

# МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ВЕСТНИК

№ 1

(144) 2023



MARITIME UNIONS HERALD

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

# MARINE MEDICINE

## TO MINIMIZE ERROR

**МОРСКАЯ МЕДИЦИНА:**

СВЕСТИ К МИНИМУМУ  
ВЕРОЯТНОСТЬ ОШИБОК





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

# ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



В ЕДИНОЙ  
И ДРУЖНОЙ  
КОМАНДЕ!





## ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

### Редакционная коллегия:

**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.**, председатель Российского профсоюза докеров

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

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

### Редакция:

**Ирина УСТЮМЕНКО**, главный редактор

Информация: Ирина Устюменко, Наталья Куликова, Маргарита Якубенко

Дизайн, верстка: Анастасия Колесникова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна. Подписан в печать: 27.02.2023

### 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 Anastasia Kolesnikova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required. Signed to print on: 27.02.2023

### 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.

## ВНУТРЕННЕЕ СУДОХОДСТВО

### THE INLAND NAVIGATION

## 9-14

«Разные в работе, но объединившиеся ради перемен»

'Diverse in our work, united for change'

### Пятое обращение в РПСМ

The fifth appeal to the SUR

## МОТ

### ITF

## 15-16

Морякам вернули более \$1,3 млн

Seafarers were returned USD 1,3 million

## ПРОФФРОНТ

### TRADE UNION FRONT

## 18-23

За дискриминацию по профсоюзному признаку нужно привлекать к жесткой ответственности

Trade union discrimination should be punished with harsh penalties

## СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

### HISTORY PAGES

## 46-52

Первый и последний рейс «Жоржа Филиппара»

The first and last voyage of MS Georges Philippar

## АДРЕСНАЯ КНИГА

### ADDRESS BOOK

## 57-58



© MCZ Felicto Rustique

## 31-34

IBF ПЕРЕСМОТРЕЛ РИСКИ ДЛЯ СУДОВ И МОРЯКОВ В РАЙОНЕ АФРИКАНСКОГО КОНТИНЕНТА

IBF HAS REVISED THE RISKS FOR VESSELS AND SEAFARERS IN THE AFRICAN CONTINENT AREA



© Aurélien Adoue

## 41-45

УСТАЛОСТЬ: НЕ ПОРИЦАТЬ, А ПРЕДОТВРАЩАТЬ

FATIGUE: NOT TO BLAME, BUT TO PREVENT

# MEDICAL EXAMINATION PROCEDURE REVISION PENDING

## ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ МЕДОСМОТРОВ ТРЕБУЕТ ДОРАБОТКИ

С 1 марта 2023 года вступает в силу приказ Минздрава России № 714н от 01.11.2022 «Об утверждении порядка проведения медицинского осмотра на наличие медицинских противопоказаний к работе на судне, включающего в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов, и формы медицинского заключения об отсутствии медицинских противопоказаний к работе на судне».

### ПРЕДЛОЖЕНИЯ РПСМ УЧТЕНЫ НЕ ВСЕ

Работа над документом началась в 2013 году — когда Россия ратифицировала Конвенцию о труде в морском судоходстве (КТМС), в целях реализации Стандарта А1.2 — Медицинское свидетельство.

Как отмечают в Российском профессиональном союзе моряков, в нем учтены не все предложения профсоюза. Так, в нарушение требований международных договоров в нем отсутствует возможность обжалования результатов медосмотра и приведение установленной

формы Медицинского заключения в соответствие с требованиями Конвенции ПДНВ.

В соответствии с требованиями КТМС, п. 5 Стандарт А1.2 — Медицинское свидетельство, а также Конвенции ПДНВ, п. 6 Раздел А-1/9 Медицинские требования, в Порядке должны быть предусмотрены положения, определяющие процедуры рассмотрения жалоб со стороны лиц, поступающих на работу на суда и допущенных к работе на судах, а также их представителей, касающиеся проведения и результатов медицинских осмотров. Также должна

On March 1, 2023, Order by the Ministry of Healthcare of the Russian Federation No. 714-n “On Approval of the Procedure for Conducting Medical Fitness Examination with the Purpose of Detecting Medical Contraindications to Seagoing Service, Including Toxicology Screening for Narcotics, Psychotropic Substances and their Metabolites, and Form of Medical Expert Opinion on Absence of Medical Contraindications to Seagoing Service” dated 01.11.2022 comes into effect.

### NOT ALL SUGGESTIONS BY SUR HAVE BEEN TAKEN INTO ACCOUNT

Work on the document started in 2013, when Russia had ratified Maritime Labour Convention (MLC) for the purposes of implementation of Standard A1.2 — Medical Certificate.

The Seafarers’ Union of Russia remarks that not all of its suggestions were taken into account. So, in violation of international contracts, there is no mechanism for appealing against medical fitness examination results, and the established Medical Expert Opinion Form has not been brought into compliance with the requirements of STCW Convention.

According to MLC requirements, para. 5 of Standard 1A.2 — Medical Certificate, as well as STCW Convention, para. 6, Section A-1/9 Medical Requirements, the Procedure shall include provisions determining the mechanism for handling complaints received from persons employed on ships and cleared for work on ships, and their representatives, concerning the results

быть установлена возможность прохождения медицинского осмотра в другой медицинской организации.

В принятой форме не соблюдены требования конвенции ПДНВ по минимальной информации, которая должна включаться в медицинское свидетельство. Это касается годности моряка для ведения наблюдения (подп. 3.6 пункта 7 Раздела А-1/9), наличия или отсутствия каких-либо заболеваний, которые могут обостриться из-за работы в море или привести к тому, что моряк окажется непригодным для такой работы, или создать угрозу для здоровья других людей на судне (подп. 3.8 пункта 7 Раздела А-1/9). Также не предусмотрена подпись моряка, подтверждающая, что он был проинформирован о содержании медицинского заключения и о праве на повторное рассмотрение в соответствии с пунктом 6 раздела А-1/9 (подп. 5 пункта 7 Раздела А-1/9). Кроме того, в медицинском заключении должно быть указано, что оно выдано в соответствии с требованиями как Конвенции ПДНВ, так и КТМС.

Предложение РПСМ о необходимости учитывать результаты медосмотра для определения пригодности моряков по состоянию здоровья к выполнению своих должностных обязанностей как

of medical fitness examinations. There shall also be an opportunity for medical fitness examination to be carried out in another medical organization.

The adopted form does not comply with the requirements of STCW Convention on minimum information to be included into the Medical Certificate. This concerns the Seaman's fitness for watchkeeping (subpara. 3.6, para. 7, Section A-1/9), presence or absence of illnesses that may be aggravated due to seagoing service and may lead to the situation when the seaman is not fit for such work or present a threat to health of other people on ship (subpara. 3.8, para. 7, Section A-1/9). Also, no possibility has been provided for seamen to sign the document to confirm that he was informed of the content

of the Medical Expert Opinion and on the right to re-consideration according to para. 6, Section A-1/9 (subpara. 5, para. 7, Section A-1/9). Besides, Medical Expert Opinion shall include an indication that it is issued in compliance with requirements of both STCW Convention and MLC.

SUR's proposals on the necessity to consider the results of medical fitness examination when determining the fitness of seamen to perform their duties as members of a ship's crew (Art. 55 of MLC of Russia) and absence of contraindications to performance of duties with harmful and (or) hazardous production factors (Order of the Ministry of Healthcare of Russia No. 29-n, dated 29.01.21), has not been taken into account either.

Neither does the adopted document have provisions for Medical Fitness



членов экипажа судна (ст. 55 КТМ РФ) и отсутствия противопоказаний для выполнения работ с вредными и (или) опасными производственными факторами (приказ Минздрава России от 29.01.21 № 29-н) также не учтено.

Нет в принятом документе и положений, предусматривающих процедуру проведения медосмотра курсантов морских учебных заведений, направленных на суда для прохождения плавательной практики.


### ПЛЮС 13 ЛИЦЕНЗИЙ

Дополнительно следует отметить, что в Порядке предусмотрены требования, устанавливаемые к медицинским организациям, имеющим право проводить медицинский осмотр (пункт 4). Помимо лицензии на осуществление «медицинских осмотров (предварительных, периодических)», медицинская организация должна также иметь 13 лицензий на осуществление медицинской деятельности по выполнению таких медицинских услуг, как «кардиология», «рентгенология», «гастроэнтерология», «ультразвуковая диагностика» и других. Данные требования, по мнению РПСМ, сократят количество медицинских организаций, которые в настоящее время проводят медицинский осмотр моряков, поскольку многие из них потеряют право проводить

такие медосмотры до получения соответствующих лицензий.

### СТОИМОСТЬ МЕДОСМОТРОВ ВОЗРАСТЕТ

На состоявшемся 25 января с участием представителя РПСМ заседании Проблемной комиссии «Медико-санитарное и медико-биологическое обеспечение работников водного транспорта, водолазов и кессонных рабочих» Научно-технического совета Федерального медико-биологического агентства (ФМБА) было отмечено, что введение в состав врачебной комиссии по медицинским осмотрам моряков 12 врачей-специалистов и включение дополнительных исследований удлинит время прохождения медицинской комиссии до 4-5 дней, что существенно увеличит стоимость медицинского осмотра как для работодателей, так и для самих моряков, оплачивающих прохождение медицинской комиссии самостоятельно. По предварительным оценкам медицинских организаций, стоимость медицинских осмотров моряков по новому приказу может увеличиться в 3-4 раза в зависимости от пола и возраста.

Таким образом, Порядок требует доработки для приведения его в соответствие с требованиями как национального, так и международного законодательства, — отмечают в РПСМ. 


Examination of naval cadets sent to the ships for maritime traineeship.

### PLUS 13 LICENSES

In addition, the Procedure provides for requirements to the medical organizations authorized to conduct medical fitness examinations (para. 4). Apart from the license for conducting (pre-sea and periodic) medical fitness examinations, a medical organization shall also have 13 licenses for conducting medical activities to render such medical services as “cardiology”, “roentgenology”, “gastroenterology”, “ultrasonic monitoring”, etc. These requirements, in SUR’s point of view, will reduce the number of medical organizations that are currently conducting medical fitness examinations for seafarers, as many of them will lose their right to perform such examinations until they obtain the corresponding licenses.

### MEDICAL EXAMINATIONS TO BECOME MORE EXPENSIVE

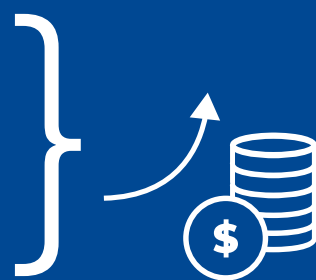
Participants (including SUR representative) of the meeting of task force on “Medical, sanitary and biological support of water transport employees, divers and compressed-air workers” under Scientific and Technical Research Council of the Federal Medical-Biological Agency, held on January 25, concluded that inclusion of 12 doctors and experts into the medical panel for medical fitness examination of seafarers and additional screenings will protract the process of medical fitness examination up to 4-5 days, which will significantly increase the costs of examination for both employers and seafarers who pay for the examination on their own. According to the preliminary estimates by medical organizations, the costs of medical fitness examinations of seafarers according to the new order may increase by 3-4 times depending on the age and gender.

SUR believes that the Procedure needs to be revised to ensure compliance with national and international legislation. 

**+ 12** врачей-специалистов  
doctors and experts into the medical

**> до 4-5** дней  
длительность мед. осмотра

**up to 4-5 days**  
medical fitness examination



**увеличение стоимости  
мед. осмотра**  
cost increase  
of medical examination

# ПРОФСОЮЗ И РАБОТОДАТЕЛЬ ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ЗАРПЛАТЫ


В соответствии с коллективным договором на 2023 год, размер зарплаты матроса составит \$2,122, капитана — около \$14,000. Изменения коснулись и суммы страховки: в случае гибели члена экипажа в рейсе она составит \$109,600. Значительно выросла страховая выплата при наступлении инвалидности в результате несчастного случая на судне: например, для старшего командного состава — до \$182,700 при полной потере трудоспособности. Помимо этого доплата за стаж непрерывной работы на судах норвежской компании каждый год будет увеличиваться на \$100.

Предварительно проект коллективного договора был согласован с Международной федерацией транспортников. Процедура подписания прошла в Стамбуле (Турция). Как отметил председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков Николай Суханов, документ полностью отвечает требованиям МФТ.

Так, при работе в военной или пиратской зонах удваивается сумма страховки и выплачивается бонус в размере 100% базовой ставки. Договором гарантировано, что каждый моряк должен быть заранее предупрежден о работе в опасном регионе

и имеет право отказаться от такого рейса без риска потерять рабочее место на флоте компании.

Напомним, что компания Stolt Tankers B. V. управляет крупнейшим в мире парком танкеро-химовозов. Он состоит из 163 судов, включая более 70 единиц специализированного флота.

Российский профсоюз моряков и норвежская судоходная компания Stolt Tankers B. V. уже более 20 лет являются социальными партнерами, которые из года в год подтверждают курс на обеспечение российских моряков — членов РПСМ достойными социальными гарантиями. В компании Stolt Tankers B. V. работает около 400 дальневосточников. 



## THE TRADE UNION AND THE EMPLOYER AGREED TO INCREASE THE WAGES

In accordance with the collective agreement for 2023, the salary of an AB Seaman will be \$2,122, and that of a captain will be about \$14,000. The changes also affected the insurance amount in case of a crew member's death during a voyage; it will amount to \$109,600. In addition, the insurance payment in case of disability as a result of an accident on board a ship has increased significantly: for example, up to \$182,700 in case of complete disability for senior officers. Besides, the additional payment for continuous work on board these Norwegian company vessels will increase annually by \$100.


The draft collective agreement was preliminary agreed with the International Transport Workers' Federation. The signing procedure took place in Istanbul (Turkey). According to Nikolay Sukhanov, Chairman of the Far Eastern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia, the document fully complies with all the ITF requirements.

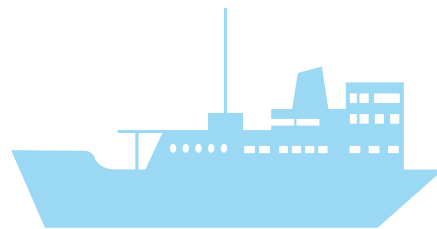
So, while working in war or pirate risk areas, the seafarers are entitled to double insurance amount and a bonus of 100% of their basic rate. The agreement guarantees that each seafarer must be warned in advance about sailing to dangerous region and has the right

to refuse to go on such voyage without risking his employment in the company's fleet.

Stolt Tankers B. V. operates the world's largest fleet of chemical tankers. It consists of 163 vessels, including over 70 specialized vessels.

Seafarers' Union of Russia and the Norwegian shipping company Stolt Tankers B. V. have already been social partners for more than 20 years.

Year after year they confirm their commitment to providing Russian seafarers — the SUR members with decent social guarantees. Stolt Tankers B. V. employs about 400 seafarers from Russian Far East. 



# РПСМ ПОМОГ ДОБИТЬСЯ ВЫПЛАТЫ 10-ТИ МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ ЭКИПАЖУ LEROS I

Порядка 10 миллионов рублей получили российские моряки теплохода Leros I (ИМО 9145786, флаг Панамы). Почти все они жители Приморского края. Этой новостью поделился с профкомом моряков Российского профессионального союза моряков г. Владивостока капитан Альберт Фазлиев. История с невыплатой денег началась ещё в августе, когда экипаж прибыл на судно в Венесуэлу. Мало того, что в техническом отношении судно оставляло желать лучшего, вскоре морякам перестали платить деньги, а потом и поставлять продукты, питьевую воду. Задолженность по зарплате выросла до трех месяцев: с октября

по декабрь. Капитан обращался за помощью в решении проблемы куда только можно, включая российского консула в Венесуэле, круинговую компанию, к оператору. Но ничего не происходило. Тогда председатель профкома моряков РПСМ г. Владивостока Петр Осичанский порекомендовал обратиться в страховую компанию «АРСЕНАЛ» и администрацию государства флага (Панамы), что капитан капитан Альберт Фазлиев и сделал. Дело сдвинулось с мёртвой точки: экипажу погасили всю задолженность по зарплате, которая на 27 декабря составляла уже почти 10 миллионов рублей (142 000 долларов США). [📄](#)

## SUR HELPED OBTAIN PAYMENT OF 10 MILLION RUBLES TO THE CREW OF LEROS I

Russian seafarers of the m/v Leros I (IMO 9145786, flag of Panama) received about RUB10 million. Captain Albert Fazliev shared this news with the SUR Primary Organization in Vladivostok. The story of non-payment of money began back in August, when the crew arrived in Venezuela to join the vessel. In addition to a poor technical condition of the vessel and food and drinking water supply disruptions the crew stopped being paid wages. Soon wage debts grew to three months: from October to December. The captain

sought help wherever possible, including the Russian consul in Venezuela, the crewing company, the operator. But nothing happened.

Then Captain Albert Fazliev followed the advice of the Chairman of SUR Primary Organization in Vladivostok Petr Osichansky to apply to the insurance company "ARSENAL" and the administration of the flag state (Panama). The matter moved forward: the crew was paid off all wage debts, which on December 27 amounted to almost RUB10 million (USD142,000). [📄](#)

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

Членам Попечительского совета, Правлению фонда Социальной благотворительной некоммерческой организации «Фонд социальной поддержки моряков»

### МНЕНИЕ

Мы провели аудит прилагаемой годовой бухгалтерской (финансовой) 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 2021 года, отчета о финансовых результатах за 2021 год, отчета о движении денежных средств за 2021 год, отчета о целевом использовании средств за 2021 год, пояснений к бухгалтерскому балансу, отчету о финансовых результатах и отчету о целевом использовании средств за 2021 год, включая основные положения учетной политики.

По нашему мнению, прилагаемая годовая бухгалтерская (финансовая) отчетность Социальной благотворительной некоммерческой организации «Фонд социальной поддержки моряков» отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение организации по состоянию на 31 декабря 2021 года, финансовые результаты её деятельности и движение денежных средств за 2021 год, а также данные о целевом использовании средств за 2021 год в соответствии с правилами составления бухгалтерской отчетности, установленными в Российской Федерации.





© Itf



‘DIVERSE IN OUR WORK,  
UNITED FOR CHANGE’

## «РАЗНЫЕ В РАБОТЕ, НО ОБЪЕДИНИВШИЕСЯ РАДИ ПЕРЕМЕН»

В Амстердаме прошла конференция профсоюзов работников внутреннего водного транспорта. Профсоюзы, представляющие более 180 000 работников буксиров, паромов, речных круизных судов и других видов внутреннего водного транспорта со всего мира, собрались в середине декабря в Амстердаме на Конференции Секции внутренних водных путей Международной федерации транспортников (ITF).

В конференции приняли участие 110 профсоюзов из 65 стран, а также эксперты в области устойчивого транспорта и руководители цепочек поставок.

«Внутреннее судоходство — это разноплановый сектор, где трудятся представители разных профессий, во главе которых — члены наших аффилированных профсоюзов в различных отраслях. Нас всех объединяет то, что мы двигаем этот мир. Наша работа имеет решающее значение для перемещения людей и грузов, благодаря чему мир и экономика движутся вперед, и мы очень гордимся этим», — сказал председатель Секции внутренних водных путей МФТ Юрий Сухорук.

«Наша самая большая проблема — это отсутствие согласованных правил и положений на государственном уровне в разных странах и непоследовательность в обращении со стороны фирм, которые определяют направление развития наших отраслей», — добавил он.

Многие делегаты назвали изменение климата еще одной проблемой, которая все больше затрагивает трудящихся. В последние годы уровень рек в Южной Америке и Европе был настолько низким в течение летних

Inland navigation unions hold successful conference in Amsterdam. Unions representing more than 180,000 tug, towage, river cruise, other inland waterways and ferry workers globally met in Amsterdam in the middle of December for the Inland Navigation Section Conference of the International Transport Workers' Federation's (ITF). The conference brought together 110 unions from 65 countries, alongside sustainable transport experts and supply chain leaders.

“Inland navigation is a diverse sector with different working lives led by our affiliate’s members across the different industries. What unites us is that we move the world. Our jobs are critical to moving the people and cargo that keeps the world and its economy moving forward, and we are very proud of that,” said ITF Inland Navigation Section chair Yury Sukhorukov.

“Our biggest challenge is a lack of consistent rules and regulations from governments, and inconsistent treatment by the firms that determine the direction of our industries,” he said.



International  
Labour  
Organization



месяцев, что в некоторых местах это препятствовало речной навигации. «Хотя наши проблемы носят локальный характер, их решения — глобальны. Наша конференция была продуктивной и воодушевляющей — она объединила нас для решительной борьбы за права работников внутреннего водного транспорта на ближайшие пять лет», — отметил Сухоруков.

### **СОГЛАСОВАННЫЕ ПРАВИЛА, СПРАВЕДЛИВОЕ ОБРАЩЕНИЕ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ОХРАНЫ ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТИ**

Как отметил Юрий Сухоруков, основное внимание делегатов конференции сосредоточено на формулировании планов, направленных на то, чтобы добиться от правительств установления минимальных стандартов во всех странах и последовательности работодателей в обращении с работниками внутреннего водного транспорта: «В рамках одного речного круиза работнику может выплачиваться от пяти до восьми разных окладов, потому что судно пересекает границы разных стран, путешествуя вверх по Дунаю или вниз по Рейну. При том, что это очевидно нелепая ситуация, среди прочего чрезмерно усложняющая расчеты по социальному страхованию, подобное непоследовательное обращение может быть крайне опасно для работников».

Он подчеркнул, что здоровье и безопасность работников были поставлены под угрозу, а некоторые из них и вовсе остались не у дел из-за того, что круизные операции осуществлялись в нескольких, иногда даже пересекающихся, правовых юрисдикциях.

Валентина из Сербии, работница речного круизного сектора, которая раньше работала на морских круизных лайнерах, рассказала участникам конференции о том, почему необходимо решать проблему отсутствия надлежащих, последовательных стандартов безопасности в этом секторе. Она рассказала делегатам конференции о своем личном негативном опыте: «Во время моего первого рейса я подверглась сексуальным домогательствам со стороны моего непосредственного начальника — шеф-повара. Все началось с того, что он «случайно» коснулся моих ягодичек. Потом были ещё прикосновения. Он дышал мне в шею и отпускал неуместные комментарии. Я пожаловалась боссу моего начальника. Когда я это сделала, мой начальник отозвал меня в сторонку и предложил выпить с ним пива со словами: «Мы же приятели, разве нет?». Я отказалась.

Мы с мужем пытались поднять этот вопрос. К кому мы только не обращались по электронной почте, даже написали генеральному директору компании. Они отвечали, что им бы не хотелось, чтобы подобное происходило, но ничем не помогли нам. Они даже не помогли нам добраться домой, когда я списалась с судна. После того, что со мной случилось, я вижу, как много женщин стыдятся того, через что им пришлось пройти. Но им-то как раз стыдиться не надо. Стыдно должно быть нашей отрасли, потому что именно нашей отрасли нужно менять отношение к этой проблеме».

Юрий Сухоруков отметил, что наличие большего количества коллективных



# 180 000

**членов профсоюзов внутреннего водного транспорта со всего мира**

inland waterways and ferry workers globally



# 110

**профсоюзов  
unions**



# 65

**стран мира  
countries**



## ← **ЮРИЙ СУХОРОКОВ**

председатель РПСМ

## **YURY SUKHORUKOV**

SUR chairman

Many of the delegates also identified climate change as an issue increasingly affecting workers. River levels in both South America and Europe ran so low due during summer months in recent years to prevent the waterways' navigability by river cargo vessels.

"While our problems are local, the solutions are global. Our conference has been a productive, inspiring one — leaving us united to fight strongly for inland navigation workers for the next five years to come," said Sukhorukov.

### **CONSISTENT RULES, FAIR TREATMENT NEEDED FOR HEALTH AND SAFETY**

Sukhorukov said a large focus for the conference delegates is on formulating plans to win minimum standards from governments across borders and consistency from employers in the treatment of inland navigation workers.

"In river cruise, a worker might be paid five or even eight different wage rates, as they cross borders making the journey up the Danube or down the Rhine rivers. While that is clearly a ridiculous situation — overcomplicating social security calculations among other things — this inconsistent treatment can also be profoundly dangerous for workers."

Sukhorukov said health and safety was being compromised, and some workers were falling through the cracks as cruise operations and subcontracting operated across multiple, and sometimes even overlapping, legal jurisdictions.

Valentina, a Serbian river cruise worker who had previously worked on cruise ships at sea, told the conference why action was needed to address a lack of appropriate, consistent safety standards across the sector.

"I was sexually harassed on my first voyage by my supervisor — a chef," she told delegates.

"It started with him 'accidentally' touching my buttocks. Then more touching. Then neck breathing and comments. I made a complaint to my supervisor's boss. When I did, my boss took me aside. He offered me a beer. He said 'we are buddies, aren't we?'. I refused."

"Me and my husband tried to raise the issue. We emailed everyone. Even the CEO of the company. They said they didn't want this to happen, but they didn't help us. They didn't even help with our travel home when I signed off the vessel," said Valentina.

"After this experience, I see so many women are ashamed of what they went through. But there is no need to feel ashamed. It is our industry that should be ashamed — because it is our industry that needs to change."

Sukhorukov said having more collective bargaining agreements covering river cruise vessels would ensure more consistent treatment for workers, with common mechanisms for preventing, addressing and resolving safety issues across national borders, such sexual harassment.



**ЮРИЙ СУХОРОКОВ ОТМЕТИЛ, ЧТО НАЛИЧИЕ БОЛЬШЕГО КОЛИЧЕСТВА КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРОВ, ПОКРЫВАЮЩИХ РЕЧНЫЕ КРУИЗНЫЕ СУДА, ОБЕСПЕЧИТ БОЛЕЕ СОГЛАСОВАННОЕ ОБРАЩЕНИЕ С РАБОТНИКАМИ, А ТАКЖЕ ОБЩИЕ МЕХАНИЗМЫ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ, УРЕГУЛИРОВАНИЯ И РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ, КАСАЮЩИХСЯ БЕЗОПАСНОСТИ РАБОТНИКОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ ТАКИХ, КАК СЕКСУАЛЬНЫЕ ДОМОГАТЕЛЬСТВА.**

**SUKHORUKOV SAID HAVING MORE COLLECTIVE BARGAINING AGREEMENTS COVERING RIVER CRUISE VESSELS WOULD ENSURE MORE CONSISTENT TREATMENT FOR WORKERS, WITH COMMON MECHANISMS FOR PREVENTING, ADDRESSING AND RESOLVING SAFETY ISSUES ACROSS NATIONAL BORDERS, SUCH SEXUAL HARASSMENT.**

# КОНВЕНЦИЯ 190 МОТ

— это новая конвенция, которая признает право каждого человека на сферу труда, свободную от насилия и домогательства.

договоров, покрывающих речные круизные суда, обеспечит более согласованное обращение с работниками, а также общие механизмы предотвращения, урегулирования и решения проблем, касающихся безопасности работников, в том числе таких, как сексуальные домогательства.

Кроме того, председатель Секции внутренних водных путей подчеркнул, что все страны должны принять Конвенцию Международной организации труда № 190 и безотлагательно ратифицировать ее, сделав частью своего национального законодательства: «Конвенция 190 МОТ — это новая конвенция, которая признает право каждого человека на сферу труда, свободную от насилия и домогательств».

МФТ организовала специальное собрание, чтобы обсудить конвенцию и ее потенциал для повышения безопасности работников морской отрасли. Делегаты горячо поддержали выступление представителя правительства Нидерландов Эрика ван де Хаара, который пообещал,

что Нидерланды завершат ратификацию этой конвенции в течение первых месяцев 2023 года.

## КАМПАНИЯ В БУКСИРОВОЧНОМ СЕКТОРЕ ДОБИЛАСЬ УСПЕХОВ, НО БУКСИРЫ ПО-ПРЕЖНЕМУ ЖАДУТ СОГЛАСОВАННОСТИ ОТ КОНСОЛИДИРОВАННЫХ ГИГАНТОВ

Среди делегатов конференции по внутреннему водному транспорту есть внушительная группа профсоюзов, представляющих интересы работников буксирного флота.

Вниманию участников конференции был представлен доклад о ходе совместной кампании МФТ и Европейской федерацией транспортников (ЕФТ), цель которой — «остановить гонку на дно». Речь идет о понижающем давлении на буксирные ставки со стороны ограниченного числа поставщиков услуг буксировки, которые либо принадлежат, либо находятся под контролем крупнейших судоходных линий.

«У нас были серьезные проблемы с компанией MedTug, принадлежащей MSC, которая, работая в бельгийских портах, не соблюдала национальные коллективные договоры и таким образом недобросовестно конкурировала с семейной буксирной компанией Voluda. В итоге MedTug перестала быть обособленным поставщиком буксировочных услуги и теперь работает параллельно с Voluda, мы даже наблюдаем сотрудничество между двумя этими компаниями. Снова действуют привычные для экипажей ставки, условия труда и меры безопасности, которых они по праву заслуживают», — сказал Жак

Керкхоф, председатель Комитета ЕТФ по буксирному флоту.

«Несмотря на то, что кампания была успешной, и мы добились того, чтобы все операторы, работающие в порту Антверпена, придерживались единых стандартов, мы по-прежнему обеспокоены тем, что в этом порту, а также во всей Европе и в мире, судоходные гиганты еще больше усилили контроль над услугами по буксировке, да и многие другие транспортные услуги сегодня сосредотачиваются в руках всё меньшего числа операторов.

С начала пандемии слияния и поглощения Maersk нарисовали аналогичную картину консолидации в цепочке поставок. Вопрос в том, будут ли эти гиганты использовать своё рыночное влияние во благо и поддерживать безопасные ставки на услуги буксировки и достойные условия труда, или же они будут проводить политику, направленную на снижение оплаты и условий труда до небезопасного уровня в этом важнейшем секторе, рискуя целыми цепочками поставок ради краткосрочной сверхприбыли» — сказал Керкхоф.

## SVITZER И АДМИНИСТРАЦИЯ ПАНАМСКОГО КАНАЛА — НА ЗАМЕТКЕ У ГЛОБАЛЬНЫХ ПРОФСОЮЗОВ

Также в ходе конференции делегаты узнали, что Svitzer Towage, принадлежащая Maersk, продолжает снижать ставки буксиров по крайней мере в двух регионах.

По словам представителей из Аргентины, компания Svitzer оказывает понижающее давление на ставки буксиров посредством аутсорсинга и практики заключения контрактов, что ведет к снижению заработной платы, условий и безопасности экипажей.

В Австралии компания практикует похожие методы. Svitzer's Australia ушла из порта Джилонг в декабре 2020 года, уволив свои экипажи незадолго до Рождества, а через шесть месяцев вернулась с теми же буксирными судами, но уже с другими экипажами, которым платили меньше и нанимали не напрямую, а через



**МФТ ОРГАНИЗОВАЛА СПЕЦИАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ, ЧТОБЫ ОБСУДИТЬ КОНВЕНЦИЮ И ЕЕ ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ РАБОТНИКОВ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ.**

The chair also said every country needed to adopt International Labour Organization Convention 190 and ratify it into their local laws without delay. 'ILO C190' is a new convention, which lays out workers' rights to safe workplaces free from harassment and violence. The ITF organised a special meeting to discuss the convention and its potential to improve safety outcomes for maritime workers. Delegates strongly welcomed a commitment given by Dutch government representative Erik van de Haar, that the Netherlands would complete ratification within the first few months of 2023.

### **TUG CAMPAIGN BOASTS WINS, BUT BOATS STILL CRAVE CONSISTENCY FROM CONSOLIDATED GIANTS**

Amongst the Inland Navigation Conference delegates is a strong contingent of unions representing workers in the tug sector. Delegates were updated on the progress of the joint campaign launched by the ITF and European Transport Workers' Federation to 'stop the race to the bottom', where downward pressure was being applied to tug rates by a small set of towage providers either owned or dominated by the market power of the major shipping lines.

"We had major problems with MedTug, owned by MSC, which came to Belgian ports and did not respect national collective bargaining agreements and thus unfairly competed with the family-owned tug company, Boluda. Eventually MedTug departed as a standalone provider and instead

# **new convention ILO C190**

**which lays out workers' rights to safe workplaces free from harassment and violence.**

returned alongside Boluda, and we even see cooperation now between the two companies. There is once again application of the wages, conditions and safety measures that the crew are familiar with and rightfully deserve, said Jacques Kerkhof, chairman of the ETF's towing committee.

"While we have been successful thanks to this campaign to insist that all operators in the Port of Antwerp adhere to the appropriate standards, our concern remains that in this port and indeed across Europe and the globe, that these shipping giants have further consolidated control of towage services and indeed many other transport services into fewer and fewer hands. Since the pandemic began, Maersk's mergers and acquisitions have painted a similar picture of supply chain consolidation. The question is: will these giants use their market strength for good, to support safe tug rates and decent work — or will they drive down pay and conditions in this critical sector to unsafe levels, risking whole supply chains for the sake of short-term super profits?" said Kerkhof.

### **SVITZER, PANAMA CANAL AUTHORITY PUT ON NOTICE BY GLOBAL UNIONS**

Delegates heard how Maersk-owned Svitzer Towage continued to drive a race to the bottom in tug rates in at least two regions.

In Argentina, delegates informed conference of what they say is Svitzer applying downward pressure on tug rates through outsourcing and contracting practices, leading to downward pressure on wages, conditions and safety for crew.

In Australia, the companies' practices have been similar. Svitzer's Australia exited the Port of Geelong



**THE ITF ORGANISED A SPECIAL MEETING TO DISCUSS THE CONVENTION AND ITS POTENTIAL TO IMPROVE SAFETY OUTCOMES FOR MARITIME WORKERS.**






**ПРОФСОЮЗЫ  
ВЫРАЗИЛИ ПОДДЕРЖКУ  
БАСТУЮЩИМ  
РАБОТНИКАМ  
ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ  
ПУТЕЙ БАНГЛАДЕШ,  
КОТОРЫЕ ТРЕБУЮТ  
УСТАНОВИТЬ  
МИНИМАЛЬНУЮ  
ЗАРАБОТНУЮ ПЛАТУ  
В РАЗМЕРЕ НЕ МЕНЕЕ  
20 000 БАТОВ (ОКОЛО  
USD 195) В МЕСЯЦ.**

**UNIONS ALSO SHOWED  
THEIR SUPPORT FOR  
STRIKING BANGLADESH  
INLAND WATERWAY  
WORKERS, WHO ARE  
DEMANDING A MINIMUM  
WAGE OF AT LEAST BDT  
20,000 (ABOUT \$195 USD)  
PER MONTH.**

аутсорсинговые фирмы. Склонность Svitzer к рождественским сюрпризам снова проявилась в Австралии в 2022 году, когда в конце ноября, во время инфляционного кризиса, местные менеджеры приняли подвергшееся широкой критике решение отправить в вынужденный отпуск весь свой австралийский персонал.

Однако Австралийский суд по трудовым делам быстро заблокировал это решение. Сейчас МФТ призывает компанию вернуться за стол переговоров, а Maersk — уважать права своих работников буксировочного сектора.

Также делегаты заслушали сообщение о том, что Администрация Панамского канала (ACP) продолжает нарушать права человека и трудовые права панамских капитанов буксиров, затягивая продление их коллективного договора более чем на три года, в аналогичной ситуации находятся и судомеханики. Профсоюзы продемонстрировали непреклонность в своей солидарности с членскими организациями. Выступавшие делегаты со всего мира призвали работодателей к мирному урегулированию разногласий и продвижению переговоров, а также к решению проблем, связанных с усталостью капитанов буксиров, которые неоднократно поднимались перед Администрацией Панамского канала.


Профсоюзы выразили поддержку бастующим работникам внутренних водных путей Бангладеш, которые требуют установить минимальную заработную плату в размере не менее 20 000 батов (около USD 195) в месяц. 

[itfglobal.org](https://itfglobal.org)

in December 2020, laying off crew just before Christmas, only to return six months later employing the same tug vessels — but with different crew, the new workers paid less and hired not directly but instead outsourced. Svitzer's tendency for Christmas surprises in Australia made a comeback in 2022, when in late November local managers made the widely-criticised decision to lock out their entire Australian workforce during a cost of living crisis. However, Australia's industrial courts were quick to block the managers' lockout bid. ITF is now urging the company to come back to the negotiating table, and for the Maersk company to treat all its tug crew with respect.

Global solidarity for the Svitzer tug workers in Australia from unions gathered at the ITF Inland Navigation Conference in Amsterdam. Delegates expressed concern that AP-Moller Maersk's values to support collective bargaining and freedom of association, were not being upheld by all of the Group's divisions in all of the countries that they operate in.

Delegates also heard how in Panama the canal authority (ACP) continues to frustrate the human and labour rights of Panamanian tug captains, drawing out renegotiation of their collective bargaining agreement by more than three years with the engineers in a similar position. Unions remained steadfast in their solidarity with our affiliates. Speakers from across the world urged greater conciliation from the employer's side to progress talks, and also to address the concerns on fatigue for tug boat captains that have been consistently raised with the Panama Canal Authority.

Unions also showed their support for striking Bangladesh inland waterway workers, who are demanding a minimum wage of at least BDT 20,000 (about \$195 USD) per month. 

Source: ITF

# МОРЯКАМ ВЕРНУЛИ БОЛЕЕ \$ 1,3 МЛН

## SEAFARERS WERE RETURNED USD 1,3 MILLION

Столько невыплаченной вовремя заработной платы инспекторы Международной федерации транспортников в России помогли взыскать с судовладельцев в пользу тружеников флота в 2022 году. За это время они провели 354 инспекции, уделяя внимание условиям труда моряков.

— Я горжусь работой, которую проделала наша команда, — прокомментировал координатор инспектората МФТ в России Сергей Фишов. — Для нас всегда было важно иметь возможность подняться на борт, чтобы убедиться, что работодатели соблюдают права плавсостава, а также помочь тем членам экипажей, которые нуждаются в содействии МФТ.

Как и прежде, инспекторат неоднократно помогал морякам своевременно репатриироваться и даже списаться досрочно. Например, летом россиянину с т/х FMT Efes по семейным обстоятельствам понадобилось вернуться домой до окончания действия

контракта. Несмотря на то, что ни одна из причин, описанных в коллективном договоре, не подходила под ситуацию работника, благодаря социальному партнерству и в результате переговоров, которые провели МФТ и круинг, судовладелец полностью оплатил россиянину досрочное списание, а также произвел расчет по зарплате.

Свою работу российские инспекторы МФТ проводят в тесном взаимодействии с коллегами по всему миру. В качестве примера международной солидарности можно вспомнить историю пятерых россиян с т/х Oslo Forest 2, которым по истечению контрактов потре-



Thanks to the efforts of the International Transport Workers Federation' Inspectorate in Russia about USD1,3 million of back wages had been recovered in 2022 from shipowners in favor of seafarers. For the last year they conducted 354 inspections with focus on working conditions of seafarers.

“I am proud of the work our team has done,” — ITF Coordinator in Russia Sergey Fishov commented. “It has always been important for us to have opportunity to get on board to make sure that employers respect the rights of seafarers and to help those crew members who need ITF assistance.

As before, the Inspectorate many times helped seafarers repatriate in due time and sign off from a vessel early. For example, in the summer a Russian seafarer from the m/v FMT Efes needed to return

home before the end of the contract for family reasons. Despite the case did not fit the collective agreement's conditions under which an employer should bear the costs of early repatriation the shipowner fully paid the repatriation of the seafarer and paid him all due wages thanks to the social partnership and as a result of negotiations between ITF and the crewing agency.

ITF Inspectors in Russia work in close cooperation with their colleagues around the world. As an example of international solidarity we



бывалась помощь в репатриации. В организации их списания участвовали инспектораты Швеции, Норвегии и Германии. Так, по просьбе шведов, судно посетил государственный портовый контроль, выдав владельцу и менеджеру предписание списать граждан РФ.

Тем временем переговоры с судовладельцем вел норвежский инспекторат федерации, так как Oslo Forest 2 — судно второго норвежского регистра, — работодатель пообещал: моряков спишут при первой возможности. Однако через несколько дней на подходе к Кильскому каналу выяснилось, что работодатель не может организовать возвращение моряков домой.

К ситуации подключили PSC и МФТ Германии. Только тогда судовладелец нашел возможность списать двоих моряков в Кильском канале, а остальных сменил в Северной Африке.

Помимо этого инспектораты МФТ всегда тесно

взаимодействует с национальными морскими профсоюзами — членскими организациями МФТ. В нашей стране это — Российский профсоюз моряков.

В РПСМ напоминают: если у члена профсоюза возникли проблемы за пределами страны, то можно обратиться за помощью к любому инспектору МФТ в иностранном порту. Найти представителя федерации можно на сайте [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) в специальном разделе на главной странице — «Поиск судна, инспектора или профсоюза» (Look Up a Ship, Inspector or Union). Кроме того, моряки всегда могут связаться с инспектором МФТ в России: координатором Сергеем Фишовым и инспекторами — Кириллом Павловым и Родионом Сухоруковым (Санкт-Петербург), Ольгой Ананьиной (Новороссийск) и Петром Осичанским (Владивосток). Их контакты есть на сайте РПСМ в разделе ITF. [📍](#)

can recall the case with five Russian crew members of the m/v Oslo Forest 2, they needed assistance in repatriation after the expiration of the contracts. The ITF Inspectors in Sweden, Norway and Germany participated in the arrangement of their signing off from the vessel. At the request of the Swedes the port state control officials visited the vessel and issued the owner and the manager of the ship an order to sign off the Russian seafarers.

Meanwhile the Norwegian ITF Inspectors held negotiations with the shipowner since Oslo Forest 2 had been registered in the second Norwegian ship register. The employer promised the sailors would be signed off from the vessel as soon as possible. However, a few days later, on the way to the Kiel Canal, it turned out that the employer failed to arrange repatriation of the seafarers.

The PSC and the ITF Inspectors of Germany intervened the situation.

Only then did the shipowner find an opportunity to sign off two seafarers in the Kiel Canal and the rest in North Africa.

In addition, the ITF Inspectorates always work closely with the national maritime unions that are affiliated to the ITF. In our country this is the Seafarers' Union of Russia.

The SUR reminds that any union member facing problems abroad can ask for help from any ITF Inspector in a foreign port. You can find details of ITF Representatives on the website [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) in a special section on the main page — "Look Up a Ship, Inspector or Union". In addition, seafarers can always contact the ITF Inspectorate in Russia: ITF Coordinator Sergey Fishov and ITF Inspectors Kirill Pavlov and Rodion Sukhorukov (St. Petersburg), Olga Ananina (Novorossiysk) and Petr Osichansky (Vladivostok). Their contacts are available on the SUR website in the ITF section. [📍](#)



# НОВЫЕ ВАЖНЫЕ ПРАВИЛА

**относительно брошенных экипажей вступили в силу 18 января 2017 года**



## IMPORTANT NEW RULES



### Что следует знать:

Согласно Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC, 2006) судовладельцы обязаны иметь страховой полис для оказания помощи морякам на борту брошенных судов. На всех судах, на которые распространяется действие Конвенции, чьи государства флага ратифицировали MLC, необходимо иметь страховой полис на английском языке, вывешенный на видном месте.



### Что нужно делать:

Если вы думаете, что вы в опасности стать брошенными, не ждите. Если ваш судовладелец не отвечает, обращайтесь в страховую компанию.



### Судно считается брошенным, если судовладелец:

- отказывается оплатить моряку затраты по репатриации;
- оставил моряка без необходимого снабжения и поддержки;
- иными путями осложнил свои отношения с моряком, включая в том числе невыплату указанной в договоре заработной платы за период не менее двух месяцев.

По страховому полису вам выплатят максимум за 4 месяца задержанную заработную плату и причитающиеся по колдоговору надбавки!

Страховой полис должен охватывать также обоснованные затраты, такие как репатриация, продукты питания, спецодежда, проживание, питьевая вода, топливо для выживания на борту судна и требуемую медицинскую помощь. Это распространяется на период с момента оставления судна до возвращения домой. Если вы устраиваетесь через круинговое агенство, убедитесь, что агенство работает должным образом и имеет систему проверки стабильности компаний, для которых они поставляют экипаж. Проверьте морские социальные сети, чтобы увидеть, какие компании являются предметом частых жалоб со стороны других моряков.

## came into force on abandonment On 18 January 2017

### Here's what you need to know:

Under the Maritime Labour Convention 2006 (MLC) shipowners must have insurance to assist the seafarers on board vessels if they are abandoned.

All ships, to which the convention applies, whose flag states have ratified the MLC must have the insurance certificate on board and on show in English.

### What you need to do:

If you think that you are in danger of abandonment, don't wait. If your shipowner doesn't respond, contact the insurance company.

### Abandonment occurs when the shipowner:

- fails to cover the cost of the seafarer's repatriation;
- has left the seafarer without the necessary maintenance and support;
- has otherwise unilaterally severed their ties with the seafarer including failure to pay contractual wages for a period of at least two months'

The insurance will cover you for up to four months outstanding wages and entitlements in line with your employment agreement or CBA!

The insurance must also cover reasonable expenses such as repatriation, food, clothing where necessary, accommodation, drinking water, essential fuel for survival on board and any necessary medical care. It will apply from the moment of abandonment to the time of arrival back home. If you are recruited through a crewing agency, try to make sure that the agency is properly run and has a system for checking the stability of the companies for which they supply crew. Check maritime social media to see which companies are the subject of frequent complaints by other seafarers.

**ОБРАТИТЕСЬ В СВОЙ ПРОФСОЮЗ!**

**CONTACT YOUR UNION!**

# ЗА ДИСКРИМИНАЦИЮ ПО ПРОФСОЮЗНОМУ ПРИЗНАКУ НУЖНО ПРИВЛЕКАТЬ К ЖЕСТКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

В этом убежден председатель Российского профсоюза докеров Максим Колядинцев. В противном случае, считает он, останутся только «желтые, карманные» профсоюзы, а независимые просто не выживут: «Необходимо на законодательном уровне упростить процедуру привлечения к ответственности представителя работодателя, который оказывает давление на членов профсоюза».

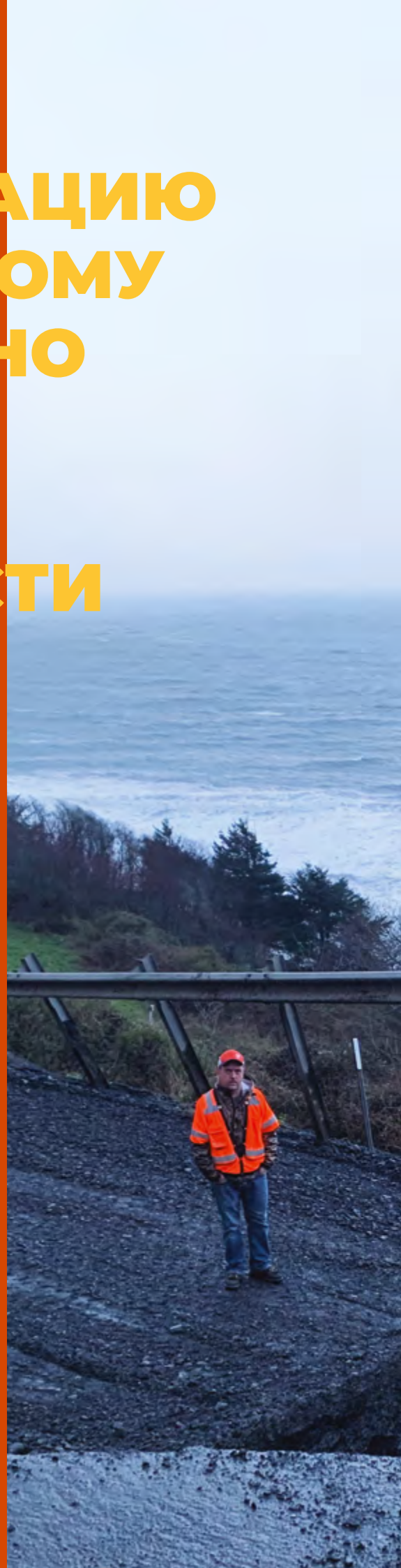
Действительно, состоять в рядах профсоюза бывает не просто — некоторые работодатели откровенно преследуют работников по профсоюзному признаку и прибегают к изощренным способам, чтобы не допустить численного роста организации. Что, например, долгое время происходит в Архангельске.

## СНОВА ЗДОРОВО

Председатель первичной профсоюзной организации ОАО «Архангельский морской торговый порт» РПД Дмитрий Каранский постоянно судится с работодателем. Последний повод — его участие в работе Совета РПД в октябре 2022 года.

Дело в том, что по закону все неосвобожденные работники,

входящие в состав профсоюзных органов, должны освобождаться от основной работы для выполнения профсоюзных обязанностей в интересах коллектива работников. Условия освобождения и порядок оплаты в дни проведения профсоюзного мероприятия прописываются в коллективном договоре. Однако Дмитрию Каранскому дни, когда он участвовал в работе Совета, не оплатили. Состоялся суд, который встал на его сторону. Но вопросы у работодателя не заканчиваются. После судебных заседаний пришел запрос от начальника юридической службы порта с просьбой разъяснить, на каком основании и зачем Дмитрий Каранский уезжал на Совет РПД, хотя работодатель заранее был поставлен в извест-



# TRADE UNION DISCRIMINATION SHOULD BE PUNISHED WITH HARSH PENALTIES

This is the firm belief of the Chairman of the Russian Union of Dockers Maxim Kolyadintsev. Otherwise, only “dummy” trade unions will remain, and the independent ones will simply die out. “It is necessary to simplify the legal procedure of prosecution of employers who apply pressure to trade union members.”

Indeed, it’s not that easy to be in the trade union; sometimes employers literally harass the trade unionists and invent sophisticated methods to prevent growth of the organization. This is the case in Arkhangelsk, for example.

## HERE WE GO AGAIN

The Chairman of the primary trade union organization of the RUD at Arkhangelsk Sea Commercial Port OJSC, Dmitry Karansky, is constantly suing his employer. The last case was about his participation in the RUD Council in October 2022.

The thing is, according to the law, all unrelieved employees who are included in the trade union body shall be relieved from their main duties if they need to fulfil their duties as members of the trade union for the benefit of the staff. Provisions for relief from duties and payment for days off during trade union events shall be included in the collective employment agreement. However, Dmitry Karansky has not been paid for the days he participated in the trade union Council.

The court took place, and the judge took his side. But the employer continues to harass the worker. After the court hearing, the head of the legal service of the port submitted a request for clarifying the grounds for Dmitry Karansky to leave for the meeting of the RUD Council, although the employer was accordingly notified in advance; otherwise, the worker could have received a “no-show” record.

“According to the RUD Charter, chairmen of the primary organizations must take part in the Council meetings. Failure to relieve the chairman from duties is violation of the law “On trade unions, their rights and guarantees of their activities,” explains M. Kolyadintsev. “Of course, RUD executive committee will respond to the letter, but actually the legal department of the employer has no say in this matter.”

There may be one more pretext for applying pressure on the chairman of the primary organization of the RUD at Arkhangelsk Sea Commercial

Port OJSC. Recently the enterprise issued an order changing the time schedule with reference to the legally established working standards. Dmitry Karansky refused to sign the document, as he does not agree with it. The trade union believes that this order violates the right of the employees to fair labour compensation.

“The issued order suggests that an employee cannot work more than the standard time, but in case he works less, the employer must provide opportunity for him to gain the necessary hours,” explains the RUD’s chairman. “For no apparent reason, Arkhangelsk port decided to obligate dockers, who work 2 on 2 off day-shift, to complete their “unworked hours” in additional night shifts. But these shifts are introduced into the schedule in such a way that it creates overwork. It must be compensated with double salary, but it’s only the schedule that changes; if the workers would be officially called for work in the days off above quota, they would receive double payment, but in case of the sliding schedule, payment for additional shifts remains standard.”

## THERE IS PREJUDICE AGAINST ACTIVE RUD MEMBERS

It’s not a secret that one of the ways to apply pressure to the trade union members is to carry out annual check of labour safety knowledge. If desired, any employer can suspend a worker based on the results of the labour safety check, as it is all rather biased. This is the case with active RUD members in Tuapse port.

Not for the first time, based on results of the check, the commission didn’t certify some of the members of the primary union trade organization of the RUD in Sea port Tuapse OJSC: they were suspended with unpaid leave until the next exam that can only be passed in a month, after completion of a training. According to Maxim Kolyadintsev, the dockers were directly told that the only way for them to pass the exam was to leave the trade union, namely the RUD.

ность: в противном случае председатель мог получить прогулы.

— По уставу РПД, председатели первичек должны участвовать в заседаниях Совета. Не освободить председателя от работы — значит, грубо нарушить закон «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», — объясняет М. Колядинцев. — Естественно, Исполком РПД даст ответ на запрос, но надо понимать, что данная тема — вообще не епархия юридической службы работодателя.

Еще одним поводом для прицельного давления на председателя первичной профсоюзной организации ОАО «Архангельский морской торговый порт» РПД может стать другая ситуация. Недавно на предприятии был издан приказ о внесении изменений в график со ссылкой на законодательно установленные нормы рабочего времени. Дмитрий Каранский отказался подписывать документ, не подтвердив тем самым свое согласие с ним. По мнению профсоюза, приказ нарушает права работников на справедливую оплату труда.

— Изданный акт означает, что работник не может работать больше нормы, но если он не дорабатывает, работодатель обязан обеспечить условия, чтобы работник мог набрать свои часы, — объясняет председатель РПД. — Почему-то в архангельском порту решили обязать докеров, которые работают 2 дня через 2 в дневную смену, отрабатывать недоработку в дополнительные ночные смены. Однако их вводят в график таким образом, что получается переработка. Она, как известно, должна оплачиваться вдвойне, но на предприятии всего лишь меняется график: то есть если бы по документам людей выводили в выходной сверхнормы рабочего времени, то переработка оплачивалась бы вдвойне, а когда людям при скользящем графике включают дополнительные смены в график, то оплата будет обычной.

### К АКТИВНЫМ ЧЛЕНАМ РПД ОТНОСЯТСЯ ПРЕДВЗЯТО

Не секрет, что одним из многих способов давления на работников, состоящих в профсоюзе, предприятие нередко использует ежегодную проверку знаний по охране труда. При желании любой работодатель может отстранить любого работника по результатам этого экзамена, так как ежегодная проверка знаний по охране труда — вещь субъективная. Именно так относятся к активным членам РПД в порту Туапсе.

Как это уже бывало, по результатам комиссия снова не аттестовала несколько членов ППО ОАО «Морской Порт Туапсе» РПД: их отстранили от работы без сохранения заработной платы до следующего экзамена, который после прохождения учебы можно пересдать только через месяц. По словам Максима Колядинцева, докерам прямым текстом говорят, что условием сдачи экзамена является выход из профсоюза и конкретно из РПД. Получается, что работодатель использует охрану труда как гильотину для активных членов РПД. В Ейске ситуация тоже плачевная. «Численность бригад упала в 2 раза. Штатные докеры-механизаторы уходят, на их места предприятие привлекает людей по разным договорам — гражданско-правового характера или срочным. Зарплата у штатного докера — 25 тысяч рублей при полной занятости, — говорит председатель РПД. — Но руководство ОАО «Ейский морской порт» в упор не видит проблем».

### НЕТ КВОРУМА

Ухудшается положение дел и в Находке. «Профсоюзная организация в порту не набирает половину работников, соответственно, заключить коллективный договор не имеет право, — поясняет М. Колядинцев. — Пользуясь этим, работодатель не дает провести конференцию работ-

Thus, the employer uses labour safety as a guillotine for active members of the RUD.

Yeysk also suffers a problem. “The number of teams dropped twofold. Dockers with permanent employment contracts leave and the enterprise replaces them with workers under various types of civil or fixed-term contracts. “A permanently employed docker’s salary is 25 thousand rubles in case of full-time occupancy,” says the RUD chairman. “But the executive management of Yeysk Sea Port OJSC doesn’t see any problem.”

### NO QUORUM

The situation in Nakhodka also deteriorates. “The port’s trade union organization cannot enlist half of the workers, so it is not entitled to conclude the collective employment agreement,” elaborates Maxim Kolyadintsev. “The employer uses this situation to prevent the workers from holding a conference where they could elect a representative body. Previous collective employment agreement ended, and the parties cannot start negotiations for conclusion of the new one. This gives the employer the right to start introducing their own rules without any need to consult the trade union.”

RUD chairman notes that within a few years, the number of members decreased from natural causes, and the young people don’t join the union because they don’t know why they need to.

“Regretfully, when everything is fine at the enterprise, people don’t see the trade union’s achievements, they see no point for it. But when they start to feel the consequences of no renewal of the collective employment agreement, it will be too late.”

### SALARY INDEXING

Sometimes there is an established social dialogue at the enterprise, there is a sound collective employment agreement in place, but still there are issues on which the social partners cannot agree for years.

The salary indexing saga in Saint-Petersburg stevedore company

ников, чтобы избрать представительный орган. Ранее действовавший колдоговор закончился, а в переговоры по заключению нового стороны не вступили. Все это дает работодателю право начать вводить свои правила — теперь с профсоюзом советоваться не надо».

Председатель РПД отмечает, что за несколько лет по естественным причинам упала численность в организации, а молодежь в профсоюз не вступает — не понимает, зачем он нужен.

— К сожалению, когда на предприятии все хорошо или пока еще все хорошо, люди не видят работу профсоюза, не видят в нем смысла, — говорит он. — Но когда отсутствие колдоговора почувствуется, будет поздно.

#### **ИНДЕКСАЦИЯ ЗАРПЛАТЫ**

Бывает так, что на предприятии выстроен социальный диалог, действует хороший коллективный договор, но есть вопросы, по которым соцпартнеры годами не могут прийти к единому решению.

Эпопея с индексацией заработной платы в петербургской стивидорной компании АО «НЕВА-МЕТАЛЛ» длится уже больше трех лет. В 2019 году конференция работников стивидорной компании выдвинула ряд требований к работодателю, основным среди них стало повышение тарифных ставок и окладов на 20% — столько, по подсчетам профкома, составило отставание в индексации заработной платы от реального уровня инфляции за 2014-2017 гг, а чуть позже и закрепление четкого порядка индексации тарифных ставок и окладов в колдоговоре. Однако работодатель на это не идет.

Недавно в Государственную инспекцию по труду Санкт-Петербурга была направлена очередная жалоба — ГИТ поддержал РПД в вопросе индексации.

— Теперь мы можем смело идти в суд и привлечь госслужбу в качестве третьих лиц, — говорит Максим Колядинцев. — Для нас вопрос с индексацией и закрепления ее порядка в колдоговоре — принципиальный, потому что у нас

NEVA METAL JSC lasts for more than three years. In 2019, the workers' conference of the stevedore company raised a series of demands to the employer, including, in the first place, an increase of rates and salaries by 20% — according to the trade union committee, this is the factor by which the salary lags behind the real inflation level within the period from 2014 to 2017. They also demanded to establish a fixed procedure for rates and salary indexation in the collective employment agreement. But the employer refuses to do so.

Lately another complaint was submitted to the State Labour Committee of Saint-Petersburg: the Committee supported the RUD in the indexing issue.

“Now we can go to the court and use the state service as a third party,” says Maxim Kolyadintsev. “The indexing issue and the procedure to be fixed

#### **Ежегодная проверка знаний по охране труда — вещь субъективная.**

If desired, any employer can suspend a worker based on the results of the labour safety check, as it is all rather biased.





**«ПО УСТАВУ РПД, ПРЕДСЕДАТЕЛИ ПЕРВИЧЕК ДОЛЖНЫ УЧАСТВОВАТЬ В ЗАСЕДАНИЯХ СОВЕТА. НЕ ОСВОБОДИТЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ОТ РАБОТЫ — ЗНАЧИТ, ГРУБО НАРУШИТЬ ЗАКОН «О ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СОЮЗАХ, ИХ ПРАВАХ И ГАРАНТИЯХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ».**



в стране нет подобной практики. К слову, в порту Ванино на протяжении многих лет вообще нет должной для этого региона индексации. При этом зарплата докера составляет порядка 60-70 тысяч рублей. «Это очень мало», — добавляет председатель РПД. Он считает, что так происходит потому, что нет четкого законодательно установленного порядка индексации: «Все трактуют Трудовой кодекс, как хотят. Причем все понимают, что индексация может быть только на уровень инфляции, но всегда удобно сослаться на ТК РФ — в кодексе об этом не написано. И уровень инфляции каждый понимает, как хочет». Действительно, ТК говорит, что работодатель обязан обеспечивать повышение уровня реального содержания заработной платы, что включает в себя индексацию зарплаты. «Но в ТК нет расшифровки понятия «индексация», — отмечает председатель РПД.

#### **ДИАЛОГ ЕСТЬ**

К счастью, не всегда диалог с работодателем дается докерам с большим трудом. Например, во Владивостоке выстроена гибкая система социального партнерства. Вопросы и проблемы решаются в рабочем порядке. — Очень большое количество людей в профсоюзе, даже работодатель рекомендует вступать в профсоюз. Зарплаты достаточно хорошие по Дальнему Востоку, — констатирует М. Колядинцев. Налажен рабочий диалог и с АО «Первый контейнерный терминал» в Санкт-Петербурге. «Летом планируется подписание коллективного договора, — говорит он. — Ухудшений мы не ожидаем. Вопрос с профсоюзом хорошо поставлен — новые работники вступают». В целом ситуация на предприятии выравнивается. Несмотря на падение грузооборота, зарплата докеров практически вышла на докризисный уровень: из-за санкций полно-

стью поменялась номенклатура грузов — с контейнеров перешли на удобрения в больших мешках.

### ЗА ДИСКРИМИНАЦИЮ — К ОТВЕТСТВЕННОСТИ

— Самая большая реальная проблема — нет поддержки со стороны государства. По-моему, в истории России еще не было ни одного прецедента, чтобы была доказана дискриминация по профсоюзному признаку. И даже если это вдруг случится, что за это будет — штраф в 5 тысяч рублей? Нужно вводить жесткую ответственность за подобного рода злоупотребления, — заключает председатель Российского профсоюза докеров. [↕](#)

in the collective agreement is crucial for us, because there is no such mechanism in our country.”

By the way, Vanino port hasn't applied proper regional indexing for years. The docker salary is about 60-70 thousand rubles. “It is insufficient,” says the Chairman of the RUD.

He thinks that the reason for this is that there is no indexing procedure clearly specified in the legislation. “Everybody interprets the Labour Code the way they like. They all understand that indexing can only be made up to the inflation level, but it is very convenient to refer to the Russian Labor Code — there is no such provision there. And the level of inflation is also an arbitrary figure.”

Indeed, the Labour Code says that the employer shall ensure an increase in the actual amount of salary, which implicates salary indexing. “But the definition of the concept of indexing is absent from the Labour Code,” marks the RUD Chairman.

### THERE IS DIALOGUE

Luckily, there are instances when the dialogue with employers is not that hard for the dockers. For example, in Vladivostok there is an agile system of social partnership. The issues are resolved in a businesslike manner.

“The trade union has many members, the employer even encourages

workers to join it. Salaries are quite good for the Far East region,” states M. Kolyadintsev.

Good dialogue is also established with First Container Terminal JSC in Saint-Petersburg. “The collective employment agreement is planned for signing this summer,” he says. “We don't expect any trouble. Interaction with the trade union is well-conducted, new workers join in.”

On the whole, the situation in the enterprise evens out. Despite the decrease in cargo turnover, the dockers' salary almost returned to the pre-crisis level: due to the sanctions, the cargo assortment has completely changed, containers were replaced with large sacks of fertilizers.

### DISCRIMINATION SHALL BE PUNISHED

“The biggest actual problem is absence of support on the part of the state. I think in the whole history of Russia, there was no precedent when the trade union discrimination has been proved. And even if the proof could be found, what would be the penalty, 5 thousand rubles? There must be tough punishment for such harassment,” concludes the Chairman of the Russian Union of Dockers. [↕](#)

“

**“ACCORDING TO THE RUD CHARTER, CHAIRMEN OF THE PRIMARY ORGANIZATIONS MUST TAKE PART IN THE COUNCIL MEETINGS. FAILURE TO RELIEVE THE CHAIRMAN FROM DUTIES IS VIOLATION OF THE LAW “ON TRADE UNIONS, THEIR RIGHTS AND GUARANTEES OF THEIR ACTIVITIES”.**



# СВЕТЛАЯ ПАМЯТЬ НИКОЛАЮ ЗАДОЯНОВУ!



↑

Николай Задоянов,  
11 ноября 2021 года,  
Санкт-Петербург.

26 декабря 2022 года, после продолжительной болезни ушел из жизни наш товарищ, друг, брат Николай Григорьевич Задоянов. Мы все знали о тяжелом недуге, с которым он мужественно боролся, и все же верили, что все будет хорошо. Но судьба распорядилась иначе...

Николай Григорьевич Задоянов родился почти сразу после окончания Великой Отечественной войны, 23 мая 1945 года. 18-ти летним парнишкой поступил во Владивостокское мореходное училище, учебу в котором прервала служба в рядах Советской армии. Отслужив, вернулся в мореходку постигать азы профессии моряка. Ей он оставался верен до конца своей жизни.

Трудовая деятельность Николая Григорьевича — что морская, что профсоюзная — всегда была связана с Дальневосточным морским пароходством: начав свой путь в 1973 году с позиции электромеханика, в 1979-м — он уже старший помощник капитана. В это же время Николай Григорьевич окончил хабаровскую высшую партийную школу без отрыва от производства. В 1986 году он становится инструктором профкома плавсостава ДВМП, в 1989 — избран на должность председателя.

При нем к 1996 году окончательно сформировалась, выросла и окрепла Тихоокеанская региональная организация Российского профессионального союза моряков, объединившая в своих



→  
Старейший член РПСМ,  
председатель  
Первичной профсоюзной организации  
плавсостава ОАО «Дальневосточное  
морское пароходство» РПСМ Николай  
Задоянов подписывает трудовой  
договор председателя РПСМ Юрия  
Сухорукова на следующие 5 лет  
(11 ноября 2021 года, Санкт-Петербург).



рядом порядка 6000 моряков-дальневосточников, преподавателей и курсантов региона.

Николай Григорьевич бесценно возглавлял ее с момента основания вплоть до октября 2021-го и до последнего не собирался оставлять работу — она действительно была смыслом его жизни. Но из-за проблем со здоровьем в 2022 году Николай Григорьевич ушел на заслуженный отдых.

Говорят, по тому, что человек оставляет после себя, можно судить, как он прожил свою жизнь.

Николай Григорьевич выстроил здоровые партнерские отношения с крупнейшими круинговыми компаниями Владивостока, добился, чтобы моряки-дальневосточники были обеспечены достойными условиями труда — вот уже многие годы на все суда ДВМП распространяется действие коллективного договора, отвечающего международным требованиям.

Николай Григорьевич всегда говорил: «Основной смысл своей работы — и практика международного профсоюзного движения тому подтверждение — мы всегда видели в том, чтобы заключить с работодателем коллективный

договор и передать его, так сказать, в пользование работникам плавсостава. Коллективный договор является своего рода ценой труда на предприятии, и чем полновеснее в денежном выражении его статьи, тем дороже стоимость труда в судоходной компании, и тем выше зарплата тружеников моря».

Николай Григорьевич проявлял интерес и к будущим морякам — нынешним курсантам: «Ребята должны представлять, что их ждет по окончании учебы, когда они пойдут работать в море. Они также должны понимать, что такое профсоюз и зачем он нужен. Профсоюз — это переговорщик, который ведет постоянный диалог с работодателями и добивается для моряков достойной оплаты труда и социальных гарантий, что отражается в коллективном договоре. Курсантам нужно знать, что хороший коллективный договор и хорошая зарплата — это исключительно результат работы профсоюза, а не что-то само собой разумеющееся».

У Николая Григорьевича есть различные ведомственные награды, он Почетный работник морского флота, Ветеран труда,

Почетный работник ДВМП, но сам он, пожалуй, из всех больше всего ценил «Знак Почета РПСМ». И очень им гордился...

И РПСМ тоже всегда гордился Николаем Григорьевичем: именно ему, председателю Первичной профсоюзной организации плавсостава ОАО «Дальневосточное морское пароходство» РПСМ, в ноябре 2021 года после очередного отчетно-выборного съезда профсоюза было доверено подписать трудовой договор вновь избранного председателя РПСМ Юрия Сухорукова на следующие 5 лет.

Николай Григорьевич всегда был и навсегда останется частью РПСМ. Надежный товарищ, верный друг, прекрасный человек. Светлая память о нем навсегда останется в наших сердцах.

Российский профсоюз моряков выражает искренние соболезнования семье и близким Николая Григорьевича. Пусть земля ему будет пухом! 🇷🇺

## MARINE MEDICINE: TO MINIMIZE ERROR

# МОРСКАЯ МЕДИЦИНА: СВЕСТИ К МИНИМУМУ ВЕРОЯТНОСТЬ ОШИБОК

Конвенция о труде в морском судоходстве (КТМС) обязывает обеспечить все суда судовой аптечкой, состав которой должен определить компетентный орган и контролировать его с учетом рекомендуемых на национальном и международном уровнях медицинских стандартов. Однако на сегодняшний день в России, ратифицировавшей КТМС, отсутствуют нормативно-правовые акты, регулирующие эти вопросы: действовавший раньше приказ Минздравсоцразвития России утратил силу еще 30 сентября 2014 года. Необходимо появление нового документа, соответствующего Конвенции и другим международным рекомендациям, который утвердит требования к комплектации аптечки лекарственными препаратами и изделиями медицинского назначения с учетом типа судна, количества находящихся на его борту моряков, направления и продолжительности рейсов, характера перевозимого груза.

### ПРОБЛЕМА С ЗАКУПКОЙ ПРЕПАРАТОВ

В частности, рекомендуемый состав лекарственных препаратов содержит Справочник лекарственных средств, являющийся приложением к Международному руководству по судовой медицине. В том числе в нем содержатся наркотические и психотропные лекарственные средства, которые могут потребоваться для оказания первой помощи и в экстренных случаях. При этом в России есть проблема с возможностью закупки на суда таких препаратов: у судовладельцев нет лицензии на фармацевтическую деятельность, связанную с оборотом наркотических и психотропных лекарственных средств, а порядок их использования на судах отсутствует.

Таким образом, существующий регламент по работе с наркотическими препаратами не позволяет иметь эти лекарства на судах без медицинского работника — российским законодательством их оборот привязан к осуществлению медицинской деятельности. Хотя по сути человек, отвечающий за медицинскую помощь, на борту есть.

Так, в соответствии с КТМС, на судах, где нет врача, есть моряк, ответственный за медицинское обслуживание, назначение и применение лекарств и прошедший курс подготовки по медицинскому уходу согласно Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (Конвенции ПДНВ).

The Maritime Labor Convention (MLC) obliges all ships to be provided with a maritime first-aid kit containing items to be determined by a competent authority and reviewed in accordance with medical standards recommended at the national and international level. Russia has ratified MLC, but, as of today, has no regulations in this regard: the order of the Ministry of Health and Social Development of the Russian Federation that had been in force earlier expired on September 30, 2014. Now there is a need to develop a new document that would comply with the Convention and other international recommendations, and establish the requirements for the content of the first-aid kit, i.e., medical drugs and devices, based on the type of the vessel, number of seamen on board, destination and duration of a voyage, and the nature of cargo.

Такая подготовка, в частности, учит их обеспечивать больным или травмированным лицам удовлетворительный уровень медицинского обслуживания в период их вероятного нахождения на борту. Либо на судне присутствует член экипажа, ответственный за оказание первой медицинской помощи и прошедший соответствующее обучение.

### НЕОБХОДИМЫ ПОПРАВКИ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Складывается парадоксальная ситуация, когда за границей российские суда вынуждены для проверок портовых властей пополнять судовую аптечку наркотическими лекарственными препаратами, которые предназначены для эффективного обезболивания и спасения человеческой жизни, а при пересечении границы с Россией буквально их ликвидировать.

При этом страховые компании также требуют выполнения рекомендаций Международного руководства по судовой медицине, в том числе в части содержания судовых аптек — в противном случае судовладельцам может быть отказано в страховом возмещении расходов на лечение моряков.

В РПСМ уверены: по этому вопросу необходимо внесение поправок в законодательство, в частности, в Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» и в Федеральный закон от 08.01.1998 № 3-ФЗ «О наркотических средствах и психотропных веществах». Кроме того, нужно разработать порядок обеспечения морских судов наркотическими и психотропными лекарственными средствами (получение, учет, хранение и списание), которые должны быть согласованы с соответствующими органами контроля за оборотом наркотических препаратов. Также следует утвердить Инструкцию по применению лекарственных препаратов и изделий медицинского назначения.

Надо сказать, что какие-то попытки внести изменения в законодательство предпринимались. Так,



© Ken Teegardin

### DRUG PROCUREMENT PROBLEMS

In particular, the recommended list of medical drugs can be found in the Quantification Addendum to the International Medical Guide for Ships. The document also contains narcotic and psychotropic drugs that may be required for first aid and in emergency situations. In the meantime, Russia has problems with procuring such drugs for vessels: shipowners are not licensed for pharmaceutical activities related to the circulation of narcotic and psychotropic drugs, and there is no established procedure for their use on board.

Thus, the existing regulation on the use of narcotic drugs does not allow such medical substances on board without the presence of a medical officer — according to the Russian legislation, their circulation is necessarily associated with medical activities. However, in fact, there is a person responsible for medical care on board.

In accordance with MLC, if there is no doctor on a vessel, there should be a crew member responsible for medical care, prescription and use of medical drugs, who has completed a medical care training course in accordance with the international obligations of the Russian Federation — the International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-

keeping for Seafarers, 1978, with amendments (STCW Convention). Such training is concerned with providing ill or injured persons with a satisfactory level of medical care while on board. An alternative is a crew member responsible for providing first aid who has completed appropriate training.

### NECESSARY LEGISLATIVE AMENDMENTS

The current situation is counterintuitive: Russian vessels sailing abroad are forced to replenish the ship's first-aid kits with narcotic drugs needed for effective pain relief and life salvage (and also for passing inspections by port authorities), and then get rid of them when crossing the border of the Russian Federation.

Insurance companies also require compliance with the recommendations of the International Medical Guide for Ships, including requirements for maintaining first-aid kits — otherwise, shipowners may be denied insurance compensation for the medical treatment of seafarers.

SUR deems it necessary to amend the legislation in this regard; in particular, Federal Law No. 99-FZ of May 4, 2011 “On Licensing Certain Types of Activities” and Federal Law No. 3-FZ of January 8, 1998 “On Narcotic Drugs and Psychotropic Substances”. It is also necessary to develop a proce-

# КОНВЕНЦИЯ ПДНВ

**Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками**

## STCW Convention

**International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, with amendments**

в 2019 году Институт промышленной и морской медицины разработал проект приказа Минздрава России «Об утверждении требований к комплектации судовой аптечки», который был рассмотрен на заседании секции № 2 «Медико-санитарные проблемы судовой и водолазной медицины» проблемной комиссии № 6 Научно-технического совета Федерального медико-биологического агентства (ФМБА). В нем участвовал и РПСМ. В итоге комиссия вынесла решение о принятии проекта приказа за основу, его доработке и последующем направлении для утверждения. Однако это так и не было реализовано.

### СВЕСТИ К МИНИМУМУ ВЕРОЯТНОСТЬ ОШИБОК

В 2021 году ФМБА разработало новый проект приказа, но он не нашел поддержки у Минздрава. Основные замечания ведомства сводились к тому, что использование лекарственных препаратов осуществляется только в рамках оказания медицинской помощи, что,

в свою очередь, составляет медицинскую деятельность, осуществляемую медицинскими работниками и подлежащую лицензированию. И что действующим законодательством РФ в сфере охраны здоровья не установлено понятие «первая медицинская помощь», в рамках которой проектом предусмотрено назначение лекарственных препаратов обученным ответственным членом экипажа судна. РПСМ в свою очередь не может согласиться с этими замечаниями.

Есть и другие немаловажные вопросы: создание центров охраны здоровья моряков в крупных портовых городах, развитие водолазной медицины, реестр медицинских организаций, которым разрешено проводить медосмотры и давать соответствующие заключения о годности к работе на судах. По словам специалистов, такой перечень должен быть утвержден на федеральном уровне, чтобы свести к минимуму вероятность ошибок. [📍](#)

[marine.org.ru](http://marine.org.ru) и ЮТО РПСМ

дуре для providing ships with narcotic and psychotropic drugs (receipt, accounting, storage and discarding), which should be agreed with the relevant authorities overseeing the circulation of narcotic drugs. Another important step is to approve the Instructions for the use of medical drugs and devices.

Notably, some attempts to amend the legislation have been already made. For instance, in 2019, the Institute of Industrial and Marine Medicine developed a draft order of the Ministry of Health of the Russian Federation “On approval of requirements for content of first-aid kits”, which was discussed at the meeting of Section No. 2 “Medical and health issues of ship and diving medicine” of Task Force No. 6 of the Scientific and Technical Council of the Federal Medical and Biological Agency (FMBA). SUR has also taken part in this meeting. As a result, the Task Force decided to accept the draft order as a basic document that should be improved and then submitted for approval. However, this has not been implemented.

### MINIMIZING ERROR

In 2021, FMBA developed a new draft order, but it was not supported by the Ministry of Health. The main objection of the Ministry was that medical drugs can be used only in the course of procuring medical aid, which, in turn, implies medical activities to be carried out by a medical professional under a license. They also argued that the current Russian healthcare legislation does not determine the “first aid” concept, which the draft order uses as a framework for prescribing drugs by a trained responsible member of the ship's crew. SUR, in its turn, objects to such remarks.

Besides, there are other important matters: creation of seafarer health centers in large port cities, development of diving medicine, register of medical organizations that are allowed to perform medical examinations and provide certificates of fitness for work on ships. According to experts, this list should be approved at the federal level in order to minimize error. [📍](#)

[marine.org.ru](http://marine.org.ru) and STO SUR





ics-shipping.org

# РУКОВОДСТВО ПО СУДОВОЙ МЕДИЦИНЕ ДЛЯ МОРЯКОВ И РЫБАКОВ



## INTERNATIONAL MEDICAL GUIDE FOR SEAFARERS AND FISHERS

When a seafarer or fisher becomes sick or is injured at sea, it is up to one of their fellow crew members — known on merchant ships as the ‘person responsible for medical care’ — to provide medical relief until professional medical services can be reached. This person will have had limited medical training on shore, as required under the STCW Convention, but is not a fully-trained doctor. When confronted with a medical emergency far from land, the medical officer relies on Telemedical Assistance Services (TMAS), the medicines available in the on board medicine chest and the on board medical guide for support.



© Marc Stofberg

Когда член экипажа торгового или рыболовного судна заболевает или получает травму в море, то один из офицеров, который официально именуется как «лицо, ответственное за медицинское обслуживание на борту», должен оказывать ему медицинскую помощь до тех пор, пока не появится возможность передать пострадавшего/заболевшего в руки профессиональных медиков. Этот человек проходит соответствующую требованиям Конвенции ПДНВ медицинскую подготовку

в ограниченном объёме, но не является полноценным врачом. Столкнувшись с необходимостью оказать неотложную медицинскую помощь вдали от берега, ответственный за медицинское обслуживание офицер полагается на услуги телемедицинской помощи (TMAS), лекарства, имеющиеся в судовой аптечке, и руководство по судовой медицине.

Первое издание такого международного руководства МПС по судовой медицине для моряков и рыбаков (ICS International Medical

Guide for Seafarers and Fishers) скоро выйдет в свет. Оно составлено и отредактировано международной группой специализирующихся в области морской медицины врачей и экспертов, которые имеют многолетний опыт работы с моряками и рыбаками и понимают, какие знания и в каких случаях могут пригодиться членам экипажа.

Данный медицинский справочник включает: полное руководство по наиболее распространенным травмам, заболеваниям и проблемам со здоровьем, возникающим на борту торговых и рыболовных судов; удобную и понятную компоновку материала, выделенные цветом текстовые блоки и наиболее важную информацию; реалистичные наглядные иллюстрации; главу, посвященную общим проблемам с психическим здоровьем и конкретным психическим расстройствам, содержит рекомендации по распознаванию симптомов, оценке и лечению подобных заболеваний на борту; обновленный раздел, касающийся аптечки, с перечнем лекарств, которые в настоящее время повсеместно доступны; формы, схемы и процедуры, помогающие

провести раннюю диагностику; десять «Карточек действий» по заболеваниям и травмам, которым наиболее подвержены моряки. Эти карточки съемные, их можно отдельно поместить в специальную медицинскую сумку для использования в чрезвычайных ситуациях и хранить там.

Наличие медицинского руководства на борту является обязательным в соответствии с Конвенцией МОТ о труде в морском судоходстве (КТМС) и Конвенцией ИМО о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ). В рыболовной отрасли, согласно Конвенции МОТ о труде в рыболовном секторе, требуется обеспечить оказание надлежащей медицинской помощи на борту, а в соответствии с Конвенцией ИМО STW-F 1995 года лица, оказывающие медицинскую помощь на борту, должны проходить специальную медицинскую подготовку.

Копию руководства рекомендуется иметь на борту всех судов, а также на берегу в отделах охраны труда, в центрах медицинской помощи и учебных заведениях, где проходят подготовку моряки и рыбаки. ⚓

The first edition of the ICS International Medical Guide for Seafarers and Fishers is coming soon.

It has been written and reviewed by an international group of maritime medical practitioners and experts with many years' experience of working with seafarers and fishers and who understand what crew members need to know and when they need to know it.

This medical guide includes comprehensive guidance on the most common injuries, illnesses and health issues experienced on board ships and fishing vessels; user-friendly layout with colored text boxes and features to highlight the most important guidance; photo-realistic visual aids; a chapter on mental health issues and specific mental health disorders, providing guidance on recognizing symptoms, assessing and treating a mental health issue on board; an up-to-date medicine chest section with medicines that are currently and globally available; assessment forms and charts to aid early assessment; ten 'Action Cards' for the highest-risk illnesses and injuries, which are removable and can be separately kept in the medical bag for use in emergencies.

Carriage of a medical guide on board is mandatory under the International Labour Organization's Maritime Labour Convention (ILO MLC) and the International Maritime Organization's (IMO) Seafarer Training, Certification and Watch keeping (STCW) Convention.

The fishing industry requires proper medical care to be provided on board under the ILO Work in Fishing Convention, and medical training for that providing first aid care under the IMO STW-F 1995 Convention.

It is recommended that a copy of the guide is kept on board all ships and also in onshore safety departments, medical assistance centers and training institutions that support seafarers and fishers. ⚓



© Zatok33

# IBF ПЕРЕСМОТРЕЛ РИСКИ ДЛЯ СУДОВ И МОРЯКОВ В РАЙОНЕ АФРИКАНСКОГО КОНТИНЕНТА

Международный переговорный форум (IBF) внес изменения в список зон риска IBF – морские профсоюзы и работодатели согласовали поправки к коллективным договорам стандарта IBF и ITF.

Так, зоны IBF High Risk Area и IBF Extended Risk Zone, включающие Аденский залив и побережье Сомали и западную часть Индийского океана и Красное море соответственно, удалены. Кроме того, зона IBF High Risk Area в Гвинейском заливе понижается до статуса IBF Extended Risk Zone, которая расширяется за счет включения территориальных вод, портов и внутренних водных путей Нигерии и Бенина, а также вод Анголы. Все остальные существующие обозначения остаются без изменений.

## IBF HAS REVISED THE RISKS FOR VESSELS AND SEAFARERS IN THE AFRICAN CONTINENT AREA

The International Bargaining Forum (IBF) has revised the list of IBF risk areas – maritime labor unions and employers have approved amendments to the collective agreements of the IBF and ITF standards.

Thereby, the IBF High Risk Area and IBF Extended Risk Zone, which include the Gulf of Aden, and the coast of Somalia and the western part of the Indian Ocean and the Red Sea, respectively, have been removed. In addition, the IBF High Risk Area in the Gulf of Guinea is downgraded to the IBF Extended Risk Zone, which is expanded to include the territorial waters, ports, and inland waterways of Nigeria and Benin, as well as the waters of Angola. All other existing designations remain unchanged.

## СПИСОК ЗОН IBF

Поправки вступили в силу 1 января 2023 года.

На сегодняшний день список зон риска IBF выглядит следующим образом:

### LIST OF IBF AREAS

Amendments came into force on January 1, 2023. To date, the list of IBF risk areas is as follows:

#### IBF WARLIKE OPERATIONS AREA

12 морских миль от Йемена, включая все порты Йемена, кроме Транзитного коридора морской безопасности (MSTC) в Красном море;

12 nautical miles from Yemen, including all Yemen ports, except the Red Sea Maritime Security Transit Corridor (MSTC);

#### IBF EXTENDED RISK ZONE

Гвинейский залив от границ Либерии/ Кот-д'Ивуара до 00° с. ш. 005° в. д. и до границ Анголы/Намибии;

The Gulf of Guinea from the borders of Liberia/Côte d'Ivoire to 00° N 005° E and to the borders of Angola/Namibia;

#### IBF WARLIKE OPERATIONS AREA

Азовское море к северу от 46° с. ш.;

The Sea of Azov to the north of 46° N;

#### IBF WARLIKE OPERATIONS AREA

Северный регион Черного моря;

The north part of the Black Sea;

#### IBF WARLIKE OPERATIONS AREA

все морские порты Украины.

all seaports of Ukraine.

— Координаты любых зон риска отражают места, где существует угроза безопасности мореплавания, и в то же время учитывают эффективность сдерживания рисков, — объясняет заведующий отделом международных связей Российского профсоюза моряков Игорь Щекотин. — Пиратство — серьезная угроза для экипажей, но поскольку обстановка в Аденском заливе, у побережья Сомали, западной части Индийского океана и Красном море стала действительно спокойной, то необходимость обозначать регион как зону высокого риска пиратства нет. Соответственно, при нахождении на востоке африканского континента льготы и бонусы, которые ранее полагались морякам, также больше применяться не будут. Уверен, если того потребуют обстоятельства, то Международный переговорный форум учтет риски для судов и моряков и примет соответствующее решение.

#### БОНУСЫ И МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

Что касается IBF Warlike Operations Area и IBF Extended Risk Zone,

то на практике для моряков работа в этих зонах означает применение определенных льгот и следование рекомендациям.

Так, IBF Warlike Operations Area — зона, которая применяется ко всем судам в пределах ее границ. Во время нахождения в этих зонах рекомендует устанавливать на судах уровень охраны ISPS 3. В период транзита или пребывания здесь каждый моряк имеет право на компенсацию, эквивалентную базовой ставке, которая выплачивается минимум за 5 дней фактического пребывания в IBF Warlike Operations Area и за каждый последующий день нахождения в ней; удвоенную компенсацию в случае смерти или потери трудоспособности. Кроме того, любой член экипажа имеет право отказаться от работы в опасной зоне с оплатой репатриации за счет работодателя и рассчитывать на выплату двухмесячной базовой ставки.

Во время прохода через IBF Extended Risk Zone на судне должны быть обеспечены повышенные меры безопасности — выше уровня, указанного в BMP West Africa,

“The coordinates of any risk areas point at the places marked with a threat to the safety of navigation, and also take into account the effectiveness of risk control measures,” explains Igor Shchekotin, Head of the Foreign Relations department of the Seafarers’ Union of Russia. “Piracy is a serious threat to crews, but since the situation in the Gulf of Aden, near the coast of Somalia, the Western Indian Ocean and the Red Sea has become really calm, there is no need to mark this region as a high-risk piracy area. Accordingly, the previously established benefits and bonuses for seafarers staying in the eastern zone of the African continent will no longer apply. I am sure that if circumstances require, the International Bargaining Forum will take into account the risks for vessels and seafarers to take an appropriate decision.”

#### BONUSES AND SECURITY MEASURES

Regarding IBF Warlike Operations Area and IBF Extended Risk Zone, from the practical point of view, the seafarers working in these



включая возможные посадку на судно спецперсонала или установку систем для уменьшения уязвимости судна. В период прохождения IBF Extended Risk Zone каждый моряк имеет право на премию в размере базовой ставки — выплачивается, если судно было атаковано пиратами; удвоенную компенсацию в случае смерти или потери трудоспособности. Примечательно, что судно не будет считаться находящимся в IBF Extended Risk Zone после того, как оно пришвартовалось в пределах границ зоны.

### ИСТОРИЯ ВОПРОСА

Инициаторами исключения High Risk Area стали Международная палата судоходства, Балтийский и Международный морской совет, Международная ассоциация морских подрядчиков, Международная ассоциация владельцев сухогрузов, Международная ассоциация владельцев танкеров и Международный морской форум нефтяных компаний. Их позиция состояла в том, что работать в регионе стало безопаснее — проблема пиратства сошла на нет.

А ведь еще каких-то 13 лет назад — в самый разгар нападений — убытки, которые сомалийское пиратство приносило мировой экономике, по некоторым подсчетам, составляли до 6 млрд долларов в год. Страдали и тысячи моряков, которых пираты держали в заложниках неделями, месяцами, а иногда и годами: более 62 человек погибли в плену, 25 предположительно были убиты, просто выполняя свою мирную работу.

High Risk Area или зона высокого риска пиратства в Индийском океане была установлена как раз в то время, то есть более 10 лет назад, в ответ на эскалацию преступности. HRA представляла собой участок морского пространства — Аденский залив и 12 морских миль от восточного побережья Сомали, где существовала серьезная угроза нападений, и, соответственно, требовались дополнительные меры безопасности.

В феврале 2021 года ее территорию решили пересмотреть. Первым толчком к этому послужили неоднократные просьбы правительства Кении вывести за границы HRA территорию ее исключительной экономической зоны (ИЭЗ), поскольку обстановка здесь давно стала спокойной.

После тщательной оценки угроз в западной части Индийского океана на основе данных, представленных SHADE, EUNAVFOR Atalanta, UNODC и UKMTO, было установлено, что пиратство в регионе находится на самом низком уровне с 2007 года. По данным Международного морского бюро (IMB), с 2018 года не сообщалось о случаях пиратства близ Сомали, а в августе 2020 года пираты освободили последних трех из 3 639 человек, захваченных в плен в течение последних пяти лет.

### РЕШЕНИЕ IBF

В циркулярном письме Международной федерации транспортников (ITF) подчеркивается, что 7 декабря 2022 года Комитет IBF по районам военных операций (IBF WOAC) рассмотрел риски для торговых

zones should obtain certain benefits and follow the established recommendations.

In particular, the IBF Warlike Operations Area is an area that is applied to all vessels within its boundaries. Within this zone, it is recommended to establish security level ISPS 3 at the vessels. In case of transit through this zone or remaining inside its boundaries, each seafarer is entitled to compensation equivalent to the base rate, which is paid for a minimum period of 5 days of actual stay in the IBF Warlike Operations Area and for each subsequent day of stay; double compensation in case of death or incapacity. In addition, each crew member has the right to refuse to work in a dangerous area with repatriation cost covered by the employer, and is entitled to a two-month base rate.


During passage through the IBF Extended Risk Zone, the vessel should implement advanced security measures — above the level specified in the West Africa BMP, including possible boarding of special personnel or installation of systems aimed at reducing the vulnerability of the ship. When passing through the IBF Extended Risk Zone, each seafarer is entitled to a bonus in the amount of the base rate — it will be paid if the ship is attacked by pirates; double compensation is due in case of death or incapacity. Notably, the vessel will not be considered staying within the IBF Extended Risk Zone once it has moored within the boundaries of the zone.

### HISTORICAL BACKGROUND

The High Risk Area exclusion has been initiated by the International Chamber of Shipping, the Baltic and International Maritime Council, the International Marine Contractors Association, the International Association of Dry Cargo Shipowners, the International Association of Independent Tanker Owners, and the Oil Companies International Marine Forum. Their stance was based on the fact that it has become much safer to work in this region — the problem of piracy has dwindled.

судов вокруг африканского континента и, в частности, отметил продолжающиеся положительные перемены в регионе. В результате Международная федерация транспортников и Объединенная переговорная группа морских работодателей — социальные партнеры Международного переговорного форума — достигли соглашения об изменении списка зон риска IBF, чтобы отразить улучшение ситуации.

В Российском профсоюзе моряков напоминают, что ст. 17.1 CBA IBF Framework требует, чтобы «обновляемый список зон действий IBF хранился на судне и был доступен для членов экипажа». Что касается соглашений, не связанных с IBF, то те же обозначения и условия, что содержатся в списке IBF, должны применяться ко всем договорам ITF — общей стоимости экипажа и стандартному — с 1 января 2023 года.

Условия труда моряков в зонах риска IBF могут быть изменены только решением Международного переговорного форума. 

Thirteen years ago, at the peak of attacks, the losses of the world economy caused by the Somali piracy amounted to 6 billion dollars a year according to some estimates. Thousands of seafarers were held hostage by pirates for weeks, months, and sometimes even years; more than 62 people died in captivity, 25 were supposedly killed in the course of performing their peaceful duty.

The High Risk Area for piracy in the Indian Ocean was established in that period, i. e., more than 10 years ago, as a response to the crime escalation. The HRA was a section of the sea including the Gulf of Aden and 12 nautical miles from the east coast of Somalia, where there was a serious threat of attacks, and, accordingly, additional security measures were required.

In February 2021, it was decided to revise the territory. The first trigger for the revision were repeated requests from the government of Kenya to remove the territory of its exclusive economic zone (EEZ) from HRA boundaries, since the situation there has remained calm for quite a long time.


After a detailed threat assessment in the Western Indian Ocean zone based on the data provided by SHADE, EUNAVFOR Atalanta, UNODC and UKMTO, the piracy in that region was found to be at its lowest since 2007. According to the International Maritime Bureau (IMB), there have been no reported

incidents of piracy near Somalia since 2018, and in August 2020, the pirates freed the last three of 3,639 people captured over the past five years.

#### IBF DECISION

The International Transport Workers' Federation (ITF) circular letter highlights that on December 7, 2022, the IBF Warlike Operations Area Committee (IBF WOAC) reviewed the risks for commercial ships around the area of the African continent and, in particular, noted the consistent positive changes in that region. As a result, the International Transport Workers' Federation and the Joint Negotiating Group of Maritime Employers, social partners of the International Bargaining Forum, have reached an agreement to change the IBF list of risk areas to reflect the improvement of this situation.

The Seafarers' Union of Russia reminds that Art. 17.1 of CBA IBF Framework requires that "an up-to-date list of IBF operations areas should be kept on board and made available to all crew members". Regarding non-IBF agreements, the same designations and conditions as contained in the IBF list shall apply to all ITF agreements — Total Crew Cost agreements and Standard agreements — starting from January 1, 2023.

The labor conditions of seafarers in the IBF risk areas can only be changed by the decision of the International Bargaining Forum. 

# «ОКАЗАТЬ ПОМОЩЬ ТЕРПЯЩЕМУ БЕДСТВУЕ — СВЯТАЯ ОБЯЗАННОСТЬ ЛЮБОГО МОРЯКА»

© Union Maritime Newspaper



Многим морякам за свою карьеру удается хоть раз побыть героями. Капитану Сергею Васильеву такая возможность выпала дважды: летом 2022 года экипаж балкера Nordic Qinnqua с ним во главе провел блестяще организованную и в определенной степени уникальную спасательную операцию, а в 2013 году именно под его управлением балкер NS Yakutia в рекордные на тот момент сроки совершил переход по Севморпути. «Профсоюзная морская газета» Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков поговорила с капитаном о его пути в профессии, о том, как ему и его команде удалось сохранить жизни двум затерявшимся в море датчанам, и о проблемах современных моряков.

## «БУДУ МОРЯКОМ!»

Сергей родился на Урале, но уже с детства знал, что будет моряком.

— В действительности я тогда еще не видел моря, но родители читали мне книжки, и эта романтика дальних странствий меня манила, как магнитом, — вспоминает Сергей Викторович. — И когда меня спрашивали, кем я хочу стать, я с 5 лет неизменно отвечал: «Моряком!»

Мечте суждено было сбыться — через много лет на юге страны. Во время службы в ВМФ он узнал

об открывшейся в Новороссийске морской «вышке». Так, в 1977 году Сергей Васильев стал курсантом Новороссийского высшего инженерного морского училища. С этого времени началось его становление как морского профессионала. Впереди — тысячи морских миль, миллионы тонн жизненно важных грузов, десятки разных судов и экипажей и — все моря мира! «Я не был только в Антарктиде, — смеется капитан. — Правда, и туда меня однажды звали возить туристов».

## “SAVING A SEAFARER IN DISTRESS IS THE SACRED DUTY OF EVERY SEAMAN”

Many seamen have a chance to become heroes at least once in their careers. Captain Sergey Vasiliev has had two such opportunities: in the summer 2022 he headed the crew of Nordic Qinnqua bulk carrier in a brilliant and unique rescue operation, and in 2013 he commanded NS Yakutia bulk carrier as it navigated the Northern Sea Route at what was a record speed back then. Union Maritime Newspaper under the Southern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia talked to the captain about his professional journey, how he and his crew rescued two Danes lost at sea, and about the challenges faced by modern seafarers.

## КАК РОССИЯНЕ ЕВРОПЕЙЦЕВ СПАСАЛИ

Везти пассажиров на судне все же довелось, правда, при весьма экстремальных обстоятельствах. 18 августа 2022 года четвертый помощник балкера Nordic Qinnqua, шедшего с грузом руды из Канады на Фарерские острова, принял сигнал бедствия от береговой охраны Великобритании. Вахтенный сразу же доложил об этом капитану. В 500 милях от побережья на хлипком плотике среди огромных волн дрейфовали два датчанина. Гребцы попали в сильный шторм по пути из Майами домой на Фарерские острова. Их лодка затонула, спортсмены перебрались на надувной плот и по спутниковой связи обратились за помощью. Российский капитан не колебался:

— Это святая обязанность любого моряка — оказать помощь терпящему бедствие. Спасательная операция получилась очень сложной: шторм на море был 7 баллов. Наше судно 230 метров в длину, 38 в ширину и груза с нами 94 тысячи тонн — огромный тяжеловоз! А тут плотик в волнах. Над ним кружил британский самолет, а сделать ничего не мог.

## “I’M GOING TO BE A SEAFARER!”

Sergey was born in the Urals, but knew he wanted to be a sailor since childhood.

“I hadn’t actually seen the sea back then, but my parents read me books, and the romance of faraway places attracted me like a magnet”, Sergey Viktorovich reminisces. “Sometimes people asked me who I wanted to be, and from the age of five I never failed to answer, “A Seaman!”

Many years later, his dream came true in the south of the country. During his service in the Navy, he learnt about opening of a higher naval school in Novorossiysk. In 1977, Sergey Viktorovich became a naval cadet of Novorossiysk higher engineering maritime college. That was the beginning of his professional maritime career. Thousands of nautical miles, millions of tonnes of vital cargo, dozens of ships and crews, and all the oceans of the world lay ahead! “Antarctica is the only place I’ve never been to,” the captain laughs. “But I have been called there once, to ferry tourists around.”

## HOW RUSSIANS SAVED EUROPEANS

I still had to carry passengers on a ship once, and in some pretty extreme circumstances. On 18 August 2022, the fourth mate on the Nordic Qinnqua bulk carrier shipping ore

from Canada to the Faroe Islands, received the mayday signal from the UK Maritime and Coast Guard Agency. The duty man reported to the captain immediately. Two Danes were drifting 500 miles off the coast on a small raft in the midst of huge waves. The sportsmen ran into a storm on their way home to Faroe Islands from Miami. Their boat sank; the Danes got over on an inflatable raft and called for help via satellite. The Russian captain didn’t think twice:

“It is the sacred duty of every seaman to rescue a seafarer in distress.” The rescue operation was very complicated: it was a storm of force 7. Our vessel was 230 meters long, 38 across, and with 94 thousand tonnes of cargo — a huge hauler! And it had a small raft to rescue. A British plane was circling above, but they couldn’t do much.

We used everything: life buoys, emergency escape ladders, life nets. The captain did his best to steer the bulker so that the Danes don’t get in the way of the propeller and could still get hold of the life-savers. The operation lasted five hours and was a success thanks to the skilled crew. Gratitude of the Danes extended beyond the rescued men themselves: the bulker’s crew received telegrams of appreciation from the representative office of Faroe Islands and BSM, the hiring company.



В ход пошло все для спасения — круги, трапы, сетки. Капитан предпринимал все новые попытки поставить судно так, чтобы датчане не попали под винт и при этом сумели зацепиться за спасательные средства. Операция длилась пять часов и благодаря профессионализму моряков завершилась успешно. Оценили его не только спасенные: позже экипаж получил благодарственные телеграммы от представительства Фарерских островов и компании-работодателя BSM.

Специалисты говорят: в океане даже при крушениях торговых судов спастись удастся далеко не всегда. На маленьком плоту в семибалльный шторм шансы уцелеть минимальные. «Наверное, им повезло, что именно мы оказались рядом», — полушутя заметил капитан.

В операции принимал участие каждый член российско-филиппинской команды балкера. Делились сухой одеждой, дали горячее питание и питье, размещали в каютах. Оправившись от шока, датчане принялись благодарить моряков за чудесное спасение. Сообщили родным, что жизнь им спас русский капитан.

### **ДОБРЫЙ КАПИТАН**

В 42 года Сергей Викторович стал во главе огромного сооружения — торгового судна. К нему всегда тянулись люди, ведь под его руководством легко работать представителям любых национальностей. «Наверное, я добрый капитан, — смеется Васильев. — На самом деле, чтобы руководить экипажем, нужно просто оставаться справедливым и честным. Ведь в узком кругу маски слетают очень быстро, и все понимают, кто ты в действительности. Конечно, редко кто из членов экипажа станет возражать капитану, но если он несправедлив, то люди будут избегать работать с ним».

А еще в море ему не раз помогала... интуиция. Капитан объясняет: «Бывает, кажется, что все стабильно на судне, спокойно идем. Ложишься отдохнуть и только начинаешь дремать — тебя словно

какая-то сила поднимает! Бежишь на мостик и успеваешь точно вовремя, чтобы избежать неприятности. Хорошая интуиция вкупе с профессиональным опытом дают возможность просчитывать ситуацию на несколько шагов вперед».

### **СУРОВЫЕ ВОСТОЧНЫЕ МОРЯ**

Умение стратегически мыслить очень пригодилось капитану Васильеву, когда в 2013 году ему доверили провести грузовой балкер из Мурманска в Китай по новому глубоководному маршруту севернее архипелага Новосибирских островов. Сергей Викторович признается — в таких сложных условиях работал впервые. И добавляет: его, коренного уральца, арктические морозы, конечно, не напугали. В остальном капитан подготовился к знаковому рейсу по СМП архисерьезно:

— Каждую лоцию по каждому морю проштудировал от корки до корки. А моря там суровее, особенно к востоку. Естественно, при работе во льдах рисков больше. Осторожность, конечно, нужна серьезная, промеры делали очень внимательно. Айсберги там редко попадают, а толщина льда где-то полтора-два метра. Если вдруг что-то прозеваешь — где ремонтировать? До ближайшей базы три тысячи километров. Не зря требования Полярного кодекса очень жесткие и в части технического состояния судна, и к профессиональной подготовке и опыту экипажа.

### **ФУТБОЛИСТЫ 1986-ГО**

Сергею Викторовичу довелось поработать в судоходстве в два совершенно разных периода. Он помнит грандиозный ручной труд, на смену которому пришла автоматика. «Раньше моряк во многом опирался на приобретенный опыт, а сейчас на все есть чек-листы, — говорит капитан. — Сделать шаг в сторону от этого контрольного списка он уже не может, теряется, говорит: «Нас этому не учили». Мы могли раскидать гирокомпас или пере-

Specialists say that even in merchant ship wrecks, people have uncertain chances of rescue. A little raft in a storm of 7 had minimal hope for salvation. “They were very lucky that we happened to be so close by,” the captain says half-humorously.

Every member of the Russian-Filipino crew of the bulker took part in the operation. They shared dry clothes, hot meals and drinks, and accommodated the rescued men in cabins. Having recovered from shock, the Danes started thanking the seamen for the miraculous escape. They told their families that they had been rescued by a Russian captain.

### **KIND HEARTED CAPTAIN**

Sergey Viktorovich was 42 when he took the helm of the giant machine of a merchant ship. The crew always liked him. It was a pleasure to serve under his command, regardless of nationality. “I believe that I am a kind-hearted captain,” Vasiliev chuckles. “Actually, the only thing you need to command a crew is to be honest and fair. In a small group, mask fall off quickly, and you cannot hide what you really are. Certainly, crew members seldom contradict the captain, but if the latter is unfair, people start avoiding him.”

Another thing that comes in handy at sea is intuition. The captain explains, “There are days when everything is stable, the vessel runs smoothly. I go to sleep, but just when I’m about to doze off, it is as if a mysterious force pushes me to my feet. I run to the helm and manage to get there right in time to avoid the accident. Intuition combined with experience helps me think several moves ahead.”

### **HARSH EASTERN SEAS**

Strategic thinking didn't come amiss in 2013, when Captain Vasiliev steered the loaded bulker from Murmansk to China along the new deep-water route to the north of the New Siberian Islands archipelago. Sergey Viktorovich admits that it was the first time he had to work in such complicated conditions. He adds that, as a native of the Urals, he was not afraid of the Arctic frost. Apart



**«ТЕПЕРЬ ЛЮДИ СУТКАМИ НЕ ВЫЛЕЗАЮТ ИЗ СМАРТФОНОВ, СИДЯТ, УТКНУВШИСЬ В ЭКРАН, — КОНСТАТИРУЕТ СЕРГЕЙ ВИКТОРОВИЧ. — МОГУТ ТРИ-ЧЕТЫРЕ ЧЕЛОВЕКА ПОИГРАТЬ В КАКУЮ-ТО НАСТОЛЬНУЮ ИГРУ, НО, В ОСНОВНОМ, ВСЕ ПО КАЮТАМ. А РАНЬШЕ МЫ СОБИРАЛИСЬ БОЛЬШОЙ ДРУЖНОЙ КОМПАНИЕЙ В КУРИЛКЕ, В САЛОНЕ ОТДЫХА. И КАЖДЫЙ ВЕЧЕР — КОЛЛЕКТИВНЫЙ ПРОСМОТР ФИЛЬМОВ».**

брать радар с закрытыми глазами. Сейчас молодые штурманы считают, что для этого есть электромеханики».

Говоря о плюсах современных тенденций, капитан отмечает усовершенствованное в разы навигационное оборудование, сокращение расхода топлива и внедрение высоких экологических требований. «Стоимость современного судна, к примеру, 50 миллионов долларов, — рассуждает он. — Естественно, судовладелец очень тщательно отбирает команду, которой можно доверить управление. Поэтому профессионализм сегодняшних моряков должен быть даже выше, чем раньше».

Однако есть у технологического прорыва и обратная сторона: социальная изоляция. «Теперь люди сутками не вылезают из смартфонов, сидят, уткнувшись в экран, — констатирует Сергей Викторович. — Могут три-четыре человека поиграть в какую-то настольную игру, но, в основном, все по каютам. А раньше мы собирались большой дружной компанией в курилке, в салоне отдыха.

И каждый вечер — коллективный просмотр фильмов».

На вопрос, судоходство какого периода нравится ему больше, Васильев задумывается, а затем мысленно возвращается в 1986-й — год очередного триумфа сборной Аргентины по футболу и Диего Марадоны: «Шел чемпионат мира по футболу. Мы стояли в Алжире, рядом много иностранных судов. Выгрузка в те годы занимала гораздо больше времени, и мы решили устроить свой чемпионат. В экипаже — 34 человека, любителей футбола среди нас было достаточно. Сформировали команду и каждый вечер выходили на причал играть с экипажами соседних судов. Помню, в тот раз немцы выиграли у нас, а мы — у бразильцев. Конечно, это было настоящее морское братство, дружба. Я тогда и мир посмотрел, ведь темпы перевозок были совсем другие».

#### **ПОСЛЕ СОЮЗА**

Как-то само собой разговор зашел о распаде биполярного мироустройства. Капитан качает головой: «Раньше

from that, the captain was over-prepared to the Northern Sea Route voyage:

“I studied every pilot chart in every sea backward and forward. And the seas there are much harsher, especially eastwards. Naturally, the risks increase when you are navigating in ice. You need much caution, of course, and we have been very careful with the surveying. Icebergs are rare and the ice is one and a half to two meters thick. If something comes amiss, there is nowhere to go for repair. It’s three thousand kilometers to the nearest base. It’s not by chance that the Polar Code requirements are very strict in terms of the technical condition of the vessel and the professional training and experience of the crew.

#### 1986 FOOTBALLERS

Sergey Viktorovich got to work at sea in two completely different periods. He remembers colossal amount of handwork being replaced by automation. “In the past, sailors relied on their experience, but now there are checklists for every occasion,” says the captain. “Now they can’t deviate from the script: they get lost immediately and claim they weren’t trained to do it. We could disassemble a gyro compass and overhaul a radar with our eyes closed. Now the young navigators assume that this work is for electrical engineers.”

Talking about the benefits of modern trends, the captain acknowledges

the vastly improved navigation equipment, lower fuel consumption and the introduction of stricter sustainability standards.

“A modern ship may cost about 50 million dollars. Of course, the ship owner is very particular about the choice of crew. That is why today’s seafarers have to be even more skillful than before.”

But there is a downside to the technological breakthrough: social isolation. “Now people are absorbed in their smartphones for days on end, with their heads down all the time,” says Sergey Viktorovich. “There may be a few people playing a board game, but everyone is mostly in their own cabin. In the old days, we used to gather in a big friendly company in a smoking room or a mess room. We watched films together every evening.”

When asked what period he liked best, Vasiliev muses for a while and then recalls 1986, the year of another triumph of the Argentina football team and Diego Maradona: “Those were the days of the football championship. We were standing in Algiers, with many foreign ships nearby. Unloading took a lot longer back then, so we decided to have a championship of our own. There were 34 crew members. Many of them were amateur footballers. We teamed together and every evening we would go down to the quay to play with the teams from the other boats. I remember that the Germans won the game with us, and we won a game with




**“NOW PEOPLE ARE ABSORBED IN THEIR SMARTPHONES FOR DAYS ON END, WITH THEIR HEADS DOWN ALL THE TIME,” SAYS SERGEY VIKTOROVICH. “THERE MAY BE A FEW PEOPLE PLAYING A BOARD GAME, BUT EVERYONE IS MOSTLY IN THEIR OWN CABIN. IN THE OLD DAYS, WE USED TO GATHER IN A BIG FRIENDLY COMPANY IN A SMOKING ROOM OR A MESS ROOM. WE WATCHED FILMS TOGETHER EVERY EVENING.”**

**И СЕГОДНЯ МОРЯКАМ ОЧЕНЬ НЕПРОСТО: ЕСТЬ ТРУДНОСТИ С ПОЛУЧЕНИЕМ ВИЗ И АВИАСООБЩЕНИЕМ, А ТЕ НЕМНОГИЕ БАНКИ, КОТОРЫЕ НЕ ПОПАЛИ ПОД САНКЦИИ, ВВОДЯТ ОГРОМНЫЕ КОМИССИИ ЗА ХРАНЕНИЕ ВАЛЮТНОЙ ЗАРПЛАТЫ. НО АТМОСФЕРА В ЭКИПАЖАХ ПРИ ЭТОМ, К СЧАСТЬЮ, ОСТАЕТСЯ ДРУЖЕЛЮБНОЙ, ВЕДЬ РАБОТОДАТЕЛЬ НАСТОЯТЕЛЬНО РЕКОМЕНДУЕТ: ПОЛИТИЧЕСКИЕ ТЕМЫ НА БОРТУ НЕ ОБСУЖДАТЬ.**

**TODAY, SEAFARERS ENCOUNTER MANY DIFFICULTIES: OBTAINING VISAS, AIR TRAVELS, HIGH COMMISSIONS FOR WAGE DEPOSITS IN FOREIGN CURRENCY IMPOSED BY THE FEW BANKS THAT ARE NOT YET UNDER SANCTIONS. FORTUNATELY, THE ATMOSPHERE IN THE CREWS REMAINS CORDIAL, AS THE EMPLOYER STRONGLY RECOMMENDS AVOIDING POLITICAL TOPICS ON BOARD.**


все было сбалансировано. Те же пираты — мы только в книжках о них читали! А потом они стали реальной угрозой, начались нападения. Но, к счастью, с пиратами я не встречался. Если и заходили в потенциально опасные районы, то всегда брали охрану на борт».

Он подтверждает — политическая обстановка так или иначе влияет на торговое судоходство. И сегодня морякам очень непросто: есть трудности с получением виз и авиасообщением, а те немногие банки, которые не попали под санкции, вводят огромные комиссии за хранение валютной зарплаты. Но атмосфера в экипажах при этом, к счастью, остается дружелюбной, ведь работодатель настоятельно рекомендует: политические темы на борту не обсуждать. «Столько всего происходит в сегодняшнем нестабильном мире, что, порой, хочется оказаться в информационном вакууме, — добавляет капитан. — Мне в этом отлично помогает хорошая книга: сказка или фантастика. Позволяет на время отключиться от происходящего, отдохнуть и перезагрузиться». 

Brazilians. We had that true friendship, the fellowship of seamen. I also had a chance to see the world, as transportation pace was much slower then.”

#### AFTER THE USSR

Quite spontaneously, the conversation shifted to the end of the bipolar world order. The captain shook his head: “Everything was in balance before. The pirates, for instance. We only read about them in books. And suddenly they became a real threat. They started attacking ships. Luckily, I haven't met them. Even when we visited the potentially dangerous regions, there was always a convoy aboard.”

He confirms that the political background influences merchant shipping. Today, seafarers encounter many difficulties: obtaining visas, air travels, high commissions for wage deposits in foreign currency imposed by the few banks that are not yet under sanctions. Fortunately, the atmosphere in the crews remains cordial, as the employer strongly recommends avoiding political topics on board. “So many things happen in today's turbulent world; sometimes I wish I could remain in an informational vacuum”, adds the captain. “A good book, a fairy tale or science fiction, is a good remedy for me. It gives a temporary respite from the current events, a break, a reboot.” 



# УСТАЛОСТЬ: НЕ ПОРИЦАТЬ, А ПРЕДОТВРАЩАТЬ



© Kelly Bailey from Kent, USA

Усталость – причина падения производительности труда и увеличения риска несчастных случаев. По результатам прошлогоднего опроса ВЦИОМ, с разной периодичностью усталость испытывают 88% россиян, а 31% сталкивается с ней ежедневно. При этом главной причиной утомления опрошенные называют именно работу: как нервную и ответственную (30%), так и физически тяжелую (27%). По большому счету труд моряка можно отнести к обеим категориям. Цена усталости измеряется не только потерей эффективности труда: хроническое недосыпание также вызывает депрессию, ожирение, сердечно-сосудистые и другие заболевания.

## ОПАСНОСТЬ НЕ МЕНЬШЕ ОПЬЯНЕНИЯ

Проблема характерна для всех стран. Например, с усталостью связаны почти 13% производственных травм в США, при этом недосыпают более 40% рабочих. А типичный работодатель с тысячей сотрудников из-за утомления персонала теряет свыше одного миллиона долларов

в год: более 270 тысяч долларов из-за прогулов и, по меньшей мере, 770 тысяч долларов из-за снижения производительности.

В целом уровень распространенности усталости работников в разных сферах составляет от 7 до 45%. В некоторых отраслях цифры даже выше — например, среди коммерче-

## FATIGUE: NOT TO BLAME, BUT TO PREVENT

Fatigue is a reason of a drop in the productivity level and an increase in the risk of accidents. According to the results of the All-Russian Public Opinion Research Center (VCIOM) survey conducted for the previous year, 88% of Russian employees experience fatigue with varying frequency, 31% facing it every day. The respondents also believe that their job is the main cause of fatigue, due to stress and high responsibility (30%) or physical exertion (27%). In effect, the work of seafarers can be placed in both categories. Loss of work efficiency is just one of the many repercussions of fatigue: chronic lack of sleep also causes depression, obesity, cardiovascular and other diseases.

## NOT LESS DANGEROUS THAN INEBRIATION

This problem is common for all countries. So, nearly 13% of job-related injuries in the United States are fatigue-related, and more than 40% of employees suffer from sleep deprivation. A typical employer with 1,000 employees loses over \$1 million a year due to employee fatigue: more than \$270,000 due to absenteeism and at least \$770,000 due to reduced productivity.

In general, employee fatigue in different occupations ranges from 7 to 45%. In some industries, the numbers are even higher — for example, among commercial pilots, about 57% of employees

experience severe fatigue. There is some evidence that with the accumulation of insomnia and fatigue during work shifts without days off, doctors and nurses make more medical errors, and one out of five fatal traffic accidents is related to driver fatigue. The data obtained in the course of the Cardiff University research program in 2006 on the seafarer fatigue level suggest that one out of four surveyed naval workers admitted to falling asleep while being on duty; almost 50% of the respondents consider their working hours to be detrimental to their personal safety, and 37% — to safe operation of the vessel.



ских пилотов сильную утомляемость испытывают около 57% сотрудников. Есть сведения, что с накоплением бессонницы и усталости во время рабочих смен без выходных у врачей и медсестер увеличивается количество ошибок, а каждая пятая авария со смертельным исходом связана с усталостью водителей. Данные же исследовательской программы Университета Кардиффа 2006 года об усталости моряков свидетельствуют: один из четырех опрошенных тружеников флота признавался, что засыпал во время несения вахты; почти 50% принявших участие в исследовании считают свои рабочие часы представляющими опасность для личной безопасности, и 37% — для безопасной эксплуатации судна.

Считается, что после 17 часов бодрствования концентрация снижается до уровня, эквивалентного содержанию алкоголя в крови 0,5 промилле — это легкая степень опьянения. После 24 часов бодрствования — до 1 промилле, средней степени опьянения.

Доказано, что нарушение сна при сменной работе (то есть при любой, выходящей за рамки с шести утра до семи вечера) снижает бдительность. Демонстрирующих это случаев немало. Например, авария на Чернобыльской АЭС и разлив нефти из танкера Эксон Валдиз произошли между полночью и шестью часами утра. Во время крушения пассажирского парома вблизи Зебрюгге помощник боцмана заснул из-за чрезмерно долгой смены. А столкновение пассажирских поездов недалеко

After 17 hours of staying awake, the focus of attention is believed to decrease to a level equivalent to a blood alcohol content of 0.5 permille, which is a mild degree of inebriation. After 24 hours of staying awake — up to 1 permille, a moderate degree of inebriation.

It has been proved that sleep deprivation during shift work (that is, with any work hours that go beyond the period from six in the morning to seven in the evening) reduces the vigilance level. There are many instances that prove this point. For example, the accident at the Chernobyl nuclear power plant and the oil spill from the Exxon Valdez tanker occurred between midnight and six in the morning. In case of the wreck of the passenger ferry near Zeebrugge, the boatswain's mate fell asleep due to an excessively long work shift. Collision of passenger trains near the Clapham Junction railway station happened because the employee who fixed the semaphore had worked 13 consecutive weeks without any days off. As a result of that collision, 35 people died, 484 were injured.

### HOW TO DIAGNOSE EMPLOYEE FATIGUE

Unlike noise levels or a content of harmful vapors in the air, the workplace fatigue level is not easy to measure and there is no common tool to assess it. The most important parameter, which is usually measured using simple unidimensional scales, is fatigue severity. In most cases, it is assessed using a five-point verbal scale (from no fatigue to very severe fatigue) and a visual analogue scale. A more comprehensive scale for quantifying the fatigue level is the Piper Fatigue Scale. It has additional elements to measure the impact of fatigue on the employee's daily activities and takes into account the time of fatigue exposure.

Another way to measure the fatigue level is to try to understand its effects and consequences. This can be done, for example, by using the Epworth Sleepiness Scale, a self-assessment tool that shows to what extent a person is prone to falling asleep during the day.

от станции Клэпхем-Джанкшен случилось потому, что сотрудник, чинивший семафор, работал 13 недель подряд без выходных. В результате столкновения погибли 35 человек, 484 получили ранения.

## КАК ПОНЯТЬ, ЧТО РАБОТНИКИ УСТАЮТ

В отличие от уровня шума или содержания вредных паров в воздухе, усталость на рабочем месте не просто измерить, и нет единого инструмента для ее подсчета. Самый важный параметр, который обычно измеряют с помощью простых одномерных шкал, — тяжесть утомления. Чаще всего ее оценивают по пятибалльной вербальной шкале (от отсутствия утомления до очень сильной усталости) и визуальной аналоговой шкале. Более полная шкала для количественной оценки усталости — шкала усталости Пайпера. В ней есть дополнительные элементы для измерения влияния утомления на повседневную деятельность и учитывается время, в течение которого человек его испытывает.

Еще один способ измерить усталость — попытаться понять ее последствия. В этом может помочь, например, шкала сонливости Эпворта — метод самооценки, показывающий, насколько человек склонен засыпать в дневное время. Шкала состоит из восьми пунктов, оценивающих вероятность того, что человек заснет в различных ситуациях: в пробке, после обеда или во время разговора с кем-то. Тяжесть сонливости в каждом пункте оценивается по шкале от 0 до 3.

Опросник Хорна — Остберга в свою очередь содержит 19 вопросов и определяет человека либо как жаворонка, либо как сову, либо как индифферентный тип. Этот метод можно использовать для назначения подходящего человека на утреннюю или вечернюю смены.

Есть и более объективные инструменты по измерению усталости. Например, в лаборатории

можно оценить время реакции, бдительность и кратковременную память — эти параметры показывают, насколько эффективен труд работника.

## НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПРИХОДЯТ НА ПОМОЩЬ

В дополнение к этому в последние десятилетия появились разработки, которые позволяют в режиме реального времени оценить, может человек продолжать трудиться или уже слишком устал. Например, для оценки бдительности водителей некоторые работодатели используют устройство SmartCap. Специальный ободок с датчиком крепят к кепке, шапке или шлему водителя; он регистрирует электрическую активность мозга и передает данные на смартфон. Когда его начинает клонить в сон, приложение на смартфоне сигнализирует, что уровень утомления стал опасным. Помимо этого данные может отслеживать супервайзер в офисе, чтобы вовремя завершить смену уставшего рабочего.

Есть также приложения, в основе которых лежит тест Боулза — Лэнгли по определению усталости — его используют в NASA. Такие приложения выпустили, например, американская компания Predictive Safety и канадская Aware 360. Одно из них называется AlertMeter — его придумали и стали использовать после аварии на нефтяном танкере Эксон Валдиз. Приложение хорошо себя зарекомендовало в отраслях с наивысшим риском — оно сокращает общую частоту регистрируемых несчастных случаев на производстве на 35%.

Суть в том, что в начале смены водители грузовиков, операторы электростанций, пилоты и другие сотрудники, работа которых сопряжена с риском, проходят на специальном устройстве двухминутный игровой тест. На экране изображены графические фигуры на фоне шахматной доски. Работники должны определить, все ли они одинаковы или одна отличается. Алгоритм подсчета очков учиты-

The scale consists of eight points that assess the possibility for a person to fall asleep in various situations: in traffic jams, after dinner, or during a conversation. The sleepiness severity at each point is rated using a scale from 0 to 3.

The Horne-Ostberg questionnaire contains 19 questions and defines a person as either a “lark”, or an “owl”, or an indifferent type. This method can be used to appoint the right person to the morning or evening shifts. There are also other objective tools for measuring the fatigue level. For example, in the laboratory conditions, it is possible to assess the reaction time, vigilance, and short-term memory — these parameters indicate how effective an employee can be in performing his or her work duties.

## NEW TECHNOLOGIES HELP OUT

In addition to the aforementioned methods, in recent decades there have been new developments that help conduct real-time assessment of whether a person can continue his or her work or is already too tired for that. For example, some employers use SmartCap device to assess the driver vigilance level. A special band with a sensor is attached to a cap, hat or helmet of the driver; this sensor records the electrical activity of the brain and transmits the data to a smartphone. When the driver begins to feel sleepy, the application on the smartphone sends a signal that the fatigue level has become dangerous. In addition, the data can be monitored by a supervisor in the office in order to finish the shift of a tired employee on time.

There are also some applications based on the Bowles-Langley fatigue test that is used by NASA. Such applications have been released, for example, by the American company Predictive Safety and the Canadian Aware 360. One of them is called AlertMeter — it has been developed and launched after the accident with the Exxon Valdez oil tanker. The application has proved effective in the highest-risk industries, reducing the overall frequency of reported occupational injuries by 35%.

вает скорость и точность ответов и сложность задания, а затем сравнивает вычисленный балл с ранее установленным индивидуальным баллом.

### КАК РАБОТОДАТЕЛИ МОГУТ СНИЗИТЬ УСТАЛОСТЬ СОТРУДНИКОВ?

Усталость — это нормальная биологическая реакция, а не показатель того, насколько хорошо человек выполняет свою работу. Никакой опыт и мотивация не могут преодолеть потребность организма во сне. Усталость может овладеть человеком, даже когда он полностью осознает ответственность своей работы. Например, в 1984 году в Омске самолет врезался в машины технического обслуживания на взлетно-посадочной полосе потому, что авиадиспетчер заснул на смене. А в 2014 году издание DailyMail опубликовало снимки, на которых спят диспетчеры службы 911 в колл-центре Флориды. Наказывать за сон на работе неэффективно — лучше обеспечить такую рабочую среду, в которой бы сотрудники могли выспаться и продуктивно выполнять задачи.

Единого инструмента, который бы позволил противодействовать усталости работников, не существует, но если придерживаться комплексного подхода в управлении утомлением, можно избежать не только простоев в работе, но и несчастных случаев.

В первую очередь нанимателю рекомендуется обеспечить сотрудникам возможность выспаться. У работников должно быть 7-9 часов в сутки на сон, помимо этого — оставаться время на поездку до дома и личные дела. Поэтому необходимо, чтобы персонала было достаточно, а сверхурочная работа была ограничена.

Не менее важно, чтобы работники сами осознавали важность полноценного сна, ведь даже несмотря на усилия работодателей, сотрудники часто недосыпают. Например, опрос рабочих в США показал, что 37% из них спали меньше рекомендованного минимума в 7 часов. Работодателям важно провести обучение сотрудников по вопросам здорового сна и, возможно, внедрить программу скрининга расстройств сна на рабочем месте. Самое частое из них на производ-

The principle is that at the beginning of the shift, truck drivers, power plant operators, pilots and other employees operating in high-risk conditions pass a two-minute game test on a special device. The screen shows graphical elements against the background of a chessboard. Employees should determine whether they are all the same or one of them is different. The scoring algorithm takes into account the speed and accuracy of the answers, as well as the complexity of the task, and then compares the calculated score with the previously achieved individual score.

### HOW CAN EMPLOYERS REDUCE EMPLOYEE FATIGUE LEVEL?

Fatigue is a normal biological response and not a measure of how well a person is doing his or her job. Neither experience nor motivation can overcome the body's need for sleep. Fatigue can take hold of a person even when he or she is fully aware of the responsibility. For example, in 1984 in Omsk, the plane crashed into maintenance vehicles on the runway because the air traffic operator fell asleep while being on duty. In 2014, the DailyMail published some images of 911 operators sleeping in their Florida call center. Punishing for sleeping at work is ineffective — it is better to organize the work so that employees can get enough sleep and perform their tasks in a more productive way.

**Статуя «Усталый человек». Статуя является работой Йозефа Шомоди и находится в Мако, Венгрия, рядом с местным музеем.**

Statue of the "Tired Man". The statue is the work of József Somogyi, and is located in Makó, Hungary near the local museum.



стве — синдром сменной работы, два основных симптома которого — бессонница и чрезмерная сонливость. При этом примерно 20% трудящихся в развитых странах работают посменно и у каждого пятого из них этот синдром.

Стоит предусмотреть перерывы на отдых и сон во время продолжительных рабочих смен. Некоторые компании даже разрешают спать прямо на работе и обеспечивают условия для этого. Кратковременный сон в течение 20-30 минут повышает концентрацию и производительность и на время снимает усталость. Однако если спать дольше, может возникнуть инерция сна — это период перехода от сна к бодрствованию, во время которого ухудшается координация и может возникнуть дезориентация в пространстве.

Усталость необходимо учитывать и при расследовании несчастных случаев. Чтобы разобраться в причинах инцидентов, следует знать, сколько человек, с которым произошел несчастный случай, спал, сколько часов и смен отработал до происшествия, в какое время суток произошла авария.

### СУДОВЛАДЕЛЬЦАМ НА ЗАМЕТКУ

В 2019 году Международная морская организация выпустила пересмотренное «Руководство по усталости» (Guidelines on fatigue) — первые рекомендации были приняты еще в 2001 году. В нем содержатся не только общие сведения об усталости на борту и практическая информация непосредственно для моряков, но и руководство для компаний по оценке, снижению и управлению рисками в сфере усталости в условиях морской работы. Судовладельцам стоит принять ее на заметку, ведь усталость представляет опасность как для самого моряка, так и для безопасности судна в целом. [↕](#)

По материалам Центра корпоративной медицины «Трудовая оборона»

There is no single tool to counter employee fatigue; however, an integrated fatigue management approach can help avoid operational downtime, accidents and injuries.

In the first place, the employer should give employees an opportunity to get enough sleep. Employees should sleep 7-9 hours a day, and have sufficient time for commuting and their personal needs. Therefore, there should be enough staff to cover the company needs, and overtime should be limited.

It is equally important that employees are aware of the significance of adequate sleep; otherwise, any efforts of employers will be in vain. For example, a survey of US workers has shown that 37% of them slept less than the recommended minimum of 7 hours. It is important for employers to educate employees on the importance of healthy sleep; it might also be advisable to implement a screening program for sleep disorders at work stations. The most common problem at production sites is a shift work syndrome, the two main symptoms of which are insomnia and excessive sleepiness. Approximately 20% of employees in economically developed countries have shift jobs and one out of five has this syndrome.

It is important to provide some breaks for rest and sleep during long working shifts. Some companies even allow their employees to sleep at work and make corresponding arrangements. Short sleep for 20-30 minutes increases concentration and productivity and mitigates fatigue for a while. However, if an employee sleeps longer, there is a possibility of sleep inertia — a period of transition from sleep to wakefulness during which a person can face degraded coordination and disorientation.

Fatigue should also be taken into account when investigating accidents. To understand the causes of incidents, it is necessary to know how many hours the affected person has slept, how many hours and shifts this person has worked before the accident, and at what time of the day the accident occurred.



**У РАБОТНИКОВ ДОЛЖНО БЫТЬ 7-9 ЧАСОВ В СУТКИ НА СОН, ПОМИМО ЭТОГО — ОСТАВАТЬСЯ ВРЕМЯ НА ПОЕЗDKУ ДО ДОМА И ЛИЧНЫЕ ДЕЛА. ПОЭТОМУ НЕОБХОДИМО, ЧТОБЫ ПЕРСОНАЛА БЫЛО ДОСТАТОЧНО, А СВЕРХУРОЧНАЯ РАБОТА БЫЛА ОГРАНИЧЕНА.**

**EMPLOYEES SHOULD SLEEP 7-9 HOURS A DAY, AND HAVE SUFFICIENT TIME FOR COMMUTING AND THEIR PERSONAL NEEDS. THEREFORE, THERE SHOULD BE ENOUGH STAFF TO COVER THE COMPANY NEEDS, AND OVERTIME SHOULD BE LIMITED.**

### NOTE TO SHIPOWNERS

In 2019, the International Maritime Organization released the revised “Guidelines on fatigue” — the first recommendations were adopted back in 2001. This document provides not only an overview of fatigue on board and practical information intended for seafarers, but also the guidelines for companies on assessing, mitigating and managing fatigue risks in maritime conditions. Shipowners should take note of it, because fatigue is a danger both to the seafarers and to safety of the vessel as a whole. [↕](#)

Based on the materials of the Labor Defense journal of the Center for Corporate Medicine



# ПЕРВЫЙ И ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС «ЖОРЖА ФИЛИППАРА»

Почти 91 один год назад, 16 мая 1932 года, над поверхностью Аравийского моря бушевало страшное пламя – горел роскошный по тем временам лайнер «Жорж Филиппар», на борту которого находилось 505 пассажиров и 262 члена команды. Внезапный пожар почти сразу отрезал возможность любой коммуникации судна с внешним миром, что могло привести к гибели всех находящихся на борту, однако на помощь судну вовремя подоспел танкер «Советская нефть», сам подвергавший себя чудовищной опасности – хотя он шел порожним, на нем еще не была проведена дегазация танков.

## THE FIRST AND LAST VOYAGE OF MS GEORGES PHILIPPAR

Almost 91 years ago on May 16, 1932, fierce flames could be seen above the surface of the Arabian Sea – MS Georges Philippar, one of the most luxurious liners of that time, was on fire. She carried 505 passengers and 262 crew members. Sudden fire almost immediately cut the communication between the vessel and the outer world, which could lead to the loss of all people aboard, but the Soviet tanker *Sovietskaya Neft* came to rescue in time, even despite danger to herself: there was no cargo, but the tanks were not yet emptied of gas.



Океанский лайнер Georges Philippar водоизмещением 16 990 брутто-тонн, построенный в 1930 году компанией Ateliers et Chantiers de la Loire в Сен-Назере для Messageries Maritimes. В мае 1932 года он загорелся и затонул в Индийском океане у берегов Йемена, унеся жизни 54 человек.

16,990 GRT ocean liner Georges Philippar, built in 1930 by Ateliers et Chantiers de la Loire in St Nazaire for Messageries Maritimes. In May 1932 she caught fire and sank in the Indian Ocean off Yemen with the loss of 54 lives.

Источник: [commons.wikimedia.org/wiki/File:Paquebot\\_Georges\\_Philippar\\_\(1931\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Paquebot_Georges_Philippar_(1931).jpg)

### МЕЧТА С ИЗЪЯНОМ

Пассажирский лайнер «Жорж Филиппар» появился на французской верфи Ateliers et Chantiers de la Loire в портовом городе Сен-Назер вблизи Нанта. Он строился с ноября 1930 по январь 1932 года для Messageries Maritimes — одной из крупнейших судоходных компаний того времени, являющейся одним из краеугольных камней в основании современной CMA CGM. В строительство люксового лайнера серьезно вложились и сделали все для комфорта пассажиров — от гаражей для машин и шикарных интерьеров до бассейнов и теннисных кортов. Использовались и различные технические новинки и нестандартные решения. Среди них в том числе было широчайшее использование электрооборудования, не очень характерное для той эпохи: под лакированными деревянными панелями скрывались сотни метров кабелей. Проблема нового оборудования в том, что оно может грозить и новыми проблемами. Первый пожар на борту случился еще в 1930 году, когда на судне полным ходом шли отделочные работы, однако огонь удалось быстро потушить, он не нанес существенных повреждений и его быстро оставили в прошлом.

Еще до конца строительства судна возникли и другие проблемы — например, некий аноним угрожал уничтожить «Филлипар». Однако несмотря на это вскоре

начался первый — и, как вскоре выяснится, последний — рейс лайнера: 26 февраля 1932 года он вышел из Марселя и направился в сторону Китая и Японии через Суэцкий канал. В дороге произошло несколько коротких замыканий, которые, конечно, вызывали некоторое беспокойство, но обошлись без серьезных последствий. Когда лайнер пришел в Иокогаму, капитан Вик заказал нагревательные элементы, потому что оригинальные несколько раз перегорали. Однако все ограничивалось мелкими поломками. Лайнер направился в Шанхай, затем Коломбо, откуда вышел 10 мая, взяв курс на Джибути и дальше в направлении французских берегов. В пути пассажиры продолжали наслаждаться экзотическим путешествием: загорали на шезлонгах, купались в бассейне и любовались живописными видами моря.

### ОПАСНАЯ РОСКОШЬ

15 мая, в день Пятидесятницы, на борту организовали праздник, в разгар которого судно проходило недалеко от мыса Гвардафуй на северо-восточной оконечности Африканского Рога. К 01:30 ночи торжества закончились, и пассажиры начали расходиться по своим кабинам. Среди них была и мадам Валентин. Войдя в свою каюту класса люкс, расположенную в носовой части палубы D по левому борту, она почувствовала запах жженой резины и услы-

## 26 ФЕВРАЛЯ 1932 ГОДА ОН ВЫШЕЛ ИЗ МАРСЕЛЯ И НАПРАВИЛСЯ В СТОРОНУ КИТАЯ И ЯПОНИИ ЧЕРЕЗ СУЭЦКИЙ КАНАЛ.

## ON FEBRUARY 26, 1932, SHE LEFT MARSEILLES FOR CHINA AND JAPAN THROUGH THE SUEZ CANAL.

### FLAWED DREAM

The passenger liner Georges Philippar was built by the French shipbuilders Ateliers et Chantiers de la Loire in Saint-Nazaire port near Nantes. From November 1930 to January 1932, the ship was being built for Messageries Maritimes, one of the largest merchant shipping companies of the time, a cornerstone in today's CMA CGM. The luxury liner had advanced provisions for the comfort of passengers: from car parking places to lavish interiors to swimming pools and tennis courts. Various technical innovations and original solutions were implemented, including extensive use of electrical equipment not quite typical of the period. Hundreds of meters of cables were hidden behind the varnished wooden panels. The problem with new equipment is that it may pose new threats. The vessel first caught fire in 1930, in the process of finishing works. The fire was quickly extinguished. It didn't cause much damage, and was soon forgotten.

Even before completion of building, there were other problems; for example, anonymous threats to destroy Philippar had been received. Nevertheless, she had soon set on her maiden voyage (which later proved to be the final one): on February 26, 1932, she left Marseilles for China and Japan through the Suez Canal. There were a few short circuits en route that had obviously raised certain concerns, but had no serious after-

••• — — — •••

**ПРОСНУВШИСЬ ОКОЛО 02:15, КАПИТАН ВЕЛЕЛ ОСТАНОВИТЬ ДВИГАТЕЛИ И ПОДАТЬ СИГНАЛ SOS. ОГОНЬ К ТОМУ ВРЕМЕНИ С ОГРОМНОЙ СКОРОСТЬЮ ОХВАТЫВАЛ ВСЕ БОЛЬШЕ ПОМЕЩЕНИЙ ЛАЙНЕРА.**

**AWAKENED AT 2.15 AM, THE CAPTAIN ORDERED TO STOP THE ENGINES AND SEND A DISTRESS SIGNAL. AT THE SAME TIME, THE FIRE ENGULFED MORE AND MORE ROOMS OF THE LINER.**

шала потрескивание. Лампочки светили необычайно тускло. Женщина хотела вызвать дежурного стюарда, однако звонок так и остался у нее в руке. Стюард в то время сам бежал сообщить метрдотелю о том, что через зазоры в перегородках идет дым. Мадам Валентин же бегом бросилась рассказать о происходящем в ее каюте вахтенному офицеру, который ринулся будить капитана.

Проснувшись около 02:15, капитан велел остановить двигатели и подать сигнал SOS. Огонь к тому времени с огромной скоростью охватывал все больше помещений лайнера. Не последнюю роль в этом играли использованные дизайнерские и конструкторские идеи — пожар распространялся по проводке, горели многочисленные детали деревянной отделки. К тому же из-за царящей за бортом жары в полную силу работала вентиляция, а иллюминаторы были открыты, чтобы избежать духоты. Еще через четверть часа огонь уже охватил ходовой мостик и радиорубку, свет погас, проходы и каюты заполнились густым дымом, пламя вырывалось из-под полов и перегородок и планомерно заполняло все.

Разбуженные удушающим дымом и жаром пассажиры, наскоро одевшись, выбегали в коридоры, но вскоре все выходы стали непроходимыми. Многим людям оставалось только прыгать через иллюминаторы, однако и это смогли сделать далеко не все, задохнувшись в своих охваченных огнем каютах. В дополнение ко всем несчастьям пожар достиг спасательных шлюпок и спустить удалось только шесть из них. На борту тем временем оставалось еще множество людей, нуждавшихся в спасении.

#### **«СОВЕТСКАЯ НЕФТЬ» ПРИХОДИТ НА ПОМОЩЬ**

Неподалеку от места, где разворачивалась трагедия, шел одесский танкер «Советская нефть», в то время выполнявший регу-

лярные рейсы по перевозке топлива в порты Дальнего Востока. После двух ночи штурман В. Шабля заметил на горизонте яркую точку. Радист Андрей Свирский тем временем получил сигнал с ближайшего маяка о том, что в море горит крупное судно. Для моряков с «Советской нефти» попытка прийти на помощь горящему теплоходу была риском — хотя танкер и следовал без груза, танки не были дегазированы, сближение с полыхающим лайнером могло привести к возгоранию и взрыву уже на его борту. Однако ради спасения терпящих бедствие людей отважный экипаж под руководством капитана Александра Алексеева, посоветовавшись, решил пойти на риск. На борту были максимально плотно задраены все люки, приготовлены приспособления для тушения пожара и все спасательные шлюпки. Судно на полном ходу отправилось к огненной точке на горизонте.

Ближе к четырем утра «Советская нефть» приблизилась к месту трагедии и в кромешной темноте, озаряемой пожаром, и спустила заранее подготовленные шлюпки на воду. Первым пошел бот штурмана Шабли, и моряки принялись вытаскивать из воды потрясенных и измученных людей. В том, что трагедия произошла в теплом море и до этого несколько дней стояла жара, было весомое преимущество — пассажиры могли достаточно долго находиться в воде без риска обморожения. В спасательной операции так или иначе принимали участие все члены экипажа «Советской нефти»: на борту кроме капитана, рулевого, нескольких мотористов и врача не осталось никого — во главе со старпомом Григорием Голубом они курсировали между «Жоржем Филиппаром» и танкером.

Через несколько часов к операции присоединилось еще одно судно — английский пароход «Контрактор». Так, около 04:20 утра вахтенный на борту заметил в море огни неясного происхождения. Несмотря на отсутствие



math. When the liner came to Yokohama, captain Auguste Vicq placed an order for heating elements because the original ones kept burning out. But the extent of trouble was still insignificant. The liner headed for Shanghai, then Colombo, which she left on May 10, having charted a course toward Djibouti and further toward the French coasts. During the exotic voyage, passengers kept enjoying sun-bathing, splashing in the pool and admiring the magnificent views of the sea.

### PERILOUS SPLENDOR

On May 15, on Pentecost, there was a celebration aboard. The ship was passing Cape Guardafui at the North-Eastern tip of the Horn of Africa. By 1.30 AM, the celebrations were over and the passengers went to their cabins. Mme Valentin was among them. Upon entering her cabin at foredeck D, portside, she smelled burnt rubber and heard a cracking noise. The lamps were unusually dim. She pulled the bell trying to call the steward on duty, only to find the bell rope left in her hand. In the meantime, the steward himself was running to report to the head waiter that there was smoke rising between the gaps in partitions. Mme Valentin ran to the officer of the deck to recount what happened in her cabin, and the officer rushed to warn the captain.

Awakened at 2.15 AM, the captain ordered to stop the engines and send a distress signal. At the same time, the fire engulfed more and more rooms of the liner. Its propagation was assisted, inter alia, by innovative design and construction solutions: the fire spread along the wiring, and numerous wooden decoration elements were burning. Besides, due to the hot weather, the ventilation system worked at its maximum, and portholes were opened in an attempt to make air less stiff. In another fifteen minutes, the fire had spread to the captain's bridge and the radio shack, the lights went off, passages and cabins were filled with smoke, flames burst through the floors and partitions, as fire was gradually consuming the entire ship.



↑

**Выжившие на «Жорже Филиппаре»: пассажирка показывает ногу, чтобы доказать, что она была вакцинирована, фото Agence Mondial, 1932 г.**

The survivors of the "Georges Philippar": a passenger showing her leg to prove that she has been vaccinated, photo Agence Mondial, 1932.



↑

**Госпожу Валентин допрашивают журналисты, фото Agence Mondial.**

Ms. Valentin is interrogated by journalists, photo Agence Mondial.



↑  
Танкер «Советская нефть». Спуск на воду, март 1929 г.  
The tanker Sovietskaya Neft. Launching, March 1929.



↑  
Танкер «Советская нефть» в период достройки.  
Вид палубы, сентябрь 1929 г.  
The tanker Sovietskaya Neft during construction. Deck view,  
September 1929.

**ДЛЯ МОРЯКОВ С «СОВЕТСКОЙ НЕФТИ» ПОПЫТКА ПРИЙТИ НА ПОМОЩЬ ГОРЯЩЕМУ ТЕПЛОХОДУ БЫЛА РИСКОМ — ХОТЯ ТАНКЕР И СЛЕДОВАЛ БЕЗ ГРУЗА, ТАНКИ НЕ БЫЛИ ДЕГАЗИРОВАНЫ, СБЛИЖЕНИЕ С ПОЛЫХАЮЩИМ ЛАЙНЕРОМ МОГЛО ПРИВЕСТИ К ВОЗГОРАНИЮ И ВЗРЫВУ УЖЕ НА ЕГО БОРТУ. ОДНАКО РАДИ СПАСЕНИЯ ТЕРПЯЩИХ БЕДСТВИЕ ЛЮДЕЙ ОТВАЖНЫЙ ЭКИПАЖ ПОД РУКОВОДСТВОМ КАПИТАНА АЛЕКСАНДРА АЛЕКСЕЕВА, ПОСОВЕЩАВШИСЬ, РЕШИЛ ПОЙТИ НА РИСК.**

сигналов бедствия, капитан Ричард Оуэн решил проверить, не терпит ли какое-то судно бедствие. Прибыв к месту катастрофы, экипаж тут же бросился на помощь потерпевшим.

На «Советской нефти» в этот момент оказывали всю возможную помощь пострадавшим. Женщин и детей размещали в офицерских каютах. Моряки наскоро одевали полунагих людей, разорвав имевшееся на борту белье, оказывали посильную медицинскую помощь. Около восьми утра на борт танкера подняли сильно обожженного капитана Вика, который сказал, что на лайнере живых людей больше не осталось, но где-то в море, по его предположениям, должен находиться еще один бот с пассажирами «Филиппара». Спустя какое-то время оказалось, что находившиеся в нем люди попали на «Контрактор».

Нескольких спасшихся пассажиров принял и второй подошедший на помощь уже после 6 часов утра британский пароход «Махсуд». Он поднял на борт не только живых, но и мертвых — всего из воды достали 54 тела. Из 767 человек, находившихся на борту «Филиппара», 412 спасла «Советская нефть», еще 160 — два судна, пришедших на помощь позже. Горящий лайнер же продолжал дрейфовать еще трое суток, прежде чем скрылся под водой.

#### СОВЕТСКИЕ ГЕРОИ ФРАНЦУЗСКИХ ГАЗЕТ

Днем советские моряки пересадили спасенных на встречный французский теплоход «Андре Лебон» и отправились дальше по маршруту следования. Чествования героев начались уже на борту, где их от души благодарили команда и пассажиры «Филиппара», и продолжались еще долго: по меньшей мере на протяжении месяца европейские газеты рассказывали о героизме советских моряков. Французское коммунистическое издание L'Humanité даже иронизировало: «советские варвары», как временами демократическая пресса величала граждан СССР, оказались на высоте и спасли французских буржуа. Были и обвинения в адрес капиталистов: все силы и средства при постройке «Жоржа Филиппара» были брошены на красоту и роскошь, а не безопасность.

Судовладелец также оценил действия советского танкера. В его архиве есть письмо, рассказывающее о желании компании выплатить 50 тысяч франков экипажу «Советской нефти». Моряки же на него ответили, что не воспринимают спасение как работу, которая может быть оплачена, а считают сделанное своим долгом. Тогда компания, желавшая все же отблагодарить моряков, отправила вместо денег именной секстан и золотые часы. Спустя некоторое время члены экипажа «Советской нефти» также



←

Танкер  
«Советская нефть»  
в Черном море.  
Примерно 1930 г.

The tanker  
Sovietskaya Neft  
in the Black Sea.  
Around 1930.

Woken by the suffocating smoke and heat, the passengers hastily dressed and ran out into the corridors, but soon all exits became impassable. Many had to escape through portholes, but some were unable to do it and had suffocated in their own cabins. To add to the misery, the fire reached the lifeboats and only six could be set afloat. There were still many people left onboard the ship in need of salvation.

#### SOVIETSKAYA NEFT COMES TO RESCUE

The Odessa tanker *Sovietskaya Neft* was passing near the site of the disaster. She was on her regular oil shipping voyage for the Far East ports. After 2 PM, navigator V. Shablya noticed a bright spot on the horizon. Radio operator Andrey Svirsky received the signal from the nearest lighthouse informing that there was a large ship burning at sea. For the *Sovietskaya Neft* crew, the attempt to help the burning motor vessel was a risky mission: although the tanker didn't carry the cargo, the tanks were not yet gas-free; proximity to the burning liner could cause ignition and explosion. Yet, the brave crew under the lead of captain Alexander Alexeev collectively decided to take the risk. All hatches were tightly sealed, all fire extinguishing equipment and lifeboats were readied. Then the tanker headed to the burning point at the horizon at full speed.

Near 4 AM, *Sovietskaya Neft* approached the place of the tragedy and, in total darkness illuminated by fire, lowered the prepared lifeboats. The crew of the first boat under command of navigator Shablya started taking shocked

and exhausted people out of the water. There was a certain advantage in the fact that the accident happened in warm seas and the passengers were able to stay in the water without the risk of freezing. One way or another, all crew members of *Sovietskaya Neft* were engaged in the rescue operation: almost none were left aboard, not counting the captain, helmsman, several motormen, and the doctor. All the rest, led by the first mate Grigory Golub, shuttled between *MS Georges Philippar* and the tanker.

Another vessel, the British steamer *Contractor*, joined the operation within a few hours. At 4.20 AM, the watchman noticed lights of uncertain origin. Despite the absence of distress signals, captain Richard Owen decided to check whether there was an accident at sea. Having arrived at the scene of the disaster, the crew rushed to aid.

In the meantime, the injured passengers were given all possible care aboard *Sovietskaya Neft*. Women and children were accommodated in officer cabins. The seamen hurriedly torn linen to provide some kind of garments to the half-naked people and offered all medical aid available. At about 8 in the morning, badly burnt, captain Vicq was brought aboard the tanker. He said that there were no more people alive onboard the ship, but there should be another boat with the passengers from *Philippar* somewhere at sea. In a while, it turned out that those people got aboard *Contractor*.

The British steamer *Mahsud* that had arrived after 6 AM also accepted several rescued passengers. They also took 54

**FOR THE SOVIETSKAYA NEFT CREW, THE ATTEMPT TO HELP THE BURNING MOTOR VESSEL WAS A RISKY MISSION: ALTHOUGH THE TANKER DIDN'T CARRY THE CARGO, THE TANKS WERE NOT YET GAS-FREE; PROXIMITY TO THE BURNING LINER COULD CAUSE IGNITION AND EXPLOSION. YET, THE BRAVE CREW UNDER THE LEAD OF CAPTAIN ALEXANDER ALEXEEV COLLECTIVELY DECIDED TO TAKE THE RISK.**

## ИЗ 767 ЧЕЛОВЕК, НАХОДИВШИХСЯ НА БОРТУ «ФИЛИППАРА, 412 СПАСЛА «СОВЕТСКАЯ НЕФТЬ», ЕЩЕ 160 — ДВА СУДНА, ПРИШЕДШИХ НА ПОМОЩЬ ПОЗЖЕ.

### OUT OF 767 PEOPLE ABOARD GEORGES PHILIPPAR, 412 WERE RESCUED BY SOVIETSKAYA NEFT, ANOTHER 160 WERE SAVED BY THE TWO VESSELS THAT ARRIVED LATER.

были удостоены правительственной награды Франции.

Во Франции же после трагедии начались попытки разобраться в произошедшем. В целом мнения сводились к тому, что причиной трагедии стала ненадежная электросистема на борту. Однако гипотез было великое множество — от хитроумных поджогов до еще более труднообразимых сценариев. Например, французский журналист Жан Ляруа предположил, что всему виной голодная крыса, которая, наконец, наевшись, так раздулась, что ей пришлось прогрызть себе путь через провода. Во время судебного разбирательства вскрылось, что занимавшаяся постройкой лайнера компания скрыла факт пожара во время отделки судна и имевшиеся проблемы с проводкой и системой оповещения. Поскольку строители лайнера стремились всеми способами сдать судно вовремя, чтобы избежать возможных штрафов за затягивание сроков, систему электропроводки не отработали должным образом. Однако до точных причин катастрофы докопаться было уже невозможно: все доказательства вместе с судном ушли под воду. [↕](#)

По материалам порталов «Русская семерка», [messageries-maritimes.org](http://messageries-maritimes.org), [Moscow Daily News](http://Moscow Daily News), [1tv.ru](http://1tv.ru), книги «Человек за бортом» Л. Н. Скрыгина

dead bodies out of the water. Out of 767 people aboard Georges Philippar, 412 were rescued by Sovietskaya Neft, another 160 were saved by the two vessels that arrived later. The burning liner kept drifting for another three days before it finally sank.

### SOVIET HEROES IN THE FRENCH NEWSPAPERS

In the afternoon, Soviet sailors transferred the rescued people to the French passenger ship Andre Lebon and continued their voyage. Honoring of the heroes began right on board, where Philippar's crew and passengers heartily thanked them, and continued for quite a long time: for at least a month, European newspapers praised the heroism of the Soviet sailors. French communist publication L'Humanité even mocked the Democratic media saying that "Soviet Barbarians" (as the USSR citizens were frequently nicknamed) rose to the occasion and saved the French bourgeois. There were also accusations against the capitalists: all efforts and resources put into the construction of MS Georges Philippar were spent on beauty and luxury, and not on safety.

The shipowner also appreciated the response by the Soviet tanker's crew. His archive contains a letter revealing his desire to pay 50 thousand francs to the crew of Sovietskaya

Neft. The seamen responded that they didn't see rescue as work that must be paid for, but as their duty. So the shipowner company sent a golden watch and an engraved angle sextant instead. In a while, the crew of Sovietskaya Neft was awarded by the French government.

In France, attempts were made to sort out what had happened. In general, all agreed that the cause of the tragedy was unreliable wiring system aboard. But there were many speculations, from sophisticated arson to even more mind-bending scenarios. For instance, French journalist Jean Leroy suggested that there was a hungry rat that had overeaten and had to nibble through the wiring to get out. During the court hearing, it came out that the company building the liner withheld the fact of the first fire the ship caught while being fitted out and concealed the problems with wiring and alerting system. As the liner builders did their best to commission the ship in time to avoid the delay penalties, the wiring defects were not duly addressed. However, the exact causes of the catastrophe could not be revealed as all evidence sank together with the ship. [↕](#)

Based on the materials by [russian7,messageries-maritimes.org](http://russian7,messageries-maritimes.org), [Moscow Daily News](http://Moscow Daily News), [1tv.ru](http://1tv.ru), the book *Man Overboard* by Lev Nikolaevich Skryagin



Вырежи и сохрани – собери свою библиотеку вопросов и играй с коллегами, друзьями, семьей.

Cut out and save: collect your own library of questions and play with your colleagues, friends and family.



Сколько различных аминокислот входит в состав молекул белка?

How many different amino-acids are there in a protein molecule?

Какой документ в морском судоходстве называют Биллем о правах моряков?

What document in seafaring is considered the Seafarers' Bill of Rights?

Вид боксерского искусства, являющегося национальным спортом Таиланда.

A type of boxing art which is the national sport of Thailand.

Международный праздник, отмечаемый во всем мире 1 апреля.

International holiday celebrated all over the world on April 1.

Атрибут женской одежды в мусульманском мире.

A female garment in Muslim countries.

Космонавт совершивший второй полёт в космос?

A cosmonaut who was the second man to travel into space?

Самая крупная экспериментальная установка, запуск которой был назначен на 10 сентября 2008 г.

The largest experimental machine planned for launch on September 10, 2008.

Чьё это изречение: «Спокойствие находится внутри нас, не ищите его вовне».

Who said this? "Calm is within you. Don't look for it outside".

Что на самом деле представляет из себя легендарный зеленый код из «Матрицы»?

What the legendary green code in "The Matrix" actually represents?

Правда или ложь? Шон Коннери носил парик в каждом фильме о Джеймсе Бонде.

True or false? Sean Connery wore a hairpiece in every single James Bond movie he starred in.

Какое слово политик не должен говорить никогда?

What is the word that a politician should never say?

Какой юридический термин буквально переводится с латыни: «в другом месте»?

What legal term literally means "elsewhere" in Latin?

Какое название, по мнению О. Уайльда, каждый из нас дает своим ошибкам?

What name, according to O. Wilde, everyone gives to their mistakes?

Благодаря каким произведениям Лувр называют «музеем трех женщин»?

What are the pieces of art are referred to as "the three ladies of the Louvre"?

Леандр, ворон, колода. Назовите два предшествующих члена этого ряда, названия которых являются также и названиями войсковых единиц.

Leodr (million), Raven (Vran, ten million), Trough (Koloda, hundred million). Name two missing members of this sequence, which are also the names of army units.

# ОТВЕТЫ

## Answers

Муай Тай.  
Muay Thai (Thai boxing).

Конвенция о труде в морском  
судоходстве.  
Maritime Labour Convention.

20

Герман Степанович Титов.  
Gherman Stepanovich Titov.

Хиджаб.  
Hijab.

День дурака.  
The Fool's day.

Рецепт суши.  
Sushi recipe.

Слова Будды.  
Buddha.

Большой андронный коллайдер.  
Large Hadron Collider.

Алиби.  
Alibi.

Никогда. Автор: Линдон Джонсон.  
Never. Author: Lyndon B. Johnson.

Правда, актер начал лысеть в 17 лет.  
True, the actor started going bald when  
he was 17.

Тьма и легион.  
Tumen (ten thousand) and Legion  
(hundred thousand).

Мона Лиза, Венера Милосская  
и крылатая Ника Самофракийская.  
Mona Lisa, the Venus de Milo,  
and the Winged Victory of Samothrace.

Опыт.  
Experience.

Поваров.  
The cooks.

«У семи нянек дитя без глазу».  
“Seven baby-sitters lose sight  
of the baby”,  
Maritime analogue “Many commanders  
sink the ship”.

Государственный флаг Греции.  
National Flag of Greece.

Духи «Шанель №5» впервые  
поступили в продажу пятого числа  
пятого месяца, то есть 5 мая!  
Chanel No. 5 were first launched  
on the market on the fifth day  
of the fifth months, that is on May 5.

Вермичелло значит «червячок».  
Vermicello means a “worm”.

... мир. Номинации Нобелевской  
премии.  
... Peace. Nobel Prize nominations.

В марафоне.  
Marathon.

Остров Пасхи.  
Easter Island.

Царь-пушка.  
Tsar Cannon.

Деньги не пахнут.  
Money don't smell.

Курсив.  
Italics.

Вывешивали при рождении ребенка:  
лавр — мальчик,  
шерстяная гирлянда — девочка.  
Birth of a child: laurel for a boy,  
and wool for a girl.

Бикини.  
Bikini.

Куры. Отпечатки их лап стали  
основой иероглифов.  
Chicken. Prints of their feet became  
the basis for hieroglyphs.

Экономия электроэнергии.  
С грязными окнами, свет приходится  
включать раньше, а расход электри-  
чества увеличивается от постоянного  
включения света в холодильнике.  
Energy Saving. Dirty windows make you  
switch on the lights earlier, and when  
you open the fridge frequently, its light  
bulb consumes more energy.

**Вырежи и сохрани – собери свою библиотеку вопросов и играй с коллегами, друзьями, семьей.**

**Cut out and save: collect your own library of questions and play with your colleagues, friends and family.**



В 1822 году греки объединили белую солдатскую юбку и синюю монашескую рясу. Что у них в итоге получилось?

In 1822, the Greeks had combined a soldier skirt and a blue monk robe. What did they get?

Назовите русский аналог лакской поговорки «Когда много пастухов, овцы дохнут».

Name a Russian saying similar to the Lak saying "Too many shepherds lose the flock"

Лев Толстой однажды сказал: «Бог создал пищу, а дьявол...». Кого создал дьявол?

Leo Tolstoy once said, "God created the food and the Devil created..." Who did the Devil create?

Всего их шесть, хотя при рождении было пять. Физика, химия, физиология и медицина, экономика, литература... Завершите этот ряд.

There are 6 of them, but at the nascence there were 5. Physics, Chemistry, Physiology and Medicine, Economy, Literature... Complete this sequence.

Слово «вермишель» пришло к нам из Италии. Что оно означает в итальянском языке?

"Vermicelli" word came to us from Italy. What does it mean in Italian

В какой день 1921 года в Париже впервые поступили в продажу ставшие знаменитыми на весь мир духи «Шанель №5»?

What day in 1921 have the famous Chanel No. 5 hit the market in Paris?

Какой военный предмет в «Книге рекордов Гиннеса» является первым рекордом, относящимся к России?

What military item was the first record in the Guinness World Records to be related to Russia?

Это место на земле называется Рапануи, что означает на местном наречии «пуп земли». Как называем это место мы?

This place is called Rapa Nui, which in the aboriginal language means "Navel of the World". How do we call it?

В каком виде беговых состязаний никогда не проводились предварительные и отборочные забеги?

What type of running races never included preliminary or qualifying rounds?

В древней Греции на верхней части ворот иногда вешивали лавровый венок, а иногда шерстяную гирлянду. Назовите причину подобных украшений для каждого случая.

In Ancient Greece, top of the gates was occasionally decorated with a laurel wreath and occasionally with a wool garland. What did each of them mean?

У знаменитого итальянского поэта Франческо Петрарки был оригинальный почерк. Что, подражая этому почерку, было изобретено в типографии?

Famous Italian poet Francesco Petrarca had a peculiar handwriting. What typographical invention imitated it?

Какой афоризм острословы продолжили так: «... но нюх на них у некоторых очень развит»?

What saying was extended as "but some people have extraordinary noses"?

Для ЭТОГО практичные финны советуют чаще мыть окна и реже открывать холодильник. Назовите ЭТО двумя словами, начинающимися на одну и ту же букву.

In order to achieve THIS, the practical Finns advice to wash windows more frequently and open the fridge less frequently. Name THIS in two words.

По народным преданиям, на создание письменности и выбор существующих ныне иероглифов в Японии оказали влияние очень близкие людям существа. Кто они?

According to the folk tales, the modern hieroglyphic writing system in Japan was influenced by creatures that were very close to humans. Who were they?

Коралловый островок в архипелаге Маршалловых островов дал название костюму, состоящему из бюстгальтера и плавок. Назовите и остров, и костюм.

An atoll in the Pacific ocean archipelago of the Marshall Islands gave a name to a costume consisting of a bodice and swim briefs. Name the atoll and the costume.





## РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (АФФИЛИРОВАННЫЙ ЧЛЕН ITF)

**Председатель**  
СУХОРОУКОВ 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.: +7 (495) 229-91-19,  
Факс: +7 (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: +7 (812) 714-95-65  
E-mail: petersburg@sur.ru

**АЗОВО-ДОНСКАЯ  
территориальная организация**  
**Председатель**  
ГЛУШАК Леонид Александрович  
Ростов-на-Дону, ул. Социалистическая, д. 184, 3-й этаж, оф. 3  
Тел./факс: +7 (8632) 63-39-12  
E-mail: rostov@sur.ru

**АРКТИЧЕСКАЯ  
региональная организация**  
**Председатель**  
КЛИНДУХОВ Петр Николаевич  
Мурманск, Флотский проезд, д. 3, кв. 2  
Тел./факс: +7 (8152) 42-28-60  
E-mail: murmansk@sur.ru

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

**ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ  
региональная организация**  
**Председатель,  
заместитель председателя РПСМ**  
СУХАНОВ Николай Михайлович  
Находка, ул. Ленинская, д. 2, оф. 10  
Тел./факс: +7 (4236) 65-61-00  
E-mail: nakhodka@sur.ru

**КАЛИНИНГРАДСКАЯ  
региональная (территориальная)  
общественная организация**  
**Председатель**  
ИЗМАЛКОВА Людмила Константиновна  
Калининград, ул. Серпуховская,  
д. 30, оф. 1  
Тел./факс: +7 (4012) 65-63-72, 65-68-40  
E-mail: kaliningrad@sur.ru

**КАРЕЛЬСКАЯ  
территориальная организация**  
**Председатель**  
ДАВИДЕНКОВ Михаил Михайлович  
Петрозаводск, ул. Ригачина, д. 8, оф. 1  
Тел.: +7 (8142) 57-58-56,  
Факс: +7 (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: +7 (8182) 63-72-60  
E-mail: arkhangel'sk@sur.ru

**ТИХООКЕАНСКАЯ  
региональная организация**  
**Председатель**  
БЕРЕЗИНСКИЙ Валерий Витальевич  
Владивосток, ул. Алеутская, д. 15  
Тел. +7 (4232) 52-10-03  
Тел./факс +7 (4232) 52-11-70  
E-mail: vladivostok@sur.ru

**ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ  
территориальная организация**  
**Председатель**  
БЕЛЯКОВ Алексей Юрьевич  
Новороссийск, ул. Кутузовская, д. 17  
Тел./факс: +7 (8617) 67-00-19, 61-45-59  
E-mail: novorossiysk@sur.ru

**САМАРСКАЯ территориальная  
(региональная) организация  
Российского профессионального  
союза моряков**  
**Председатель**  
САВОСТИН Сергей Владимирович  
Самара, ул. Фрунзе, д. 70, оф. 309  
Тел./факс: +7 (927) 264-56-56  
E-mail: savostin@sur.ru

**ЮЖНАЯ территориальная  
организация**  
**Председатель**  
ПОПОВ Николай Яковлевич  
Новороссийск, ул. Победы, д. 16 Б  
Тел./факс: +7 (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.: +7 (495) 229-91-19,  
Факс: +7 (495) 234-43-68  
E-mail: moscow@sur.ru

**НИЖЕГОРОДСКАЯ городская  
первичная профсоюзная  
организация РПСМ**  
**Председатель**  
ГОРИН Сергей Вениаминович  
Нижегород, пл. Маркина, д. 15 А,  
цокольный этаж, каб. № 030  
Тел.: +7 (831) 437-83-67,  
Моб.: +7 (920) 257-94-24  
E-mail: n-novgorod@sur.ru

**ППОМ СЕВАСТОПОЛЯ РПСМ**  
**Председатель профкома**  
БОЕВ Артем Геннадьевич  
Севастополь, пр. Нахимова, д. 15, оф. 14  
Тел./факс: +7 (8692) 54-43-16  
E-mail: sevastopol@sur.ru

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

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

**HEADQUARTERS**  
6 Bolshoy Koptevsky Proezd,  
4th floor, Moscow  
Tel: +7 (495) 229-91-19,  
fax: +7 (495) 234-43-68  
E-mail: union@sur.ru

**PRESIDENT'S OFFICE  
in St. Petersburg**  
10/2 Dvinskaya St., 7th floor,  
St. Petersburg  
Tel/Fax: +7 (812) 714-95-65  
E-mail: petersburg@sur.ru

**SUR AZOV SEA AND RIVER DON  
Territorial Organization**  
**Chairman**  
Leonid GLUSHAK  
184 Sotsialisticheskaya St.,  
Office 3, 3rd floor, Rostov-on-Don  
Tel/fax: +7 (8632) 63-39-12  
E-mail: rostov@sur.ru

**SUR ARCTIC  
Regional Organization**  
**Chairman**  
Petr KLINDUKHOV  
3 Flotsky Proezd, Office 2,  
Murmansk  
Tel/fax: +7 (8152) 42-28-60  
E-mail: murmansk@sur.ru

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

**SUR FAR EASTERN  
Regional Organization**  
**Chairman**  
Nikolay SUKHANOV  
2 Leninskaya St., Office 10,  
Nakhodka  
Tel/fax: +7 (4236) 65-61-00  
E-mail: nakhodka@sur.ru

**SUR KALININGRAD Regional  
(Territorial) Public Organization**  
**Chairman** Lyudmila IZMALKOVA  
30 Serpukhovskaya St., Office 1,  
Kaliningrad  
Tel/fax: +7 (4012) 65-63-72,  
65-68-40  
E-mail: kaliningrad@sur.ru

**SUR KARELIAN  
Territorial Organization**  
**Chairman**  
Mikhail DAVIDENKOV  
8 Rigachina St., Office 1, Petrozavodsk  
Tel: +7 (8142) 57-58-56,  
Fax: +7 (8142) 57-73-10  
E-mail: petrozavodsk@sur.ru

**SUR NORTHERN  
Regional Organization**  
**Chairman of the Board**  
Alexander KRASNOSHTAN  
58/1 Lomonosov Prospect, Bld. 1  
Arkhangelsk  
Tel/fax: +7 (8182) 63-72-60  
E-mail: arkhangel'sk@sur.ru

**SUR PACIFIC  
Regional Organization**  
**Chairman**  
Valery BEREZINSKY  
15 Aleutskaya St., Vladivostok  
Tel: +7 (4232) 52-10-03,  
Tel/fax +7 (4232) 52-11-70  
E-mail: vladivostok@sur.ru

**SUR BLACK AND AZOV SEAS  
Territorial Organization**  
**Chairman** Alexey BELYAKOV  
17 Kutuzovskaya St., Novorossiysk  
Tel/fax: +7 (8617) 67-00-19,  
61-45-59  
E-mail: novorossiysk@sur.ru

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

**SUR SOUTHERN  
Territorial Organization**  
**Chairman** Nikolay POPOV  
16B Pobedy St., Novorossiysk  
Tel/fax: +7 (8617) 61-38-44,  
61-18-05  
E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

**SUR MOSCOW Primary  
Organization**  
**Chairman** Andrey KNYAZEV  
6 Bolshoy Koptevsky Proezd,  
4th floor, Moscow  
Tel: +7 (495) 229-91-19,  
Fax: +7 (495) 234-43-68  
E-mail: moscow@sur.ru

**SUR NIZHNY NOVGOROD  
Primary Organization**  
**Chairman**  
Sergey GORIN  
15 A Markina Square, ground  
floor, Office 030, Nizhny Novgorod  
Tel: +7 (831) 437-83-67,  
Mob: +7 (920) 257-94-24  
E-mail: n-novgorod@sur.ru

**SUR SEVASTOPOLE  
Primary Organisation**  
**Chairman** Artem BOEV  
5 Nakhimov Prospect, Office 14,  
Sevastopol  
Tel/fax: +7 (8692) 54-43-16  
E-mail: sevastopol@sur.ru



## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

**Председатель СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич**  
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж  
Тел.: +7 (495) 229-91-19, факс: +7 (495) 234-43-68

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

**Председатель СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич**  
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж  
Тел.: +7 (499) 229-91-19, факс: +7 (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  
Тел./факс: +7 (495) 915-80-58

### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

**Председатель Колядинцев Максим Сергеевич**  
198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 11, оф. 2  
Моб.: +7 (921) 945-49-41  
E-mail: rpd\_pred@mail.ru

### «МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

**Территориальная профсоюзная организация  
Председатель ПАРШЕВ Павел Юрьевич**  
183038, Мурманск, ул. Шмидта, д. 43  
Тел./факс: +7 (8152) 28-81-51. E-mail: pav7222@yandex.ru

### ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

**Председатель Черненко Ирина Николаевна**  
298312, Республика Крым, г. Керчь, ул. Кирова, 28  
Тел./факс: (365 61) 6-00-05, (365 61) 3-93-05  
E-mail: irinachernenko@mail.ru

### АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

**Председатель Совета КЛИНДУХОВ Петр Николаевич**  
Мурманск, Флотский пр-д, д. 3, кв. 2.  
Тел./факс: +7 (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  
Тел./факс: +7 (8182) 63-72-60. E-mail: arkhangel'sk@sur.ru

### САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

**Председатель Совета СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич**  
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт.  
Тел./факс: +7 (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»  
Тел./факс: +7 (812) 380-70-52, моб.: +7 (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.: +7 (8512) 58-55-97

### «ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России

**Председатель координационного совета  
ПОПОВ Николай Яковлевич**  
353900, Новороссийск, ул. Победы, д. 16 Б  
Тел./факс: +7 (8617) 61-18-05, 61-38-44  
E-mail: ugmor@nvrsk.ru

## MARINE TRANSPORT WORKERS FEDERATION

**President Yury SUKHORUKOV**  
6 Bolshoy Koptevsky Proezd, 4th floor, Moscow  
Tel: +7 (495) 229-91-19, fax: +7 (495) 234-43-68  
E-mail: union@sur.ru

### MTWF AFFILIATES SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

**President Yury SUKHORUKOV**  
6 Bolshoy Koptevsky Proezd, 4th floor, Moscow  
Tel: +7 (495) 229-91-19, fax: +7 (495) 234-43-68  
E-mail: union@sur.ru

### MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF RUSSIA (MTWUR)

**Chairman of the Central Council Valentin SIROTYUK**  
64/2 Zemlyanoy Val St., Office 324, Moscow  
Tel: +7 (495) 915-80-58

### DOCKERS UNION OF RUSSIA

**Chairman Maksim KOLYADINTSEV**  
11 Dvinskaya St., Office 2, St. Petersburg  
Mob.: +7 (921) 945-49-41  
E-mail: ktprim@mail.ru

### MURMANSK TRAWL FLEET TERRITORIAL ORGANIZATION

**Chairman Pavel PARSHEV**  
43 Schmidta St., Murmansk  
Tel/fax: +7 (8152) 28-81-51  
E-mail: pav7222@yandex.ru

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

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

### ARCTIC TERRITORIAL ORGANIZATION

**Chairman of the Board Petr KLINDUKHOV**  
3 Flotsky Proezd, Murmansk  
Tel/fax: +7 (8152) 42-28-60  
E-mail: arorpsm@gmail.com

### NORTHERN TERRITORIAL ORGANIZATION

**Chairman of the Board Alexander KRASNOSHTAN**  
58/1 Lomonosov Prospect, Bld. 1 Arkhangelsk  
Tel/fax: +7 (8182) 63-72-60  
E-mail: arkhangel'sk@sur.ru

### ST. PETERSBURG REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

**Chairman of the Board Yury SUKHORUKOV**  
10/2 Dvinskaya St., 7th floor, St. Petersburg  
Tel/fax: +7 (812) 714-95-65  
E-mail: petersburg@sur.ru

### INTERREGIONAL PILOTS UNION

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

### NORTH CASPIAN REGIONAL ORGANIZATION

**Chairman of the Board Nikolay DROBAKHIN**  
31 Krasnova St., Astrakhan  
Tel/fax: +7 (8512) 58-55-97

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

**Chairman of the Coordination Board Nikolay POPOV**  
16B Pobedy St., Novorossiysk  
Tel/fax: +7 (8617) 61-18-05, 61-38-44  
E-mail: ugmor@nvrsk.ru



## ITF В РОССИИ

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

**ITF инспектор  
ОСИЧАНСКИЙ Петр Иванович**  
690019, Владивосток,  
ул. Стрельникова, д. 3А  
Тел./факс: +7 (4232) 512-485,  
Моб.: +7 (914) 790-64-85  
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.  
Тел./факс: +7 (8617) 612-556  
Моб.: +7 (988) 762-12-32  
E-mail: ananina\_olga@itf.org.uk

**ITF Инспекторы**  
198035, Санкт-Петербург,  
ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт., оф. 725  
Тел./факс: +7 (812) 718-63-80  
**ПАВЛОВ Кирилл Игоревич**  
Моб.: +7 (911) 929-04-26  
E-mail: pavlov\_kirill@itf.org.uk  
**СУХОРУКОВ Родион Юрьевич**  
Моб.: +7 (921) 952-25-62  
E-mail: sukhorukov\_rodion@itf.org.uk

## ITF IN RUSSIA

**ITF Coordinator Sergey Fishov (Mr.)**  
10/2 Dvinskaya St., office 725 (7th fl.),  
St.Petersburg, 198035, Russia  
Tel/fax: +7 (812) 718-63-80,  
Mob.: +7 (911) 096-93-83  
E-mail: fishov\_sergey@itf.org.uk

**ITF Inspector Petr Osichansky (Mr.)**  
3A Strelnikova St., Vladivostok,  
690019, Russia  
Tel/fax: +7 (4232) 512-485  
Mob.: +7 (914) 790-64-85  
E-mail: osichansky\_petr@itf.org.uk

**ITF Inspector Olga Ananina (Ms.)**  
15 Admiral Serebryakov's  
Embankment, office 32 (3rd floor),  
International Seafarers' Center,  
Novorossiysk, 353900, Russia  
Tel/fax: +7 (8617) 612-556  
Mob.: +7 (988) 762-12-32  
E-mail: ananina\_olga@itf.org.uk

**ITF Inspectors**  
10/2 Dvinskaya St., office 725,  
St.Petersburg, 198035, Russia  
Tel/fax: +7 (812) 718-63-80  
**Kirill Pavlov (Mr.)**  
Mob.: +7 (911) 929-04-26  
E-mail: pavlov\_kirill@itf.org.uk  
**Sukhorukov Rodion**  
Mob.: +7 (921) 952-25-62  
E-mail: sukhorukov\_rodion@itf.org.uk

# 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)

**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 ТЕСТИРОВАНИЯХ 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)

**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)

# 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)

**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)

**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)



ОРГАНИЗАТОР — МОЛОДЕЖНЫЙ  
СОВЕТ РОССИЙСКОГО  
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА  
МОРЯКОВ — ПРИГЛАШАЕТ  
К УЧАСТИЮ ЧЛЕНОВ ПРОФСОЮЗА:  
МОРЯКОВ И КУРСАНТОВ  
ПЛАВАТЕЛЬНЫХ СПЕЦИАЛЬНОСТЕЙ.

## Флэшмоб фотографий #SeafarersUnited продолжается!

Наибольший интерес представляют общие фотографии с многонациональными экипажами разных типов судов и флагов, основная задача которых — показать единство и сплоченность моряков из разных стран мира, говорящих на разных языках, но выполняющих очень важную для поддержания мировой экономики и нашей комфортной жизни работу.

Фотографии (цветные или черно-белые) принимаются в электронном виде, в форматах JPEG или RAW, хорошего качества. В сопроводительном письме укажите ФИО, курс, факультет, ВУЗ (если вы курсант), должность в экипаже, название судна, географическое место съемки, номер профсоюзной карточки и телефон для связи. Параллельно нужно залить снимок в соцсети под хэштегом #SeafarersUnited.

Прием работ осуществляется на адрес электронной почты: [youth@sur.ru](mailto:youth@sur.ru)

до 12 августа 2023 года

# ВСЕ НА БОРТ!



Участников ждут памятные подарки от профсоюза!

Лучшие работы будут объявлены 1 сентября 2023 года,  
они войдут в фотоальбом #SeafarersUnited.