хозяйственные работы. Под ними подразумевается ремонт причалов, покос травы и многое другое. По специальности я не работал. Обращался в суд, поскольку считаю, что это – принудительный труд. Но в нашей стране доказать этот факт трудно. Из всей бригады только меня не допускали к работе на «Экономии», потому что я председатель первички – руководство открыто об этом заявило.

**– Это похоже на дискриминацию по профсоюзному признаку.**

– Это и есть дискриминация по профсоюзному признаку в чистом виде. Следом за мной в такие же условия перевели моего заместителя, члена профкома, докера 1 класса, который владеет всей портовой техникой – это краны, контейнерные перегружатели, тягачи и так далее. Специалиста такого уровня можно и нужно привлекать к работе только на таком терминале как «Экономия», на «Бакарице» такой техники нет, а значит, докер подобного уровня там не требуется. Я обращался к руководству с просьбой прекратить дискриминационные действия в его отношении, но мне ответили, что это – не дискриминация, а где и кому работать – решать не нам. Зарплата на «Бакарице» 25 тысяч

**Дмитрий Каранский**

**Dmitry Karansky**



to a common opinion that time. Then I was demanded to explain my allegedly unauthorized absence, after which I was fired. Naturally, I appealed to court."

**Q.: As far as we know, the court took your side.**

A.: The Oktyabrsky district court of Arkhangelsk judged my reinstatement, since the law on trade unions, their rights and guarantees of activity had been grossly violated. In accordance with the law, any part-time trade union officials must be readily released from their main job duties to perform their trade union duties in the interests of the employees.

I was reinstated following the court decision, but not allowed to work for two months with the reference to the need of obtaining approvals from the Ministry of Internal Affairs and the Federal Security

Service. So I used to come to the terminal, check in and return home. During that period I was paid 6-7k rubles a month. In March 2018, I was without any explanations transferred to another section of the port, Bakaritsa, 40 km from my place of residence; that section had no work and the piecework payment system in place.

Earlier, pulp and lumber were processed there, but later the partners left and everything stopped. Most of the time I cleaned railway tracks, crossings and arrows and burned garbage since the management had included housekeeping work in the dockworker's job description. The housekeeping work included repair of berths, mowing grass and much more. I didn't work in my specialty. I applied to the court, because I believed that a forced

рублей, а у моего коллеги на иждивении несовершеннолетние дети и жена, плюс ипотека. Год мы пытались доказать в суде факты принудительного труда и дискриминации, но не смогли. В конце концов он уволился.

**– Сокращения работников происходили, на ваш взгляд, законно?**

– Администрация планировала сократить 46 специалистов с низшим 4-м классом квалификации, но у нас таких было только 30 человек. Для этого приняли удобное для предприятия Положение о присвоении классности докеров-механизаторов – понижали классность с 1-го на 4-й, чтобы по закону сократить более низкоквалифицированных рабочих. Под это Положение попадали порядка 160 человек. Но докеры не стали терпеть такого издевательства и при поддержке профсоюза пошли в суд. Было подано

более 90 исковых заявлений – это очень много для Архангельска. Суд согласился с нашей точкой зрения, что руководство не имело право вводить такой документ на предприятии, и вынес решение об отмене снижения класса квалификации докеров. Но работодателя это не остановило в желании сократить штатных докеров и уничтожить первичку РПД. В порту организовали комиссию, которая проводила оценку знаний работников. По ее итогам я и еще пятеро активных членов профсоюза набрали минимальные баллы квалификации. В результате с марта 2018 года по январь 2019 года полностью сократили докеров 4-го и частично 3-го классов. К этому моменту с предприятия ушли более 80 рабочих: одни по сокращению, другие по собственному желанию.

labor. But it is difficult to prove that in our country. Out of the entire team, only I was not allowed to work at the Economia, because I was the chairman of the trade union cell – that was openly stated by the management.

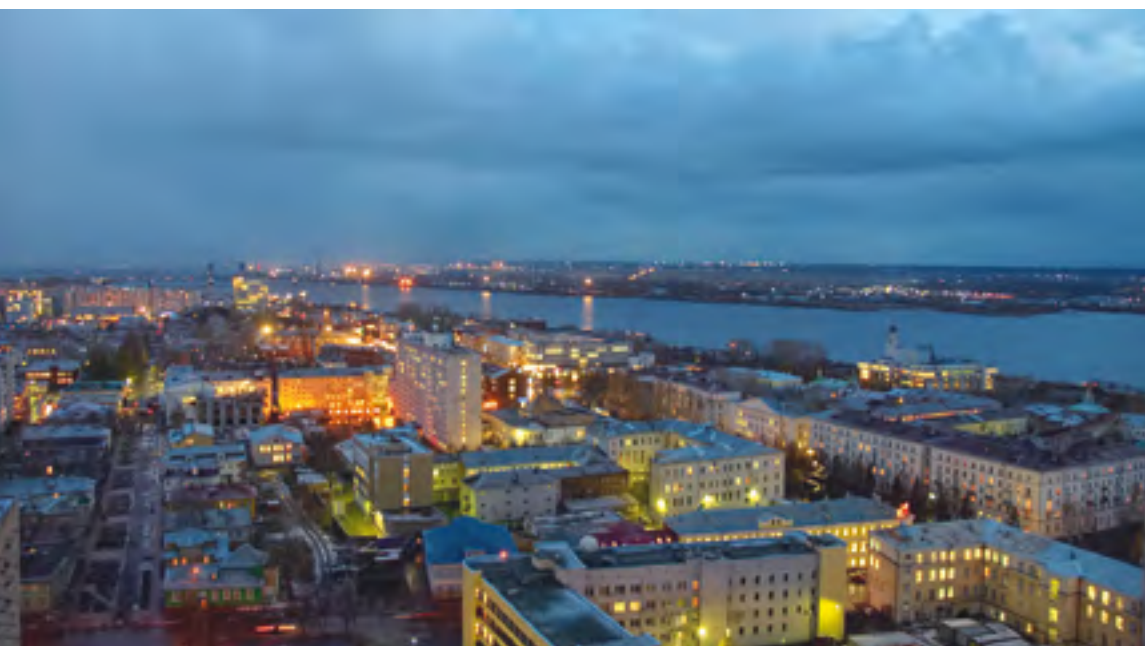
**Q.: This looks like discrimination on the trade union grounds.**

A.: This was discrimination on the trade union grounds in its purest form. Then my deputy, a member of the trade union committee and a 1st class dockworker able to operate any port machinery – cranes, container loaders, tractors and so on – was similarly transferred to the same terms and conditions. A so skilled specialist could and should be engaged in work only on Economia terminal, since Bakaritsa lacked such machinery and, therefore, a dockworker of this level was not needed there. I asked the management to stop discriminating against him,

but they answered that it was not any discrimination and it was not up to us to decide who and where had to work. The salary at Bakaritsa was 25k rubles, and my colleague had dependent minor children and a wife plus a mortgage. We tried to prove the facts of forced labor and discrimination in court for a year but we lost. He eventually quit.

**Q.: Were the staff cuts legal in your opinion?**

A.: The administration had plans to cut 46 specialists of the 4th (lowest) class, but we had only 30 such people. To do this, they adopted a dockworker-machine operator classification regulation convenient for the management and simply lowered the class from the 1st to the 4th in order to cut now lower-skilled workers quite legally. About 160 people fell under the regulation. But the dockworkers did not take such bullying and, with the support of the union, applied to court. More than 90 claims were filed – this is a lot for Arkhangelsk. The court took our side and judged that the management had no right to introduce such a regulation and that qualification classes of the dockworkers were to be reinstated. But this did not stop the employer from their striving to reduce the number of regular dockworkers and destroy the Russian Dockers' Union cell. They established a commission in the port to evaluate the skills of employees. As a result, I and five other active trade union members scored



– Закон не позволяет сокращать выборного профсоюзного работника без согласования с вышестоящим профсоюзом.

– Да, и именно из-за этого на мне сокращения прекратили. Российский профсоюз докеров согласие не дал, посчитав, что действия против меня являются дискриминационными. Но предприятие оспорило действия РПД в районном суде Санкт-Петербурга – по месту нахождения ответчика, а затем и в городском суде Санкт-Петербурга. Спустя 30 минут после вынесения решения городским судом Санкт-Петербурга, в Архангельске меня сократили. Но мне вновь удалось восстановиться: после моего сокращения начался набор докеров – предприятие объявило об увеличении штата, вакансии разместили на известном ресурсе по поиску работы. Это позволило доказать в суде, что сокращение было незаконным. В то же время, пока шли разбирательства, на работу в порт через созданное в феврале 2019 года кадровое агентство ООО «Профотряд» начали привлекать неквалифицированных рабочих. С возникновением этой фирмы в Архангельском порту появилась и новая должность – грузчик комплексной бригады. Таким образом, руководство порта подменило понятие докера на грузчика, допустив к операциям неквалифицированных

рабочих из «Профотряда», которые до сих пор привлекаются к портовым операциям по многим стивидорным компаниям.

– Какие, на ваш взгляд, цели преследует предприятие?

– Цели банальны – лишить людей официальной занятости по ТК РФ и платить меньше, ведь грузчик получает лишь две трети от зарплаты докера-механизатора. Как следствие – обогатиться. Людей из «Профотряда» привлекают к работам без должного оформления по ТК РФ, зачастую даже без трудовых договоров с ООО. В отличие от нас, квалици-

**«ЗАКЛЮЧЕННЫЕ ВЫНУЖДЕНЫ ДЕЛАТЬ ТО, ЧТО ИМ СКАЖУТ. ПОЛУЧАЕТСЯ, ВЫПОЛНЯЯ НАШУ РАБОТУ, ОНИ ОТНИМАЮТ НАШ ХЛЕБ»**

рованных специалистов, они не проходят медицинскую комиссию, у них нет элементарных знаний по охране труда, они не имеют квалификации для выполнения в порту погрузо-разгрузочных работ и, по сути, работают нелегально. Да к тому же они абсолютно бесправны.

С марта 2019 года я неоднократно обращался в прокуратуру и трудовую инспекцию с просьбой проверить, почему работу докеров-механизаторов выполняют неквалифицированные рабочие, так же сообщал о том, что работники ООО «Профотряд»

minimum qualification points. As a result, dockworkers of the 4th and partially 3rd classes were completely fired between March 2018 and January 2019. By that time, more than 80 workers left the company: some were cut, others on their own.

**Q.: The law does not allow cutting an elected trade union official without the approval of a higher trade union.**

A.: Yes. The cuts stopped on me right because of that. The Russian Union of Dockers considered that the actions against me were discriminatory and withheld their approval. But the company

underway, hire of unskilled workers to the port began through a recruitment agency, Profotryad LLC, established in February 2019. Along with the creation of that company, a new position appeared in the port of Arkhangelsk – a mixed crew longshoreman. That was a way for the port management to switch from "dockworker" to "longshoreman": unskilled workers from Profotryad were allowed to operate and are still involved in port operations in many stevedoring companies.

**Q.: What are the goals of the company, in your opinion?**

A.: The goal is simple: to deprive workers of formal employment as provided by the Russian Labor Code and pay them less, because a longshoreman is paid as few as two-thirds of the average wage of a dockworker-machine operator. This would produce more profit. The men from Profotryad are engaged without proper hiring procedure under the Labor Code of the Russian Federation and often even without any employment contracts with the port. Unlike us, skilled specialists, they do not undergo a medical examination, they do not have basic knowledge in health and safety, they are not qualified for any loading work in the port, and, in fact, they work illegally. Besides, they are absolutely rightless.

Since March 2019, I have repeatedly appealed to the prosecutor's office and the labor inspectorate with a request to check why

challenged the Russian Dockers' Union in a district court in St. Petersburg (local to the defendant) and later in the city court of St. Petersburg. I was cut in Arkhangelsk 30 minutes after the city court of St. Petersburg made their judgment. But I could get reinstated again, since after my cut the company announced staff augmentation and started the recruitment of dockworkers by placing job advert on a well-known job search website. This made me possible to prove in court that the cut was illegal. At the same time, while the proceedings were

получают травмы, которые не фиксируются и попросту скрываются. Был случай, когда человек чудом остался жив: 20 сентября 2020 года при выгрузке на рабочего «Профотряда» упала бытовка. Только благодаря быстрой реакции штатного докера он остался жив: тот успел выдернуть его из-под падающего груза. Месяцем позже при погрузке трюма т/х «Александр Соколов» другой парень получил травму. Эти инциденты, собственно, как и многие другие происшествия с работниками «Профотряда», нигде не отражены, и просто замалчиваются.

**– Прокуратура и инспекция труда реагируют на эти нарушения?**

– Прокуратура пересылает обращения профсоюза в трудовую инспекцию, оттуда приходят отписки: сотрудники ООО «Профотряд» не занимаются погрузо-разгрузочными работами, травмы не получают, а их должности не предусматривают прохождение медкомиссии. Но я же не спрашиваю у трудовой инспекции, чем они занимаются, я прошу прийти и провести надлежащую проверку законности привлечения их к работе в целом. Факты есть, их не скроешь. Получается, что я вместе с этими людьми нахожусь в одной смене, выполняю одну и ту же работу, вместе мы грузим и разгружаем пароходы, я вижу, как они получают травмы, а трудовая инспекция мне говорит, что этого нет.

**– Пару лет назад в Архангельске остро стоял вопрос с привлечением к работам заключенных из колонии-поселения. Что-то изменилось?**

– Действительно, с 2018 года в порту появились заключенные из колонии-поселения. Сначала их привлекали к подсобным работам, со временем – к зачистке вагонов из-под угля, а это уже наша – докеров обязанность. Заключенные не могут отказаться от выполнения задания, поэтому вынуждены делать то, что им скажут. Получается, выполняя нашу работу, они отнимают наш хлеб.

**«PRISONERS HAVE TO DO WHAT THEY ARE TOLD TO DO. IT MEANS THAT THEY DO OUR WORK AND THUS STEAL OUR JOB»**

Сегодня их гораздо меньше, чем раньше, но мы опасаемся, что ситуация в любой момент может измениться. Завтра им скажут грузить и разгружать пароходы – может начаться замещение штатных докеров. Труд заключенных обходится дешевле, чем квалифицированного докера, а форма их трудоустройства – модернизированный ГУЛАГ.

**– Вы пробовали снова вернуться за стол переговоров, чтобы решить накопившиеся проблемы?**

– В 2018 году в Архангельске по нашей инициативе собирался Совет по правам человека, были приняты решения, направ-

unskilled workers are involved in positions of dockworkers-machine operators and reported that employees of Profotryad get injuries that are not recorded. Once there was a case when a person survived miraculously: on 20 September 2020, an accommodation cabin fell on a worker of Profotryad during unloading operations. The man survived only thanks to the quick action of a regular dockworker: he pulled him out from under the falling cargo. A month later, another man was injured during hold loading of m/v Alexander Sokolov. These incidents, like many other incidents with employees of Profotryad, are not somehow recorded or reported.

looks like, I am on the same shift with these men, I do the same work, together we load and unload ships, I see them get injured, and the labor inspectorate after all tells me nothing happens.

**Q.: A couple of years ago an idea was brought out in Arkhangelsk to involve prisoners from the penal settlement in work. Has something changed?**

A.: Indeed, prisoners from the penal settlement have appeared in the port since 2018. At first, they were involved in auxiliary operation and later in cleaning up coal railcars, which had been dockworkers' duty. Prisoners cannot refuse a job and have to do what they are told to do. It means that they do our work and thus steal our job. Today they are far fewer in number than before, but we fear that the situation may change any time. Tomorrow they will be told to load or unload ships to replace the regular dockworkers. Prisoners are cheaper than skilled dockworkers, and the form of their employment is a modernized GULAG.

**Q.: Have you tried to return to the negotiating table to settle the issues?**

– The Human Rights Council held a meeting in Arkhangelsk in 2018 on our initiative; they elaborated decisions aimed at resolving differences, and a protocol of cooperation between the trade union and the port was signed. Moreover, the agreements reached there were absolutely reasonable. One of them,

**Q.: Do the Prosecutor's Office and the Labor Inspectorate respond to these violations?**

A.: The prosecutor's office just forwards the trade union's appeals to the labor inspectorate that makes formal replies like: employees of Profotryad LLC are not engaged in loading operations and do not get any injuries, and their positions do not require any medical examination. But my point is not what they do and what they do not: I request the labor inspectorate to come and properly check if they are engaged in the work legally in general. The facts can't be kept hidden. It

ленные на урегулирование разногласий, и подписан протокол о взаимодействии профсоюза и порта. Причем там были достигнуты абсолютно адекватные договоренности. Например, направлять в профсоюз на согласование нормативные акты, чтобы профсоюз мог выразить свое мнение. Ничего сверхъестественного и тяжелого для исполнения для работодателя в документе не было. Но как только СПЧ уехал из Архангельска, руководство порта письмом отозвало свою подпись из протокола о взаимодействии. Коллективный договор, пролонгированный на 2018 год, стал последним и в перспективе не просматривается.


**– Все эти события, произошедшие на предприятии, отразились на профсоюзе?**

– На членов профсоюза оказывается давление: под угрозой всевозможных санкций их вынуждают писать заявления о выходе из профсоюза. В архангельской первичке РПД состояло порядка 180 членов, сегодня – меньше 40. Первичка Российского профсоюза работников морского транспорта, которая, кстати, была основным социальным партнером бывшего руководства, вообще уничтожена. Но под особым пристальным наблюдением работодателя нахожусь непосредственно я. Испытав на собственной шкуре все прелести прес-



синга со стороны администрации, понимаю, что никто не хочет оказаться в тех условиях, в которых нахожусь я, да я и не могу допустить, чтобы люди поехали со мной работать на «Бакарицу» за копейки. Когда на одной чаше весов желание добиться справедливости, а на другой – долг перед семьей: наверное, любой разобьется в лепешку, чтобы обеспечить детей.

**– Вы намерены бороться дальше?**

– Однозначно, да! Мы будем добиваться, чтобы государственные органы на местном уровне начали реагировать на обращения профсоюза. Мы будем прилагать все усилия, чтобы власти встали на защиту законных интересов трудящихся. Если будет поддержка профсоюзом со стороны государства, мы сможем выстроить нормальный, цивилизованный диалог с работодателем. 


for example, was to submit regulations to the trade union for approval, so that the union can express its opinion. The document contained nothing unnatural or difficult for the Employer. But as soon as the Human Rights Council left Arkhangelsk, the port management sent us a letter thereby withdrew their signature from the protocol of cooperation. The collective agreement extended for 2018 was the last and not expected to be made so far.

**Q.: Have all these events in the company affected the trade union?**

- The members of the trade union are under pressure: they are forced to leave the union under the threat of various sanctions. The Arkhangelsk cell of the Russian Dockers' Union once had about 180 members and today less than 40. The cell of the Russian Maritime Transport Workers' Union, which, by the way, used to be the major social

partner of the former management, has been completely destroyed. But especially close look of the employer is focused on me. Having experienced all kinds of pressure from the administration, I understand that no one would like to find themselves in by situation; moreover, I can not make other people to go with me to Bakaritsa to work for a pittance. Having a clear choice between the justice and well-being of the family, probably anyone would do everything to provide for the children.

**Q.: Are you going to keep fighting?**

A.: Definitely, yes! We are going to make local public authorities more responsive to appeals of the trade union. We will make every effort to make the authorities standing up for the legitimate interests of workers. With a governmental support for trade unions, we will be able to build a proper dialog with the employer. 

1 января вступил в силу обновленный Перечень производств, работ и должностей с вредными и опасными условиями труда, на которых ограничивается применение труда женщин. Документ был утвержден приказом Минтруда России № 512н еще 18 июля 2019 года. Прежний список включал в себя 456 позиций, теперь же их осталось всего 100.

Изменения затронули множество отраслей и не в последнюю очередь коснулись морской сферы: так, отныне для женщин доступна ранее находившаяся под запретом работа на палубе – в частности, в должности боцмана, шкипера, помощника шкипера и матроса на судах любого типа, а также плавучих зачистных станциях, доках, плавучих перегружателях зерна, цемента, угля и других пылящих грузов.

Помимо этого женщинам станут доступны и множество других профессий. Тем не менее в списке остался ряд запрещенных для женщин профессий. Многие из них имеют отношение к химическим производствам, подземным и горным работам, металлообработке, бурению скважин, добыче нефти и газа, черной и цветной металлургии. Женщины также не смогут быть задействованы в работах по непо-



## ЗАПРЕЩЕННЫХ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ЖЕНЩИН ПРОФЕССИЙ СТАЛО МЕНЬШЕ

### MORE OCCUPATIONS NOW ACCESSIBLE FOR WOMEN

средственному тушению пожаров, очистке и ремонту канализационной сети, водолазных работах, а также работах, связанных с подъемом и перемещением тяжестей вручную в случае превышения законодательно установленных норм и прочих.

Отметим, что после принятия приказа Минтруд в своем сообщении отметил, что новым Перечнем «снимаются» ограничения для женщин

**An updated List of Sectors, Occupations and Positions with Dangerous and Hazardous Working Conditions Restricted for Women's Labor came into force on 1 January. The document was approved by the Ministry of Labor's Order No. 512n dated 18 July 2019. The previous list included 456 positions, now there are only 100 left.**

The changes concerned many sectors, and the maritime sector was affected in particular: from now on, women can work on the deck, which was prohibited before – as a boatswain, skipper, co-skipper or sailor on any type of vessels, as well as on floating stripping stations, floating docks, floating reloaders of grain, cement, coal or other dust-intensive cargoes.




на следующие профессии и работы: член палубной команды судна (боцман, шкипер, матрос), за исключением работ в машинном отделении судна».

– Можно это понять, как запрет на выполнение работ членов экипажа судна машинного отделения, но это не так, – пояснила Наталья Бологова, заведующая отделом социально-трудовых отношений РПСМ.

Так, в новом Перечне есть раздел XXI «Производства и работы прочих видов экономической деятельности», который содержит пункт 78. В нем женщинам запрещены зачистные, ошкрябочные, малярные, сварочные и плотницкие работы в судовых и железнодорожных цистернах, судовых танках жидкого топлива и нефтеналивных судов, коффердамах, фор- и ахтерпиках, цепных

ящиках, междудонных и междубортных пространствах, топливных баках самолетов, резервуарах, мерниках, баржах и других труднодоступных местах.

– Перечисленные в пункте 78 работы на морском судне относятся к дополнительным работам, которые выполняются членом экипажа в свободное от вахт время и только по личному согласию моряка, – добавила Бологова. – Именно их и имел в виду Минтруд, давая разъяснение о применении нового Перечня.

Добавим, что Российский профессиональный союз моряков давно добивался пересмотра старого Перечня, который в наши дни уже безнадежно устарел. Еще в ноябре 2016 года на VIII съезде РПСМ была принята Резолюция «О нарушении права женщин на труд по выбранному роду деятельности и профессии в отношении возможности их работы в качестве членов экипажей судов морского и речного флота», которая позднее была направлена в адрес Правительства РФ. В ней РПСМ предлагал пересмотреть действующий «Перечень тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин», утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2000 года № 162 и исключить из него должности членов экипажей судов морского и речного флота. 

Many other occupations will also be accessible for women. However, the list still includes a number of occupations prohibited for women. Many of them are related to chemical industries, underground and mountain work, metal working, well drilling, oil and gas production, ferrous and non-ferrous industry. Women aren't allowed to take part directly in fire fighting, sewage cleaning and repairs, diving operations or operations associated with manual lifting and handling heavy items exceeding the legal weight limits, etc.


It shall be noted that, having issued the order, the Ministry of Labor informed that the new list "lifts restrictions for women in following occupations and jobs: deck crew member (boatswain, skipper, sailor) except for operations in the engine room".

"This can be misinterpreted as a restriction to operations of the engine room crew members," says Natalya Bologova, the head of department of social and labor relations of the Seafarers' Union of Russia.

The new List includes Section XXI – Industries and Work of Other Economic Activities with paragraph 78. This paragraph doesn't allow women to participate in stripping, scraping, painting, welding and carpenter's jobs in ship and railcar tanks, ship liquid fuel tanks and cargo oil tanks,

cofferdams, forepeaks and afterpeaks, chain lockers, double bottom and double side spaces, aircraft fuel tanks, vessels, measuring tanks, barges and other hard-to-reach places.

"The onboard operations mentioned in paragraph 78 are part of additional work which a crew member may perform during off-watch time and only with his/her personal consent," adds Bologova. "This is what the Ministry of Labor meant speaking on application on the new List".

It should be noted that the Seafarers' Union of Russia has insisted for a long time on revising the old version of the List which became completely out of date. As far back as in November 2016, the VIII Convention the Seafarers' Union of Russia adopted the Resolution on Violation of Women Rights to Labor of Chosen Activity and Occupation in Regard of Their Opportunity to Work as a Crew Member of Seagoing and River Ships that later was submitted to the Government of the Russian Federation. Thereby the Seafarers' Union of Russia suggested revising the current List of Physically Demanding, Dangerous and Hazardous Jobs Restricted for Women's Labor approved by Russian Federation Government's resolution No. 162 dated 25 February 2000 and removing positions of crew members of seagoing and river ships from that list. 

Некоторое время назад капитан из Новороссийска Владимир Сафонов прославился в международном морском сообществе, став лауреатом престижной награды ИМО «За отвагу на море». Организовав спасение членов экипажа горящего судна, он стал первым российским моряком, удостоенным подобного признания. Но самым главным героем капитан всегда оставался для своего сына, который сегодня идет по стопам отца.



Отец остается главным авторитетом и примером по жизни

Father is his major authority and role model

Владимир Сафонов

Vladimir Safonov

# ОТЦЫ И ДЕТИ МОРСКОГО ФЛОТА

## NAVY FATHERS AND SONS



Vladimir Safonov, Master from Novorossisky, became famous in international marine community after getting prestigious IMO Award for Exceptional Bravery at Sea. He is the first Russian seafarer honored with such acknowledgment for saving crew members of a burning ship. Yet the Master has always been the main character for his son who now follows in his father's footsteps.

Игорь Сафонов

Igor Safonov

## «ХОРОШО ПРЕДСТАВЛЯЛ, ЧТО ЖДЕТ ВПЕРЕДИ»

25-летний Игорь Сафонов с детства знал, кем будет. Несмотря на то, что ребенком ему не довелось побывать на танкерах, он очень подробно представлял себе работу моряков – из рассказов отца. «Меня завораживал этот мир приключений и романтики, где вокруг тебя постоянно новые люди, меняются страны, – вспоминает Игорь. – Потом повзрослел и понял, что помимо этих плюсов работа в море приносит хороший доход. Конечно, сейчас есть и другие высокооплачиваемые

советских государств, они общались на русском языке. Когда ты практикант, у тебя больше свободного времени и меньше ответственности, поэтому я ходил на берег практически в каждом порту и от этого испытывал полный восторг».

Множество впечатлений Игорь получил и во время второй практики. Судно работало в Норвегии между разными портами. Здесь уже времени на сход на берег практически не оставалось, поэтому красотой норвежских фьордов приходилось любоваться с борта судна. «Я просто влюбился в эту северную страну, в ее

## «ИЗ-ЗА РАССКАЗОВ ОТЦА НИ ОДНУ ДРУГУЮ СФЕРУ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ Я НЕ ПРЕДСТАВЛЯЛ СЕБЕ ТАК ПОДРОБНО, КАК ТОРГОВОЕ СУДОХОДСТВО»

профессии, но ни одну сферу деятельности я не представлял себе так подробно, как торговое судоходство».

Игорь сразу стал демонстрировать успехи в учебе. Первая практика прошла для него на танкере, вторая – на химовозе. «Когда вышел в свой первый рейс кадетом, то понял, что не ошибся: именно так я и представлял себе в детстве работу моряков, – рассказывает Игорь. – Я попал в смешанный экипаж, но офицеры были из пост-

необыкновенную завораживающую природу, – признается Игорь. – Очень хочется съездить туда туристом».

## СО СТУДЕНЧЕСКОЙ СКАМЬИ – В МОРСКИЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Выпускник с красным дипломом, успешно прошедший практику в двух солидных судоходных компаниях, Игорь без труда нашел себе работу. И сразу начались приключения, о которых он так мечтал еще ребенком. «За прошедшие два рейса чего только не было:

## ‘BASED ON MY FATHER'S STORIES, COMMERCIAL SHIPPING WAS THE ONLY FIELD OF ACTIVITIES I COULD IMAGINE IN DETAIL.’

### ‘I KNEW VERY WELL WHAT WOULD LIE AHEAD’

25-year-old Igor Safonov knew who he would become when he was a child. Mr. Safonov imagined work of seafarers in detail based on stories told by his father though as a child he had never been on board a tanker. ‘This world of adventures and romance where you were constantly around new people in new countries dazzled me,’ Igor recalls, ‘Then I grew up and realized that work in the sea was quite profitable, apart from the other benefits. Indeed, there are other high-income jobs, yet commercial shipping was the only field of activities I could imagine in detail.’

Igor started making good progress in studies from the very beginning. His first practical training was on board a tanker and the second one was on board a chemical carrier. ‘When I went on my first passage as a cadet I understood that I made no mistake: that was exactly how I imagined work of seafarers when I was a child,’ Igor said. ‘I became a member of a mixed crew, yet the officers were from ex-Soviet states and spoke Russian. When you are a trainee, you have more free time and less responsibility, that's why I went ashore in practically every port and felt pure joy.’

Igor also got a lot of experiences during his second training. The vessel worked in Norway and called at various ports. There they had practically no time to come ashore that's why Igor could admire beauty of Norwegian fjords from the ship. ‘I just fell in love with this northern country, its unique astonishing nature,’ Igor confesses, ‘I really want to visit it as a tourist.’

### FROM STUDYING TO SEA ADVENTURES

Igor found a job easily, having his degree with honours and successful probation period in two serious shipping companies. His adventures began right from the start like he imagined as a child. ‘A lot of things happened in last two voyages: we had storm of 12, pirate attack attempt and many months of continuous work due to implemented quarantine’ he says, ‘Extended contract duration is the most difficult thing for me. It has been well said that 4 months is the proper period for officers to work. Any exceeding time tends to be hard. I hope that pandemic shall end soon and work shall resume its natural course.’

Igor's passage started just before global quarantine was implemented and it lasted for 9 months due to restrictions. All this time seafarers could not come ashore.

и 12-балльный шторм, и попытка пиратской атаки, и много месяцев непрерывной работы из-за введенного карантина, – говорит моряк. – Для меня самое сложное – это увеличение продолжительности контрактов, не зря говорят, что 4 месяца оптимальный срок работы офицеров. Все, что выше, уже дается тяжелее. Надеюсь, что пандемия скоро закончится, и работа войдет в свое привычное русло».

Рейс Игоря как раз начался незадолго до введения карантина в мире и из-за ограничений растянулся на 9 месяцев. За все это время не было ни одного схода на берег. В такой непростой ситуации, по словам Игоря, очень выручала поддержка коллег. «В основном, все с пониманием относятся к тому, что происходит, и поддерживают друг друга, – говорит он. – Вообще дружеское общение на борту помогает пережить любые трудности».

А трудностей в море хватает. Например, в Гвинейском заливе, в 100 милях от берега внимательность и ответственность Игоря прошли испытание на прочность: судно пытались захватить пираты. «Я пришел на вахту в 4 утра, и внезапно мы со вторым помощником заметили на радаре маленькую точку, – вспоминает моряк. – Визуальный контакт установить не удалось, мы стали наблю-



Церемония награждения российского капитана в ИМО

## КАК ЭТО БЫЛО...

В 2014 году новороссиец Владимир Сафонов, капитан танкера DS Crown, получил премию Международной морской организации ИМО «За отвагу на море». Поводом к награждению моряка стала блестящая спасательная операция, организованная им в Северной Атлантике. Под руководством капитана Сафонова тогда удалось поднять из воды два десятка немецких, польских и филиппинских моряков – членов экипажа контейнеровоза MSC Flaminia, на борту которого прогремел мощный взрыв. «Для меня новость о номинации в ИМО стала полной неожиданностью, ведь множество моряков и капитанов постоянно спасают людей на море – экипажи, туристов, беженцев, – сказал тогда журналистам капитан Сафонов. – Думаю, что наград достойны многие, потому что в подобных ситуациях поступают так же».

## HOW IT HAPPENED...

In 2014, Vladimir Safonov, DS Crown tanker Master from Novorossiysk received the IMO Award for Exceptional Bravery at Sea. He was awarded for the brilliant rescue operation he organized in the North Atlantic. Two dozens of seafarers from Germany, Poland and the Philippines, who were crew members of MSC Flaminia container carrier were saved out of water under Master Safonov's command as massive explosion had thundered on board the ship. 'Nomination in IMO was really unexpected news for me because many seafarers and masters save people, e.g. crews, tourists, refugees in the sea,' Master Safonov told reporters, 'I think that a lot of seafarers deserve awards as they do the same in such situations.'

As Igor says, support from colleagues helped him a lot in such challenging situation. 'In general, all crew members show understanding for what is going on and support each other,' he points out, 'Actually, friendly communication on board the ship helps to cope with any difficulties.'

And there are a lot of them in the sea. For example, Igor's attentive and responsible behaviour was challenged in the Gulf of Guinea, 100 miles away from the shore: pirates tried to capture the ship. 'I came on watch at 4 a.m. and suddenly the Second Officer and I, we saw a small spot on the radar,' seafarer recalls, 'We could not make visual contact and started watching it on the radar. When the distance was limited to 1.5 miles, we could see shape of a boat and started manoeuvring. We called the Master and he ran immediately to the bridge.'

дать ее на радаре. Когда дистанция сократилась до 1.5 миль, мы разглядели очертания лодки и начали маневрировать. Позвонили капитану, он тут же прибежал на мостик. А лодка все шла на сближение. Капитан продолжил маневрирование, и тогда они прошли у нас прямо под крылом. Мы даже видели силуэты этих людей. Хорошо, что все обошлось».


Списывались офицеры, как в приключенческом кино: судно отклонилось от маршрута и пошло на Уругвай. Там моряков ждал чартерный самолет, который доставил их в Бразилию, а оттуда полетели в Европу. Игорь возвращался домой через Минск.

### НА КРУТОМ ВИРАЖЕ

В работе Игорь часто прислушивается к советам отца-капитана. Так, по его совету Игорь решил перейти с танкерного флота на газовозы. «Я долго думал, потому что этот шаг предполагал понижение в должности, а у меня в танкерной компании все шло достаточно неплохо, и условия работы были достойные, – признается Игорь. – Но отец убедил меня, что флот газовозов перспективнее».

Так Игорь познакомился с компанией Bernhard Schulte Shipmanagement, сначала – в должности deck-assistant, это промежуточное звено между кадетом и младшим офицером, через три месяца продвинулся на младшего помощника.

В следующий рейс он пойдет третьим помощником. «Я вернулся к тому, с чего начал после выпуска, но не жалею, – говорит Игорь. – Надеюсь, что моя карьера сложится здесь удачно, и к 35 годам я смогу стать старшим помощником, претендующим на должность капитана».

Отец всегда был его главным авторитетом. «Когда его наградили за спасение людей на море, я испытал невероятное чувство гордости за него, за его поступок, – говорит Игорь Сафонов. – Конечно, работа с ним в одной сфере, тем более такой специфической, накладывает на меня дополнительную ответственность, но, с другой стороны, я знаю, что есть близкий человек, к которому я всегда могу обратиться за профессиональным советом». 

**Профсоюзная  
морская газета**


And the boat was still approaching us. The Master continued manoeuvring, and then they passed under the foil. We even saw figures of these people. Luckily, the story has happy ending.’

Officers were discharged as in an adventure film: the vessel went off the route and headed to Uruguay. There was a charter aircraft waiting for seafarers that transported them to Brazil, and then they flew to Europe. Igor returned home through Minsk.

### ON NARROW CURVE

Igor often listened to the advice given by his father, ship Master. Thus, Igor decided to transfer from tanker fleet to gas carriers according to his advice. ‘I was thinking hard as this step meant demotion, and I did quite well in the tanker company, plus working conditions were quite decent,’ Igor says. ‘But father convinced me that gas carrier fleet had more potential.’

Thus, Igor got to know Bernhard Schulte Shipmanagement. At first, he worked as a deck-assistant, it is an intermediate position between cadet and junior mate. Then he was promoted to third mate. He will be a Third Officer in the next passage. ‘I returned to the point where I started after graduation, but I have no regrets,’ Igor explains, ‘I hope that my career will be successful and by the time when I am 35 y.o., I can become Senior Officer aspiring to be a Master’.

Father has always been his major authority. ‘When he was awarded for saving people at sea, I was extremely proud of him, of his actions,’ Igor Safonov says, ‘Of course, as we work in the same field, especially such a specific field, I have additional responsibility, on the other hand, I know that I have a close person who I can always ask for a professional advice.’ 

**Union Marine Newspaper**



**На Wilhelm Schulte  
Игорь Сафонов  
начал строить  
карьеру заново**

**Igor Safonov started  
building his career  
again on board  
Wilhelm Schulte**

# «ЭТО ВСЕГО ЛИШЬ НЕПРОСТОЙ ЭТАП В МОЕЙ ЖИЗНИ»

## "THIS IS JUST A HARD PERIOD OF LIFE"

Герой этой публикации – российский капитан, один из тех, кто по вине руководства компании Palmali полгода не мог вернуться домой. Вместе с другими членами экипажа, оказавшимися в ловушке в стамбульском порту, он боролся за свое простое законное право – репатриироваться по окончании контракта.

This article centers on a Russian captain, one of those who couldn't come back home for half a year due to the fault of Palmali company's management. Among other crew members, locked in Istanbul port, he defended his legal right to repatriate after contract expiration.

Сегодня капитан Коротков дома, в Ростове. За время отсутствия у него родился сын. «Дети счастливы, что папа наконец вернулся», – смеется Алексей.

### ЗОЛОТЫЕ ГОДЫ

Не будучи потомственным моряком, Алексей Коротков с детства знал, кем станет. «Окна нашей квартиры выходили на набережную, и я каждый день видел суда, проходящие по Дону, – вспоминает он. – Эти детские впечатления по сути и стали определяющими в выборе профессии».

Удивительно, но вся трудовая жизнь Короткова оказалась связана с компанией, чье имя теперь стало нарицательным. «Я пришел в ростовский филиал Palmali сразу после выпуска в 2009 году, прошел собеседование, сдал тест, и меня взяли третьим помощником на суда типа «Армада», это танкеры-



Now captain Korotkov is at home in Rostov. While he was away, his son was born. "Kids are happy to finally have Dad back at home," laughs Aleksei.

### GOLDEN YEARS

Although not from a family of sailors, Aleksei Korotkov knew what he would become since he was a boy. "Our windows overlooked the embankment, and every day I could see ships passing along the Don," – he recalls. "These childhood impressions have actually defined my career choice".

Surprisingly, the whole Korotkov's career happened to be connected to the company whose name has become denominative. "I applied to the Rostov branch of Palmali right after my graduation in 2009, passed the interview, passed the test and was hired as Third Officer for Armada ships, chemical tankers," shares Aleksei. "That was a period of flourishing for the company, their 'golden

химовозы, — рассказывает Алексей. — Это было время расцвета компании, ее «золотые годы». Они предлагали высокие зарплаты, по сравнению с другими компаниями, оперирующими флотом «река-море». Знаю, что в Новороссийске они набирали и на «афраксы» на конкурентоспособные зарплаты. Деньги всегда четко выплачивались 2 раза в месяц, снабжение было организовано отлично, люди держались за свою работу. В Palmali тогда было непросто попасть, каждый кандидат проходил строгий отбор. Ежегодно все независимо от должности проходили тестирование, а перед посадкой на судно — в обязательном порядке технику безопасности. Была выстроена целая система карьерного продвижения, регулярно организовывали семинары и занятия для офицерского состава».

Время расцвета компании длилось вплоть до 2016 года, когда в Ростове у Palmali начались проблемы с выплатами. Алексей ушел из ростовского филиала и трудоустроился через офис компании в Стамбуле. Проработав еще пару лет, он хотел было уйти. Но получил предложение стать капитаном. «Я согласился остаться на 1-2 контракта, чтобы наработать стаж, — говорит Коротков. — Конечно, я знал, что и в стамбульском офисе есть проблемы, задерживали выплаты на 2-3 месяца, но тем



**«ОКНА НАШЕЙ КВАРТИРЫ ВЫХОДИЛИ НА НАБЕРЕЖНУЮ, И Я КАЖДЫЙ ДЕНЬ ВИДЕЛ СУДА, ПРОХОДЯЩИЕ ПО ДОНУ. ЭТИ ДЕТСКИЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ СТАЛИ ОПРЕДЕЛЯЮЩИМИ В ВЫБОРЕ ПРОФЕССИИ»**

не менее в конечном счете все выплачивали, на моей памяти не было списаний с задолженностями по зарплате. Если члену экипажа нужен был аванс, компания шла навстречу».

#### **КАПКАН ЗАХЛОПНУЛСЯ**

В начале 2020 года Алексей сел на танкер Mubariz Ibrahimov на свой второй контракт в капитанской должности. Он вспоминает, как в начале рейса ничего не предвещало бесславного конца — компания поддерживала снабжение, давала деньги на закупку провизии. В марте и апреле Коротков рассчитал старшего и второго помощников — оба уехали домой с полными выплатами и билетами от работодателя.

years'. They offered large wages compared to other companies operating river-sea ships. I know that they even hired for Aframax ships in Novorossiysk with competitive salaries. The wages were always paid timely twice a month, supplies were organized perfectly, personnel were holding on their job. It wasn't easy to get into Palmali at that time, each candidate had to pass through a rigorous selection process. All the employees were tested annually and briefed in safety precautions before boarding the ship. A whole promotion system was organized, seminars and classes for officers were held on the regular basis".

The period of flourishing lasted until 2016 when problems with payments began in Palmali in Rostov.

Aleksei quit the Rostov branch and found a job in Istanbul through the company office. He hoped to leave after two more years. But he got an offer of the captain position. "I agreed to stay for one or two contracts more to get more work experience," says Kоротkov. "Of course, I was aware that there are issues in the Istanbul office, too, the payments were delayed by 2-3 months, but in the end all wages were paid, and I can't remember any one who left a ship having wage arrears. If a crew member was in need of advance payment, the company would meet this need".

#### **TRAP CLOSED**

In the beginning of 2020, Aleksei boarded the tanker Mubariz Ibrahimov for his second contract as a captain. He recalls that nothing promised an inglorious end in the beginning of the voyage: the company provided necessary supplies and money to purchase provision. In March and April, Kоротkov discharged the First Mate and the Second Mates, and they both left home with wages fully paid and tickets provided by the employer.

The tanker operated non-stop till the end of May. According to the captain, voyage directions were sent for the following month or two, and they had freight all that time. Finally, in June the ship arrived at Istanbul roadstead. "By that time, the payments to officers were due to 4 months, and the sailors hadn't received payment for half a year," says

Танкер работал без простоя до конца мая. По словам капитана, рейсовые задания приходили на месяц-два вперед, фрахт все это время был. И вот в июне судно становится на рейд Стамбула. «К тому времени у офицеров образовалась 4-месячная задолженность, а рядовым зарплату не выплачивали полгода, — говорит Алексей. — Все верили, что нас вот-вот спишут и все выплатят».

Этого не случилось, зато на борт танкера с плановой инспекцией пришел представитель государства флага Мальты. Моряки решили обратиться к нему по поводу невыплаты. Вначале капитан, как и положено, поставил в известность о своих намерениях руководство компании. Менеджеры просили не сообщать в инспекцию, а подписать «липовые» ведомости. Коротков отказался, вся информация была передана инспекторам. В итоге Mubariz Ibrahimov, а также семь других судов Palmali были задержаны в разных портах мира.

### ЕДИНСТВЕННЫЙ СХОД НА БЕРЕГ

В середине августа капитану удалось убедить офисных сотрудников Palmali организовать катер и позволить нескольким членам экипажа съездить в магазин для покупки гигиенических принадлежностей. «Это был последний раз, когда компания вышла с нами на связь, — рассказывает

Алексей. — Все последующие обращения просто игнорировались».

Одновременно начались проблемы с поставками воды, продуктов, топлива. На призывы сменить экипаж компания не отвечала, тогда к делу подключили страховую компанию, которая по условиям конвенции MLC должна была репатриировать моряков и выплатить им заработок за 4 месяца. Однако все попытки списать экипаж разбивались об упрямство капитании стамбульского порта: без согласования Palmali администрация отказывалась дать разрешение на постановку судна к причалу.

— И тут мы узнаем, что на соседних с нами пароходах без всяких проблем отпускают домой стармеха, вторых помощников и вторых механиков, — рассказывает капитан. — Как так? Им можно, а нам нельзя? Оказалось, что те, кого списали, не имели никаких финансовых претензий к Palmali, и компания сообщила в капитанию, что не возражает против списания.

### КОНФЛИКТЫ НА БОРТУ

В такой сложной ситуации атмосфера в экипажах Palmali царила гнетущая. На нескольких судах происходили открытые конфликты между офицерским и рядовым составом. «Компания набирает смешанные экипажи: рядовых ищет среди азербайджанцев, причем большинство из них совершенно неквалифицированные, это бывшие водители, таксисты,

"OUR WINDOWS OVERLOOKED THE EMBANKMENT, AND EVERY DAY I COULD SEE SHIPS PASSING ALONG THE DON. THESE CHILDHOOD IMPRESSIONS HAVE DEFINED MY CAREER CHOICE"

Aleksei. "Everyone believed to be soon discharged and fully paid up."

But this never happened; instead, a representative of the flag state, Malta, visited the tanker with a scheduled inspection. The seafarers decided to ask him about the non-payment. First, the captain informed the company's management about his intentions, as it should be. The managers asked to not inform the inspectorate and to sign fake payslips. Korotkov refused to do so and passed all the information to inspectors. As a result, Mubariz Ibrahimov and seven other Palmali vessels were detained in different ports around the world.

### GOING ASHORE ONLY ONCE

In August, the captain managed to convince Palmali officers to provide a boat and let several crew members visit a shop to buy some hygienic materials. "That was the last time the company got in contact with us," explains Aleksei. "All the following requests were simply ignored".

Meanwhile, problems with water, food and fuel supply began. The company didn't respond to pleas of changing the crew, so the insurance company

was involved to repatriate the seafarers and pay their wages for 4 months as per MLC. But any attempts to discharge the crew were futile due to stubborn Istanbul port captain: the administration refused to allow ship berthing without Palmali's approval.

"And then we come to know that they let go a chief engineer, second mates and second engineers from the neighboring ship without any problems," says captain. "How so? They can go home, but we can't?" It turned out that those allowed to be discharged had no financial claims towards Palmali, and the company informed the port captain that they didn't object to the discharge.

### CONFLICTS ON BOARD

Due to such a difficult situation, the atmosphere among Palmali crews was tense. There were open conflicts on several ship between the officers and the sailors. "The company hires mixed crews: the sailors are the Azerbaijani, and most of them are not qualified at all, they are former vehicle drivers or taxi drivers who bought fake documents, and officers, as a rule, are Russians, well-educated and

6 месяцев портовые власти не давали разрешение списать моряков с брошенного судна

Port authorities did not permitted to discharge seafarers from the forgotten ship for 6 months

купившие документы, а офицеры, как правило, из России, с хорошим образованием и высокой квалификацией, — говорит Коротков. — Конечно, стычки происходят, но мне в этом плане повезло: рядовые все попались взрослые, грамотные, адекватные, многие не первый год работали на этом судне».

Капитан старался уделить внимание каждому, проводил беседы, устраивал собрания, где моряки могли высказаться. Такие превентивные меры позволили избежать «междоусобных войн» в экипаже Mubariz Ibrahimov. Они даже устраивали праздники: пекли торты на дни рождения, проводили, как могли, развлекательные мероприятия. «Я собирал всех вместе, старался создать теплую атмосферу в экипаже, чтобы все могли отвлечься от наших проблем», — вспоминает Алексей.

Конечно, на этих встречах не раз говорили о горе-работодателе

и о причинах краха некогда солидной судоходной компании с большим пулом востребованных судов. «Менеджеры перекладывают свои неудачи на пандемию, пытаются оправдаться тем, что резко закончились контракты, что нет фрахта, но это все неправда, — уверен капитан. — Может быть, в какой-то степени и снизился объем перевозок, но чтобы суда вообще встали — нет, такого не происходит. Думаю, что всему виной именно неумелое управление компанией. Они набрали кучу кредитов, которые не собирались отдавать. Естественно, наступило время платить, и кредиторы пошли в суды, а пароходы стали задерживать. Я знаю, что только по бункеровке они задолжали в Италии около 400 тысяч долларов, сейчас идут судебные разбирательства. Такое ощущение, что управленцы целенаправленно хотели развалить компанию».

qualified," says Korotkov. "Of course, there may be conflicts, but I was lucky: all my sailors were seasoned, competent and reasonable, many of them had worked for several years on that ship".

The captain tried to pay attention to everyone, talked to them, organized meetings where sailors got a chance to speak up. These preventive measures let avoid 'feuds' among Mubariz Ibrahimov crew. They even organized celebrations: baked cakes for birthdays, set up entertainment events as best they could. "I gathered all together, tried to keep the ambiance within the crew, to distract everyone from our problems," recalls Aleksei.

Of course, a lot of talks were at those meetings about the hapless employer and the reasons of the collapse of once successful shipping company with a large pool of highly demanded vessels. "Managers blame the pandemic for their failures, try to excuse themselves saying about

abrupt lack of contracts, that they don't get freight anymore, but this is all lies," the captain assures. "The volume of transportations might have decreased to some extent, but to have all ships anchored — this can't be happening. I think poor company management is to blame. They got a bunch of loans and were not going to pay them off. So naturally, the time to pay had come, and creditors applied to court, and the ships were detained. I know that they owe about 400 thousand dollars for bunkering in Italy, and the trials are now under way. It feels like the managers wanted to purposefully destroy the company".

#### COMING HOME

The crew managed to escape the 'Istanbul trap' thanks to persistence of the insurance company's lawyer. He kept making requests and appeals to let the seafarers go home, regardless of port

## ДОРОГА ДОМОЙ

Выбраться из «стамбульской ловушки» удалось благодаря упорству адвоката, предоставленного экипажу страховщиком. Не сдаваясь перед неопределимостью капитана порта, он продолжал делать запросы и обращения, требуя отпустить моряков домой. В конце ноября его попытки увенчались успехом: береговая охрана получила от Palmali гарантийное письмо, в котором работодатель обещал в течение недели найти замену экипажу танкера Mubariz Ibrahimov. Слово свое компания, как водится, не сдержала, и это стало для моряков шансом. Капитану порта ничего не оставалось, кроме как дать долгожданное разрешение на списание офицеров – рядовые приняли решение остаться на борту и там ждать всех причитающихся выплат.

– Нам прислали катер, без всяких проблем оформили в миграционном пункте, и мы отправились в аэропорт, – продолжает россиянин. – Ехали и не верили, что все так внезапно закончилось. В общей сложности я отработал 10 месяцев, из них 6 – пытался вернуться, но почему-то победа казалась неожиданной и даже быстрой.

Однако победу по-прежнему нельзя назвать полной. Страховщик погасил 4-месячную задолженность, как и предписывает конвенция. Впереди у моряков –

борьба за оставшуюся часть своей зарплаты. Свою помощь в этом процессе предложил было СК РФ, возбудивший уголовное дело по факту невыплаты. Но, по словам самих же следователей, в Турции это правонарушение не является уголовно наказуемым, а трудовые конфликты по задолженностям решаются в гражданском суде по месту нахождения ответчика.

Но, как говорит капитан Коротков, все это уже второстепенно. «Это был всего лишь этап в жизни, хоть и непростой, но и не смертельный, – говорит он. – Деньги это хорошо, но они не самое главное. Мы живы и здоровы, и все это закончилось. От имени экипажа я благодарю всех, кто принимал участие в нашей судьбе: российское отделение ИТФ, вице-президента российского подразделения Международного комитета защиты прав человека Ивана Мельникова и российские СМИ. Сейчас немного отдохнем и снова будем ходить в море. Я верю в то, что на жизнь надо смотреть с оптимизмом. В море ведь многое происходит, случаются и пиратские нападения, захват моряков в заложники. Мы все-таки вернулись домой, дети счастливы. Это самое главное». 🇷🇺



← За время стоянки на рейде Стамбула капитан Коротков похудел на 15 кг.

← Captain Korotkov lost 15 kg during anchorage at Istanbul roadstead.

captain's resolve. And in the end of November he succeeded: the coast guard got a guarantee letter from Palmali where the employer promised to find a replacement for Mubariz Ibrahimov crew within a week. The company, as always, failed to keep the promise, and that made a chance for the seafarers. The port captain couldn't help but allow the officers to be finally discharged, while the sailors decided to stay on board and wait for all the owed payments.

"A boat was sent for us, the documents were issued at migration service station, and we headed off to the airport," says the captain. "We couldn't believe it was suddenly over. In total I worked for 10 months and tried to go back home for 6 of them, but somehow the victory seemed unexpected and even easy".

Still, this victory isn't complete. The insurer paid off the 4-month debt, as prescribed by the Convention. The seafarers still have to fight for the rest of their salary. The support was

offered by the Investigation Committee of the Russian Federation by opening a criminal case in response to the non-payment. But, according to investigators, this offense is not criminally punishable in Turkey, and arrear conflicts are settled in the Civil Court in the country of the defendant.

But the captain Korotkov says it's all just a sideshow. "It was only a period of life, hard but not fatal," he says. Money is important but not essential. We're safe and sound, and this is over now. On behalf of the crew, I want to thank everyone who took part in our story: ITF Russian branch, vice-president of the Russian branch of the international Committee for the Protection of Human Rights Ivan Melnikov and Russian mass media. We are going to take some rest and then will take the sea. I believe you should be optimistic in life. There are many perils at sea, pirate attacks occur, some sailors get captivated. We made it home, the kids are happy. This is the most important thing". 🇷🇺

# КРАЙ ПАРКОВ И МУЗЕЕВ НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ

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

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

Stockholms  
stadshus

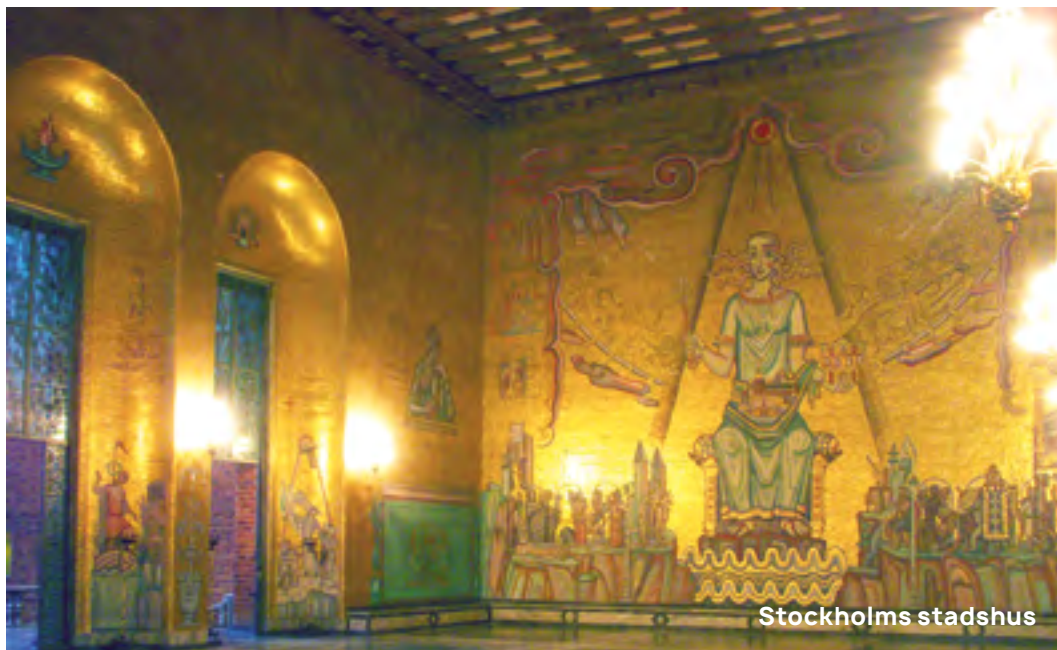
THE LAND OF PARKS  
AND MUSEUMS ON THE BALTIC SEA



Стокгольм – один из красивейших городов Северной Европы. Он сразу покоряет живописной архитектурой, чистым воздухом, уютом, огромным количеством парков и в целом красивейшим ландшафтом – шведская столица расположена на 14 островах у выхода в Балтийское море. Стокгольм – относительно небольшой и малонаселенный. По последним данным, в нем живет порядка 975 000 человек. Культурная жизнь здесь очень насыщенная. Родина Карлсона и Нобелевской премии может похвастаться, наверное, самым большим числом музеев на душу населения – всего их здесь около ста. Недостатка в достопримечательностях, развлечениях и местах для отдыха город не испытывает – сложнее выбрать, что посмотреть за несколько часов.

### СТОКГОЛЬМСКАЯ РАТУША (STOCKHOLMS STADSHUS)

Один из главных символов города появился только в начале XIX века. Именно тогда стало понятно, что Стокгольм, вступив в новое столетие, продолжает расширяться и нуждается в большом здании, чтобы вмещать городские власти. В 1902 году был объявлен конкурс на лучший проект, который выиграл шведский архитектор Рагнар Эстберг. Строительство с некоторыми отклонениями от первоначального плана закончилось



в 1923 году. Масштабное краснокирпичное здание – настоящее украшение города, во многом напоминающее итальянский дворец эпохи ренессанса. В первую очередь в глаза бросается башня ратуши высотой 106 метров, украшенная тремя золотыми коронами – национальным геральдическим символом Швеции, особенно величественная на фоне низкорослого центра города. С нее открывается замечательный вид на старую часть Стокгольма. Рядом с ратушей и во внутреннем дворе много любопытных скульптур. Сегодня в здании расположены помещения различных городских властных структур, а в Синем зале проводится банкет после вручения Нобелевских премий. Потом лауреаты уходят танцевать в Золотой зал, сияющие стены которого украшены 18 миллионами золотых мозаичных плиток.

Stockholm is among the most beautiful cities in Northern Europe. It immediately allures with its picturesque architecture, clean air, comfort, a huge number of parks and a generally beautiful landscape – the Swedish capital is located on 14 islands at the exit to the Baltic Sea. Stockholm is relatively small and sparsely populated. According to the latest data, about 975,000 people live in it. The cultural life here is very rich. The birthplace of Karlsson-on-the-Roof and the Nobel Prize can boast, probably, the largest number of museums per capita – there are about a hundred of them here. There is no shortage of attractions, entertainments and places to relax; it is rather more difficult to choose what to see in a few hours.

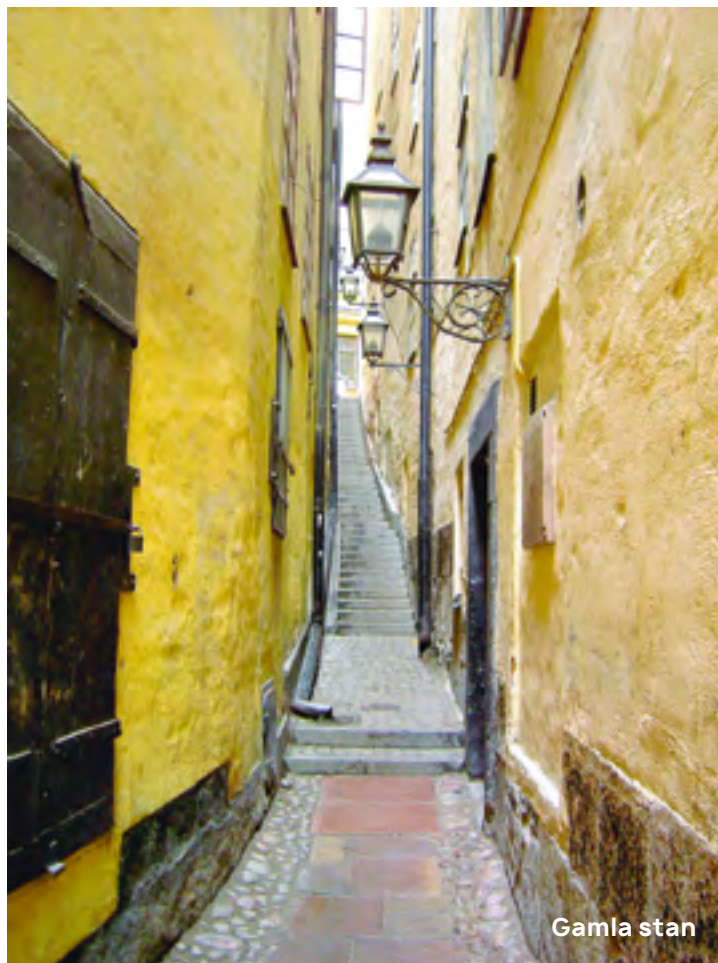
### STOCKHOLM CITY HALL (STOCKHOLMS STADSHUS)

One of the main symbols of the city, it appeared not until the beginning

of the XIX century. It was then that it became clear that Stockholm, having entered a new century, continued to expand and needed a large building to accommodate the city authorities. In 1902, a tender was announced for the best project, which was won by the Swedish architect Ragnar Östberg. Construction ended in 1923 with some deviations from the original plan. The large-size red-brick building is a real decoration of the city, in many ways reminiscent of an Italian Renaissance palace. First of all, the 106 meter high city hall tower, decorated with three golden crowns – the national heraldic symbol of Sweden – hits the eye being particularly majestic against the background of the shallow city center. It offers a wonderful view of the old part of Stockholm. There are many interesting sculptures near the city hall and in the courtyard.

## СТАРЫЙ ГОРОД (GAMLA STAN)

Именно здесь, на нескольких небольших островах, берет свое начало город. Первые поселения викингов появились на этом месте около X века нашей эры, однако официальной датой основания Стокгольма считается 1252 год – именно тогда Биргер Ярл, фактический правитель Швеции, впервые упомянул в письме это название. Гамла Стан часто называют одним из самых крупных и хорошо сохранившихся средневековых центров городов Европы. Большая часть зданий здесь датируется XVII и XVIII веком, однако есть и еще древнее. Одним из них, например, является Церковь Святого Николая (Sankt Nikolai kyrka) – кафедральный собор Стокгольма, первое упоминание о котором принадлежит к 1279 году. За время своего существования церковь неоднократно реконструировали, но и сегодня она выглядит скорее как наследие эпохи барокко, в ней сохранились ценные реликвии прошлого: средневековая деревянная статуя Святого Георгия и Дракона и копия 1632 года самого старого изображения Стокгольма. В этой части города находится и Церковь Риддархольмена (Riddarholmskyrkan) – единственное сохранившееся в городе средневековое аббатство с невероятно красивым готическим шпилем, место захо-



Gamla stan

ронения большинства шведских монархов с 1602 по 1950 годы.

Почти каждое здание здесь представляет историческую ценность, поэтому Гамла Стан – настоящий музей под открытым небом. Район сам по себе – достопримечательность, получить удовольствие от пребывания здесь можно просто посетив старинную площадь Стурторгет (Stortorget) или погуляв по уютным и подчас необычным старинным улочкам: ширина самого узкого в Стокгольме переулка Мортена Тротцига, например, составляет всего 90 сантиметров, а оканчивается он 36-ступенчатой лестницей. Сложно поверить, что в XIX веке, говорят,

Today, the building houses the offices of various city authorities, and the Blue Hall hosts Nobel Prize award banquets. After the banquet, the winners go dancing in the Golden Hall whose shining walls are decorated with 18 million gold mosaic tiles.

## OLD TOWN (GAMLA STAN)

This is a place where, on several small islands, the city originated. The first Viking settlements appeared here around the X century AD, but the official Stockholm foundation date is considered to be 1252 – when Birger Jarl, the de-facto ruler of Sweden, first mentioned this name in a letter. Gamla Stan is often called one of the largest and

best-preserved medieval city centers in Europe. Most of the buildings here date back to the XVII and XVIII centuries, but some are even more ancient. One of them, for example, is the Saint Nicholas Church (Sankt Nikolai kyrka), a Stockholm cathedral first mentioned in 1279. During its existence, the church has been reconstructed several times, but even today it looks more like a legacy of the Baroque era and still preserves valuable relics of the past: a medieval wooden statue of St. George and the Dragon and a 1632 copy of the oldest image of Stockholm. In this part of the city there is also the Riddarholmen Church (Riddarholmskyrkan) – the only surviving medieval abbey in the city with an incredibly beautiful Gothic spire, the burial place of most of the Swedish monarchs from 1602 to 1950.

Almost every building here is of historical value, so Gamla Stan is a real open-air museum. The area itself is a tourist attraction: you can enjoy your stay here simply by visiting the old Stortorget square or walking along the cozy and sometimes unusual old streets: for instance, the narrowest lane in Stockholm, Morten Trotzig, is as narrow as 90 centimeters and ends with a 36-step stairs. It is hard to believe that in the XIX century, this place is said to be extremely overcrowded and was considered a slum and a disgrace to the city, and the area was even considered to be demolished.

это место было крайне перенаселенным и считалось трущобами и позором города, а район даже подумывали снести.

### КОРОЛЕВСКИЙ ДВОРЕЦ (STOCKHOLMS SLOTT, ИЛИ KUNGLIGA SLOTTET)

Именно в Гамла Стан расположен Королевский дворец. Один из самых больших в Европе, он занимает площадь в 58 000 кв. м. Внутри – около 660 помещений, а общая длина оконных рам равна 17 км. Хотя размеры действительно внушительные, дворец производит почти уютное впечатление. В его нынешнем виде здание появилось здесь только в XVIII веке после пожара 1697 года, разрушившего замок шведских королей XIII века «Три короны» (Tre Kronor). Причину того пожара, к слову, так и не удалось точно установить, однако известно, что он начался на чердаке, причем двух охранников

на месте не оказалось – одного отослали выполнять поручения, а другой ушел без разрешения. В итоге огонь уничтожил множество бесценных документов, манускриптов государственного архива и библиотеки. Строительство нового дворца затянулось на несколько десятилетий, и только в 1754 году сюда смогли переехать король и королева.

В настоящее время монархи здесь не живут, в 1981 году они сменили резиденцию на дворец Дrottningholm, однако брошенным королевской семьей его тоже назвать нельзя: здесь часто проходят торжественные приемы и расположены офисы короля Карла XVI Густава и королевы Сильвии. Дворец открыт для посещения. Здесь можно не только осмотреть парадные залы, но и зайти в музей «Tre Kronor», узнать историю старинного замка, увидеть остатки постройки и сохранившиеся

### ROYAL PALACE (STOCKHOLMS SLOTT, OR KUNGLIGA SLOTTET)

The Royal Palace is located in Gamla Stan. One of the largest in Europe, it covers an area of 58,000 sq.m. It includes about 660 rooms, and the total length of the window frames is 17 km. Although really impressively sized, the palace makes an almost cozy impression. The building in its current form appeared only in the XVIII century after the fire of 1697, which destroyed the castle of the Swedish kings of the XIII century "Three Crowns" (Tre Kronor). The cause of the fire, by the way, was not established exactly, but it is known that it started in the attic, and two guards were not on their spot – one was sent to run errands and the other left without permission. As a result, the fire destroyed many invaluable documents and manuscripts of the state archive and the library. The construction of the new

palace took several decades, and the king and queen could move here not before 1754.

Currently, the monarchs do not live here: in 1981 they changed their residence to the Drottningholm Palace, but it can not be called abandoned by the royal family: it often holds ceremonial receptions and accommodates the offices of King Carl XVI Gustaf and Queen Silvia. The palace is open to the public. Here one can explore the state rooms, visit the Tre Kronor museum, learn the history of the ancient castle, see the remains of the building and the artifacts that survived the fire, or explore the Royal Treasury, where, in particular, the crown of Queen Louisa Ulrika decorated with 44 large diamonds, is kept. However, not the precious stones but the history associated with them is the most interesting. In the 1750s, there was serious political tension between the royal couple and the Riksdag, and the former was losing ground. So the queen decided to sponsor a coup, and her entourage replaced the diamonds with rock crystals, and the diamonds were sold to Germany. However, the German antique trader dealt with turned out to be a secret agent of the French government. Information about the story quickly reached Stockholm, the stones were returned, and the coup failed before even started.

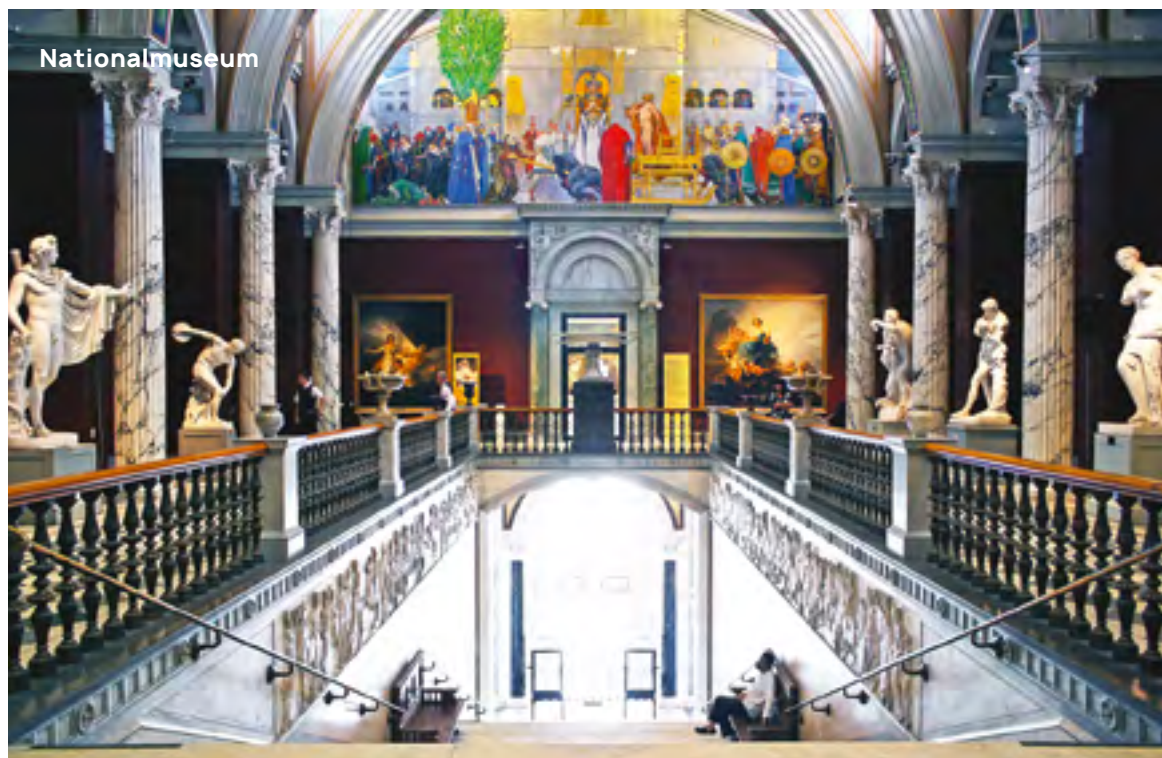
Stockholms slott  
(Kungliga slottet)



после пожара артефакты, или осмотреть Королевскую Сокровищницу, где, в частности, хранится корона королевы Луизы Ульрики, украшенная 44 большими бриллиантами. Но интереснее даже не драгоценные камни, а связанная с ними история. Так, в 1750-ых годах существовало серьезное политическое напряжение между королевской четой и риксдагом, и первая теряла позиции. В ответ на это королева решила проспонсировать переворот, ее приближенные заменили бриллианты, которые были проданы в Германию, на горный хрусталь. Однако немецкий продавец антиквариата, с которым велись дела, по совместительству оказался секретным агентом французского правительства. Информация об этой истории быстро дошла до Стокгольма, камни вернули, а переворот провалился, даже не начавшись.

Также во дворце есть Арсенал, где хранятся воинские доспехи, одежда и другие вещи монархов, а летом для посещения открыты живописная Дворцовая церковь и музей античности Густава III – один из старейших в Европе, впервые открывший двери в 1794 году, где выставлено более 200 скульптур, приобретенных королем в конце XVIII века в Италии.

Каждый уважающий себя турист хочет увидеть смену караула: 40-минутная церемония проводится каждый день во дворе у Королевского дворца.



### НАЦИОНАЛЬНЫЙ МУЗЕЙ ШВЕЦИИ (NATIONALMUSEUM)

Крупнейшая художественная галерея Швеции может похвастаться коллекцией из более 700 000 предметов европейского искусства, созданных с XVI века до наших дней. Правда, увидеть в музее можно только около 5000, представляющих наибольший интерес. Это картины всемирно известных художников, таких как Рембрандт, Рубенс, Ренуар, Гойя, Гоген, произведения шведских мастеров – Карла Ларсона, Эрнста Джозефсона, Андерса Цорна и других, коллекция французского искусства XVIII века – она считается одной из лучших в мире. Чтобы посетителям было легче разобраться в коллекции, шведы выпустили специальное приложение Nationalmuseum

The palace also includes the Arsenal where military armor, clothes and other things of monarchs are stored, and in the summer the picturesque Palace Church and the Gustav III's Museum of Antiquities – one of the oldest in Europe, first opened in 1794, with more than 200 sculptures purchased by the king at the end of the XVIII century in Italy on display – are open for public.

Every proper tourist wants to see the changing of the guard: a 40-minute ceremony is held every day in the courtyard of the Royal Palace.

### SWEDISH NATIONAL MUSEUM (NATIONALMUSEUM)

The largest art gallery of Sweden boasts a collection of more than 700,000 pieces of European art created from the 16th

century to the present day. However, only about 5,000 the most interesting items are on display. These are paintings by world-famous artists such as Rembrandt, Rubens, Renoir, Goya, Gauguin, works by Swedish masters such as Karl Larson, Ernst Josephson, Anders Zorn and others, a collection of French art of the XVIII century which is considered one of the best in the world. The Swedes have released a special application, the Nationalmuseum Visitor Guide, which provides free audio guides and information about exhibitions and collections to make it easier for visitors to dig into the collection.

Founded in 1792, the museum moved to the current building designed specifically for it not until 1866. Its construction took about 20 years.

Visitor Guide, в котором доступны бесплатные аудио-гиды и информация о выставках и коллекциях.

Основанный в 1792 году, музей переехал в текущее здание, возведенное специально для него, только в 1866 году. На его строительство потребовалось около 20 лет.

### СКАНСЕН (SKANSEN)

Старейший в мире этнографический музей под открытым небом,

нарядах – стеклодувы, обувщики, кожевники, пекари – демонстрируют свое мастерство. Посетитель может зайти в любой из домиков, расположенных на территории, и не только посмотреть на то, как выглядели изнутри магазины и жилища XVIII, XIX и XX веков, но и услышать, как в них жилось, от сотрудников музея, которые в соответствующих временах больше походят

### SKANSEN

The world's oldest open-air ethnographic museum established in 1891 preserves the memory of the traditions, customs and everyday life of Sweden before industrialization, which changed the lives of many people. An attempt was made to recreate the old way of Swedish life on an area of more than 300,000 square meters. Here, for example, there is an average

more like local residents thanks to appropriate outfits. There is a zoo with both domestic and wild animals of Sweden – from red field voles to bison and brown bears.

People's life in Skansen is attempted to recreate as authentically as possible – they celebrate Easter, welcome the arrival of spring on the eve of Walpurgis Night, and celebrate the summer solstice. And just walking here is nice –



созданный в 1891 году, хранит память о традициях, обычаях и быте Швеции до индустриализации, изменившей жизнь многих людей. На территории более 300 000 квадратных метров была предпринята попытка воссоздать старинный уклад шведской жизни. Здесь, например, есть среднестатистический городок XIX века, в котором различные ремесленники в традиционных

на местных жителей. Здесь есть зоопарк с домашними и дикими животными Швеции – от рыжих полёвок до бизонов и бурых медведей.

Народную жизнь в Скансене пытаются воссоздать максимально правдоподобно – празднуют Пасху, в канун Вальпургиевой ночи приветствуют приход весны, отмечают день летнего солнцестояния. Да и просто прогуляться

town of the XIX century, where various artisans – glassblowers, shoemakers, tanners, bakers – in their traditional outfits demonstrate their skills. A visitor can go to any of the houses on the territory, and both see what the shops and houses of the XVIII, XIX and XX centuries looked like from the inside, and hear how people lived in them from the museum staff who look

the open-air museum is located on the green Djurgården island, the entertainment mecca of Stockholm with many other museums and several hectares of park.

### THE VASA MUSEUM (VASAMUSEET)

One of the most popular museums in Sweden (in 2017, it was visited by more than 1.5 million people surpassing Skansen, another long-

здесь приятно – музей под открытым небом находится на зеленом острове Юргорден, развлекательной мекке Стокгольма, где расположено еще огромное количество музеев и несколько гектаров парка.

### МУЗЕЙ VASA (VASA MUSEET)

Один из самых популярных музеев Швеции (в 2017 году его посетило более 1,5 млн человек, обогнав Скансен – другого многолетнего лидера) был создан ради того, чтобы принять один экспонат. Зато какой – поднятый со дна морской пучины боевой корабль, построенный в далеком 1628 году. Его история полна горькой иронии и трагизма: названный в честь царствовавшей в то время династии шведских королей Васа, корабль должен был стать флагманом шведского флота – «машиной войны» – и превзойти все другие суда на Балтике. Строился он в соответствии с этой задачей: оснащен по последнему слову техники того времени и богат украшен резными деревянными скульптурами. В первое плавание судно проводжали с помпой, на набережной Стокгольма собралась толпа людей, с интересом наблюдавших за его отходом, а экипажу по такому случаю даже разрешили взять с собой жен. В тот день ветер был небольшим, однако от первого же слабого порыва корабль сильно накренился. Второй, более

сильный, оказался критическим – «Васа» легла на бок настолько, что вода хлынула в открытые орудийные порты. Пройдя немногим более километра, корабль, обещавший стать сильнейшим в Балтийском море, затонул на виду у всего Стокгольма и унес с собой жизни тридцати человек. Расследование ни к чему не привело, однако уже тогда многие специалисты понимали: конструктивные ошибки и слишком высокий центр тяжести.

После было предпринято несколько неудачных попыток достать корабль со дна. Поднять на поверхность удалось только часть пушек в 1660-х годах, после чего «Васа» перестала представлять интерес для современников. К XX веку точное место, где затонул корабль, было забыто. Только в 50-х годах инженер Андерс Франсен, частным

standing leader), it was established to accommodate just one exhibit. This was a warship recovered from the bottom of the sea and built back in 1628. Her story is full of bitter irony and tragedy: named after the then reigning Vasa dynasty of Swedish kings, the ship was to become the flagship of the Swedish navy – the "war machine" – and surpass any other ship in the Baltic. She was built to the purpose, equipped with the latest technology of the time and richly decorated with carved wooden sculptures. The ship was seen off to her first voyage with much fanfare: a crowd gathered on the Stockholm embankment watching her departure with interest, and the crew was even allowed to take their wives with them. The wind was light that day, but the first slight gust caused the ship to heel heavily.

The second, stronger, gust was critical – Vasa laid on her side so much that the water gushed into the open gun ports. After a little more than a kilometer, the ship expected to be the strongest in the Baltic Sea sank in full view of Stockholm and took thirty lives. The investigation did not reveal anything, but even then many experts understood: the disaster was preconditioned by design errors and too high center of gravity.

Several unsuccessful attempts were made to recover the ship. Not more than several cannons were raised to the surface in the 1660s, after which Vasa ceased to be of interest to contemporaries of the time. By the 20th century, the exact place where the ship sank was forgotten. Vasa was rediscovered by engineer Anders Franzen, an amateur archaeologist, not before the 50s. On 24 April



образом занимающийся поисками в свободное время, заново обнаружил «Васу». 24 апреля 1961 года хорошо сохранившийся корабль, пролежавший 333 года на дне, подняли на поверхность, а в 1990-м открыли музей.

### СТОКГОЛЬМСКОЕ МЕТРО

В этом городе метро – не только способ быстро добраться из одного места в другое, но и настоящая подземная галерея. Более чем 90 из 100 станций метро, открывшего свои двери в 1950 году, украшены рисунками, инсталляциями, мозаиками и скульптурами, создававшимися не менее 150 художниками. Некоторые похожи на живописные, почти сказочные подземные гроты, украшенные уникальной росписью. Но так было не всегда: когда метро только открылось, власти

Стокгольма и не думали о том, чтобы как-то оживить его убранство – единственным украшением должны были служить рекламные щиты. После декады обсуждений, дискуссий и статей в прессе шведскому художественному сообществу удалось убедить политиков в том, что в метро есть место искусству. Так оно стало доступным широкой общественности и людям, которым не по карману приобрести картину или посещать галереи и музеи. Одними из самых красивых точек стокгольмской подземки называют станции T-Centralen, Solna Centrum, Solna strand, Stadion, Tekniska Högskolan, Tensta, Rådhuset, Akalla, Kungsträdgården. Последняя, например, походит на сад, где есть даже настоящие зеленые растения. Чаще всего хвалят синюю линию.

1961, the well-preserved ship which spent 333 years at the bottom was recovered, and the museum was opened in 1990.

### STOCKHOLM METRO

The metro of the city is much more than simply a way to quickly get from one place to another – it is an underground gallery indeed. More than 90 of the 100 stations of the metro initially opened in 1950 are decorated with drawings, installations, mosaics and sculptures created by at least 150 artists. Some of them look like picturesque, almost fabulous underground grottos decorated with unique paintings. But this was not always the case: when the metro first opened, any way to enliven it was out of question for the Stockholm – billboards were to serve the only decoration. After a decade of discussions and press

articles, the Swedish art community managed to convince politicians that metro is a suitable place for art. So it became available to the general public and people who can not afford to buy a picture or visit galleries or museums. Some of the most beautiful points of the Stockholm metro are the stations T-Centralen, Solna Centrum, Solna strand, Stadion, Tekniska Högskolan, Tensta, Rådhuset, Akalla, Kungsträdgården. The latter, for example, looks like a garden with even some real green plants. The blue line is praised most often.

### MILLESGÅRDEN

This museum is a residence, studio and garden of the Swedish sculptor Carl Milles and his wife, the artist Olga Milles; it was built on the shore of the Lidinge island in 1908. Its main gem is a park that can itself be called a work of art,



Stockholm Metro

## МИЛЛЕСГОРДЕН (MILLESGÅRDEN)

Этот музей-резиденция, студия и сад шведского скульптора Карла Миллеса и его жены, художницы Ольги Миллес, построенный на берегу острова Лидингё в 1908 году. Его главное достоинство – парк, который сам по себе можно назвать произведением искусства: настолько удачно в нем сочетаются деревья, цветы, террасы, фонтаны, лестницы, колонны и главное – необычные скульптуры шведского мастера. Благодаря этому у посетителей нередко остается чувство, что они побывали в параллельном, фантастическом мире. Сам Миллес стремился передать в Миллесгордене ощущение от садов средиземноморского побережья Италии. Например, для лоджии Маленькой Студии он специально заказал фреску с видом Неаполитанского залива, а чтобы еще сильнее подчеркнуть южный характер здания и ландшафта, путь к ней был выложен белым и черным мрамором и украшен колоннами. При этом тут же, рядом, неотъемлемые части северной природы – березы и сосны. Сад производит крайне умиротворяющее впечатление, особенно в хорошую погоду, и отлично подходит для отдыха.

На территории музея нередко проводятся выставки, а если скульптуры мастера вызвали интерес, можно посетить дом Миллесов, где их выставлено немало.

## ДРОТТНИНГХОЛЬМ (DROTTNINGHOLMS SLOTT)

Дворец Дроттнингхольм был построен в конце XVII века по проекту архитектора Никодемуса Тессина Старшего для королевы Хедвиги Элеоноры на месте сгоревшей резиденции, носившей то же название. Со временем эта территория превратилась в живописный дворцово-парковый ансамбль, один из красивейших в северной

so successfully it combines trees, flowers, terraces, fountains, stairs, columns and most importantly unusual sculptures of the Swedish master. This often makes visitors feel that they have visited a parallel, fantastic world. Milles himself sought Millesgården to convey an expression of the gardens of the Mediterranean coast of Italy. For example, he specifically ordered a fresco with a view of the Bay of Naples for the loggia of the Small Studio, and the path to it was paved with white and black marble and decorated with columns to further emphasize the southern character of the building and the landscape. Right next to them stay the birches and pines, integral parts of the northern nature. The garden is extremely peaceful, especially in good weather, and is a great place to relax.

Exhibitions are often held on the territory of the museum, and if the sculptures of the master arouse interest, one can visit the Milles house where they are exhibited a lot.

## ДРОТТНИНГХОЛЬМ ПАЛАС (DROTTNINGHOLMS SLOTT)

The Drottningholm Palace was designed by the architect Nicodemus Tessin the Elder and built in the late 17th century for Queen Hedwig Eleonora on the site of a burned down residence with the same name. Over time, this area turned into a picturesque palace and park ensemble, one of the most beautiful in northern Europe. Today it is the permanent residence of King Carl XVI Gustaf of Sweden and Queen Silvia. Despite that, its significant part is open to the public, and many interiors and objects are said



Европе. Сегодня это постоянная резиденция короля Швеции Карла XVI Густава и королевы Сильвии.

Несмотря на это значительная его часть открыта для посещений, причем, как говорят, очень хорошо сохранились многие интерьеры и предметы, благодаря которым здесь действительно можно погрузиться в атмосферу придворной жизни тех времен. Во многом в связи с этим ансамбль включен в список объектов всемирного наследия ЮНЕСКО. Не обходится и без

мистики: сама королева признавалась, что в стенах дворца не раз встречалась с призраками, но они были довольно дружелюбными и никого не пугали.

Среди других сокровищ Дроттнингхольма – построенный в XVIII веке придворный театр, где до сих пор ставятся оперы. Он один из нескольких в мире, где сохранились оригинальные машины и механизмы, приводящие в движение декорации. А Китайским павильоном, расположенным на территории ансамбля, говорят, была так вдохновлена Екатерина II, что приказала нечто подобное создать и на территории Пушкина – так появилась Китайская деревня в Александровском парке Царского села.

В былые времена дворец служил загородной резиденцией, однако он находится от Стокгольма совсем недалеко – примерно в 12 километрах от центра.



Drottningholms slott

Это лишь малая часть того, что можно увидеть в Стокгольме. В зависимости от предпочтений здесь найдутся развлечения на любой вкус: для поклонников Астрид Линдгрэн есть сказочный, хотя и детский, музей Юнибаккен (Junibacken); любителям истории интересны Музей Средневековья (Medeltidsmuseum) и Городской музей Стокгольма (Stockholms stadsmuseum), поклонникам группы ABBA – прямая дорога в музей, посвященный самой известной шведской группе (ABBA The Museum). Пользуются популярностью стокгольмский Музей современного искусства (Moderna museet) и центр фотографии Фотографиска (Fotografiska). Городской сервис информации для туристов Visit Stockholm [www.visitstockholm.com](http://www.visitstockholm.com) поможет выбрать что-то на свой вкус и больше узнать о Стокгольме. [↗](#)

very well preserved, thanks to which one can really immerse in the atmosphere of the court life of those times. This is largely why the ensemble is included in the list of UNESCO World Heritage Sites. Not without mysticism: the queen herself admitted that she met with ghosts in the palace more than once, but they were quite friendly and did not try to frighten anyone.

Drottningholm Place's another treasure is a 18th-century court theater, where operas are still staged. It is one of the few in the world where the original machines and mechanisms to set the scenery in motion have been preserved. And the Chinese pavilion making part of the ensemble is said to so inspire the Russian Empress Catherine II that she ordered something similar to be created on the territory of Pushkin – so the Chinese village was established in the Alexander Park of Tsarskoye Selo.

In the old days, the palace served as a country residence, but it is located very close to Stockholm, about 12 kilometers from the center.

This is just a small part of what one can see in Stockholm. Everyone can find an entertainment to their preference: the fans of Astrid Lindgren may go to the fabulous, albeit childish, museum Junibacken; history enthusiasts may be interested in the Museum of the Middle Ages (Medeltidsmuseum) and the Stockholm City Museum (Stockholms stadsmuseum), fans of ABBA are welcome in the museum of the most famous Swedish group (ABBA The Museum). The Stockholm Museum of Modern Art (Moderna museet) and the Fotografiska Photography Center are also popular. The Visit Stockholm city tourist information service [www.visitstockholm.com](http://www.visitstockholm.com) will help you choose something to your taste and learn more about Stockholm. [↗](#)



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

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

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

**ПРИЕМНАЯ РПСМ  
в Санкт-Петербурге**

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

**АРКТИЧЕСКАЯ региональная  
(территориальная) организация  
Председатель Совета**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ  
в г. Нижний Новгород  
Представитель**  
**ГОРИН Сергей Вениаминович**  
Тел./факс: +7 831 422-02-60,  
моб.: +7 920 257 94 24

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

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

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



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

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

**RPSM RECEPTION  
in St. Petersburg**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**KRASNODAR regional  
public institution Center  
for Information and Analytics  
of the RPSM  
Director ЕРЕМЕЕВ Andrey**  
Novorossiysk, nab. them. adm.  
Serebryakova, d. 15 (International  
Center for Sailors)  
Тел./факс: (8617) 61-33-55  
E-mail: cia@sur.ru



## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

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

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

### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

**и.о. Председателя КОЛЯДИНЦЕВ Максим Сергеевич**  
198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 11, оф. 2  
Т./ф.: (812) 490-97-74, моб.: (911) 966-12-56  
E-mail: ktprim@mail.ru

### «МУРМАНСКИЙ 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: irinachernenko@mail.ru

### АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

**Председатель Совета КЛИНДУХОВ Петр Николаевич**  
Мурманск, Флотский пр-д, д. 3, кв. 2.  
Т./ф.: (8152) 42-28-60, 42-28-15. E-mail: arorpsm@gmail.com

### СЕВЕРНАЯ региональная организация

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

### САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная

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

### МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

### СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

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

### «ЮГМОР» Территориальное объединение

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

## FEDERATION OF TRADE UNIONS OF WORKERS OF MARINE TRANSPORT

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

### FPMT AFFILIATES

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

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

### RUSSIAN WORKERS UNION MARITIME TRANSPORT (RPRMT)

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

### RUSSIAN DOCKERS UNION

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

### MURMANSK TRAWL FLEET TERRITORIAL TRADE UNION ORGANIZATION

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

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

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

### ARCTIC REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

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

### NORTHERN REGIONAL ORGANIZATION

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

### ST. PETERSBURG REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

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

### INTERREGIONAL PROFESSIONAL UNION OF PILOTS

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

### NORTH CASPIAN REGIONAL ORGANIZATION

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

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

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



## 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

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

### 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.)

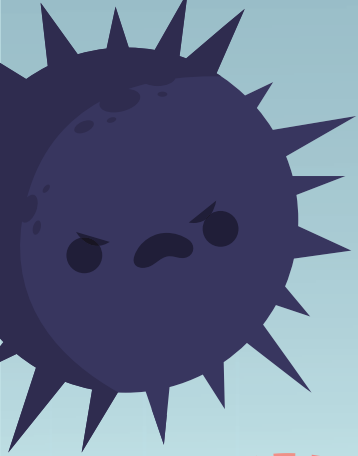
10/2 Dvinskaya St., office 725,  
St. Petersburg, 198035, Russia  
P./f.: +7 812 718 6380, mob.: +7 911 929 0426  
E-mail: pavlov\_kirill@itf.org.uk

### ITF Inspector Vadim Mamontov (Mr.)

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

### ITF Inspector Olga Ananina (Ms.)

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



# 7 простых способов защитить себя и окружающих от коронавируса



7 ways to protect yourself & others from coronavirus



Прикрывайте рот и нос  
при чихании и кашле

Cover your mouth and  
nose when sneezing &  
coughing



Часто мойте руки с мылом  
и водой или используйте  
дезинфицирующее средство  
для рук на спиртовой основе

Wash your hands frequently using  
soap & water or use an alcohol  
based hand sanitizer



Избегайте тесного  
контакта с теми, кто  
болен лихорадкой  
или кашлем

Avoid close contact with  
anyone who is sick with  
a fever or cough



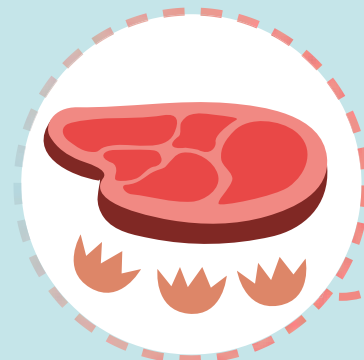
Избегайте прямого  
незащищенного контакта  
с живыми животными  
в пораженных зонах

Avoid direct unprotected  
contact with live animals  
in affected areas



Избегайте прикосновения  
к глазам, носу и рту  
немытыми руками

Avoid touching eyes, nose &  
mouth with unwashed hands



Ешьте хорошо  
приготовленную и правильно  
обработанную пищу

Eat well cooked & properly  
handled food

Если вы больны, обратитесь  
за ранней медицинской  
помощью и поделитесь  
с врачами историей  
путешествия



If you are sick, seek  
early medical help  
and share  
travel history  
with healthcare providers



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

# WWW.SUR.RU



ВОПРОС – ОТВЕТ  
QUESTION – ANSWER



СОВЕТЫ  
HOT LINE



НОВОСТИ  
NEWS



АНАЛИТИКА  
ANALYTICS