

МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ВЕСТНИК

№ 1

(150) 2024



MARITIME UNIONS HERALD

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

WHY IS A COLLECTIVE AGREEMENT SO IMPORTANT FOR A SEAFARER?

**ПОЧЕМУ ДЛЯ МОРЯКА ВАЖЕН
КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР?**

ФЕДЕРАЦИЯ
ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ
МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА



www.fprmt.ru

В ЕДИНОЙ
И ДРУЖНОЙ
КОМАНДЕ!



ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

СУХОРОУКОВ 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., начальник отдела инспекции труда РПСМ
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:

Альбина СКОРОДУМОВА, главный редактор
Информация: Альбина Скородумова, Наталья Куликова
Дизайн, верстка: Анастасия Колесникова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.
Подписан в печать: 22.03.2024

Адрес редакции:

198035, Санкт-Петербург, Двинская ул.,
д. 10, корп. 2, 7 эт.
Тел.: +7 (812) 718-63-82, +7 (812) 714-95-02, тел./факс: +7 (812) 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:

Y. 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, Head of the SUR Labor Inspection
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:

Albina SKORODUMOVA, Editor-in-Chief
Information: Albina Skorodumova, Natalya Kulikova
Design and layout Anastasia Kolesnikova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.
Signed to print on: 22.03.2024

Editorial address:

7th floor, 10/2 Dvinskaya st., St. Petersburg, 198035
Tel.: +7 (812) 718-63-82, +7 (812) 714-95-02, Tel./fax: +7 (812) 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.

В HOMEPE
IN ISSUE



ПРОФФРОНТ

TRADE UNION FRONT

10-13

Гарантией достойной занятости остаются колдоговор и соцпартнерство
Collective agreements and social partnership are still a guarantee of decent employment

ПАРТНЕРСТВО

PARTNERSHIP

16-21

Женщины в морской отрасли
Women in maritime industry

БЕЗОПАСНОСТЬ

SAFETY

30-32

К безопасности нельзя относиться формально
Safety beyond formality

ОБРАЗОВАНИЕ

EDUCATION

34-38

На пути к автономному судоходству
Towards autonomous shipping

4-7

ПОЧЕМУ ДЛЯ МОРЯКА
ВАЖЕН КОЛЛЕКТИВНЫЙ
ДОГОВОР?

WHY IS A COLLECTIVE
AGREEMENT SO IMPORTANT
FOR A SEAFARER?



39-44

ОБНОВЛЕННЫЙ СПИСОК
ЗОН ВОЕННОГО
И ВЫСОКОГО РИСКОВ IBF

AMENDED IBF LIST
OF WARLIKE
AND HIGH RISK AREAS

ПОЧЕМУ ДЛЯ МОРЯКА ВАЖЕН КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР?

Так повелось из глубины веков, что мореплавание всегда было делом насколько прибыльным, настолько и опасным. Ведь море никому не принадлежало, любой мореплаватель, отправляясь в путешествие к чужим берегам с ценным грузом на борту, мог стать желанной добычей для лихих людей, желающих поживиться. В те времена отсутствовали любые представления о международном праве, а морской разбой не считался делом преступным.

К счастью, они давно прошли, и за несколько сотен лет мореплавание превратилось в важнейшую сферу торговой деятельности, регламентируемую нормативно-правовыми документами, а морские перевозки стали неотъемлемой частью мировой экономики. Но, как и в давние времена, любой моряк, мечтающий посмотреть мир, вкусить морской романтики, уходя в дальнее плавание, понимает: он выбрал не самую безопасную профессию.

ГАРАНТ СТАБИЛЬНОСТИ

Бесспорно, привлекательность работы на флоте в 21-м веке измеряется целым рядом факторов, среди которых морская романтика не всегда лидирует. Моряков привлекает материальная составляющая: высокая зарплата, перспектива карьерного роста, различные бонусы от судоходных компаний. На судах, где экипажи работают с имеющимся на борту подписанным коллективным договором между судовладельцем и профсоюзом моряков, все так и есть. Но на многих судах, чаще

всего на тех, которые ходят под иностранными флагами, не всегда ожидания моряков совпадают с реальным положением дел, потому что судовладельцы имеют возможность нанимать низкооплачиваемые экипажи, уходить от уплаты налогов, сокращать свои расходы за счет снижения уровня заработной платы и ухудшения условий труда членов экипажа. Делается это для того, чтобы сэкономить, и, как правило, за счет моряков. Избежать этого можно за счет коллективного договора на борту судна, который как раз и подразумевает защиту членов экипажа от подобных манипуляций. Важный момент: на российских моряков, работающих на судах под иностранным флагом, не распространяется российское законодательство, так как получается, что трудятся они на иностранной территории. К сожалению, не все моряки, уходящие в рейс на судах, не имеющих колдоговора, знают об этом.

Часто компании избегают заключения соглашений с профсоюзом, находя для этого свои объяснения. И если опытным морякам хорошо понятна разница, то для молодых членов экипажа, не имеющих за плечами плавательной практики, она не всегда очевидна. К тому же желание выйти в рейс и получить зарплату, пусть и «серую», бывает настолько велико, что о том, есть на судне колдоговор или он отсутствует, подчас моряки просто не задумываются. В чем же заключается главное преимущество коллективного договора? Прежде всего в том, что в нем четко определены и прописаны условия труда, права и обязанности членов экипажа. Этот документ направлен на улучшение условий труда моряков, при его наличии на судне минимизируются риски для плавсостава.

— Коллективный договор по праву можно назвать гарантом стабильности для любого члена экипажа. Он, по сути, является документом, отвечающим



WHY IS A COLLECTIVE AGREEMENT SO IMPORTANT FOR A SEAFARER?

Since ancient times, maritime navigation has been both a profitable and dangerous business. The fact is that the sea did not belong to anyone; any seafarer setting off on a journey to foreign shores with valuable cargo on board could become an attractive aim for bold people desiring to get some profit. Back then, there were no international laws, and sea robbery was not considered a crime.

It is fortunate that those days have long passed, and over the course of several hundred years, shipping has become an important area of trading activities regulated by legal acts and documents, and maritime transportation has become an integral part of the world economy. However, like it was in ancient times, any seafarer dreaming to see the world and taste the romance of the sea when going on a long voyage, understands that he has not chosen the safest profession.

STABILITY GUARANTEE

There is no doubt that the attraction to work in the naval sector in the 21st century is determined by a number of factors, among which maritime romance is not always in the leading position. Seafarers are attracted by the economic component: high wages, prospects for career growth, various bonuses and benefits from shipping companies. These points are all true on the vessels where crews have a signed collective agreement on board between the shipowner and the seafarers' union. But on many vessels, mostly those that sail under foreign flags, the expectations of seafarers do not always coincide with the real situations, because shipowners have the opportunity to hire crews with low payments, evade paying taxes, reduce their costs by lowering wages and degrading working conditions for crew members. All this is done in order to save some money, and, as a rule, at the expense of the seafarers. Such situations can



всем международным нормам в отношении работы плавсостава, — в первую очередь Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года, — поясняет председатель Российского профессионального союза моряков Юрий Сухоруков. — Кроме того, соответствует требованиям российского законодательства. Если на судне есть коллективный договор, значит, моряков ожидают достойные условия труда. Он также гарантирует морякам уверенность в том, что зарплата будет выплачена в полном объеме, репатриация будет своевременно проведена и в случае получения травмы он не останется один на один со своей бедой, ему полностью будет выплачена компенсация. Если есть коллективный договор

на судне, любой моряк может рассчитывать на то, что всегда сможет получить квалифицированную юридическую и консультационную поддержку, если в этом возникнет необходимость.

ОТСУТСТВИЕ КОЛДОГОВОРА — ТРЕВОЖНЫЙ ЗНАК

Если на борту нет коллективного договора, чем это плохо для моряка? Что важно знать, уходя в рейс на судне под иностранным флагом, не имеющим на борту коллективного договора?

Прежде всего то, что, оставаясь один на один с судовладельцем без поддержки профсоюза, моряк должен понимать: при возникновении проблем он лишается надежной опоры в виде главного защитника своих профессиональ-

ных интересов. Чем это может обернуться для него? Прежде всего тем, что это может ощутимо повлиять на размер заработка, причем не в сторону его увеличения. Кроме того, если отсутствует коллективный договор и корректно составленный и подписанный всеми сторонами индивидуальный контракт, то в случае возникновения проблем самостоятельно, без юридической поддержки профсоюза моряку сложно будет отстоять свои права в судебных и иных надзорных инстанциях, особенно в случаях задержки выплаты заработной платы или возникновения споров о ее размере. При наличии колдоговора уровень зарплаты — величина незыблемая, и в зависимости от переговорной работы между профсоюзом и работодателем она имеет тенденцию к повышению.

Коллективный договор на борту судна также означает, что в любой сложной ситуации, в которой может оказаться моряк, для оперативного решения возникших проблем будут предприняты все возможные меры, так как в любой территориальной организации РПСМ есть опытные юристы, инспектора труда, готовые прийти на помощь и оказать юридическую и консультационную помощь. Это в полной мере касается и помощи морякам и их семьям, оказавшимся в сложных ситуациях из-за произошедших на борту судна несчастных случаев. При наличии коллективного договора моряки имеют четко установленные гарантии и компенсации, которые в обязательном порядке должны быть предоставлены самому моряку или членам его семьи. При этом процесс организации получения такого рода компенсаций порой бывает достаточно сложным, и здесь также не обойтись без помощи квалифицированных специалистов профсоюза.

“The collective agreement can definitely be called a guarantee of stability for any crew member. In fact, it is a document that meets all international standards regarding the working conditions of seafarers, primarily the Maritime Labor Convention of 2006,” explains Yury Sukhorukov, the Chairman of the Seafarers' Union of Russia. “In addition, it complies with the requirements of the Russian legislation. If there is an active collective agreement on a vessel, it means that seafarers can expect to have decent working conditions. It also guarantees seafarers that they will get their full payments, that repatriation will be provided in a timely manner, and that they will not be left alone with their problems in the event of an injury, they will

get full compensations. If there is a collective agreement on the vessel, any seafarer can rely on qualified legal and advisory support if necessary.”

ABSENCE OF A COLLECTIVE AGREEMENT IS AN ALARMING SIGN

If there is no collective agreement on the vessel, why is this bad for the seafarer? What is important to know when going on a voyage on a foreign-flag vessel that does not have a collective agreement on board?

First of all, being left alone with the shipowner without any support of a trade union, the seafarer must understand: in the case of problems, he will not be able to get reliable support from the main defender of his professional interests. What could this mean for him? To begin with, this can significantly affect the wage payments, and not in the direction of their increase. In addition, if there is no collective agreement and no personal contract correctly drawn up and signed by all parties and some problems arise, the seafarer left on his own, without the legal support of the trade union, will face a lot of difficulties while defending his rights in the courts and with other supervisory authorities, especially in cases of wage delays or disputes about wage amounts. In the case of a signed collective agreement,

the amount of wages is a strictly specified value, and through the negotiation work between the trade union and the employer, it tends to increase.

A signed collective agreement on board also means that in any possible difficult situation for a seafarer, all existing measures will be taken to promptly resolve the issues that arise, since any territorial organization of the SUR has experienced lawyers, labor inspectors, who are always ready to help and provide legal and consulting assistance and support. This applies at its full extent to providing assistance to seafarers and their families being in difficult situations due to some accidents on board the vessel. With a collective agreement, seafarers have clearly specified guarantees and compensations, which must be provided to the seafarer or his family members. Moreover, the process of getting such compensations can sometimes be quite complicated, and in such cases a seafarer cannot proceed without the help of qualified trade union specialists.

A seafarer will not be left alone with his problems to deal with the employer — this is what is guaranteed with the presence of a collective agreement on the vessel. [↗](#)

Не остаться моряку один на один во взаимоотношениях с работодателем — вот что дает наличие на борту судна коллективного договора. [↗](#)



НА ПОЛУЧЕНИЕ ДОСТУПА К РАБОЧИМ МЕСТАМ ЧЛЕНОВ РПСМ УШЛО ДВА МЕСЯЦА

Столько времени понадобилось на оформление пропусков в порты Находка и Восточный для допуска на суда, где трудятся члены РПСМ, представителям Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков. По признанию председателя ДВРО РПСМ Николая Суханова, основная сложность заключалась в том, что ранее можно было получить один пропуск и посещать все порты Находки и Восточного, однако правила изменились.

Дело в том, что порт Находка разделился на большое количество грузовых терминалов, на которые можно пройти только по отдельным пропускам. Например, объясняет Н. Суханов, порт Находка разделился на пункты пропуска ОАО «Морской торговый порт», АО «Морской рыбный порт», ООО «РН-морской терминал Находка», ООО «Аттис Энтерпрайз», АО «Приморский завод-Восточные ворота», АО «НСРЗ», АО «Лесной терминал», АО «Морской порт Тихоокеанский», ООО «ВСК», ООО «Малый порт», АО «Восточный порт» и другие.

— Нам пришлось оформлять 20 пропусков, каждый из которых согласовывался отдельно через ФСБ, МВД, таможенный и пограничный посты, — сказал он. — При каждом оформлении пропуска нужно было пройти инструктаж по охране труда, пожарной безопасности. Кроме этого, приходилось объяснять властям, зачем нам требуются пропуска. Это, как известно, право профсоюзной организации — иметь доступ к рабочим местам членов профсоюза.

Николай Суханов продолжает: «Нам говорили, что права для прохода на суда под иностранным флагом у нас нет, так как в Распоряжении Правительства Российской Федерации № 907-р от 24.06.2008 года п. 70 говорится только о посещении порта работниками государственного портового контроля, а другие его пункты не дают законного права прохода по режимной территории порта. При этом законное право посещения рабочих мест членов профсоюза в соответствии с Федеральным законом о профсоюзах не оспаривалось — нам предлагалось посещать суда на терминалах со стороны моря, то есть каждый раз при очередной проверке судна заказывать дорогостоящий портовый катер для посещения судов. И вот спустя почти два месяца мы закончили оформление пропусков и имеем полное право посещать морские суда, заходящие в порты Находка и Восточный».

Отметим, что проверка условий труда на судах является краеугольным камнем в работе Российского профсоюза моряков. В частности, в прошлом году инспекторы ДВРО РПСМ в портах Находка и Восточный посетили 45 судов под российским и иностранными флагами. На борту прошли встречи с более чем тысячей моряков. После таких проверок разные судовладельцы получили 32 нотиса-предупреждения о необходимости заключить коллективные договоры — три компании сделали это, обеспечив свой плавсостав гарантиями достойной занятости. 

IT TOOK TWO MONTHS TO GAIN ACCESS TO THE WORKPLACES OF SUR MEMBERS

It took representatives of the Far Eastern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia two months to get entry passes to the ports of Nakhodka and Vostochny to visit vessels where SUR members work. According to Nikolay Sukhanov, FETO SUR Chairman, the main difficulty was that previously it was possible to get one pass and visit all the ports of Nakhodka and Vostochny, but the rules have changed.

The fact is that the port of Nakhodka has been divided into many cargo terminals, and now you should have a separate pass to enter each of them. For example, the port of Nakhodka has been split into checkpoints of Sea Commercial Port, Sea Fishing Port, Attis Enterprise LLC, Primorsky Plant-Eastern Gate, Nakhodka Ship Repair Yard, Timber Terminal, Vostochny Port and others.

“We had to get 20 passes, and each of them should be approved separately through the Federal Security Service, the Ministry of Internal Affairs, the Customs and Border Guard checkpoints,” Sukhanov explained”. —“Each time a pass was issued, it was necessary to receive briefings on OHS and fire safety. In addition, we had to explain to the authorities why we needed the port passes. It is well known, that it is a right of a trade union organization to have access to the workplaces of trade union members”. Nikolay Sukhanov continues: “We were told that we do not have the right to visit ships flying a foreign flag, since Order of the Government of the Russian Federation No. 907-r dated June 24, 2008, paragraph 70, only says about port visits by state port control employees, and its other clauses do not provide a legal right of admittance to the restricted territory of the port. At the same time, the legal right to visit the workplaces of trade union members in accordance with the Federal Law on Trade Unions was not disputed — we were offered to visit ships at terminals from the seaside, which meant to hire an expensive port boat each time we wanted to visit a vessel calling at port. And now, almost two months later, we have completed the execution of passes and have every right to visit sea vessels calling at the ports of Nakhodka and Vostochny.”

It should be noted that inspection of working conditions on board vessels is the cornerstone in the work of the Seafarers' Union of Russia. In particular, last year, the FETO SUR Inspectors visited 45 vessels flying Russian and foreign flags in the ports of Nakhodka and Vostochny. Meetings with more than a thousand seafarers were held on board of vessels. Following such inspections, various shipowners received 32 warning notices about the need to conclude collective agreements; three companies did that, providing their crew with guarantees of decent employment. 

ГАРАНТИЕЙ ДОСТОЙНОЙ ЗАНЯТОСТИ ОСТАЮТСЯ КОЛДОГОВОР И СОЦПАРТНЕРСТВО

Работа любого профсоюза подразумевает не только конструктивный диалог с работодателями и органами власти. Это еще и колдоговорная кампания — то есть подписание коллективных договоров с работодателями в рамках социального партнерства и контроль выполнения уже действующих соглашений с компаниями. Переподписание колдоговора всегда свидетельствует о многолетнем выстроенном взаимодействии, что подтверждают в Российском профсоюзе dockers: в прошлом году три первичные профорганизации РПД перезаключили коллективные договоры с работодателями в разных портах нашей страны. По признанию председателя Российского профсоюза dockers Максима Колядинцева, на сегодняшний день коллективные договоры во Владивостокском морском торговом порте, на АО «Первый контейнерный терминал» и АО «Нева-Металл» по праву являются одними из лучших в российских стивидорных компаниях.

УСПЕШНАЯ КАМПАНИЯ

Так, ППО РПД ОАО «ВМТП» и руководство Владивостокского морского торгового порта заключили документ сроком на 1,5 года, он будет действовать до конца 2024 года. На ВМТП, где первичка РПД объединяет 2000 человек, колдоговорная кампания прошла достаточно успешно.

Стороны соцпартнерства внедрили новый механизм индексации заработной платы, привязав его к минимальному размеру оплаты труда: благодаря этому механизму зарплата dockers в 2024 году заметно вырастет.

Что немаловажно — обошлось без протокола разногласий: профсоюз и работодатель договорились по всем пунктам колдоговора, хотя попытка изменить формулировки о предоставлении дней отдыха к свадьбе или рождению ребенка со стороны работодателя предпринималась.

По колдоговору компания была обязана дать dockeru несколько дней отдыха, если работник сыграл свадьбу или в семье родился ребенок, руководство же предприятия пыталось протолкнуть новую интерпретацию этого пункта соглашения — «если у работодателя есть такая возможность». Профсоюз на это не пошел, и в новом колдоговоре за dockерами во Владивостоке сохранили все гарантии.

ПРЕУМНОЖИЛИ ГАРАНТИИ

Сохранить гарантии и компенсации, а также предусмотреть ряд улучшений по условиям труда удалось и первичке, действующей на АО «Первый контейнерный терминал» в Санкт-Петербурге.

АО «Первый контейнерный терминал» и Единый профсоюзный орган работников (ЕПОР), куда входят первичная профсоюзная организация Российского профсоюза dockers АО «Первый контейнерный терминал» (ППО РПД АО «ПКТ») и профсоюзная организация работников водного транспорта (ПРВТ), подписали коллективный договор на 2023-2026 гг. Социальные партнеры гарантировали достойные

COLLECTIVE AGREEMENTS AND SOCIAL PARTNERSHIP ARE STILL A GUARANTEE OF DECENT EMPLOYMENT

Operation of any trade union is not only about a constructive dialogue with employers and authorities. It is also a collective agreement campaign — which means signing of collective agreements with employers within the framework of social partnership and ensuring implementation of already existing agreements with companies. The process of re-signing of collective agreements always indicates a long-term and well-organized cooperation, which can be confirmed by the Dockers Union of Russia: last year, three primary trade union organizations of the DUR re-signed their collective agreements with employers in different ports within our country. According to Maxim Kolyadintsev, the Chairman of the Dockers Union of Russia, collective agreements at the Commercial Port of Vladivostok (CPV), First Container Terminal JSC and Neva-Metal JSC are currently considered to be rightfully among the best ones in Russian stevedoring companies.

SUCCESSFUL CAMPAIGN

For example, the primary trade union organization of the DUR in CPV JSC and the management of the Commercial Port of Vladivostok signed a 1.5-year document, which is valid until the end of 2024. The collective agreement campaign was quite successful at CPV, where the primary branch of the DUR unites 2000 people.

The social partnership parties have introduced a new wage indexation mechanism depending on the minimum wage: with its implementation, dockers' wages will increase significantly in 2024.

Importantly, there was no protocol of disagreements: the union and the employer have agreed on all terms of the collective agreement, although the employer made attempts to introduce changes to some clauses considering provision of days off for a wedding or in the case of the birth of a child.

According to the collective agreement, the company was obliged to provide a docker a few days off in the case of a wedding or a child's birth, but the company's

management tried to push through a new interpretation of this clause of the agreement — “if it is possible for the employer”. The union has not agreed to this, and according to the new collective agreement, the dockers in Vladivostok have reserved all their guarantees.

INCREASED GUARANTEES

The primary trade union organizations at the First Container Terminal JSC in St. Petersburg was also successful in maintaining guarantees and compensations, as well as in introducing a number of improvements in working conditions.

First Container Terminal JSC and the Unified Trade Union Body of Workers (UTUBW), which includes the primary trade union organization of the Dockers Union of Russia of First Container Terminal JSC (PTUO DUR of FCT JSC) and the Trade Union of Water Transport Workers (TUWTW), have signed a collective agreement for 2023-2026. The social partners have guaranteed decent working conditions to 700 employees of the organization, including 270 dockers.



↑

МАКСИМ КОЛЯДИНЦЕВ

Председатель РПД

MAXIM KOLYADINTSEV

The RUD Chairman

В ПРЕЖНЕЙ РЕДАКЦИИ

В стивидорной компании АО «Нева-Металл» коллективный договор подписали в прежней редакции — как минимум документ не ухудшил условия труда работников. В Российском профсоюзе докеров считают: это неплохой итог колдоговорной кампании, ведь тенденция такова, что многие работодатели в портах страны принимают попытки урезать социальные гарантии в коллективном договоре либо стараются вообще уйти от подписания документа.

Тем не менее глава РПД Максим Колядинцев признается: по итогу переговоров получился довольно внушительный протокол разногласий. В частности, в нем нашел отражение давно наболевший вопрос по поводу закрепления в колдоговоре четкого порядка индексации тарифных ставок и окладов, что работодатель наотрез отказывается делать, хотя это предписывает Трудовой кодекс РФ и решение об этом вынес трудовой арбитраж.

Для докеров вопрос индексации — принципиальный, поэтому первичная профсоюзная организация РПД АО «Нева-Металл» и впредь будет добиваться закрепления четкого порядка индексации тарифных ставок и окладов в колдоговоре всеми доступными законными способами.

ДЕЙСТВЕННЫЙ МЕХАНИЗМ

Председатель Российского профсоюза докеров Максим Колядинцев заключает:

— Заключение коллективного договора — действенная основа для стимулирования высокопроизводительного труда. К счастью, у нас есть первичные организации, где действуют прекрасные колдоговоры, с работодателями выстроены деловые взаимоотношения, которые показывают высокий уровень социального партнерства. Мы высоко ценим работу наших профсоюзных активистов на местах, так как они решают огромное количество вопросов в интересах членов РПД и работников морских портов. 

“

СОЦИАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ ГАРАНТИРОВАЛИ ДОСТОЙНЫЕ УСЛОВИЯ ТРУДА 700 РАБОТНИКАМ ОРГАНИЗАЦИИ, В ТОМ ЧИСЛЕ 270 ДОКЕРАМ.

условия труда 700 работникам организации, в том числе 270 докерам.

Стороны договорились о повышении ставки социальных выплат и выплатах к рождению детей в семьях работников, пересмотрели условия труда в жаркий сезон и вернули пункт об учете мнения профкома при снятии с должности бригадиров.

Например, ППО РПД АО «Первый контейнерный терминал» и АО «Первый контейнерный терминал» включили в договор пункт о единовременной выплате в размере 1 млн рублей при рождении в семье члена профсоюза третьего и последующих детей. Помимо этого соцпартнеры предусмотрели символическую сумму в качестве подарка к рождению каждого ребенка — в размере 50 тысяч рублей.



“

THE SOCIAL PARTNERS HAVE GUARANTEED DECENT WORKING CONDITIONS TO 700 EMPLOYEES OF THE ORGANIZATION, INCLUDING 270 DOCKERS.

The parties have agreed to increase the rate of social benefits and payments for the birth of children in the workers' families, revised the working conditions during the hot season, and brought back the agreement clause on taking into account the opinion of the trade union committee when dismissing foremen from their positions.

For example, PTUO DUR of First Container Terminal JSC and First Container Terminal JSC have included in the agreement a clause stating the one-time payment of 1 million rubles for the birth of the third child and subsequent children in the family of a trade union member. In addition, the social partners have provided a symbolic amount of money as a gift for the birth of every child — 50 thousand rubles.

AS IN THE PREVIOUS EDITION

For the stevedoring company Neva-Metal JSC, the collective agreement has been signed in its previous edition — at least the document has not made the working conditions of employees worse. The Dockers Union of Russia believes this to be a good result of the collective agreement campaign, since there is a trend now that many employers in the ports of our country try to limit social guarantees in the collective agreements or even try to avoid signing the document.

Nevertheless, Maxim Kolyadintsev, the Head of the DUR, admits that the negotiations resulted in a rather impressive protocol of disagreements. In particular, the protocol reflects the long-term issue of establishing a well-defined procedure in the collective agreement for indexation of tariff rates and wages, which the employer categorically refuses to do, although this point is dictated by the Labor Code of the Russian Federation and a corresponding decision was made in labor arbitration.

The issue of indexation is a matter of principle for dockers, so the primary trade union organization of DUR of Neva-Metal JSC will continue to seek the possibility to consolidate a well-defined procedure for indexation of tariff rates and wages in the collective agreement using all possible legal methods.

EFFECTIVE MECHANISM

Maxim Kolyadintsev, the Chairman of the Dockers Union of Russia, concludes:

“Signing of a collective agreement is an effective basis for stimulating highly productive and efficient work. We are lucky to have primary organizations with excellent collective agreements and business relationships with employers that indicate a high level of social partnership. We highly value the work of our local trade union activists, as they manage to solve a huge number of issues in the interests of the DUR members and seaport workers.” 

НОВОСТИ РПСМ



© Freepic

РПСМ И КОМПАНИЯ V.SHIPS ЗАКЛЮЧИЛИ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР

Российский профсоюз моряков (РПСМ) и компания V.Ships заключили коллективный договор на 2024-2025 гг. Прежний также действовал в течение двух лет, с 2022-го по 2023 год.

В документ внесли изменения. Так, заработная плата экипажей повысилась на 6%: в 2024 году увеличение составит 4%, а в 2025 году — еще 2%.

Отметим, что РПСМ сотрудничает с V.Ships уже более 25 лет. У многих российских моряков название этой компании на слуху. В ней работает больше трех тысяч наших граждан. [📍](#)

БТО РПСМ И OWH ПОДПИСАЛИ КОЛДОГОВОР

Балтийская территориальная организация Российского профессионального союза моряков (БТО РПСМ) и компания Ost-West-Handel Shipmanagement продолжают сотрудничество по поддержанию социального диалога.

Это даст возможность создать стабильные условия работы для моряков и избежать трудовых конфликтов. Если такие проблемы появятся, то будут решаться в спокойной и конструктивной обстановке.

Переговоры проходили в крюинговом агентстве «Афалина». Социальные партнеры договорились об увеличении заработной платы и страховых выплат на 3%.

Отметим, что судоходная управленческая компания «Афалина» является подразделением Ost-West-Handel Shipmanagement. [📍](#)



© Freepic

НА BALTIC PERFORMER РАБОЧАЯ АТМОСФЕРА

Представители Калининградской региональной организации Российского профсоюза моряков посетили судно Baltic Performer (ИМО 9016674, флаг Багамских островов), которое разгружалось в калининградском порту. Как рассказала председатель КРО РПСМ Людмила Измалкова, из Бразилии пароход прибыл под завязку груженный мясом.

Весь экипаж на Baltic Performer — уже опытные и работающие в компании третий-четвертый контракт российские моряки. Их из Мурманска, Архангельска, Самары, Новороссийска и Калининграда набирает петербургский кюинг.

— На судне действует коллективный договор, который продлили до ноября 2025 года, — добавила Людмила Измалкова. — В частности, зарплата матроса, по документу, составляет \$2100.

Председатель КРО РПСМ также рассказала, что хотя моряки подписывают контракты на срок шесть месяцев плюс/минус два, в основном члены экипажа имеют возможность меняться на четвертом-пятом месяце: компания идет навстречу, никаких проблем с репатриацией при частых заходах в российские порты нет. [📍](#)

“SUR AND V.SHIPS HAVE SIGNED A COLLECTIVE AGREEMENT”

ОТМЕТИМ, ЧТО РПСМ СОТРУДНИЧАЕТ С V.SHIPS УЖЕ БОЛЕЕ 25 ЛЕТ. У МНОГИХ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ НАЗВАНИЕ ЭТОЙ КОМПАНИИ НА СЛУХУ. В НЕЙ РАБОТАЕТ БОЛЬШЕ ТРЕХ ТЫСЯЧ НАШИХ ГРАЖДАН.

NOTE THAT SUR BEEN COOPERATING WITH V. SHIPS FOR MORE THAN 25 YEARS. THE NAME OF THIS COMPANY IS ON THE EAR AMONG MOST RUSSIAN SEAFARERS. THIS COMPANY EMPLOYS MORE THAN 3,000 OF OUR CITIZENS.

SUR AND V. SHIPS HAVE SIGNED A COLLECTIVE AGREEMENT

Seafarers' Union of Russia (SUR) and a ship management company V. Ships have concluded a collective agreement for 2024-2025. The previous agreement was also valid for two years, from 2022 to 2023.

The document has been amended: it has been negotiated the 6% rise in crew salaries. The first increase by 4% will be in 2024, and the second one — by another 2% — in 2025.

Note that SUR been cooperating with V. Ships for more than 25 years. The name of this company is on the ear among most Russian seafarers. This company employs more than 3,000 of our citizens. [📍](#)

BTO SUR AND OWH HAVE SIGNED A COLLECTIVE AGREEMENT

The Baltic Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia (BTO SUR) and the Ost-West-Handel Shipmanagement company will continue cooperation in sustaining a social dialogue.

As before, this will provide opportunities to create stable working conditions for seafarers and avoid labor disputes. In case such issues arise, they will be addressed in a calm and constructive atmosphere.

Negotiations took place at the Afalina crewing agency's office. Social partners agreed to increase wages and insurance payments by 3%.

It should be noted that the Afalina shipping management company is a division of Ost-West-Handel Shipmanagement. [📍](#)



© FleetMon

WORKING ATMOSPHERE ON BOARD BALTIC PERFORMER

Representatives of the Kaliningrad Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia (KTO SUR) visited the vessel Baltic Performer (IMO 9016674, flag of the Bahamas) berthed for unloading in the Kaliningrad port. According to Lyudmila Izmailkova, KTO SUR Chair, the vessel arrived from Brazil loaded with meat.

She noted that this is the first time such a logistics scheme is tested. The entire crew of Baltic Performer are experienced Russian seafarers working for the company during their third or fourth contract. The crew consists of seafarers from Murmansk, Arkhangelsk, Samara, Novorossiysk and Kaliningrad. They were recruited through a St. Petersburg-based crewing agency.

— There is a collective agreement on board the vessel, which has been extended until November 2025, — Lyudmila Izmailkova added. — In particular, the AB Seaman salary is \$2,100 according to the document.

Also, the KTO SUR Chair noted that although the seafarers sign contracts for a period of 6 (+/-2) months, most crew members have the opportunity to change after 4 or 5 months: there are no problems with repatriation as the vessels often enter the Russian ports. [📍](#)



© Marinetraffic. Walford Watkins.

ЖЕНЩИНЫ В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ

В марте в Санкт-Петербурге состоялся круглый стол на тему «Женщины в морской отрасли: реалии и перспективы», организатором которого выступил Российский профсоюз моряков. В работе круглого стола было запланировано участие широкого круга представительниц прекрасного пола — от девушек-курсантов морских учебных заведений Санкт-Петербурга до готовых специалистов, работающих в морской отрасли и успешно реализовавшихся в ней.

Актуальность заявленной темы очевидна: в современном мире женщины всё чаще выбирают профессии, традиционно считающиеся мужскими. В полной мере это относится и к судоходной отрасли. Открывая мероприятие, председатель РПСМ Юрий Сухоруков отметил: «Согласно последнему отчету BIMKO о состоянии мирового морского рынка труда, женщины составляют лишь 1,3% всей морской рабочей силы. Несмотря на то что ИМО впервые представила программу гендерного равенства в 1988 году, уровень участия женщин в международном судоходстве за последние десятилетия практически не изменился, хотя в последние годы значительно выросло принятие решительных мер по устранению гендерного разрыва в судоходной отрасли. Почему женщинам трудно бывает получить работу на судне, имея, к примеру, диплом судоводителя или электромеханика? Почему в морской отрасли доминируют мужчины, а женщины вынуждены бороться за то, чтобы построить карьеру на флоте? Попробуем разобраться в этом, выслушав выступления как тех, кто еще только стоит

в начале своего профессионального пути, так и тех, кто имеет за плечами большой опыт работы в морской отрасли».

НА ПОРОГЕ ВЫБОРА ПРОФЕССИИ

Большой интерес вызвали выступления юных участниц встречи — девушек-курсантов ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова и МТА им. адм. Д. Н. Сенявина, рассказавших присутствующим о том, почему они сделали свой выбор в пользу профессий, традиционно считающихся мужскими. У каждой из них своя история, но есть и то, что их объединяет. Это любовь к морю, желание сделать карьеру на флоте.

Ксения Луканина, курсант 2 курса судоводительского факультета ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова: «Я родилась в городе-герое Севастополе, городе русской морской славы. Выбор моей профессии был основан на семейной династии моряков: оба мои дедушки — капитаны дальнего плавания, дядя — старший помощник капитана. С раннего детства я слушала рассказы

WOMEN IN MARITIME INDUSTRY

In March, a roundtable discussion “Women in Maritime Industry: realities and prospects” was organized by the Seafarers’ Union of Russia in St. Petersburg. Women of different status — from female cadets of maritime educational institutions of St. Petersburg to established experts working in the maritime field — were invited to the meeting.

This topic is so relevant because in the modern world, women increasingly tend to opt for professions that are traditionally considered to be reserved for men. This fully applies to the shipping industry. During his welcoming speech, Yuri Sukhorukov, the Chairman of SUR, noted: “According to the BIMKO’s latest report on the state of the global maritime labour market, women represent only 1.3% of the workforce there. Despite the fact that IMO first introduced a gender equality program back in 1988, the level of women’s participation in international shipping has remained almost unchanged in recent decades, although decisive steps have been made over the last few years to eliminate the gender gap in the shipping industry. Why is it difficult for women to get a job on a ship, even having, for example, a diploma of a navigator or an electrical mechanic? Why is the maritime industry so dominated by men, and women have to fight for their position in the Navy? We will try to figure this out by listening to those who are just embarking on their professional journey, as well as those who already have quite a bit of experience in the maritime industry.”



о морских традициях, увлекаемые байками, была окружена морской романтикой. Конечно, понимала, что работа в море — это не просто красивая картинка капитана на мостике, но еще и невероятная ответственность, четкое выполнение своих обязанностей, преданность профессии. Выбор я сделала в детстве, так как мечтала только о море, и когда приняла решение поступать в Макаровку, моя семья меня в этом полностью поддержала».

Анна Афанасенко, курсант 5 курса факультета судовой энергетики ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова: «Для себя я выбрала профессию электромеханика. Многие спрашивали: почему? Разве интересно девушке быть электромехаником? А я считаю, что если ты хороший специалист, неважно — мужчина или женщина. Плавательную практику на судне я проходила под руководством электромеханика: наблюдала за тем, как он выполняет свою работу, запоминала, занималась обслуживанием аварийного дизель-генератора, разбирала электродвигатели, даже лифт чинила. В общем,

узнала много нового о своей будущей профессии. И поняла, что не ошиблась в выборе».

Алена Гладких, курсант 3 курса судоводительского отделения МТА им. адм. Д. Н. Сенявина: «В 2021 году я на параде Победы познакомилась с курсантами тогда еще колледжа имени адмирала Сенявина и очень заинтересовалась как самим учебным заведением, так и профессией судоводителя, решила поступать. Были сложности: меня не хотели брать на факультет, так как я девушка, а там учатся преимущественно юноши. Но я сумела доказать, что и девушкам есть место на флоте, сейчас уже учусь на третьем курсе. Мне очень нравится заниматься в секции шлюпочной практики. Я была назначена старшиной шлюпки, вместе с одногруппниками принимала участие во многих соревнованиях. У нас были заходы на веслах, хождение под парусом, задания на знание узлов, и мы показывали лучшие результаты. В навигацию 2023 года я прошла практику на учебно-парусном судне “Юный балтиец”, и сейчас понимаю,

CHOOSING A PROFESSION

Great interest was aroused by the speeches of the young roundtable participants — female cadets of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping and Admiral Senyavin Maritime Technical Academy, who shared their reasons for choosing professions that are traditionally considered to be mannish. Each of them has her own story to tell, but they also have something in common. It is their passion for the sea and a desire to make a career in the Navy.

Kseniya Lukanina, 2nd year cadet of the Admiral Makarov State Maritime Academy's Navigation Faculty: “I was born in the hero city of Sevastopol, the city of Russian naval glory. My choice of profession springs from our family dynasty of seafarers: both of my grandfathers were sea captains, and my uncle was a chief mate. Since early childhood, I heard thrilling tales and stories about maritime traditions, and was surrounded by maritime romance. I certainly understood that working at sea is not just a cloudless image of a captain standing on a bridge, but also a great responsibility, strict duty, and dedication to the chosen profession. I made my choice when I was a child, because the sea was the only thing on my mind, and when I decided



что именно с морем хочу связать свою дальнейшую судьбу».

НАРАВНЕ С ОПЫТНЫМИ МОРЯКАМИ

О том, как после окончания учебы в ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова сложилась ее карьера на флоте, рассказала Алена Лаптиева — помощник капитана по радио-электронике на учебном парусном судне «Мир», принадлежащем ФГУП «РОСМОРПОРТ». Она работает в этой должности уже несколько лет и ни разу не пожалела о том, что пришла работать на прославленное судно. Коллектив, который состоит в большинстве своем из мужчин, оказался очень дружным, принял ее хорошо, стал родным, и о принятом решении связать свою жизнь со службой на судне «Мир» она не жалеет.

Однако на практике женщинам не всегда удается устроиться по полученной специальности на то или иное судно. В этой связи интересно было послушать выступление Светланы Медведевой — капитана буксирного катера из Самары, которая рассказала о том, как несколько лет назад, столкнувшись с фактом запрета работать мотористом, обратилась в ряд всевозможных инстанций, чтобы отстоять право работать на флоте по той специальности, которую она получила, в том числе и в суды различной юрисдикции. История закончилась рассмотрением ее случая в ООН. Светлана отметила, что активное участие в решении ее проблемы принял Российский профсоюз моряков, обративший внимание Министерства труда РФ на проблему необходимости сокращения списка запрещенных профессий для женщин.

Более подробно о работе специалистов РПСМ по сокращению списка запрещенных профессий рассказала эксперт по правовым вопросам РПСМ Светлана Колганова. В своем выступлении она также подробно остановилась на недостатках, препятствующих работе женщин на судне, и о возможных инструментах защиты их прав.

to enter the Admiral Makarov State University, my family fully supported me in this decision.”

Anna Afanasenko, 5th year cadet of the Admiral Makarov State Maritime Academy's Marine Energy Faculty:

“I have chosen the profession of an electromechanical engineer. Many people asked me why. Is it really interesting for a girl to be an electrical mechanic? I believe that if you are a good specialist, it doesn't matter whether you are a man or a woman. I completed my practical training on the ship under supervision of an electromechanical engineer: I watched him do his job, tried to memorize everything, carried out maintenance works for the emergency diesel generator, disassembled electric motors, and even repaired the elevator. In other words, I learned a lot about my future profession. And I also realized that I had made a right choice.”

Alena Gladkikh, 3d year cadet, Admiral Senyavin Maritime Technical Academy, Navigation Faculty:

“In 2021, at the Victory Day Parade, I met the cadets of the Marine Technical College (back then) named after D. N. Senyavin. I became very interested in both the educational institution itself and the profession of a navigator, and later decided to enroll. I encountered some roadblocks on my way: they didn't want to give me a place at this faculty, since I was a girl, and the students are mainly boys. But I managed to prove that there should be a place for girls in the Navy as well, and now I'm already in my third year. I really enjoy doing practical activities in the boat section. I was appointed to be a captain of the boat and took part in many competitions together with my group mates. We had some oar runs, sailing activities, knot type tasks, and we showed the best results. During the navigation season of 2023, I completed my practical training course on the sailing training vessel “Young Baltic”, and now I am sure that I want to devote myself to the sea.”

ALONGSIDE EXPERIENCED SEAFARERS

Alena Laptieva, captain assistant for radio electronics on the training sailing vessel “Mir” owned by FSUE “ROSMORPORT”, told about her career in the Navy after graduating from the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping. She has been working in this position for several years now and has never regretted joining the crew of the famous ship. The team, which consists mostly of men, was very friendly, warmly welcomed her, became a family for her, and she does not regret the decision to dedicate her life to service on the “Mir”.

However, in many instances, women fail to get a job on a ship according to their profession. In this regard, it was very interesting to listen to the speech of Svetlana Medvedeva, the captain of a tug boat from Samara, who said that some years ago she had faced a ban on working as a motor mechanical engineer, and she had contacted various authorities, including the courts of various jurisdictions, in order to defend her right to work in the Navy according to her education. Finally, her case was investigated in the UN. Svetlana noted that the Seafarers' Union of Russia took an active part in solving her problem, drawing the attention of the Ministry of Labour of the Russian Federation to the need to revise the list of professions prohibited for women.

Svetlana Kolganova, the SUR's legal expert, told in more detail about the SUR's activities aimed at shortening the list of prohibited professions. During her speech, she told more specifically about the shortcomings that prevent women from working on ships, and about available methods to protect their rights.

The list of heavy-duty operations and operations with harmful or dangerous working conditions, which are prohibited for women, was revised in 2019, the new list is in force since January 1, 2021. It contains 100 positions, while the previous version of the document contained 456. The lists of professions prohibited for women have already become



↑

КСЕНИЯ ЛУКАНИНА

Курсант 2 курса судоводительского факультета ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова

KSENIYA LUKANINA

2nd year cadet of the Admiral Makarov State Maritime Academy's Navigation Faculty



↑

АННА АФАНАСЕНКО

Курсант 5 курса факультета судовой энергетики ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова

ANNA AFANASENKO

5th year cadet of the Admiral Makarov State Maritime Academy's Marine Energy Faculty



↑

АЛЕНА ГЛАДКИХ

Курсант 3 курса судоводительского отделения МТА им. адм. Д. Н. Сенявина

ALENA GLADKIKH

3d year cadet, Admiral Senyavin Maritime Technical Academy, Navigation Faculty



↑

ЛЮДМИЛА ИЗМАЛКОВА

Председатель КРО РПСМ

LYUDMILA IZMALKOVA

Chairman of the KRO SUR



↑

ОЛЬГА АНАНЫНА

Инспектор труда РПСМ

OLGA ANANYINA

Labour Inspector of SUR

Перечень тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин, был пересмотрен в 2019 году, новый перечень начал применяться с 1 января 2021 года. Он содержит 100 позиций, в то время как в предыдущей версии документа их было 456. Списки запрещенных для женщин профессий давно себя изжили. Вместо того чтобы ограничивать их доступ к той или иной работе, необходимо уделять больше внимания созданию комфортных и безопасных рабочих условий для всех.

В МОРЕ ИЛИ НА БЕРЕГУ?

Формат мероприятия предусматривал активное обсуждение реального положения женщин, работающих в морской отрасли. Елена Лаврентьева, профессор, доктор экономических наук, проректор ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, привела интересную статистику о занятости женщин в различных сферах морской отрасли. Так, согласно данным IMO и WISTA (Международная ассоциация судоходства и торговли), занятость женщин в морской отрасли остается так же низкой, однако за последние годы значительно увеличилось количество женщин в так называ-

емой прибрежной деятельности: в сфере, связанной с рабочей силой и применением физического труда, задействовано 29% женщин, должности среднего звена занимают 39%. В таких сегментах рынка, как морское право, морское страхование, маркетинг и реклама, женщины составляют около 50%. В сферах, связанных с бункеровкой, морской геодезией, рыболовством и рыбопромышленностью, судостроением и буксировкой, эта доля составляет 15%. А вот что касается работы непосредственно на судах в плавании, здесь по-прежнему трудится не более 2% женщин.

Профсоюз, призванный отстаивать права и защищать интересы моряков, состоит в большинстве своем из мужчин. Однако небольшой процент женщин, которые довольно успешно трудятся в РПСМ, все-таки есть. О том, как им работает наравне с мужчинами, рассказали инспектор труда РПСМ Ольга Ананьина из Новороссийска и председатель Калининградской региональной организации РПСМ Людмила Измалкова.

На вопрос, чем ей приходится заниматься, Людмила Измалкова ответила: «Чем и должен заниматься профсоюз — помогать морякам, когда возникают проблемы. В 2023 году с нашей помощью моряки вовремя репат-

трировались домой, получили заработную плату со всеми полагающимися надбавками, более двадцати моряков при нашей поддержке получили компенсации за досрочное расторжение контрактов, а всем обратившимся к нам членам профсоюза, получившим травмы или заболевшим в рейсе, мы помогли со сбором документов для выплаты от судовладельцев и страховых компаний. Также большую работу проводим с курсантами и сотрудниками БГАРФ: курсанты-члены профсоюза, активно занимающиеся профсоюзной деятельностью, отмечены почетными грамотами и подарками, а если они еще и учатся на отлично, от нашей организации получают профсоюзную стипендию».

В работе круглого стола также приняли участие ответственный секретарь Морского совета, советник губернатора Санкт-Петербурга Татьяна Чекалова; профессор, заведующий кафедрой теплотехники, судовых котлов и вспомогательных установок ГУМРФ им. адм. Макарова Иван Костылев; заместитель директора по капитальному строительству Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Татьяна Михайлова; заместитель директора по экономике и финансам Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Надежда Калашник; руководитель службы управления персоналом ООО «Инок ТМ» Павел Мартынов.

Прошедший круглый стол стал доступным способом информирования о том, легко ли женщине сделать карьеру в судоходной отрасли, предоставил возможность обсудить накопившиеся проблемы, поделиться опытом работы. Участники круглого стола выразили готовность к дальнейшему продолжению мероприятий в подобном формате, к обмену информацией и трансляции положительного опыта, имеющегося в морской отрасли, через СМИ, чтобы еще раз напомнить о значимости и актуальности морской профессии в современных реалиях. 

obsolete. Instead of limiting women's rights in particular jobs, more attention needs to be paid to providing a comfortable and safe working environment for everyone.

AT SEA OR ON SHORE?

The format of the event suggested an active discussion of the real conditions provided for women working in the maritime industry. Elena Lavrentyeva, Professor and Doctor of Economic Sciences, vice-rector of Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, presented interesting statistics on the employment of women in various areas of the maritime industry. Thus, according to IMO and WISTA (Women's International Shipping & Trading Association), women's employment in the maritime industry still remains at the low level, but the number of women involved in so-called coastal activities has increased significantly in recent years: areas related to workforce and use of manual labour involve 29% of women, while 39% of women occupy middle management positions. In some market segments, such as maritime law, marine insurance, marketing and advertising, women occupy about 50% positions. In areas related to bunkering, marine geodesy, fishery and fishing industry, shipbuilding and towing, the women's share is 15%. However, as regards operations on sailing ships, the share of women is still no more than 2%.

The union itself, which is intended to defend the rights and protect the interests of seafarers, consists mostly of men. Nevertheless, there is still a small percentage of women successfully working for SUR. Olga Ananyina, labour inspector of SUR from Novorossiysk, and Lyudmila Izmalkova, chairwoman of the Kaliningrad regional organization of SUR, told about their experience of working on an equal basis with men.

When asked about her duties, Lyudmila Izmalkova answered: "My duties are in line with the aim of the union — to help seafarers solve their problems. In 2023, we helped

the seafarers to repatriate home on time and receive their wages with all due bonuses; with our support, more than twenty seafarers received compensation for early termination of their contracts, and all trade union members who had contacted us and had told us about their injuries and illnesses during the voyage, got our support on collecting the documents for getting payments from shipowners and insurance companies. We also actively work with cadets and employees of the Baltic Fishing Fleet State Academy: the cadets who are members of the union and who are actively involved in union activities are awarded with certificates of honor and gifts, and if they study with excellence, they also receive a union scholarship from our organization."

The round-table meeting was also attended by Tatyana Chekalova, executive secretary of the Maritime Council, adviser of the governor of St. Petersburg; Ivan Kostylev, professor, head of the Department of Heat Engineering, Ship Boilers and Auxiliary Installations of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping; Tatyana Mikhailova, deputy director for capital construction of the North-Western Basin Branch of FSUE "Rosmorport"; Nadezhda Kalashnik, deputy director for economics and finance of the North-Western Basin Branch of FSUE "Rosmorport"; Pavel Martynov, HR head in Inok TM, LLC.

The round-table meeting proved to be a convenient way to provide information on whether it is easy for a woman to make a career in the shipping industry, an opportunity to discuss current problems and share work experience. The round-table participants expressed their readiness to continue organizing the events in a similar format, to exchange information and broadcast the positive inputs from the maritime industry through the mass media in order to emphasize the importance and relevance of the maritime professions in the modern world. 

ЗАЩИТА ОРГАНОВ СЛУХА КРАЙНЕ ВАЖНА ДЛЯ МОРЯКОВ

Существует целый ряд профессий, в которых шум является неустраняемым вредным фактором и заболеваемость органов слуха у лиц, работающих в условиях повышенных уровней шума, достаточно велика. Нарушение слуха — одна из причин, по которой члены экипажа порой не получают подтверждение от ЛОР-врачей для дальнейшей работы в плавсоставе. Так, исследования медосмотров моряков действительно отмечают рост числа слуховых заболеваний. По данным UK P&I, дефекты слуха постоянно фигурируют в списке причин, по которым моряки не проходят предрейсовый медосмотр: в настоящее время на их долю приходится 11% статистики профнепригодности моряков. Меры по предотвращению и сохранению слуха имеют очень важное значение для здоровья и благополучия тружеников флота и являются залогом безопасных условий труда.

© Freepic

HEARING PROTECTION IS VERY IMPORTANT FOR SEAFARERS

There are several professions with noise being an inherent harmful factor, and the problem of hearing organ diseases for people working in high noise level conditions is quite common. Hearing impairment is one of the reasons why some crew members cannot receive approval from ENT specialists allowing them to continue their work as a crew member. For example, some studies of medical examination results of seafarers actually indicate an increase in the number of hearing diseases. According to UK P&I data, hearing impairment is consistently noted among the reasons why seafarers fail pre-voyage medical examinations, currently accounting for 11% of seafarer having medical unfitness statistics. The measures aimed at preventing hearing problems and preserving hearing level are very important for the health and well-being of naval workers and are the key factor to safe working conditions.

THERE'S NOISE ALL AROUND

The sound level is measured in decibels (dB). Sound levels, which are weighted using a special A scale, closely correspond to the loudness perception level of the human ear. Decibels are measured using a logarithmic scale; this means that even a slight change in the number of decibels results in significant changes in the noise level received by human ears, and therefore can cause potential damage to a person's hearing organs.

ВОКРУГ ШУМ

Уровень звука измеряется в децибелах (дБ). Уровни звука, взятые по специальной шкале А, близко соответствуют восприятию громкости человеческим ухом. Децибелы измеряются по логарифмической шкале, то есть даже небольшое изменение количества децибел приводит к значительным изменениям в уровне шума, воспринимаемого человеческим слухом, а значит, и к потенциальному повреждению слуха человека.

Примеры уровня шума следующие: 85 дБ(А) — проезжающий грузовик; 90 дБ(А) — шум от работающей газонкосилки или сварочного аппарата; 100 дБ(А) — проезжающий мотоцикл или работающая ручная дрель; 105 дБ(А) — шум от работы циркулярной пилы или шум во время многолюдного спортивного мероприятия;

110 дБ(А) — шум от отбойного молотка или во время рок-концерта; 115 дБ(А) — сирена автомобиля скорой помощи, проезжающего мимо; 130 дБ(А) — реактивный самолет, взлетающий на расстоянии 100 футов (30 метров); 140 дБ(А) — болевой порог.

Работники, находящиеся в помещениях с уровнем шума более 85 дБ(А), должны надевать средства защиты органов слуха. Персонал, подвергающийся воздействию шума более 85 дБ(А) вне закрытых помещений, также должен носить средства защиты органов слуха. Как правило, если требуется повысить голос, чтобы услышал человек, находящийся на расстоянии одного метра, это означает, что уровень шума вокруг превышает 85 дБ(А).

В ЗОНЕ РИСКА

Единственный надежный способ определить слуховые дефекты — аудиометрическое тестирование, которое проводится специальным оборудованием, пока пациент находится в звукоизолированном помещении. Пациент в наушниках должен нажимать на кнопку, как только услышит какой-либо звук. Такой тест позволяет выявить любые нарушения.

Как показывают аудиометрические исследования, больше всего от рабочего шума страдают члены машинной команды судна.

Главный технический инспектор труда Российского профсоюза моряков Евгений Хижняк добавляет, что на здоровье моряков, в том числе на слух, влияет и вибрация. Именно в комплексе шум и вибрация «бьют по ушам» и в целом по здоровью. Вместе с тем уровень шума и вибрации начиная с 60-х годов прошлого столетия неуклонно растет — рубеж в 85 дБ (А) давно преодолен. Это происходит из-за того, что на морские суда устанавливают более мощные высокооборотные дизели, паровые и газовые турбины, которые создают много шума, чтобы обеспечить высокую скорость.

СРЕДСТВА ЗАЩИТЫ

Как отмечают в Российском профсоюзе моряков, средства защиты органов слуха следует носить в машинном отделении при работающем главном двигателе и дизель-генераторах — было обнаружено, что в машинных отделениях уровень шума достигает

There are the following noise level examples: 85 dB(A) — a passing truck; 90 dB(A) — a noise level of an operating lawn mower or welding machine; 100 dB(A) — a passing motorcycle or an operating hand drill; 105 dB(A) — a noise level of a circular saw or a noise level during a crowded sport event; 110 dB(A) — a noise level of a jackhammer or during a rock concert; 115 dB(A) — a siren of an ambulance passing by; 130 dB(A) — a jet aircraft taking off at a distance of 100 feet (30 meters); 140 dB(A) — a pain threshold.

When working in the areas with noise levels greater than 85 dB(A), it is necessary to wear personal hearing protective equipment. The personnel exposed to noise levels greater than 85 dB(A) in outdoor conditions must also use hearing protection. As a general indicator, if there is need to raise your voice to make someone in the distance of one meter hear you, this means that the surrounding noise level is greater than 85 dB(A).



© Freepic

или превышает 100 дБ(А), — а также в помещениях с работающими двигателями внутреннего сгорания и машинным оборудованием, где установлен знак «Зона высокого шума» или аналогичные знаки, требующие использовать средства защиты органов слуха, в ряде других случаев.

Когда невозможно снизить уровень шума, сократить продолжительность воздействия шума на человека или изменить место проведения работ, следует предусмотреть средства защиты органов слуха и использовать их для снижения уровня шума до приемлемого уровня ниже 85 дБ(А).

Снизить эффект от слуховых повреждений помогают специальные защитные приспособления — беруши и противозумовые наушники. Так, при правильном ношении первые могут снизить уровень шума на 15-30 дБ(А), вторые — на 20-30 дБ(А). Если уровень шума превышает 115 дБ(А) продолжительное время, необходимо использовать беруши и наушники вместе. Такая комбинация поможет дополнительно снизить уровень шума на 5-10 дБ(А).

— Но борьба с высоким уровнем шума начинается еще на стадии проектирования и строительства судовых технических средств и судна в целом, — подчеркивает Евгений Хижняк. — Проектировщики и судостроители заранее просчитывают уровни шума и вибрации, предусматривая дополнительное крепление фундамента отдельного судового агрегата и устанавливая дополнительные компенсаторы, чтобы убрать лишние децибелы.

ВЗЯТЬ ЗА ПРИВЫЧКУ

В РПСМ отмечают, что необходимо предоставлять морякам больше информации по рискам потери слуха. В профсоюзе отмечают, что в российских судоходных компаниях организационные мероприятия по сохранению органов слуха моряков отображены в локальных документах: коллективном договоре с профсоюзом, системе управления охраной труда на судах компании и инструкциях по охране труда рядовых членов экипажа.

— Хороший слух крайне важен. Используйте средства защиты органов слуха с умом, формируйте корпоративную культуру, в которой меры по защите от шума входят в привычку, — призывает главный техинспектор труда РПСМ Евгений Хижняк. — Применение средств защиты слуха гарантирует, что моряки смогут оправиться от воздействия сильного шума. 

IN THE RISK ZONE

There is only one reliable way to determine hearing defects — audiometric tests, which are carried out using special equipment with the patient located in a soundproofed room. The patient wearing headphones must press the button as soon as he or she hears any sound. This test allows specialists to identify any hearing problems.

According to the results of audiometric studies, the ship's engine crew members suffer most from high noise levels.

Evgeniy Khizhnyak, the Chief Technical Labor Inspector of the Seafarers' Union of Russia, adds that vibrations also affect the health of seafarers, including their hearing organs. It is a combination of noise and vibration that “strikes the ears” and the health in general. Meanwhile, the noise and vibration levels have been steadily increasing since the 1960s — the 85 dB(A) level was surpassed long time ago. This is due to the fact that marine vessels are now equipped with more powerful high-speed diesel engines, steam and gas turbines, which produce a lot of noise to ensure high speed values.

PROTECTIVE MEANS

The Seafarers' Union of Russia notes that hearing protection means should be worn in the engine room when the main engine and diesel generators are running — it was detected that noise levels in engine rooms reach or exceed 100 dB(A) — and at facilities with operating internal combustion engines and machine tools marked with a “High Noise Area” sign or similar signs, which require the use of hearing protection means, as well in some other cases.

When it is not possible to reduce the noise level, decrease the time of human exposure to noise, or change the location of operations, hearing protection means should be provided and used to reduce the noise level down to an acceptable value of 85 dB(A) or below.

Special protective means — earplugs and noise-cancelling headphones — help reduce the effect causing hearing damage. For example, when worn properly, the earplugs can reduce the noise level by 15-30 dB(A), the headphones — by 20-30 dB(A). If the noise level exceeds 115 dB(A) during a long period of time, it is necessary to use both earplugs and headphones together. This combination will help further reduce the noise level by 5-10 dB(A).

“But the fight against high noise levels begins as early as at the stage of design and construction of vessel technical equipment and a vessel itself,” emphasizes Evgeniy Khizhnyak. “Design engineers and shipbuilders calculate noise and vibration levels in advance, providing additional support for the basement of a separate vessel unit and using additional compensators to remove excess decibel values.”

MAKE IT A HABIT

The Seafarers' Union of Russia notes that it is necessary to provide seafarers with more detailed information on the risks of hearing damages and loss. The trade union notes that Russian shipping companies have local documents specifying organizational measures aimed at protecting the hearing organs of seafarers: a collective agreement with the trade union, a labor safety and health management system on the company's vessels and labor safety and health instructions for ordinary crew members.

“Healthy hearing is extremely important. Use hearing protection means wisely, develop a corporate culture of using noise protection means as a habit,” recommends E. Khizhnyak, the Chief Technical Labor Inspector of SUR. “Wearing hearing protection means ensures that the seafarers will be able to recover after their exposure to high noise levels.” 

ПРИМЕРЫ УРОВНЯ ШУМА

THERE ARE THE FOLLOWING NOISE LEVEL EXAMPLES

< 85
дБ(А)
dB(A)



приемлемый уровень шума
acceptable noise level

85
дБ(А)
dB(A)



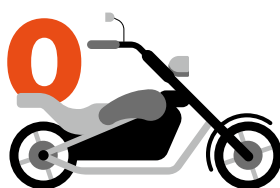
проезжающий грузовик
passing truck

90
дБ(А)
dB(A)



шум от работающей газонокосилки
или сварочного аппарата
noise of a running lawn mower
or a welding machine

100
дБ(А)
dB(A)



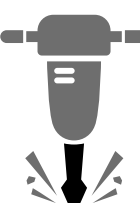
проезжающий мотоцикл
или работающая ручная дрель
passing motorbike or operating
hand drill

105
дБ(А)
dB(A)



шум от работы циркулярной пилы
или шум во время многолюдного
спортивного мероприятия
noise of a running disk saw
or a crowded sporting event

110
дБ(А)
dB(A)



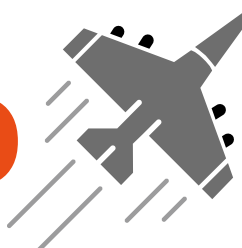
шум от отбойного молотка
или во время рок-концерта
pneumatic hammer or rock
concert noise

115
дБ(А)
dB(A)



сирена автомобиля скорой
помощи, проезжающего мимо
passing ambulance siren

130
дБ(А)
dB(A)



реактивный самолет, взлетающий
на расстоянии 100 футов (30 метров)
jet aircraft taking off at the distance
of 100 feet (30 meters)

140
дБ(А)
dB(A)



болевой порог
pain threshold



> 77 000
МОРЯКОВ

4
ИНСПЕКТОРА
ТРУДА

РПСМ
представлен во всех
морских
регионах России:

48
первичных

11
территориальных
организаций

**МОРЯК
ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК!**

FETO SUR AND STOLT TANKERS B.V. WILL CONTINUE COOPERATION IN 2024

ДВРО РПСМ И STOLT TANKERS B.V. ПРОДОЛЖАЮТ СОТРУДНИЧАТЬ В 2024 ГОДУ

ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА РОССИЙСКОГО ПЛАВСОСТАВА THE SALARY FOR RUSSIAN SEAGOING PERSONNEL

\$ 2 240

размер зарплаты матроса
первого класса
the amount of salary
for an AB seaman

~ \$ 15 000

зарплата капитана
the salary for a captain

\$ 500 – 1 400

ежемесячно выплачивается старшему
комсоставу при нахождении в отпуске
senior officers receive monthly while
on leave

СТРАХОВЫЕ ВЫПЛАТЫ INSURANCE PAYOUTS

\$ 119 000

сумма страховки в случае
гибели члена экипажа в рейсе
insurance amount in case of crew
member's death during a voyage

\$ 190 000

страховая выплата для старшего
командного состава при полной
потере трудоспособности
insurance payout for senior officers
in case of total permanent disability

x 2

при работе в военной или пиратской
зонах удваивается сумма страховки
insurance amount is doubled for work
in warlike or high risk for piracy areas

Дальневосточная региональная организация Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) и компания Stolt Tankers B.V. продолжают сотрудничество в вопросах защиты прав моряков в 2024 году.

Известно, что профсоюз и работодатель договорились об увеличении заработной платы российского плавсостава. Так, размер зарплаты матроса первого класса составит \$2240, капитана — около \$15 тысяч.

Изменения также коснулись суммы страховки в случае гибели члена экипажа в рейсе: она составит \$119 тысяч. Значительно выросла и страховая выплата при наступлении инвалидности в результате несчастного случая на судне. К примеру, для старшего командного состава — до \$190 тысяч при полной потере трудоспособности. Более того, оплата за стаж непрерывной работы на судах норвежской компании каждый год будет увеличиваться на \$100.

«Но и это не все, что предусмотрено в коллективном договоре. Старшему комсоставу при нахождении в отпуске ежемесячно выплачивается от \$500 до \$1400. В Stolt Tankers B.V. есть собственная пенсионная программа — накопления моряки могут получить после достижения пенсионного возраста», — отметили в ДВРО РПСМ.

Кроме того, при работе в военной или пиратской зонах удваивается сумма страховки и выплачивается бонус в размере 100% базовой ставки. Договором предусмотрено, что каждый моряк должен быть заранее предупрежден о работе в опасном регионе и имеет право отказаться от рейса без риска потерять место на флоте компании.

Напомним, норвежская судоходная компания Stolt Tankers B.V. управляет крупнейшим в мире парком танкеров-химовозов, который состоит из 163 судов, включая более 70 единиц специализированного флота.

Российский профсоюз моряков и Stolt Tankers B.V. уже более 25 лет являются социальными партнерами. [↗](#)



© Marinetraffic. Lester Hunt.

“

The Far Eastern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia (FETO SUR) and the shipping company Stolt Tankers will continue cooperation in protecting seafarers' rights in 2024.

It is known that the trade union and the employer agreed to increase the wages of Russian seafarers. Thus, the salary of an AB Seaman will be \$2,240, and that of a captain will be about \$15,000.

The changes also affected the insurance amount in case of a crew member's death while on a voyage: it will be \$119,000. The insurance payment in case of disability as a result of an accident on board a vessel has also been increased significantly. For example, for senior officers — up to \$190,000 in case of total disability. Moreover, a bonus payment for continuous work experience on board of this Norwegian company's vessels will be increased by \$100 every year.

“But this is not all that is provided for in the collective agreement. Senior officers are paid monthly from \$500 to \$1,400 while on leave. Stolt Tankers B.V. has its own pension program — seafarers can receive savings upon retirement age,” — FETO SUR noted.

In addition, when working in warlike or high risk for piracy areas, the crew members will receive doubled insurance sum and a bonus in the amount of 100% basic rate.

НАПОМНИМ, НОРВЕЖСКАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ STOLT TANKERS B.V. УПРАВЛЯЕТ КРУПНЕЙШИМ В МИРЕ ПАРКОМ ТАНКЕРОВ-ХИМОВОЗОВ, КОТОРЫЙ СОСТОИТ ИЗ 163 СУДОВ, ВКЛЮЧАЯ БОЛЕЕ 70 ЕДИНИЦ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО ФЛОТА.

LET US REMIND THAT THE NORWEGIAN SHIPPING COMPANY STOLT TANKERS B.V. OPERATES THE WORLD'S LARGEST FLEET OF CHEMICAL TANKERS, WHICH CONSISTS OF 163 VESSELS, INCLUDING MORE THAN 70 UNITS OF A SPECIALIZED FLEET.

The agreement stipulates that every seafarer must be warned in advance about a planned voyage to a dangerous region and has the right to refuse a voyage without the risk of losing a job in the company's fleet.

Let us remind that the Norwegian shipping company Stolt Tankers B.V. operates the world's largest fleet of chemical tankers, which consists of 163 vessels, including more than 70 units of a specialized fleet.

Seafarers' Union of Russia and Stolt Tankers B.V. have been social partners for over 25 years. [↗](#)

SAFETY BEYOND FORMALITY

К БЕЗОПАСНОСТИ НЕЛЬЗЯ ОТНОСИТЬСЯ ФОРМАЛЬНО

Техническая инспекция труда Российского профсоюза моряков занимается защитой интересов моряков в области охраны труда. В настоящее время в ее составе работают четверо техинспекторов. В прошлом году они приняли участие в расследовании 11 несчастных случаев с моряками — членами профсоюза, их усилиями травмированным морякам и членам семей погибших было выплачено \$130 тысяч. Всего технические инспекторы РПСМ в разных регионах страны посетили 104 судна в 2023 году.

11

несчастных случаев с моряками
(членами профсоюза)
accidents with seafarers (trade union
members)

\$ 130 000

было выплачено травмированным
морякам и членам семей погибших
was paid to the injured seafarers
and the family members of deceased

104

судна в разных регионах страны
посетили технические инспекторы
РПСМ в 2023 году
SUR Technical Labor Inspectors visited
104 vessels in different regions
of the country in 2023

4

техинспектора РПСМ
SUR Technical Labor Inspectors

The Technical Labor Inspection of the Seafarers' Union of Russia protects the interests of seafarers regarding safety and health. Currently, it consists of four Technical Labor Inspectors. Last year, they participated in the investigation of 11 accidents involving union-member seafarers, and their efforts resulted in \$130,000 payment to injured seafarers and family members of deceased seafarers. In total, SUR Technical Labor Inspectors visited 104 vessels in 2023 in different regions of our country.

"Safety measures cannot be treated just as a simple formality," said Igor Kholyavka, the Inspector of the SUR Southern Territorial Organization. "It is very important to comply with all requirements, because at some point it can save your life. We can see that more and more seafarers understand this and become responsible."

The activities of the Technical Inspection go beyond some operations on vessels, the Inspection interacts with social partners — shipowners, together they continue working on improving the labor conditions of seafarers. Thus, on behalf of SUR, the proposals on documents regulating labor safety and protection of ships' crews have been submitted to the Ministry of Transport of the Russian Federation, the Ministry of Labor of the Russian Federation, the Russian Trilateral Commission. In particular, amendments to the draft document of the Federal Industrial Agreement on Maritime Transport for 2025-2028 and amendments

— К безопасности нельзя относиться формально, — подчеркнул инспектор Южной территориальной организации РПСМ Игорь Холявка. — Очень важно соблюдать все требования, потому что от этого в какой-то момент может зависеть жизнь. Мы видим, что все больше моряков это понимают и становятся ответственными.

Техинспекция ведет работу не только непосредственно на судах, но и совместно с социальными партнерами-судовладельцами принимает участие в улучшении условий труда моряков. Так, от имени РПСМ были направлены предложения в Министерство транспорта РФ, Минтруд РФ, Российскую трехстороннюю комиссию по нормативным документам, регламентирующим безопасный труд плавсостава судов. В частности, дополнения в проект Федерального отраслевого соглашения по морскому транспорту на 2025-2028 гг. и дополнения в Приложение № 2 к проекту приказа Минтруда России «Об утверждении методики проведения специальной оценки условий труда, Классификатора вредных и (или) опасных производственных факторов».

Техинспекторы также принимают участие в отраслевых семинарах: в прошлом году — в Петербургском международном форуме труда, семинаре «Охрана труда в организациях морского и водного транспорта, операторов портовой деятельности», международном форуме «Безопасность и охрана труда — 2023» и других.

Специальная оценка условий труда с участием представителей РПСМ была проведена на шести судах российских компаний. Например, И. Холявка принял участие в спецоценке рабочих мест на судне «Федор» компании «АНШИП» и дал свое положительное заключение. «С судоходной компанией «АНШИП» наш профсоюз сотрудничает много лет, и приобретение еще одного судна — это дополнительные рабочие места для российских





моряков с достойными условиями труда», — добавил он.

За отчетный период было рассмотрено 47 жалоб, касающихся безопасных условий труда моряков, в 45 из них — принято положительное решение.

— Продолжается постоянная работа среди членов экипажей судов, слушателей курсов повышения квалификации комсостава судов, курсантов морских учебных заведений, — добавил главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк. — Мы продолжим оперативно консультировать моряков и членов их семей по самым разным вопросам не только на судах, но и если они обратятся к нам по телефону и электронной почте.

Он добавил, что работа на благо моряков ведется в связке с другими специалистами РПСМ.

Напомним: техническая инспекция в составе Российского профсоюза моряков завершила свое формирование в 1992 году. В нее вошли представители регионов, где осуществляет деятельность РПСМ. Все эти годы инспекторы регулярно посещают в портах суда, на которых находятся члены Российского профсоюза моряков, а также участвуют в работе комиссий и расследовании несчастных случаев. 

to Appendix No. 2 to the draft document of the Order of the Ministry of Labor of the Russian Federation “On approval of the methodology used for special assessment of working conditions, the Classifier of health and (or) safety hazards”.

Technical Labor Inspectors also take part in industry seminars, last year — International Labor Forum in St. Petersburg, the seminar “Labor and health safety in maritime and water transport organizations, seaport operators”, International Forum “Labor Safety and Health — 2023”, and others.

A special assessment of working conditions with the participation of the SUR representatives was carried on six vessels of Russian companies. For example, I. Kholyavka participated in a special assessment of working conditions on the vessel “Fedor” of the ANSHIP company and gave his positive conclusion. “Our trade union has been cooperating with the shipping company ANSHIP for many years, and the acquisition of another vessel means additional job positions with decent working conditions for Russian seafarers,” Igor Kholyavka added.

During the reported period, 47 complaints regarding safe working conditions for seafarers were considered, and a positive decision was made in 45 cases.

“We continue working with crew members, students of advanced training courses for command staff, and cadets of maritime education institutions,” added Evgeny Khizhnyak, the SUR Chief Technical Labor Inspector. “We will continue to promptly provide consultations to seafarers and members of their families on a variety of issues, not only while visiting vessels, but also if they contact us by phone or email.”

He added that the work aimed at getting the benefits for seafarers is carried out in cooperation with other SUR specialists.

As a reference, the Technical Labor Inspection of Seafarers’ Union of Russia was established in 1992. It included representatives from all regions where SUR operates. All these years, Inspectors regularly visit vessels with SUR members in the crew, and also participate in the commission activities and accident investigations. 

© Enes Golemez, MarineTraffic.com



КАПИТАН ПОЛУЧИЛ «ЗНАК ПОЧЕТА РПСМ»

В Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков в конце 2023 года состоялось награждение капитана группы компаний СКФ корпоративным нагрудным знаком Российского профсоюза моряков. Им стал Владимир Акопджанов, капитан танкера Leonid Loza. В офисе первичной профсоюзной организации ему вручили «Знак почета РПСМ».

Как отметили в профкоме первичной профсоюзной организации ПАО «Новошип» РПСМ, свой трудовой путь на флоте Владимир Акопджанов начал в 2000 году. Капитаном он стал в 2013 году на танкере Moscow Stars. Общий стаж работы на судах группы СКФ составляет около 23 лет.

— Со стороны компании капитан характеризуется как квалифицированный специалист, исполнительный и трудолюбивый офицер

с высоким уровнем организаторских способностей, — добавили в профкоме. — Он в совершенстве владеет профессией, большое внимание уделяет обучению молодых специалистов.

Ранее по ходатайству первичной профсоюзной организации ПАО «Новошип» РПСМ решением Совета профсоюза «Знаком почета РПСМ» были награждены новороссийские капитаны СКФ Андрей Головченко и Кирилл Карапетянц. 

THE CAPTAIN WAS AWARDED "THE SUR BADGE OF HONOR"

In late 2023, the Southern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia awarded the captain of the SCF Group's vessel with the Seafarers' Union of Russia corporate badge. “The SUR Badge of Honor” was handed to Vladimir Akopdzhanov, the captain of the SCF Group's tanker Leonid Loza.

According to SUR Local Trade Union Organization of the NOVOSHIP UK Shipping Company, Vladimir Akopdzhanov began his career in the Maritime Fleet in 2000. His first voyage in a position of a captain was in 2013 on board the tanker Moscow Stars. The total work experience on board SCF Group vessels is about 23 years.

— The company describes the captain as a highly qualified specialist, a diligent and hard-working officer with a high level of leadership skills, — the trade union committee added. — He is a perfect professional and pays great attention to training young seafarers.

Earlier, at the appeal of SUR Local Trade Union Organization of the NOVOSHIP UK Shipping Company and by decision of the SUR Council, the SCF Group captains from Novorossiysk Andrey Golovchenko and Kirill Karapetyants were awarded “The SUR Badge of Honor”. 

TOWARDS AUTONOMOUS SHIPPING НА ПУТИ К АВТОНОМНОМУ СУДОХОДСТВУ

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ЗАПУСТИЛИ УНИКАЛЬНЫЙ ТРЕНАЖЕР ДЛЯ ПОДГОТОВКИ МОРЯКОВ

Стремительное развитие современных технологий с каждым годом увеличивает интерес к автоматизации рутинных задач. Тенденция охватывает многие знакомые процессы, в том числе и морское судоходство. В будущем труженикам флота необходимо будет адаптироваться к новым условиям работы. И хотя до полной цифровизации еще далеко, повод задуматься есть уже сейчас.

Ведущие институты нашей страны активно разрабатывают и внедряют технологии автономной (а-Навигации) и цифровой (е-Навигации), цель которых — лидерство России в области судоходства на мировом рынке. Неотъемлемым условием для достижения этого намерения является также подготовка высококлассных специалистов — как теоретическая, так и связанная с практическим применением знаний.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова является одним из тех вузов, которые придерживаются этой идеи. Уникальный тренажерный комплекс, открытый там в декабре 2023 года, позволяет моделировать условия автономного судоходства, изучать аварийные ситуации и имитировать киберугрозы, а также уточнять и разрабатывать методики, связанные с эксплуатацией дистанционно-управляемых судов — и все это без риска нанести ущерб реальному оборудованию.

A UNIQUE SIMULATOR FOR SEAFARERS TRAINING WAS PRESENTED IN ST. PETERSBURG

The leading institutes of our country actively develop and implement autonomous (a-Navigation) and electronic (e-Navigation) technologies, with the goal to ensure Russia's leadership in the field of marine navigation in the world market. An important condition for achieving this goal is also the training process for highly qualified specialists — both in the theoretical field and the practical application of their knowledge.

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping is among universities that support this idea. The unique training complex, which was presented in this University in December 2023, allows to simulate autonomous marine navigation conditions, investigate emergencies and model cyber threats, as well as specify and develop techniques related to the operation of remotely controlled vessels — all these activities without any risk of causing damage to real equipment.

ALMOST THE SAME AS IN REAL LIFE

The mentioned simulator was developed within the framework of the federal project "Autonomous marine navigation" of the state program "Scientific and technological development of the Russian Federation". The latter is aimed at developing autonomous marine navigation and shipping technologies and procedures for their implementation at the facilities and infrastructure of the water transport companies of the country, as well as their commercial application.

ПОЧТИ КАК В ЖИЗНИ

Тренажер, о котором идет речь, был разработан в рамках федерального проекта «Автономное судоходство» государственной программы «Научно-технологическое развитие Российской Федерации». Последняя направлена на формирование технологий автономного судоходства и принципов их внедрения на объектах и в инфраструктуре водного транспорта страны и, ко всему прочему, на их коммерческое использование.

Устройство представляет собой два имитатора мостиков морских автономных надводных судов, имитатор поста оператора системы управления движением судов, а также центр дистанционного управления судном. Рабочие места оборудованы современной автономной навигационной системой, применены технологии искусственного интеллекта.

Тренажер реализован в нескольких исполнениях. Во-первых, в традиционном консольном. Во-вторых, с применением оборудования виртуальной реальности, когда оператор надевает очки и ощущает себя так, будто присутствует на судовом мостике. И, наконец, с использованием дополненной реальности. В этом случае, надев очки, пользователь оказывается на борту виртуального мостика и видит все органы управления судном: например, машинный телеграф, штурвал, джойстики и др. Тактильные ощущения при прикосновении к ним обеспечивают специальные перчатки.

«Обучать новым компетенциям можно, условно говоря, в пустой комнате. Если вы наденете VR-очки, то сможете использовать все функции управления, которые есть на реальном мостике. С использованием технологий виртуальной





умышленников к компьютерным системам судна. Взломав программное обеспечение, они способны повлиять на управление: к примеру, изменить траекторию его движения с целью нанести ущерб другим объектам транспортной инфраструктуры. Эти и другие вмешательства в работу транспорта могут привести к серьезным последствиям или стать причиной смертельной опасности.

В управлении полуавтономными судами основную роль играет оператор центра дистанционного управления (ЦДУ). Находясь на берегу, он анализирует всю информацию с движущегося судна. При наличии какой-либо опасности для судоходства или столкнувшись со сложной обстановкой, он может незамедлительно отреагировать на происходящее. Важно уметь распознавать неисправности и быть к ним заранее готовым.

Тренажер в ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова включает в себя имитаторы таких ЦДУ. С их помощью моделируются ситуации, связанные с обеспечением кибербезопасности, чтобы научить специалистов выявлять мельчайшие отклонения от нормальных значений.

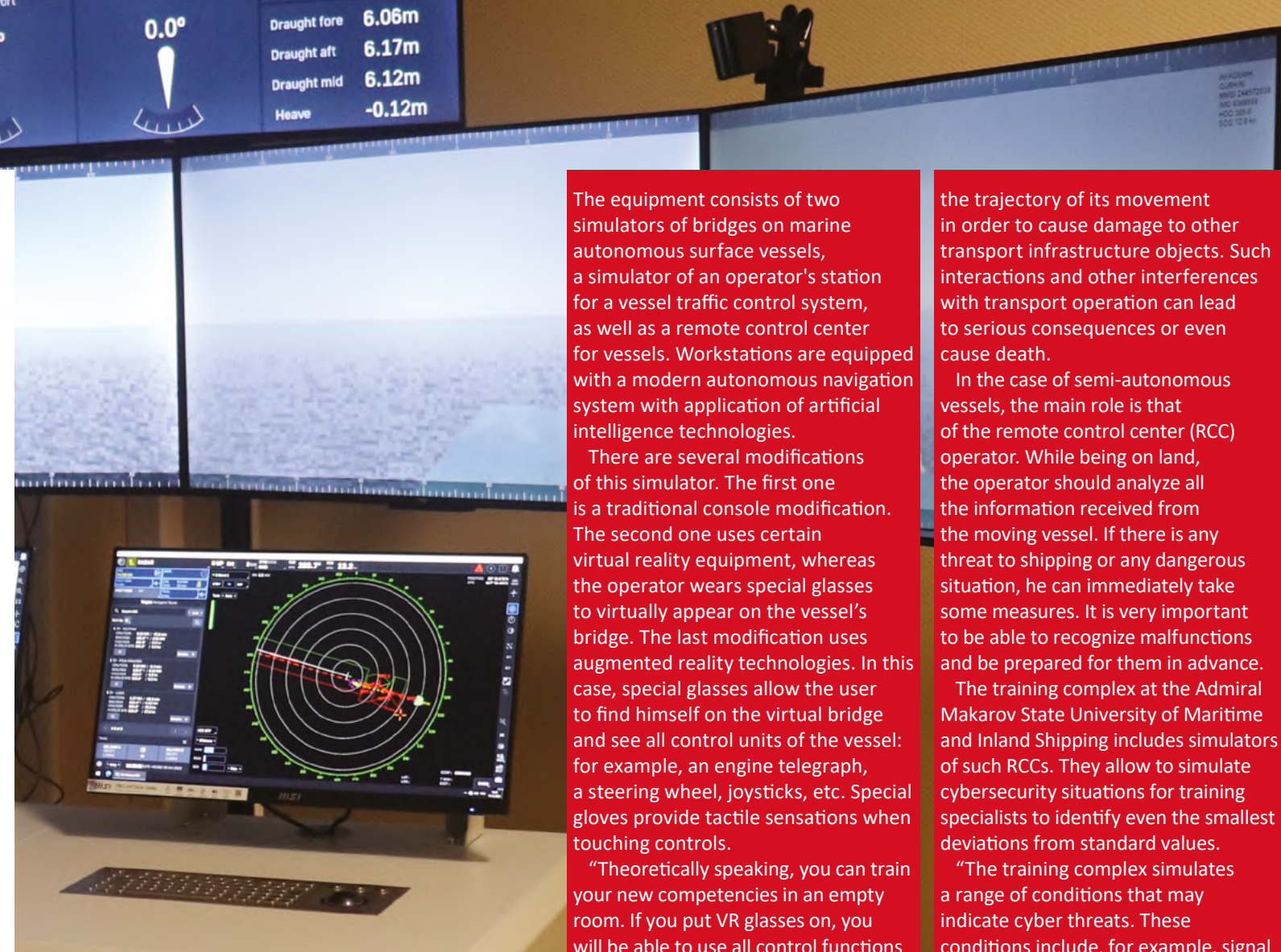
«Тренажер моделирует целый ряд явлений, которые могут говорить о киберугрозах. К ним относятся, например, задержка сигнала, снижение его качества или деградация, имитация внешнего воздействия на сигнал глобальной системы позиционирования (GPS), получение ложных сигналов или информации о ложных судах, которых в акватории на самом деле нет», — рассказал Владимир Пономарев, директор по развитию компании «Эволюция морских цифровых технологий». Эта компания разрабатывала для тренажера программное обеспечение.

реальности появляется возможность проведения обучения в выездном формате», — поделился первый заместитель начальника Морского учебно-тренажерного центра (МУТЦ) ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Максим Санцевич.

Маневрировать, изменять скорость, швартоваться, расходиться с другими судами и отслеживать поведение судна в разных погодных условиях — лишь немногие из манипуляций, которые можно осуществлять при таком обучении. При этом районы плавания, в которых пользователям тренажера предстоит решать задачи, максимально соответствуют реальным.

НА СТРАЖЕ ИНФОРМАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

В автономном и полуавтономном судоходстве серьезной угрозой является доступ зло-



The equipment consists of two simulators of bridges on marine autonomous surface vessels, a simulator of an operator's station for a vessel traffic control system, as well as a remote control center for vessels. Workstations are equipped with a modern autonomous navigation system with application of artificial intelligence technologies.

There are several modifications of this simulator. The first one is a traditional console modification. The second one uses certain virtual reality equipment, whereas the operator wears special glasses to virtually appear on the vessel's bridge. The last modification uses augmented reality technologies. In this case, special glasses allow the user to find himself on the virtual bridge and see all control units of the vessel: for example, an engine telegraph, a steering wheel, joysticks, etc. Special gloves provide tactile sensations when touching controls.

“Theoretically speaking, you can train your new competencies in an empty room. If you put VR glasses on, you will be able to use all control functions that are available on the real ship's bridge. Virtual reality technologies enable training on site,” said Maxim Santsevich, the First Deputy Head of the Maritime Educational and Training Center (METC) of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping.

Maneuvering, speed control, mooring, keeping distance with other vessels and monitoring the vessel operation in different weather conditions are just a few of all manipulations that can be carried out using the training complex. At the same time, the conditions of navigation areas of the simulator tasks are very close to real ones.

ENSURING INFORMATION SECURITY

In autonomous and semi-autonomous shipping modes, there is a serious threat of attacks on the vessel's computer systems. By hacking the software, attackers are able to get control over the vessel: for example, change

the trajectory of its movement in order to cause damage to other transport infrastructure objects. Such interactions and other interferences with transport operation can lead to serious consequences or even cause death.

In the case of semi-autonomous vessels, the main role is that of the remote control center (RCC) operator. While being on land, the operator should analyze all the information received from the moving vessel. If there is any threat to shipping or any dangerous situation, he can immediately take some measures. It is very important to be able to recognize malfunctions and be prepared for them in advance.

The training complex at the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping includes simulators of such RCCs. They allow to simulate cybersecurity situations for training specialists to identify even the smallest deviations from standard values.

“The training complex simulates a range of conditions that may indicate cyber threats. These conditions include, for example, signal delays, reduction in its quality or its degradation, imitation of external interaction with the global positioning system (GPS) signal, receiving false signals or information about false vessels that are not actually present in the water area,” said Vladimir Ponomarev, the Development Director of the “Evolution of Marine Digital Technologies” company. This company developed the software for the training complex.

It is obvious that even after completing the training course and understanding the weak points of the system, it is impossible to eliminate all possible risks. In other words, the number of possible cyber threats and the level of their danger keep evolving, but our countermeasures do the same.

“We base our relationship with the customer (Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping — Editor's note) on the principles of constructive partnership. The research work to be carried out on this simulator

УСТРОЙСТВО ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ ДВА ИМИТАТОРА МОСТИКОВ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ НАДВОДНЫХ СУДОВ, ИМИТАТОР ПОСТА ОПЕРАТОРА СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ СУДОВ, А ТАКЖЕ ЦЕНТР ДИСТАНЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ СУДНОМ.

THE EQUIPMENT CONSISTS OF TWO SIMULATORS OF BRIDGES ON MARINE AUTONOMOUS SURFACE VESSELS, A SIMULATOR OF AN OPERATOR'S STATION FOR A VESSEL TRAFFIC CONTROL SYSTEM, AS WELL AS A REMOTE CONTROL CENTER FOR VESSELS.



с методическими пожеланиями инструкторского состава УТЦ.

«Есть очень много факторов, которыми на этапе создания сценария управляет инструктор. Даже комплексную угрозу можно собрать, словно заказ по меню в ресторане. Я не исключаю, что на каком-то этапе к работе на тренажере подключатся люди, которые специализируются на взломах систем, чтобы они дали свои рекомендации», — подытожил собеседник «Морского профсоюзного вестника».

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

Зародившееся для решения незначительных работ, на данный момент автономное судоходство видится неизбежным будущим морской индустрии. Но, по словам Максима Санцевича, в ближайшее время речь идет лишь о переходном этапе — полуавтономных судах.

«Для перехода к следующему шагу — полностью автономным судам — потребуется, я полагаю,

примерно 10 лет. Сейчас, например, такие суда — два парома ФГУП «Росморпорт» «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский» — работают в России в режиме опытной эксплуатации. Она должна выявить слабые места, которые, вероятно, существуют», — отметил он.

Отметим, что главные цели автономного судоходства — повышение эффективности и безопасности морских грузоперевозок. Однако на пути к их реализации морскую отрасль ожидает колоссальная работа, требующая усердия и терпения.

По мнению Российского профессионального союза моряков, на первый план выходит и подготовка квалифицированных операторов автономных судов, которые должны иметь морское образование и опыт работы на судах в качестве судоводителя — капитана или старшего помощника капитана. ⚓

will identify additional areas of improvements for functional possibilities of the training complex. We are able and want to do this in the timely manner,” Vladimir Ponomarev added.

In its existing modification, the simulator allows to create any flexible scenarios in accordance with the methodological guidelines of the METC instructors.

“The instructor can control a lot of factors during the script development stage. Even a complex threat can be combined like an order from a restaurant menu. I do not exclude the possibility that some people specializing in hacking systems will participate in our work on the simulator at some stage; this way they will be able to give us their recommendations,” summed up the interlocutor of the Maritime Trade Union Newsletter.

LOOKING INTO THE FUTURE

Conceived as a tool to do minor jobs, autonomous shipping is now seen as the inevitable future of the maritime industry. But according to Maxim Santsevich, in the nearest future we are talking only about a transitional stage — semi-autonomous vessels.

“To move to the next stage — fully autonomous vessels — it will take, I believe, about 10 years. Currently, for example, such vessels — two ferries of the Rosmorport FSUE, “Marshal Rokossovsky” and “General Chernyakhovsky” — are operated in Russia in the trial mode. This stage should reveal the weak points that are likely to exist,” he said.

It should be noted that the main goal of autonomous shipping is to increase the efficiency and safety of maritime cargo transportation. However, during the implementation stage the maritime industry will face enormous amount of work that requires diligence and patience.

According to the Seafarers’ Union of Russia, the training of qualified operators of autonomous vessels, who must have maritime education and experience working on ships as a vessel navigator — captain or chief mate, also plays a central role. ⚓

AMENDED IBF LIST OF WARLIKE AND HIGH RISK AREAS

Nowadays, the world situation is changing more rapidly than ever. On 16 February 2024, the International Bargaining Forum (IBF) amended the list of Warlike and High-Risk Areas that are referred to current collective agreements. This publication empowers seafarers to make more realistic assessment of dangers associated with work in designated regions and comprehend their rights.

ОБНОВЛЕННЫЙ СПИСОК ЗОН ВОЕННОГО И ВЫСОКОГО РИСКОВ IBF

В настоящее время обстановка в мире меняется так быстро, как никогда. 16 февраля 2024 года был обновлен список зон военного и повышенного рисков Международного переговорного форума (IBF), относящийся к действующим коллективным договорам. Эта публикация дает морякам возможность реально оценить опасность работы в указанных зонах и понимать свои права.

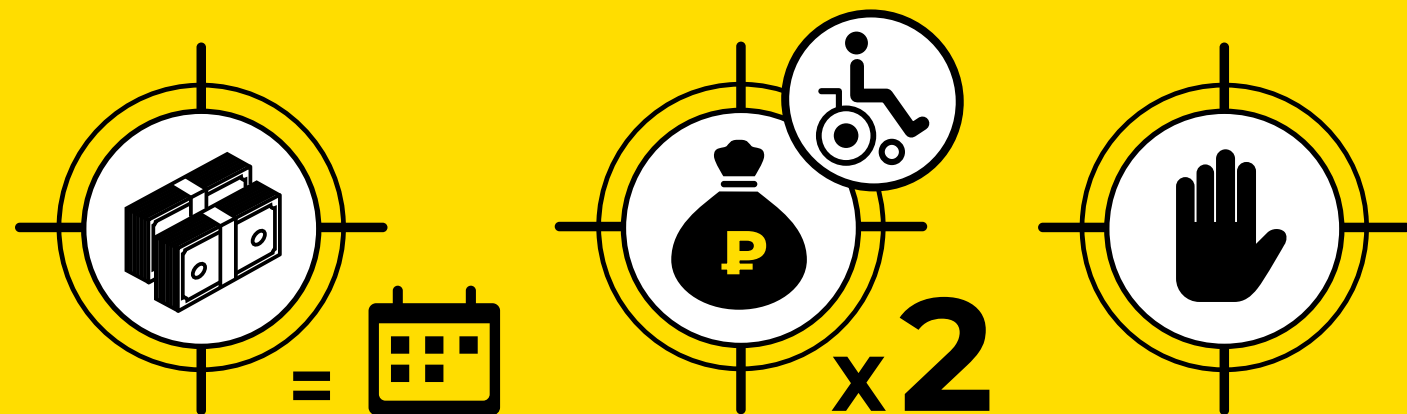


1.

Зона боевых действий IBF — 12 морских миль от материкового побережья Йемена, включая все порты, за исключением транзитного коридора морской безопасности (MSTC) в Красном море (диаграммы 1, 2 и 3).

IBF Warlike Operations Area – 12 nm. off the mainland Yemeni Coast, including all ports and excluding the Maritime Security Transit Corridor (MSTC) in its entirety — charts 1, 2 and 3.

Моряки имеют право на: Seafarers have the right to:



бонус, равный базовой ставке, — при этом минимальная выплата равна пятидневной базовой ставке (плюс далее за каждый день дальнейшего пребывания);
bonus equal to basic wage, payable for 5 days minimum + per day if longer;

удвоенную компенсацию в случае смерти или потери трудоспособности;
doubled compensation for death and disability;

право отказаться от плавания с репатриацией за счет компании и компенсацией в размере базовой заработной платы за два месяца;
right to refuse sailing, with repatriation at company's cost and compensation equal to 2 month's basic wage;

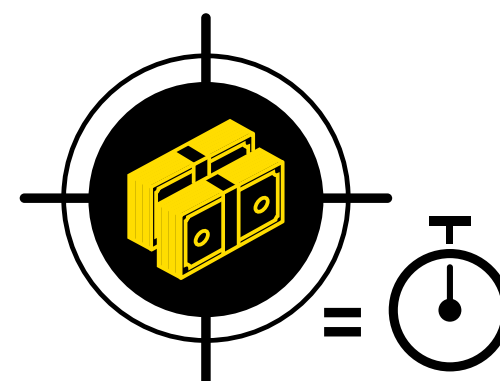
Действует обязательное требование усилить меры безопасности, эквивалентные III уровню Международного кодекса по охране судов и портовых средств (ОСПС 3).
Mandatory requirement to increase security arrangements equivalent to ISPS Level 3.

2.

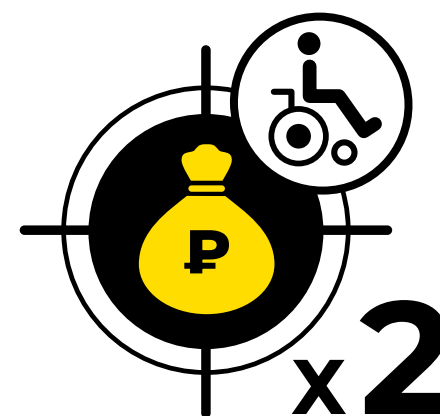
Зона высокого риска IBF — южная часть Красного моря и Аденский залив: граница начинается от зоны боевых действий IBF у побережья Йемена и простирается до побережья Эритреи. Территория охватывает Баб-эль-Мандебский пролив, включая транзитный коридор морской безопасности (MSTC) и Аденский залив (диаграммы 1, 2 и 3).

IBF High Risk Area — Southern Section of the Red Sea and the Gulf of Aden, boundary commencing from the IBF Warlike Area off the Yemeni coast, stretching across to the Eritrea coast. Area encompassing the Bab El Mandeb Strait including the Maritime Security Transit Corridor (MSTC) in its entirety and the Gulf of Aden — (charts 1, 2 and 3).

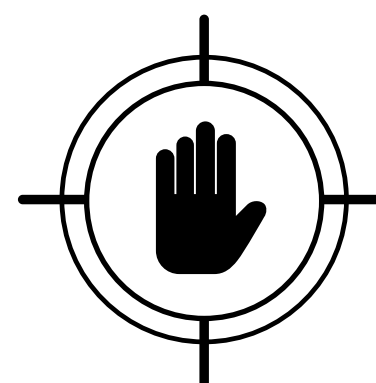
Моряки имеют право на: Seafarers have the right to:



бонус, равный базовой заработной плате, выплачиваемый за фактический срок пребывания/транзита;
bonus equal to basic wage, payable for the actual duration of stay/transit;

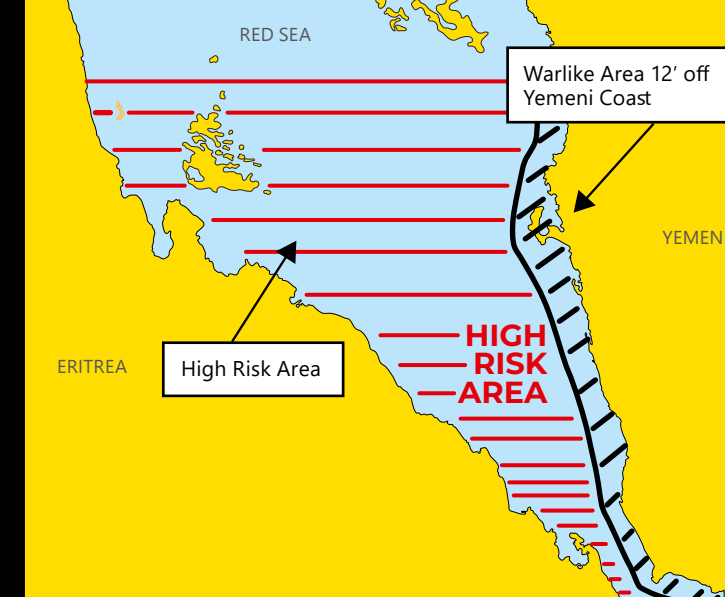


удвоенную компенсацию в случае смерти или потери трудоспособности;
doubled compensation for death and disability;

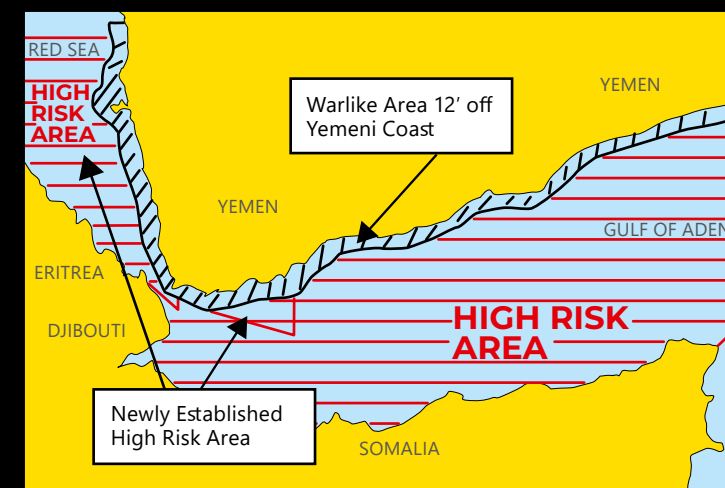


право отказаться от плавания с репатриацией за счет компании и компенсацией в размере базовой заработной платы за два месяца;
right to refuse sailing, with repatriation at company's cost and compensation equal to 2 month's basic wage;

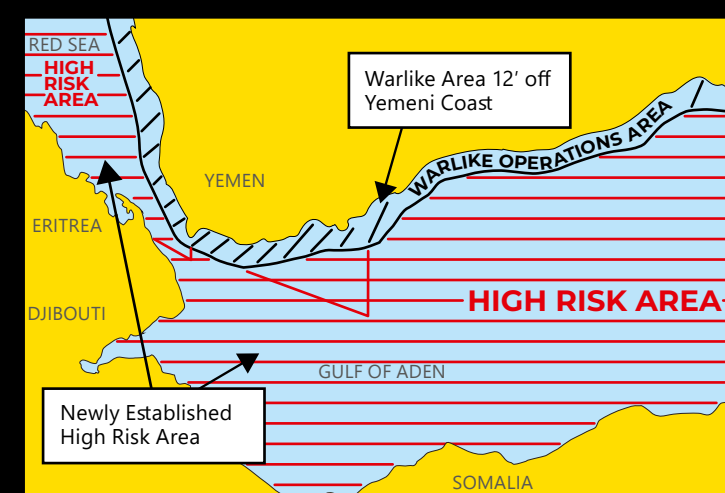
Действует обязательное требование усилить меры безопасности, эквивалентные уровню ОСПС 3.
Mandatory requirement to increase security arrangements equivalent to ISPS Level 3.



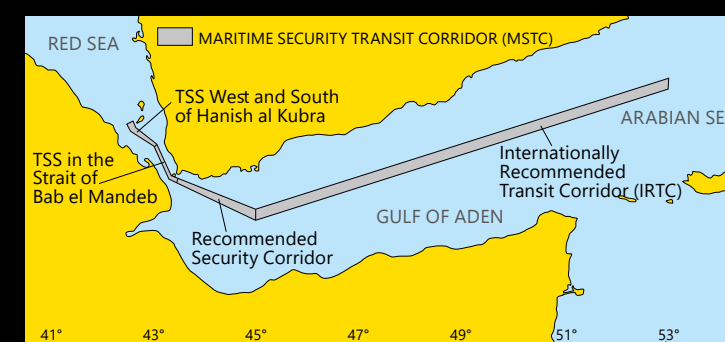
Диаграмма/Chart 1



Диаграмма/Chart 2



Диаграмма/Chart 3



Приложение к диаграмме 3 — транзитный коридор морской безопасности (MSTC)
Annex to Chart 3 — Maritime Security Transit Corridor (MSTC)

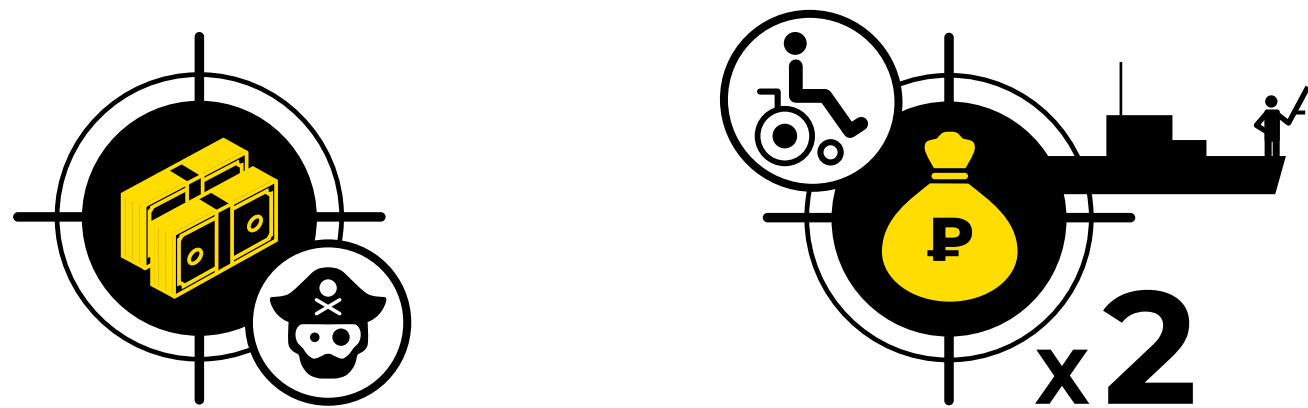
3.

Расширенная зона риска IBF — Гвинейский залив, от границы Либерии/Кот-д'Ивуара до 00° северной широты 005° восточной долготы, до границы Анголы/Намибии (диаграмма 4).

IBF Extended Risk Zone — Gulf of Guinea, from the Liberia/Ivory Coast border to 00°N 005°E, to the Angola/Namibia border (chart 4).

Моряки имеют право на:

Seafarers have the right to:



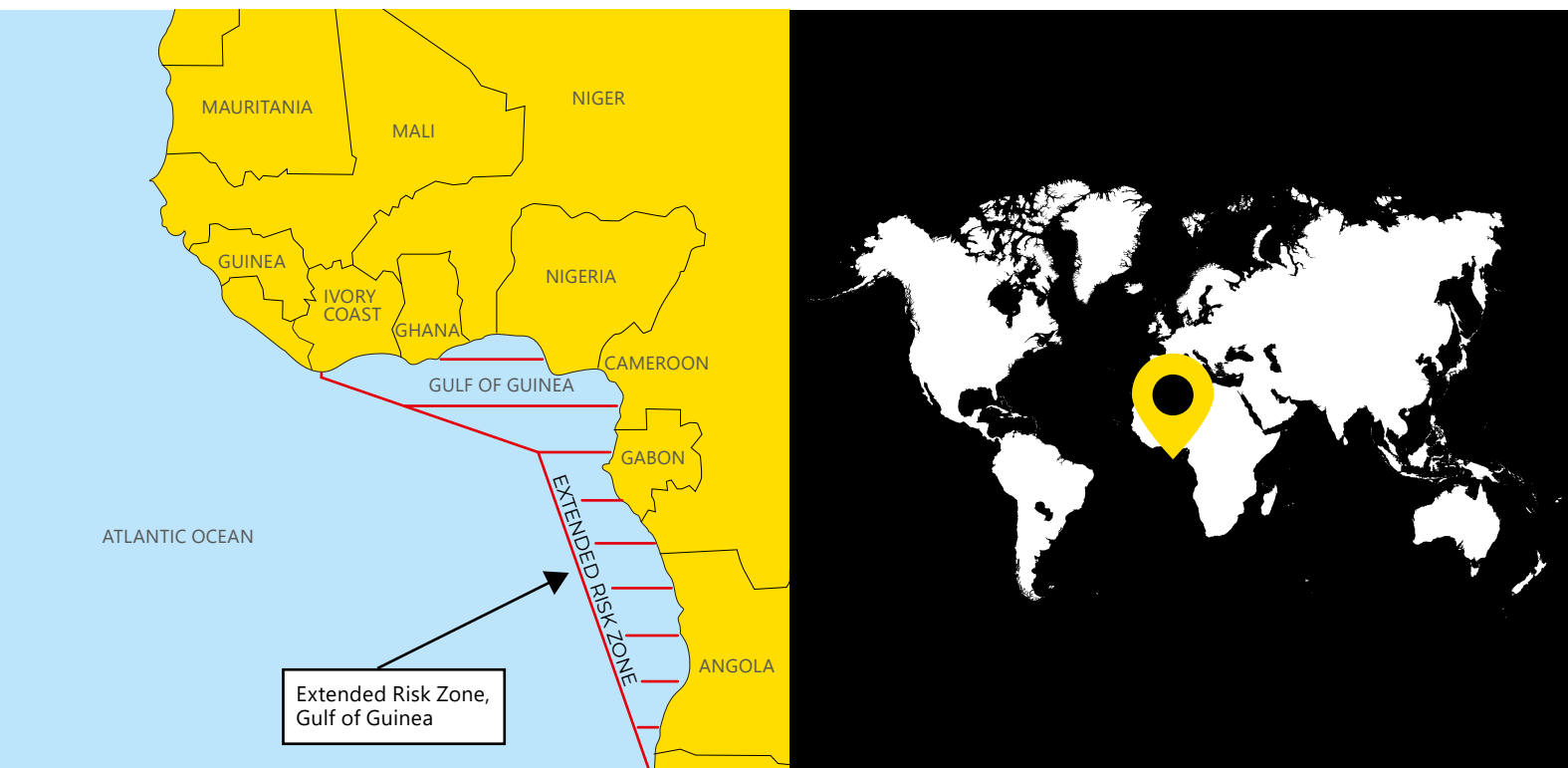
бонус, равный базовой ставке заработной платы, который выплачивается только в день нападения на судно в результате акта пиратства;

bonus equal to basic wage, payable only on the day the vessel is attacked in an act of piracy;

Предусматривается повышенный уровень «Лучшей практики управления» (Best Management Practices, BMP).
Increased BMP level.

удвоенную компенсацию в случае смерти или потери трудоспособности, если они наступают в день нападения на судно;

doubled compensations for death and disability if they occur on the day the vessel is attacked;



Диаграмма/Chart 4

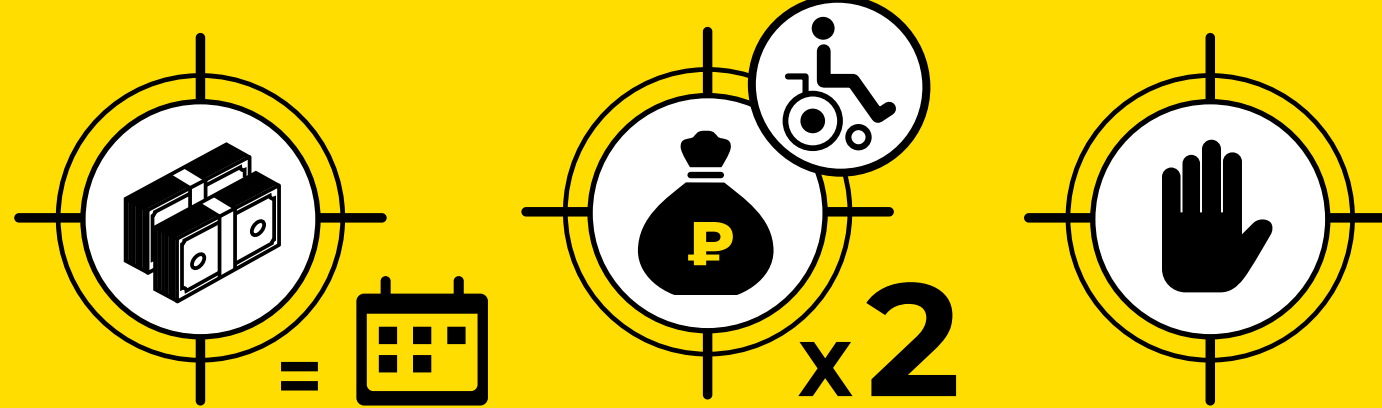
4.

Зона боевых действий IBF — Азовское море и Керченский пролив (севернее 45°03' 00' северной широты), регион Северного Причерноморья, все порты Украины (диаграмма 5).

IBF Warlike Operations Area — Sea of Azov and the Strait of Kerch (north of latitude 45° 03' 00'N), Northern Black Sea Region, all ports in Ukraine — (chart 5).

Моряки имеют право на:

Seafarers have the right to:



бонус, равный ставке заработной платы, который равен пятидневной базовой ставке (плюс далее за каждый день дальнейшего пребывания);

bonus equal to basic wage, payable for 5 days minimum + per day if longer;

удвоенную компенсацию в случае смерти или потери трудоспособности;

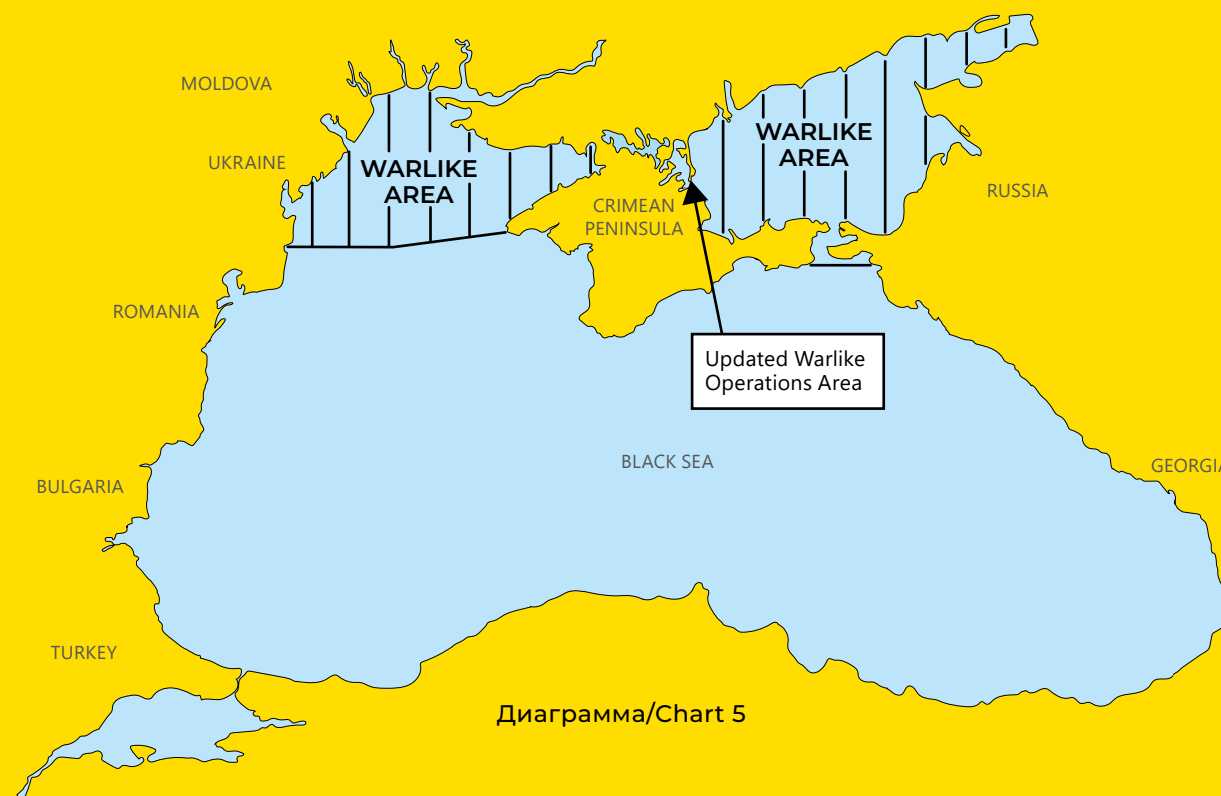
doubled compensation for death and disability;

право отказаться от плавания с репатриацией за счет компании и компенсацией в размере базовой заработной платы за два месяца;

right to refuse sailing, with repatriation at company's cost and compensation equal to 2 month's basic wage;

Рекомендуется усилить меры безопасности, эквивалентные уровню ОСПС 3.

Recommended to increase security arrangements equivalent to ISPS Level 3.



Диаграмма/Chart 5

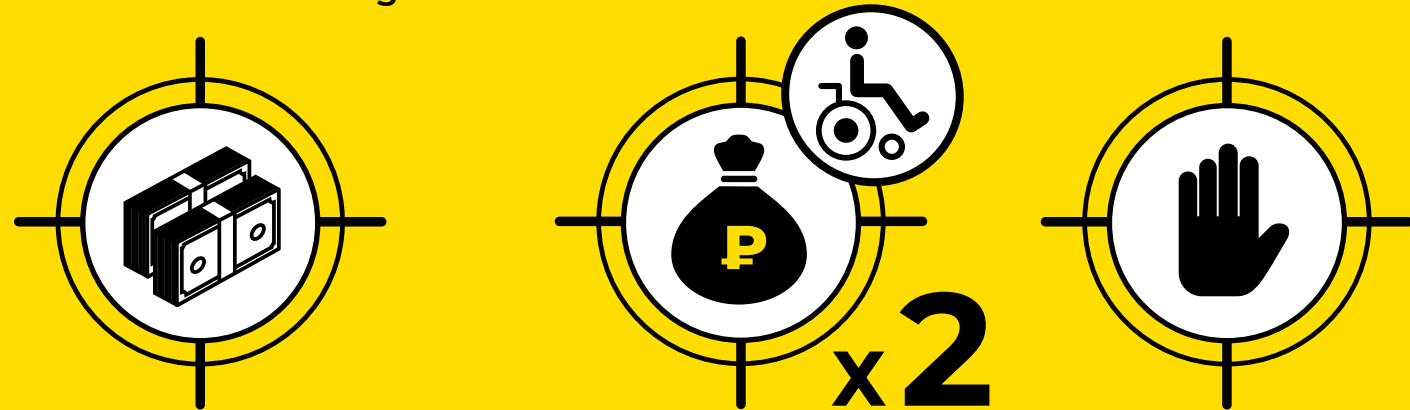
5.

Зона высокого риска IBF — Черное море (диаграмма 6).

IBF High Risk Area — Black Sea (chart 6).

Моряки имеют право на:

Seafarers have the right to:



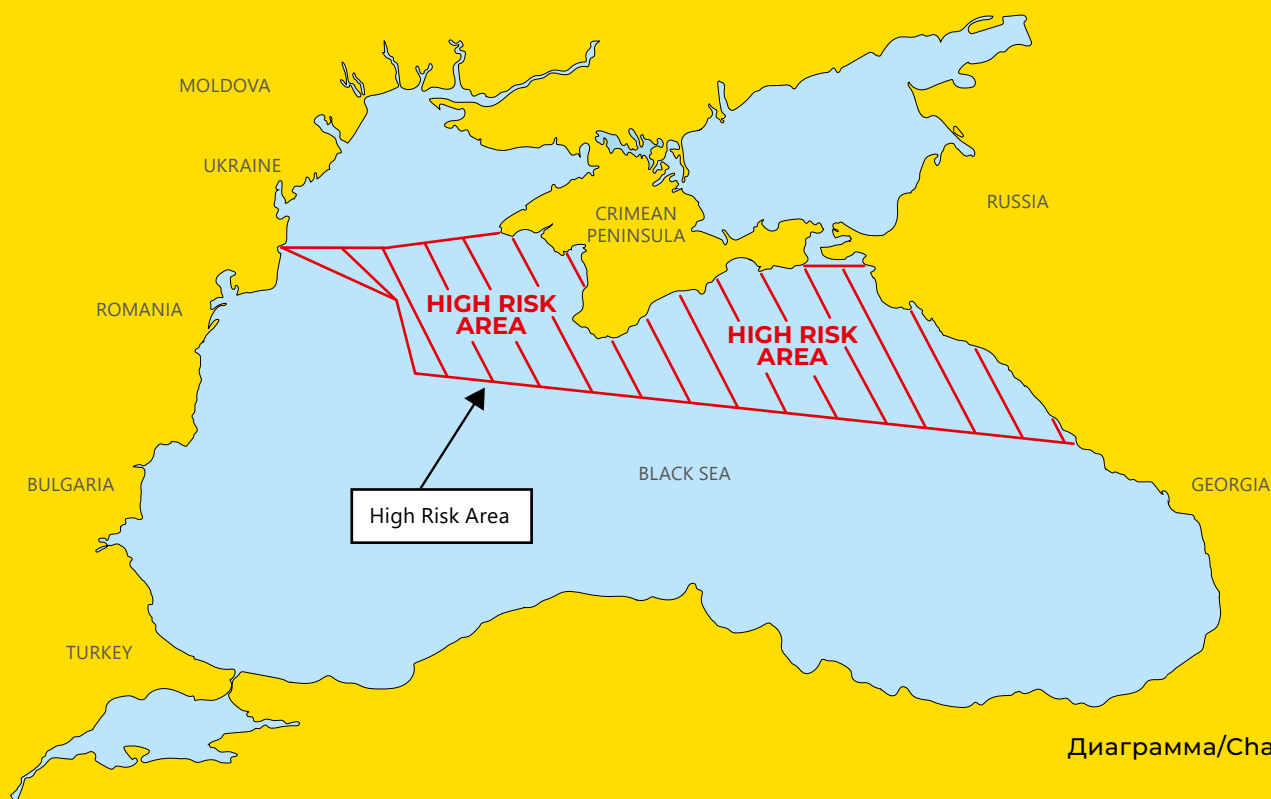
бонус, равный базовой заработной плате, который выплачивается за фактический срок пребывания/транзита;
bonus equal to basic wage, payable for the actual duration of stay/transit;

удвоенную компенсацию в случае смерти или потери трудоспособности;
doubled compensation for death and disability;

отказ от плавания с репатриацией за счет компании и компенсацией в размере базовой заработной платы за два месяца;
right to refuse sailing, with repatriation at company's cost and compensation equal to 2 month's basic wage;

Рекомендуется усилить меры безопасности, эквивалентные уровню ОСПС 3.

Recommended to increase security arrangements equivalent to ISPS level 3.



Диаграмма/Chart 6

ВАЖНЫЕ ПРАВИЛА

относительно брошенных экипажей, вступившие в силу 18 января 2017 года



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 требуемая медицинская помощь. Это распространяется на период с момента оставления судна до возвращения домой. Если вы устраиваетесь через круинговое агентство, убедитесь, что агентство 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.

ОБРАТИТЕСЬ В СВОЙ ПРОФСОЮЗ!



IMPORTANT RULES

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.

CONTACT YOUR UNION!

БОРЬБА ЗА ГОЛУБУЮ ПЛАНЕТУ:

БОЛЬШОЕ ТИХООКЕАНСКОЕ МУСОРНОЕ ПЯТНО КАК ВЫЗОВ СОВРЕМЕННОСТИ

В северной части Тихого океана, где волны шепчут о тайнах, спрятанных в глубине, живет гигантское «чудовище». Его питают человеческая неосторожность, склонность к излишествам и беспечность. Речь идет о Большом тихоокеанском мусорном пятне — не мифическом, но вполне реальном, осязаемом кошмаре, созданном нашими же усилиями. В некоторых СМИ его уже окрестили «мусорным континентом».

Пятно представляет собой мозаику из бесчисленных крошечных фрагментов: скопление бутылок, крышек и обломков. Считается, что оно состоит по большей части из пластика, однако, по данным исследования, опубликованного в журнале Scientific Reports в 2018 году, в нем есть также стекло, дерево, резина, смола и другие материалы.

Расширяться «чудовищу» помогают океанические течения, которые образуют круговорот и затягивают все больше и больше отходов. Попав в эту зону, мусор уже не может из нее выбраться. За счет воздействия солнечных лучей и морской воды впоследствии он разлагается.

Точной формы у пятна нет: из-за течений и ветров оно постоянно трансформируется. Основная его часть представляет собой не сплошной слой из мусора, но крошечные

кусочки пластика. В верхних слоях воды во взвешенном состоянии есть элементы, размер которых меньше рисового зернышка.

Некоторые считают, что это гигантское скопление отходов можно увидеть из космоса. В действительности сделать это не получится. Более того, из-за низкой плотности его даже не всегда можно заметить вблизи — с лодки или во время дайвинга.

Приблизительное место обитания «чудовища» — территория между Гавайскими островами и побережьем Калифорнии. Сейчас оно покрывает около 1,6 млн кв. км, что в три раза превышает площадь Франции. Но, как легко предположить, оно не единственное в своем роде: подобные ему, но не такие крупные, также плавают в Индийском и Атлантическом океанах.

FIGHTING FOR THE BLUE PLANET:

GREAT PACIFIC GARBAGE PATCH AS A MODERN CHALLENGE

In the north part of the Pacific Ocean, where the waves whisper secrets hidden in the depths, there is a giant “monster.” It feeds on human carelessness, excessive consumption and negligence. This monster is the Great Pacific Garbage Patch, which is not just a mythical, but a very real tangible nightmare created by our own efforts. Media have already nicknamed it the “garbage continent.”

The patch looks like a mosaic made of countless tiny fragments: a collection of bottles, caps and debris. According to the study published in the Scientific Reports journal in 2018, it contains mostly plastic, but also glass, wood, rubber, resin and other materials.

The monster’s growth is assisted by oceanic currents which circulate to draw in more and more garbage. Once trapped into this zone, the garbage cannot escape. Afterwards, being exposed to sunlight and sea water, it decomposes.

The patch does not have a definite shape: it is constantly transforming due to currents and winds. Its major part is not just a continuous layer of garbage, but tiny pieces of plastic. In the upper water layers, there are suspended elements that are smaller than a rice grain.

Some people believe that this giant collection of waste can be seen from space. In fact, this is not so. Moreover, due to its low density, it can be invisible even from small distance — from a boat or while diving.

The estimated habitat of the “monster” is the territory between the Hawaiian Islands and the California coast. Now it covers an area of about 1.6 million square km, which is three times the size of France. But it can be easily assumed that this patch is not the only one of its kind: there are similar ones, but not as large, in the Indian and Atlantic oceans.

СОГЛАСНО ИМЕЮЩИМСЯ ДАННЫМ, МАССА ПЛАСТИКА В БОЛЬШОМ ТИХООКЕАНСКОМ МУСОРНОМ ПЯТНЕ СОСТАВЛЯЕТ ПРИМЕРНО 100 ТЫС. ТОНН, ЧТО ЭКВИВАЛЕНТНО ВЕСУ БОЛЕЕ ЧЕМ 740 САМОЛЕТОВ BOEING 777.

ACCORDING TO AVAILABLE DATA, THE TOTAL WEIGHT OF PLASTIC CONTAINED IN THE GREAT PACIFIC GARBAGE PATCH IS APPROXIMATELY 100 THOUSAND TONS, WHICH IS EQUIVALENT TO THE WEIGHT OF MORE THAN 740 BOEING 777 AIRCRAFT.

ОПАСНОСТЬ ДЛЯ ОБИТАТЕЛЕЙ ОКЕАНА

Согласно имеющимся данным, масса пластика в Большом тихоокеанском мусорном пятне составляет примерно 100 тыс. тонн, что эквивалентно весу более чем 740 самолетов Boeing 777. В нем плавают в общей сложности 1,8 триллиона пластиковых элементов — это по 250 на каждого человека в мире. Их концентрация наиболее высока в середине пятна, тогда как ближе к внешним границам она уменьшается.

Мусорное пятно несет значительную угрозу морским экосистемам и всему океану. Нередко в брошенных рыболовных сетях путаются и погибают морские обитатели. Вдобавок к этому, микропластик не пропускает свет, из-за чего в глубине гибнут планктон и водоросли, которые являются кормом для морских обитателей.

Как следует из исследования ученых Плимутского университета, по информации на 2015 год, с морским мусором столкнулись больше 690 видов морских обитателей. По крайней мере 17% видов впоследствии были

внесены в список находящихся под угрозой исчезновения.

Но и те, кто живет над водой, не защищены от опасности. Так, например, птицы принимают кусочки пластика за еду и проглатывают их. Пластиковые инородные тела вызывают серьезные физические повреждения, что приводит к заболеваемости и мучительной смерти.

МУСОР ПО ВКУСУ РАКООБРАЗНЫМ

Большое опасение вызывает и тот факт, что на масштабной территории тихоокеанского мусорного пятна начинает формироваться полноценная фауна. Раньше считалось, что прибрежные животные не могут жить в открытом океане, но это далеко не так — на мусорном пятне есть «жители». Этот факт демонстрирует, что проблему с пятном нужно решать как можно скорее, пока на нем не образовалась полноценная экосистема, которая может негативно сказаться на жизни других морских обитателей.

Американский морской биолог Линси Харам задалась

DANGER FOR OCEAN INHABITANTS

According to available data, the total weight of plastic contained in the Great Pacific Garbage Patch is approximately 100 thousand tons, which is equivalent to the weight of more than 740 Boeing 777 aircraft. In total, there are about 1.8 trillion pieces of plastic floating in this patch — that's 250 pieces per every person in the world. Their concentration is the highest in the center of the patch, and it decreases close to the outer boundaries.

The garbage patch poses a significant threat to marine ecosystems and the entire ocean. Marine animals often get stuck in abandoned fishing nets and die. In addition, microplastic elements do not allow light to pass through, and as a result, plankton and water algae, which are used as food by marine habitants, die in the depths.

According to the results of the study carried out by the scientists of the University of Plymouth, as of 2015, more than 690 marine species were influenced by marine garbage. At least 17% of these species were subsequently categorized as endangered.

But even those who live above the water level are not protected from the danger. For example, birds take pieces of plastic for food and swallow them. Plastic debris cause serious physical injuries leading to illness and painful death.

GARBAGE TASTES GOOD FOR CRUSTACEANS

Another big concern is the fact that full-fledged fauna starts to form in the large territory of the Pacific Garbage Patch. It was previously believed that coastal animals cannot live in the open ocean, but this is far from being true — there are some “inhabitants” on the garbage patch. This fact demonstrates that the problem with the patch needs to be addressed as soon as possible, before a new sophisticated ecosystem, which can negatively affect the lives of other marine inhabitants, emerges on it.

Linsey Haram, an American marine biologist, put forward the following questions: what kind of animals find their refuge in the sea and how can they use garbage? To find the answers, the researcher analyzed some waste samples from the Great Pacific Garbage Patch. Coastal invertebrates (crustaceans, sea

“

МУСОРНОЕ ПЯТНО НЕСЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНУЮ УГРОЗУ МОРСКИМ ЭКОСИСТЕМАМ И ВСЕМУ ОКЕАНУ. НЕ РЕДКО В БРОШЕННЫХ РЫБОЛОВНЫХ СЕТЯХ ПУТАЮТСЯ И ПОГИБАЮТ МОРСКИЕ ОБИТАТЕЛИ. ВДОБАВОК К ЭТОМУ, МИКРОПЛАСТИК НЕ ПРОПУСКАЕТ СВЕТ, ИЗ-ЗА ЧЕГО В ГЛУБИНЕ ГИБНУТ ПЛАНКТОН И ВОДОРОСЛИ, КОТОРЫЕ ЯВЛЯЮТСЯ КОРМОМ ДЛЯ МОРСКИХ ОБИТАТЕЛЕЙ.

THE GARBAGE PATCH POSES A SIGNIFICANT THREAT TO MARINE ECOSYSTEMS AND THE ENTIRE OCEAN. MARINE ANIMALS OFTEN GET STUCK IN ABANDONED FISHING NETS AND DIE. IN ADDITION, MICROPLASTIC ELEMENTS DO NOT ALLOW LIGHT TO PASS THROUGH, AND AS A RESULT, PLANKTON AND WATER ALGAE, WHICH ARE USED AS FOOD BY MARINE HABITANTS, DIE IN THE DEPTHS.



БОЛЬШОЕ ТИХООКЕАНСКОЕ МУСОРНОЕ ПЯТНО НАХОДИТСЯ ДАЛЕКО ОТ БЕРЕГОВОЙ ЛИНИИ КАКОГО-ЛИБО ГОСУДАРСТВА, ИЗ-ЗА ЧЕГО НИ ОДНО ИЗ НИХ НЕ РЕШАЕТСЯ ОТ НЕГО ИЗБАВИТЬСЯ. ДЛЯ ЭТОГО НУЖНЫ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ТРАТЫ.

THE GREAT PACIFIC GARBAGE PATCH IS LOCATED FAR FROM THE COASTLINE OF ALL COUNTRIES, MAKING IT DIFFICULT FOR ANY COUNTRY TO TAKE CHARGE OF GETTING RID OF IT. THIS PROCESS ENTAILS SIGNIFICANT FINANCIAL COSTS.

вопросами, какие именно животные находят убежище в море и каким образом они используют мусор. Для ответа на них исследовательница проанализировала пробы отходов из Большого тихоокеанского мусорного пятна. Прибрежные беспозвоночные (ракообразные, актинии и мшанки) были обнаружены примерно на 70% из 105 изученных пластиковых предметов. Количество и разнообразие найденных видов значительно превосходило показатели открытого океана. Харам с коллегами подчеркивает: «Прибрежные виды живут в открытом океане, создавая новое сообщество. Оно поддерживается огромным и расширяющимся морем пластикового мусора». Она

отмечает, что проблемы пластика выходят «за рамки простого проглатывания животными мусора и запутывания в нем: это создает возможности для значительного расширения биогеографии прибрежных видов за пределы тех мест, которые эксперты ранее считали единственно возможной территорией их обитания».

ЛОВУШКИ ДЛЯ ОТХОДОВ

Большое тихоокеанское мусорное пятно находится далеко от береговой линии какого-либо государства, из-за чего ни одно из них не решается от него избавиться. Для этого нужны значительные финансовые траты.

Однако в реальной жизни, как и в мифах, есть свои положительные герои. Студент из Голландии Боян Слат предложил систему очистки океанских вод с помощью специальных водных U-образных барьеров, оба конца которых прикреплены к судам. Такая непроницаемая «юбка» уходит на три метра в глубину. Когда зона накопления заполняется, мусор поднимают на борт, помещают в специальный контейнер и герметизируют.

Боян Слат — основатель некоммерческой организации The Ocean Cleanup, которая к 2040 году планирует удалить 90% пластика в океане. Окажется ли этот проект успешным — покажет время. Однако уже сейчас очевидно необходимость бороться с первопричиной проблемы. Ученые сходятся во мнении, что для очищения Большого тихоокеанского мусорного пятна следует перейти от использования одноразового пластика к биоразлагаемым материалам. Не стоит забывать, что важным оружием против «чудовища» также является забота об окружающей среде и осознание зависимости от нее нашего собственного благополучия. 

anemones and bryozoans) were found on approximately 70% of the 105 examined plastic objects. The number and diversity of found species significantly exceeded typical values for the open ocean. Haram and her colleagues emphasize: “Coastal species live in the open ocean creating a new community. It is fed and maintained by a vast and expanding sea area of plastic garbage.” She notes that the problems caused by plastic go “far beyond the cases when animals swallow waste or get stuck in waste items: a larger problem is the possibility for a significant expansion of the biogeography of coastal species, far beyond the area that experts previously thought to be their only possible habitat.”

GARBAGE TRAPS

The Great Pacific Garbage Patch is located far from the coastline of all countries, making it difficult for any country to take charge of getting rid of it. This process entails significant financial costs.

Fortunately, not only myth, but also life has its true heroes. Boyan Slat, a Dutch student, proposed a system for cleaning ocean waters using special U-shaped water barriers, whose both ends are attached to ships. This impenetrable “skirt” goes three meters deep. When the accumulation area is full, the collected garbage is lifted on board, placed in a special container and sealed.

Boyan Slat is the founder of The Ocean Cleanup, a non-profit organization that plans to remove 90% of plastic from the ocean by 2040. We will have to wait and see whether this project proves successful or not. However, it is already obvious that we need to deal with the root cause of the problem. Scientists agree that in order to remove the Great Pacific Garbage Patch, we need to switch from using disposable plastics to biodegradable materials. We should keep in mind that a powerful weapon against the “monster” is also caring for the environment and awareness that our well-being depends on it. 

По материалам сайтов: techninsider.ru, sciencedirect.com, trends.rbc.ru, smithsonianmag.com, tass.ru, nature.com.

Information from the following web-sites was used: techninsider.ru, sciencedirect.com, trends.rbc.ru, smithsonianmag.com, tass.ru, nature.com.



НОВОСТИ РПСМ

РПСМ ПЕРЕДАЛ СПОРТИВНЫЙ ТРЕНАЖЕР НА СУДНО «КАПИТАН АБОНОСИМОВ»



Первичная профсоюзная организация моряков ПАО «Дальневосточное морское пароходство» Российского профсоюза моряков продолжает помогать членам экипажей вести здоровый образ жизни на борту. Так, профком передал на контейнеровоз FESCO «Капитан Абоносимов» беговую дорожку Torneo Magik T-400BL — моряки получили спортивный тренажер на безвозмездной основе. Это произошло в феврале, во время первого захода судна в Санкт-Петербург. Таким образом, РПСМ продолжает реализовывать

социальную программу по обновлению и пополнению судовых спортзалов инвентарем и тренажерами, усовершенствованию телекоммуникационного оборудования для качественного приема телевизионных программ и сигнала Wi-Fi, а также улучшению условий отдыха на борту.

Как отметил председатель первичной профсоюзной организации моряков ПАО «Дальневосточное морское пароходство» РПСМ Валерий Березинский, профком планирует и дальше помогать членам Российского профсоюза моряков, состоящим на учете в ППО моряков ПАО «ДВМП», поддерживать себя в хорошей физической форме и улучшать условия для их отдыха. В первую очередь РПСМ всегда прислушивается к нуждам моряков.

Что касается судна, то транспортная группа FESCO приняла его в состав флота в конце 2023 года. Контейнеровоз получил имя в честь капитана дальнего плавания, полярника Вадима Ивановича Абоносимова, который, к слову, в 1989-2001 гг. возглавлял в РПСМ первичную профсоюзную организацию плавсостава в родном Дальневосточном пароходстве. ⚓

КНИГА — ЛУЧШИЙ ПОДАРОК

Первичная профсоюзная организация моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков передала в ротную библиотеку 11 роты факультета судовождения и связи МГУ им. адм. Г. И. Невельского книги. Мероприятие было приурочено к Международному дню книгодарения, который отмечается 14 февраля.

Председатель ППО моряков г. Владивостока РПСМ Петр Осичанский вручил курсантам авторские издания, книги из серии «Капитаны», изданные Дальневосточной ассоциацией морских капитанов совместно с Обществом изучения Амурского края, книги о море, приключениях и путешествиях, а также любимые художественные произведения на английском языке из своей домашней библиотеки.

Отметим, что в 11 роте учатся 67 курсантов-членов РПСМ. Петр Осичанский посоветовал будущим труженикам флота много читать, так как чтение расширяет кругозор, повышает грамотность, улучшает память, внимание и концентрацию — все это требуется морякам на флоте. ⚓



SUR DELIVERED A GYM SPORT MACHINE TO «KAPITAN ABONOSIMOV»

The primary trade union organization of seafarers of Far Eastern Shipping Company PJSC of the Seafarers' Union of Russia continues to help crew members maintain a healthy lifestyle while being on board. So, the trade union committee presented a Torneo Magik T-400BL treadmill

to the FESCO container ship «Kapitan Abonosimov» — the seafarers received the sport machine for free. This happened in February, during the ship's first call to St. Petersburg.

Thus, SUR continues to implement a social program aimed at upgrading and replenishing ship sport gyms with equipment and training machines, improving telecommunications equipment for high-quality transmission of television programs and Wi-Fi signals, as well as improving recreational conditions on board.

Valery Berezinsky, the Chairman of the primary trade union organization of seafarers of Far Eastern Shipping Company, PJSC of SUR, says that the trade union committee plans to continue helping members of the Seafarers' Union of Russia registered in the primary trade union organization of seafarers of FESCO PJSC stay in good physical shape, as well as improve conditions for their recreation. For SUR, the needs of seafarers are always a priority.

As for the ship, the FESCO transportation group included it into its fleet at the end of 2023. The container ship was named in honor of Vadim Ivanovich Abonosimov, sea captain and polar explorer, head of the primary trade union organization of fleet personnel of SUR in his native Far Eastern Shipping Company in 1989-2001. ⚓



A BOOK IS THE BEST PRESENT

The Vladivostok's primary trade union organization of seafarers of the Seafarers' Union of Russia handed some books to the library of the 11th company of the Faculty of Maritime Navigation and Communications of Maritime State University named after Admiral G. I. Nevelskoy. That event was dedicated to the International Book Giving Day celebrated on February 14.

Petr Osichansky, the Chairman of the Vladivostok's primary trade union organization of seafarers of SUR, handed over to cadets a number of author's publications, books from the «Captains» series published by the Far Eastern Association of Sea Captains in cooperation with the Society for the Study of the Amur Region, books about the sea, adventures and travelling, as well as his favorite works of literature in English from his home library.

It should be noted that 67 cadets from the 11th company are the SUR's members. Petr Osichansky advised future fleet workers to read more, as reading broadens minds and horizons, increases literacy, improves memory, attention and concentration — all these qualities are necessary for seafarers at the fleet. ⚓





ЭЛЕКТРОМЕХАНИКИ НА «АКАДЕМИКЕ ИОФФЕ»

Экскурсии курсантов БГАРФ на суда становятся хорошей традицией — Калининградская региональная организация Российского профсоюза моряков организовала экскурсию для электромехаников второго курса Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота на научно-исследовательское судно «Академик Иоффе» (ИМО 8507731, флаг РФ). Таким образом, КРО РПСМ продолжает знакомить курсантов с будущей профессией.

НИС «Академик Иоффе» было построено в 1988 году в Финляндии, имеет водоизмещение 6600 тонн, длину 117 метров, проект Р-2788. Существует всего два таких судна: второе — «Академик Сергей Вавилов». У этих НИС в центральной части есть вертикальная шахта диаметром около двух метров, выходящая на главную палубу в специальное помещение. Опустив через шахту с помощью лебедки приемник или излучатель, одно судно может излучать, а другое — принимать акустические сигналы. Суда использовались для экспериментов по дальнему распространению звука в океане. — И сейчас «Академик Иоффе» несет вахту, — отметила председатель КРО РПСМ Людмила Измалкова. — Во время экспедиций на борту собираются

ученые со всех уголков нашей страны — тем интереснее было показать его курсантам. Напомним, что Балтийская государственная академия рыбопромыслового флота и Калининградская региональная организация Российского профсоюза моряков несколько лет назад договорились о взаимодействии и сотрудничестве, что подразумевает большую и серьезную работу с курсантами. Так, в рамках соглашения проводятся лекции и семинары о социально-трудовых правах работников и мероприятия, направленные на знакомство курсантов с профессией, а также осуществляется программа поддержки молодых членов Российского профсоюза моряков. ⚓

FUTURE ELECTRICAL ENGINEERS ON BOARD "AKADEMIK IOFFE"

Vessel tours are becoming a good tradition for cadets of Baltic Fishing Fleet State Academy (BFFSA) — the Kaliningrad Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia (KTO SUR) has arranged the tour of a research vessel "Akademik Ioffe" (IMO 8507731, Russian flag) for future Electrical Engineers — the second-year cadets of BFFSA. Thus, KTO SUR continues to introduce cadets to their future profession.

The research vessel "Akademik Ioffe" has a displacement of 6600 tons and 117 meters in length, it was built in 1988 in Finland, project P-2788. There are only two such vessels: the second is "Akademik Sergey Vavilov". Both vessels feature a vertical shaft about two meters in diameter, which opens from the main deck into a special room, from which an acoustic receiver or a transmitter can be lowered to below the waterline by means of a winch. The vessels were used for experiments on the long-range propagation of sound in the ocean. -And now "Akademik Ioffe" is on watch, — Lyudmila Izmailova, KTO SUR Chairman noted. — Scientists from all over our country gather on board during expeditions — so, it was all the more interesting to show the vessel to the cadets. Let us recall that several years ago the Baltic Fishing Fleet State Academy and the Kaliningrad Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia agreed on collaboration and cooperation, which implies intense interaction and communication with cadets. Thus, within the framework of the agreement, lectures and seminars are held on the social and labor rights of workers and activities aimed at familiarization of cadets with their future profession, as well as a support program for young members of the Seafarers' Union of Russia. ⚓

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.



Тонизирующая культура, получаемая из вечнозеленого дерева из рода Теоброма, которая используется для получения горячего напитка и кондитерского изделия.
What tonic crop derived from an evergreen Theobroma genus tree is used to prepare both a hot drink and a confectionery product?

Как еще называется собор Василия Блаженного, расположенный на Красной площади в Москве?
What is the second name for St. Basil's Cathedral, which is located on Red Square in Moscow?

Морские животные, относящиеся к классу коралловых полипов, которых за сходство с цветами называют также морскими анемонами?
Marine animals from the coral polyps class, which are also called sea anemones for their likeness with flowers?

Каким промыслом славится город Вологда?
What kind of craft is Vologda famous for?

Самая большая единица измерения времени, вошедшая в Книгу рекордов Гиннеса?
What is the largest measuring unit of time mentioned in the Guinness Book of Records?

Как называлась высокая вяленая шляпа в виде усеченного цилиндра с узкими полями, популярная у русских крестьян в XVIII—XIX веках?
What was the name of the tall felted hat in the form of a truncated cylinder with narrow brims, which was popular among Russian peasants in the 18th–19th centuries?

Место впадения притока реки в основной поток?
What is the name of the point where a river tributary flows into the main stream?

Европейская страна, в которой находится больше всего памятников Всемирного наследия ЮНЕСКО?
What is the name of the European country with the largest number of UNESCO World Heritage Sites?

Выдающаяся русская исполнительница, родившаяся в крестьянской семье, ставшая одной из самых известных певиц конца 19 — начала 20 в.
What is the name of an outstanding Russian performer from a peasant family who became one of the most famous singing women of the late 19th and early 20th centuries?

Птица, являющаяся одним из символов Анд, считающаяся также национальным символом Аргентины, Перу, Боливии, Чили, Колумбии и Эквадора?
What is the name of a bird, which is one of the symbols of the Andes and also considered to be a national symbol of Argentina, Peru, Bolivia, Chile, Colombia and Ecuador?

Где находятся горные хребты, названные именами трех мушкетеров из знаменитого романа Александра Дюма — Атос, Портос и Арамис?
Where are the mountain ranges named after the three musketeers from the famous novel written by Alexandre Dumas — Athos, Porthos and Aramis — located?

Название советского космического корабля, на котором совершил свой первый полет космонавт Юрий Гагарин?
What is the name of the Soviet spacecraft used by cosmonaut Yuri Gagarin for his first flight?

Глухонемой от рождения художник, создавший 10-метровую гравюру «Гуляние в Екатерингофе» шириной всего 93 мм.
What is the name of an artist, who was deaf and mute since birth, and who created the "Walking in Ekateringof" engraving, which is 10 m long and 93 mm wide?

Какие морские птицы отлично плавают, но не умеют летать?
What marine birds are excellent swimmers but cannot fly?

Какой областной центр является родиной Дымковской игрушки?
What regional center is considered to be the native land of the Dymkovo toy?

Ответы
 Answers

Актинии.
 Actiniaria.

Покровский собор.
 Pokrovsky Cathedral.

Какао.
 Сасао.

Гречневик, названная так за сходство с хлебцем из гречневой муки в форме усеченного конуса.
 Buckwheat hat, having its name for its resemblance to a small loaf of bread made of buckwheat flour in the shape of a truncated cone.

Кальпа — равна 4,32 млрд лет. В индуизме кальпу еще называют «день Брахмы».
 Kalpa — equal to 4.32 billion years. A kalpa is also called a “day of Brahma” in Hinduism.

Кружевоплетением.
 Lacemaking.

Анастасия Вяльцева.
 Anastasia Vyaltseva.

Италия.
 Italy.

Стрелка.
 Arrow confluence.

«Восток».
 “Vostok” (East).

В Антарктиде.
 In Antarctica.

Андский кондор.
 Andean condor.

Город Киров, прежнее название Вятка.
 Kirov city, previously known as Vyatka.

Пингвины.
 Penguins.

Карл Гампельн.
 Karl Hampeln.



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
 СОЮЗ МОРЯКОВ

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

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж
 Тел./факс: +7 (495) 229-91-19
 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, кор. 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: arkhangelsk@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
 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
 Нижний Новгород, 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

АДРЕСНАЯ КНИГА
 ADDRESS BOOK

SEAFARERS’ UNION OF RUSSIA

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/Fax: +7 (495) 229-91-19
 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: arkhangelsk@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 SEVASTOPOL
 Primary Organisation
 Chairman
 Artem BOEV
 5 Nakhimov Prospect, Office 14,
 Sevastopol
 Tel/fax: +7 (8692) 54-43-16
 E-mail: sevastopol@sur.ru



SEAFARERS UNION OF RUSSIA sur.ru

