

# МОРСКОЙ

# № 2/6

(131) 2020

апрель-ноябрь

MARITIME  
UNIONS  
HERALD

ПРОФСОЮЗНЫЙ

# ВЕСТНИК

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



**МОРЯКАМ НЕ ДОЛЖНО БЫТЬ ХУЖЕ,  
ЧЕМ ЛЮДЯМ, РАБОТАЮЩИМ НА БЕРЕГУ**

**SEAFARERS SHOULD NOT FEEL WORSE THAN PEOPLE  
WORKING ASHORE**

**ОТСУТСТВИЕ ОТНОШЕНИЙ СОЦИАЛЬНОГО  
ПАРТНЕРСТВА – ПРИЧИНА УБЫТОЧНОСТИ**

**LACK OF SOCIAL PARTNERSHIP RELATIONS  
AS REASON FOR UNPROFITABLENESS**



**РЕПАТРИАЦИЯ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ:  
КАК РПСМ ПОМОГАЕТ МОРЯКАМ**

**REPATRIATION DURING PANDEMIC: HOW  
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA HELPS SEAFARERS**





С Новым годом  
и Рождеством!

Merry Christmas and Happy  
New Year!







Фото на обложке: Marlow Navigation Crew & Ship Management  
Marlow Navigation

## ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

### Редакционная коллегия:

**Сухоруков Ю. Ю.**, председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта;  
**Павлов И. Н.**, заместитель председателя РПСМ  
**Бодня А. М.**, заместитель председателя РПСМ, председатель Совета Балтийской территориальной организации РПСМ  
**Фишов С. А.**, координатор Международной федерации транспортников в России  
**Сиротюк В. М.**, председатель ЦС Российского профсоюза работников морского транспорта  
**Козаренко В. В.**, председатель Российского профсоюза докеров  
**Кабанов В. А.**, председатель Межрегионального профсоюза лоцманов  
**Паршев П. Ю.**, председатель ТПО «Мурманский траловый флот»

### Редакция:

**Ирина Устюменко**, главный редактор

**Информация:** Ирина Устюменко, Наталья Куликова,  
Маргарита Якубенко

[www.sur.ru](http://www.sur.ru) [www.bro.sp.ru](http://www.bro.sp.ru) [www.surpr.ru](http://www.surpr.ru) [www.stosur.ru](http://www.stosur.ru)

[www.novosur.ru](http://www.novosur.ru) [www.trosur.ru](http://www.trosur.ru)

**Дизайн, верстка:** Юлия Назарова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал  
«Морской профсоюзный вестник» обязательна.  
Подписан в печать: 07.12.2020

**Адрес редакции:** 198035, Санкт-Петербург, Двинская ул.,  
д. 10, корп. 2, 7 эт.  
Тел.: 718 63 82, 714 95 02, тел./факс: 718 63 82.  
E-mail: [bulletin@sur.ru](mailto:bulletin@sur.ru)

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

16+

## MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

### Editorial team:

**Yu. Sukhorukov**, Chairman of the Maritime Transport Workers' Federation of Russia, SUR Chairman

**I. Pavlov**, SUR Vice Chairman

**A. Bodnya**, SUR Vice Chairman, Chairman of the Board, SUR Baltic Territorial Organization

**S. Fishov**, ITF Coordinator in Russia

**V. Sirotyuk**, Chairman of the Central Council of the Maritime Transport Workers' Union of Russia

**V. Kozarenko**, Chairman of the Dockers' Union of Russia

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

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

### Editorial office:

**Irina Ustyumenko**, Editor-in-Chief

**Information:** Irina Ustyumenko, Natalya Kulikova,  
Margarita Yakubenko

**Design and layout** Iuliia Nazarova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.  
Signed to print on: 07.12.2020

### Editorial address:

7th floor, 10/2 Dvinskaya st., St. Petersburg, 198035

Tel.: 718 63 82, 714 95 02. Tel./fax: 718 63 82

E-mail: [bulletin@sur.ru](mailto: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.



8 – 21

## ВРЕМЯ РПСМ

TIME OF SUR

### 4-5

Признать моряков ключевыми  
работниками

To recognize seafarers  
as "key workers"

### 6-7

Россия обеспечит ротацию  
моряков

Russia to Enable Crew Rotation

### 34-37

10 месяцев до земли

First Step on the Ground in 10 Months

## МПФ

IBF

### 32-33

Внесены изменения в список зон  
риска IBF и колдоговоры

IBF Amended the List of Risk Zones  
and Collective Agreements

## КТМС

MLC

### 22-24

Поправки к правилу 2.5 КТМС  
применяются на практике

Putting into Practice Amendments  
to MLC Regulation 2.5

## АДРЕСНАЯ КНИГА

ADDRESS BOOK

### 57-58

**МОРЯКАМ  
НЕ ДОЛЖНО БЫТЬ  
ХУЖЕ, ЧЕМ ЛЮДЯМ,  
РАБОТАЮЩИМ  
НА БЕРЕГУ**

**SEAFARERS SHOULD  
NOT FEEL WORSE  
THAN PEOPLE  
WORKING ASHORE**



50 – 56

**МАЯКИ – СВЯТЫНИ  
МОРЕЙ**

**LIGHTHOUSES – THE SEA  
SHRINES**



# ПРИЗНАТЬ МОРЯКОВ КЛЮЧЕВЫМИ РАБОТНИКАМИ RECOGNIZE SEAFARERS AS «KEY WORKERS»

По инициативе РПСМ Российская Федерация готовит резолюцию по упрощению процедуры смены экипажей для ее принятия ООН.

Министерство иностранных дел и Министерство транспорта РФ по инициативе Российского профсоюза моряков готовят совместную декларацию ряда государств по вопросам облегчения смен экипажей судов. Об этом в ходе круглого стола «Системные проблемы морского и речного транспорта через призму COVID-19» сообщил заместитель министра транспорта РФ Юрий Цветков.

Напомним, в сентябре Российский профсоюз моряков обратился в транс-

портное ведомство с предложением инициировать рассмотрение проблемы репатриации и смены моряков на 75-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН.

В письме отмечалось, что эта тема с предложением государствам-участникам принять конкретные меры в урегулировании гуманитарного кризиса, разыгравшегося в мире, могла бы стать одним из пунктов видеовыступления Президента РФ Владимира Путина, состоявшегося 22 сентября 2020 года на Генеральной Ассамблее ООН.

Инициатива легла в основу другой работы – разработки отдельной резолюции по упрощению процедуры смены экипажей.

On the SUR initiative, the Russian Federation preparing a resolution on simplifying the crew change procedure to be adopted by the UN.

On the initiative of the Seafarers' Union of Russia, the Ministry of Foreign Affairs in cooperation with the Ministry of Transport of the Russian Federation are preparing a common declaration on behalf of several states on enabling ship's crew change procedure. This was announced by the Deputy Minister of Transport of the Russian Federation Yuri Tsvetkov during the round-table discussion 'Systemic problems of sea and river transport through the prism of COVID-19'.

It's worth to remind that in September the Seafarers' Union of Russia addressed to the transport department with a proposal to initiate consideration of the repatriation and change of seafarers at the 75th session of the UN General Assembly. The letter noted that this topic with a proposal to the Member States to take specific measures in resolving the humanitarian crisis swept the world could become one of the points of the video speech to be delivered by the Russian President Vladimir Putin and finally took place on 22 September 2020 at the UN General Assembly.

The initiative formed the basis for another work, namely the development



— Мы надеемся, что через принятие резолюции Организацией Объединенных Наций все государства-члены сделают исключения для транзита моряков, признают их ключевыми работниками, облегчат вопросы визирования или в некоторых случаях вовсе отменяют эту процедуру, но самое главное — обеспечат незамедлительный доступ к медицинскому обслуживанию, — подчеркнул в ходе круглого стола председатель РПСМ Юрий Сухоруков. — Нельзя забывать о людях, которые в условиях пандемии продолжают поддерживать мировую экономику.

С этим согласился замминистра транспорта РФ Юрий Цветков. Он отметил огромную совместную работу, которую проделали Минтранс, МИД и РПСМ в вопросе репатриации моряков.

— Благодаря нашему взаимодействию удалось сделать многое: в режиме реального времени помогать больным морякам с госпитализацией, убеждать региональные власти на местах о недопустимости применения жестких карантинных мер к российским экипажам, — добавил замминистра. — Теперь мы сообщаем продолжим добиваться принятия централизованного решения по вопросу смен экипажей на уровне ООН, а также разработки конкретного механизма для организации этого процесса.

Необходимо отметить, что с 12 сентября, согласно распоряжению Правительства РФ № 2338-р, иностранным членам экипажей морских и речных судов разрешен въезд в страну для организации процедуры смены. То, что иностранные моряки

могут прибыть в Россию для смены коллег — также результат взаимодействия государства и профсоюза.

Добавим, что на сегодняшний день, по данным профсоюза, с начала пандемии репатриировались более 7000 российских моряков. Из них около половины смен были организованы на территории Российской Федерации.

В ходе круглого стола Юрий Сухоруков подчеркнул, что проблема смен экипажей действительно стоит очень остро.

— Необходимо разрабатывать и принять единые образные процедуры при смене моряков во всех российских портах с использованием инструментов, рекомендованных международными организациями, — сказал он. — Также важно облегчить смены в российских портах для моряков любой национальности при соблюдении всех санитарных мероприятий по предотвращению распространения коронавируса. [↗](#)

#### КОГДА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР:

1 декабря в ходе 75-й сессии Генеральная Ассамблея ООН приняла Резолюцию о международном сотрудничестве в решении проблем, с которыми сталкиваются моряки в результате пандемии COVID-19.

#### WHEN THE ISSUE WAS UNDER PREPARATION:

on 1 December, during its 75th session, the UN General Assembly adopted a Resolution on international cooperation in response to the problems faced by seafarers as a result of the COVID-19 pandemic.



of a separate resolution for simplifying the crew change procedure.

of the Government of the Russian Federation No. 2338-r, The fact that foreign seafarers can come

*'We hope that adopting a resolution by the United Nations, all Member States will make some exceptions for transit for seafarers, recognize them as key workers, facilitate visa issues or, in some cases, completely cancel this procedure, but what is most important, provide immediate access to medical services,' Yuri Sukhorukov, chairman of the SUR, emphasized at the round table. 'We shouldn't forget about the people who continue to support the global economy in a pandemic,' Yuri Sukhorukov concluded.*

Yuri Tsvetkov, Deputy Minister of Transport of the Russian Federation, agreed with this. He noted the enormous work done by the Ministry of Transport together with the Ministry of Foreign Affairs and the SUR for seafarers' repatriation issue.

'Thanks to our cooperation, we managed to do a lot: we helped sick seafarers with hospitalization in real time, persuaded regional authorities on-site that they should not apply strict quarantine measures to Russian crews,' the deputy minister added. 'Now we will jointly continue to seek the opportunity to make a centralized decision on the issue of crew changes at the UN level, as well as develop a specific mechanism for organizing this procedure.'

It should be noted that foreign crew members of sea and river vessels have been allowed to enter the country to organize the change procedure since 12 September according to the order

to Russia to replace colleagues is also the result of interaction between the state and the trade union.

It is remarkable that more than 7,000 Russian seafarers have currently repatriated since the beginning of the pandemic, according to the trade union. About half of these shifts were organized on the territory of the Russian Federation.

At the round table, Yuri Sukhorukov emphasized that the problem of crew changes is quite critical.

'It is necessary to develop and adopt uniform procedures for changing seafarers in all Russian ports using the tools recommended by international organizations,' he said. 'It is also important to facilitate shifts in Russian ports for seafarers of any nationality observing all sanitary measures for preventing the spread of coronavirus,' concluded Yuri Sukhorukov. [↗](#)

# РОССИЯ ОБЕСПЕЧИТ РОТАЦИЮ МОРЯКОВ

## RUSSIA TO ENABLE CREW ROTATION



Согласно распоряжению Правительства РФ № 2338-р, подписанному 12 сентября 2020 года, иностранным членам экипажей морских и речных судов разрешается въезд в страну для организации процедуры смены. Документом внесены изменения в распоряжение Правительства РФ от 16 марта 2020 года, которые касаются «лиц, следующих в Российскую Федерацию автомобильным, воздушным, железнодорожным или морским транспортом в целях смены экипажей морских и речных судов, находящихся в портах РФ, при условии предъявления действительных документов, удостоверяющих их личность и признаваемых РФ в этом качестве, и визы либо в безвизовом порядке в случаях, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, при наличии действительных документов, удостоверяющих личность моряка, и включении в судовую роль или выписку из судовой роли».

According to the RF Government Order No. 2338-r dated 12 September 2020, foreign crew members of sea and river vessels are allowed to enter the country to enable the crew change procedure. The document amended the order of the Government of the Russian Federation dated 16 March 2020, and including "the persons bound for the Russian Federation by road, air, rail or sea transport in order to change crews of sea and river vessels in ports of the Russian Federation. They should present valid documents proving their identity recognized by the Russian Federation and visa. Visa is not required in the cases provided by international agreements of the Russian Federation if valid documents proving the identity of the seafarers and their inclusion into / removal from Crew List are presented."

Напомним, что в связи с закрытием границ и отменой авиарейсов многими государствами возникли проблемы в организации ротации судовых команд: долгое время практически невозможно было сменить членов экипажей, чьи трудовые контракты истекли, а также обеспечить посадку на судно их коллег, чтобы принять вахту.

Россия не стала исключением. Так, смены в портах страны проводились с ограничениями: иностранные моряки могли списаться с судна без замены или с заменой на российского моряка при соблюдении карантинных требований, а въезд в Россию иностранным работникам вовсе был запрещен. Таким образом, с 12 сентября 2020 года Правительство РФ сняло

We'd like to remind that due to the closed borders and the cancellation of flights by many states, we're are facing the certain difficulties in organizing the rotation of ship crews. It was almost impossible for a long time to change crew members whose employment contracts had expired and to ensure their

colleagues boarding the ship to take over the watch.

Russia was not an exception. So, changes of this kind in the Russian ports were done with restrictions: foreign seafarers could be discharged from the ship without replacement or with a replacement for a Russian seafarer provided all the quarantine



ограничение, затруднявшее полноценную смену членов экипажей в портах страны.

В том, что теперь иностранные моряки могут прибыть в Россию для смены коллег — огромное достижение, в котором важную роль сыграл Российский профсоюз моряков. Так, члены Российской трехсторонней комиссии, включая Федерацию профсоюзов работников морского транспорта, членской организацией которой является РПСМ, предложили Роспотребнадзору, Министерству транспорта РФ совместно с другими федеральными органами исполнительной власти разработать предложения и принять меры по организации беспрепятственных смен членов экипажей морских судов в российских портах, проезда между субъектами Российской Федерации и пересечения государственной границы.

В Российском профсоюзе моряков рассчитывают, что распоряжение Правительства РФ позволит обеспечить возможность смены российских и иностранных членов экипажей судов в российских портах и будет способствовать преодолению кризиса смен моряков в международном судоходстве.

Добавим, что сегодня ситуация со сменами экипажей хоть и медленно, но меняется во многих странах. По данным Международной ассоциации судовых менеджеров — InterManager, на 11 ноября 2020 года по всему миру удалось сменить 125 719 моряков из порядка 800 000 общего количества членов экипажей торговых судов, которые продолжают оставаться на борту дольше, чем оговорено в их контрактах. Для сравнения, в июле эта цифра составляла 41 258 моряков или 10,3% от общего количества тех, кто оставался в рейсе. 

requirements were respected, but foreign seafarers were not allowed to enter Russia at all. The RF Government has lifted these restrictions since 12 September 2020 because in these conditions full-fledged change of crew members in the Russian ports was quite difficult.

The fact that now foreign seafarers can come to Russia to change their colleagues is a great achievement and the Seafarers' Union of Russia played here an important role. Thus, members of the Russian Tripartite Commission including the Maritime Transport Workers' Federation, whose member organization is the Seafarers' Union of Russia, proposed to the Rospotrebnadzor, the Ministry of Transport of the Russian Federation together with other Federal executive authorities to develop some proposals and take

measures to arrange unhindered change of ships' crew members in Russian ports, travel between the subjects of the Russian Federation and crossing the state border.

The Seafarers' Union of Russia expects that the order of the Russian Government will enable changing Russian and foreign crew members in Russian ports and help overcome this crisis of changing seafarers in the international shipping.

We should add that today the situation with crew changes is slowly improving in many countries. According to the international Ship Managers Association — InterManager, as of 11 November 2020, 125, 719 seafarers were replaced worldwide out of about 800,000 total number of merchant ships' crew members who keep on staying on board longer than stipulated in their contracts. For comparison, in July, this number was 41,258 seafarers or 10.3% of the total amount of those who remained sailing. 





# МОРЯКАМ НЕ ДОЛЖНО БЫТЬ ХУЖЕ, ЧЕМ ЛЮДЯМ, РАБОТАЮЩИМ НА БЕРЕГУ

## SEAFARERS SHOULD NOT FEEL WORSE THAN PEOPLE WORKING ASHORE

По данным на 16 ноября 2020, в мире зафиксировано 54 924 865 случаев заражения коронавирусом Covid-19. Число заражаемых каждые сутки составляет более 200 000 человек.

Общее число смертей от коронавирусной инфекции в мире – 1 325 998 человек. В России с начала пандемии выявили свыше 1,8 млн случаев заражения коронавирусом. Большинство пациентов – 1,3 млн – выздоровели, свыше 30 тысяч человек умерли.

Привычное транспортное сообщение между странами по земле, воде и воздуху не восстановлено, система ротации членов экипажей морских судов нарушена. Если до пандемии каждый месяц в мире сменялось примерно 150 000 человек, то на сегодняшний день в море с истекшими сроками контрактов на судах застряло порядка 400 000 моряков разных национальностей, столько же на берегу с нетерпением ждут возможности отправиться в рейс. То есть 800 000 моряков, составляющих 54% 1,5 млн «армии» моряков в мире, переживают трудные времена: одни истощены физически и эмоционально настолько, что уже не могут работать, другим из-за длительного «простоя» на берегу просто не на что жить.

As of 16 November 2020, 54,924,865 cases of Covid-19 coronavirus infection are recorded in the world. The number of infected people every day is more than 200,000.

Total number of deaths from coronavirus in the world is 1,325,998. Since the beginning of the pandemic, over 1.8 mln cases of coronavirus infection have been detected in Russia. Most part of the patients, 1.3 mln people, recovered, more than 30 thousand people died.

Common transport communication between countries by land, water and air has not been restored, the system of crew members rotation is disrupted. About 150,000 ship crew members shifted every month globally before the pandemic, now about 400,000 seafarers of various nationalities are stuck in the sea on board vessels with expired contracts, and the same number of people on shore are eagerly waiting for the opportunity to go on a voyage. Thus, 800,000 seafarers making 54 % of the 1.5 mln seafarers in the world face challenging time: some of them are physically and emotionally exhausted and they can work no more, others just have no money to get by due to long 'downtime' on shore.



## КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

31 декабря 2019 власти Китая сообщили в Международную организацию здравоохранения, что в городе Ухань зарегистрирована неизвестная инфекция. Установить ее возбудителя удалось только 7 января, он получил имя «2019-nCoV».

Как оказалось, коронавирус легко передается от человека к человеку, в связи с чем появились опасения, что вспышка может распространиться за пределы китайского города и страны. Что и произошло: в Японии, Таиланде, Южной Корее, Тайване и во Вьетнаме были выявлены случаи заболевания.

Поначалу никто не представлял весь масштаб катастрофы, морякам как постоянно перемещающейся по миру категории работников, давались рекомендации, как распознать 2019-nCoV и что делать в случае появления его симптомов.

Китай со своей стороны для недопущения распространения инфекции в связи со вспышкой коронавируса ограничил сход членов экипажей на берег в своих портах, при общении с сотрудниками портов морякам следовало обязательно использовать средства индивидуальной защиты.

К февралю ситуация ухудшилась, началась повсеместная паника. За неделю число заболевших в материковой части КНР (5972) превы-

сило показатели эпидемии атипичной пневмонии SARS 2003 года (в 2002-2003 годах распространившаяся в ряде стран Юго-Восточной Азии). 71 случай заболевания зафиксирован в 15 странах. В связи с происходящим во многих портах мира введено особое положение.

Страны предприняли повышенные меры предосторожности, началась изоляция.

Для судовых менеджеров смена экипажей стала основной «головной болью».

## ВЫНУЖДЕННЫЕ МЕРЫ

В сложившейся ситуации Международная федерация транспортников (МФТ) заявила, что не станет оспаривать продление контрактов моряков на срок до одного месяца, даже если в этом случае продолжительность работы членов экипажей превысит максимальный трудовой период, закрепленный в коллективном договоре и Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве. Соответствующее решение вступило в силу 17 марта и действовало до 16 апреля.

В МФТ пояснили, что такие меры продиктованы непростой ситуацией, сложившейся в судоходной отрасли в связи с коронавирусом.

При этом подобное продление трудового договора должно осуществляться только с согласия члена экипажа. «Самой собой разумеется, что если у моряка есть серьезные

## HOW THE STORY BEGAN

On 31 December 2019, Chinese authorities reported to the World Health Organization that an unknown infection had been detected in Wuhan. It was not until 7 January that its pathogen could be ascertained. It was named '2019-nCoV'.

As it turned out, coronavirus is transmitted easily from person to person, therefore there were concerns that the outbreak could spread outside the city and China. It actually happened that way: cases were reported in Japan, Thailand, South Korea, Taiwan and Vietnam.

At first, no one imagined the full scale of disaster, seafarers were given recommendations on how to recognize 2019-nCoV and what to do in case of its symptoms as they made a category of workers constantly travelling around the world.

China, on its' part, restricted coming ashore of crew members in its ports; seafarers were to use personal protective equipment when communicating with port officials.

By February, the situation worsened and widespread panic began. The number of cases in the Mainland China (5972) exceeded the indicators of SARS epidemic of 2003 (in 2002-2003 it spread in some countries of Southeast Asia) within one week. 71 cases of the disease were

recorded in 15 countries. State of emergency was introduced in many ports all over the world due to the situation.

Countries took increased precautions and isolation began.

Crew shifting became a major 'headache' for vessel managers.

## FORCED MEASURES

In the current situation, the International Transport Workers' Federation (ITF) stated that it would not contest extension of seafarers' contracts for the period of up to one month, even if in such case duration of work of crew members exceeded maximum working period stipulated in the collective agreement and ILO Maritime Labor Convention, 2006. On 17 March, respective decision came into force and it was valid until April 16.

The ITF explained that such measures were caused by the complicated situation in the shipping industry due to coronavirus.

Moreover, such extension of employment contracts would be carried out only upon consent of the crew member. 'It goes without saying that if a seafarer has serious reasons for repatriation at the end of the contract, despite the mentioned restrictions for travelling, such reasons shall be considered by the social partners,' reported the ITF. 'Requests of each seafarer regarding repatriation shall be taken into account.'

основания для репатриации в конце контракта, несмотря на упомянутые ограничения на передвижение, их должны рассмотреть социальные партнеры, – отметили в МФТ. – Пожелания каждого моряка в вопросе репатриации необходимо учитывать».

### СХОД НА БЕРЕГ ЗАПРЕЩЕН

Между тем Россия также предприняла ограничительные меры, которые не замедлили сказаться на моряхах. Так, в Мурманске распоряжением губернатора Мурманской области № 47 от 16 марта членам экипажей всех судов, прибывших из иностранных государств в порты Мурманск и Кандалакша, пунктом 20 запрещался сход на берег, если с момента прибытия судна и момента контактирования его с берегом иностранного государства прошло менее 14 календарных дней. Что, в свою очередь, не позволило списаться экипажу NS Artic компании Совкомфлот, зашедшего в порт 15 марта. Вопреки распоряжению Правительства Российской Федерации от 16.03.2020 № 635-р, по которому ограничение

на въезд в Российскую Федерацию не распространяется на членов экипажей морских и речных судов, губернатор Мурманской области издал свое постановление, согласно которому капитанам морских портов, расположенных в регионе, с 00.00 часов 17.03.2020 запрещено до особого указания допускать сход на берег членов экипажей всех судов, прибывших из иностранных государств, если с момента прибытия судна и момента контактирования его с берегом иностранного государства прошло менее 14 календарных дней.

РПСМ направил запрос в адрес Генерального прокурора РФ о мерах по соблюдению законных прав российских граждан, занятых в составе экипажей российских и иностранных морских судов, а также Северо-Западному прокурору с тем, чтобы принять меры прокурорского реагирования и устранить допущенное правонарушение, отменив постановление губернатора, поскольку его действия противоречат постановлению Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 18.03.2020 № 7 «Об обеспечении

### GOING ASHORE PROHIBITED

Meanwhile, Russia also took restrictive measures, and these measures immediately affected the seafarers. Thus, in Murmansk, by order of the Governor of Murmansk Oblast No. 47 of 16 March, upon Clause 20, crew members of all ships arriving from foreign countries at the ports of Murmansk and Kandalaksha, were prohibited from going ashore, unless 14 days passed between the vessel's arrival and its contact with a foreign shore. Thus, in its turn, the crew of NS Artic, Sovcomflot that arrived at the port on 15 March, could not be discharged. Contrary to the order of the Government of the Russian Federation No. 635-p of 16 March 2020, according to which restriction regarding entry to the Russian Federation shall not apply to crew members of sea and river vessels, the Governor of Murmansk Oblast issued his decree, according to which masters of sea ports located within the region, starting from midnight of 17 March 2020, are not allowed to let crew members of all vessels arriving from foreign countries go ashore until the special instructions,

unless 14 days passed between the vessel's arrival and its contact with a foreign shore.

The Seafarers' Union of Russia sent a request to the Prosecutor General of the Russian Federation on measures to observe the legal rights of Russian citizens employed in crews of Russian and foreign sea vessels, as well as to the North-West Prosecutor in order to take prosecutorial response measures and eliminate the committed offense by cancelling the governor's resolution, since his actions contradict the decree of the Chief State Sanitary Doctor of the Russian Federation No. 7 'On ensuring isolation in order to prevent spread of COVID-2019' of 18 March 2020. It instructs senior officials of constituent entities of the Russian Federation to ensure isolation of all persons arriving within the territory of the country for 14 calendar days from the date of their arrival at home (if possible), and in the absence of such possibility, to organize isolation in an observation facility, and thus, it does not include any prohibitive measures regarding rights of citizens of the Russian Federation to freedom of movement





режима изоляции в целях предотвращения распространения COVID-2019». Оно предписывает высшим должностным лицам субъектов Российской Федерации обеспечить изоляцию всех лиц, прибывающих на территорию страны, продолжительностью 14 календарных дней со дня их прибытия в домашних условиях (при наличии возможности), а в случае отсутствия таковой – организовать изоляцию в условиях обсерватора, и, таким образом, никаких запретительных мер в отношении прав граждан Российской Федерации на свободу передвижения в пределах страны не содержит, действия властей Мурманской области по ограничению смены экипажей носят противоправный характер.

После вмешательства РПСМ экипаж на борту NS Arctic сменился, однако история на этом не закончилась. На подходе были другие суда компании.

– Около месяца мы не могли найти понимания с губернатором Мурманской области, – говорит Юрий Сухорук. – Мы отправили множество писем, куда только можно с вопросом «что происходит?». Никому же не придет в голову, чтобы экипаж самолета, прилетевшего из-за границы, проводил 14 дней карантина прямо в кабине авиалайнера. В чем разница между самолетом и судном? После поднятого шума завертелась круговерть. Транспортная



прокуратура написала письмо местным властям, глава Роспотребнадзора Анна Попова написала свое письмо, сразу вышло отдельное разъяснение Роспотребнадзора, где написано, что держать моряков на борту судна для карантина недопустимо, организуйте для них обсерваторы. Это не сложно. И так делают во многих российских регионах. Сход на берег моряков хорошо организован. Автобусы подгоняются к судну, и моряков везут в обсерваторы, все в масках, вещи продезинфицированы. Нигде, кроме Мурманска, такой проблемы не было.

#### **НУЖЕН ЕДИНЫЙ ПОРЯДОК СМЕНЫ ЭКИПАЖЕЙ**

В связи с этим Российский профессиональный союз моряков также обратился к председателю Правительства РФ М. В. Мишустину установить единый порядок организации противодей-

ствия в пределах страны, действия властей Мурманской области на ограничение смены экипажей являются незаконными.

After the intervention of the Seafarers' Union of Russia, the crew on board the NS Arctic shifted, but the story did not end there. Other ships of the company were on the way.

'We could not find understanding with the Governor of Murmansk Oblast for about a month,' explains Yuri Sukhorukov. 'We sent a lot of letters wherever possible with the question "What's going on?" It would never occur to anyone that the crew of an aircraft arriving from abroad would spend 14 days of quarantine right in the cockpit of the airplane. What is the difference between an airplane and a ship? After the fuss we made, a whirl spun. The transport prosecutor's office wrote a letter to local authorities, Anna Popova, Head of Rospotrebnadzor, wrote her letter, just on Thursday,

a separate explanation of the Rospotrebnadzor was published. This explanation stated that keeping seafarers on board the ship for quarantine is unacceptable, observation facilities shall be organized for them. It is not difficult. And many Russian regions do the same. Seafarers going ashore was well arranged. Buses come right next to the vessel, and seafarers were taken to observation facilities, everyone wore masks, their belongings were disinfected. Such problem was only witnessed in Murmansk.

#### **WE NEED A UNIFIED CREW CHANGE PROCEDURE**

In this context, the Seafarers' Union of Russia also contacted M. V. Mishustin, Chairman of the Government of the Russian Federation to establish a unified procedure for organizing measures aimed at limiting the spread of COVID-2019 when the crew members who are Russian citizens are discharged in Russian seaports from ships arriving from ports of foreign states instructing the Ministry of Transport of Russia and Rospotrebnadzor.

'Work of seafarers is carried out in such a way that a seafarer is employed on the ship for 2-6 months, then he is replaced by another seafarer who spends approximately the same time on vacation at home. Such a regime allows them to avoid excessive fatigue as it can result in accidents or ship

ствия распространению COVID-2019 при списании в российских морских портах членов экипажей, являющихся российскими гражданами, с морских судов, прибывающих из портов иностранных государств, поручив это Минтрансу России и Роспотребнадзору.

«Труд моряка осуществляется таким образом, что от 2 до 6 месяцев он занят на судне, потом его заменяет другой моряк, который примерно столько же времени находится на отдыхе дома. Такой режим позволяет избежать чрезмерной усталости членов экипажей судов, которая может привести к несчастным случаям или аварии судна», – говорилось в письме РПСМ.

– Вместо того, чтобы в соответствии с установленным порядком поместить списываемых моряков в обсерватор, в качестве такового используется судно, суточный простой которого обходится судовладельцу в несколько десятков тысяч долларов США, – говорит Юрий Сухоруков. – Судовладельцы ставят перед выбором: нести серьезные убытки или продлить работу моряка на судне, нарушая его право на отдых. И если говорить о коронавирусе, на судне невозможно обеспечить полную изоляцию списываемых моряков, они все равно продолжают работать, общаются с остальными членами экипажа, что скорее будет способство-



вать распространению COVID-19, чем препятствованию.

30 апреля после всех усилий в постановление губернатора Мурманской области были внесены изменения.

Вторая распространенная проблема – требование об изоляции моряков, когда они для посадки на судно приезжают из одного региона в другой, хотя моряки отправляются из аэропорта сразу к судну специальным транспортом и, как правило, проходят тесты на коронавирус перед выходом в рейс.

– В целом для того, чтобы снять существующие проблемы проезда моряков в России, как и во всем мире, необходимо организовать для них «зеленые коридоры», обусловив их передвижение наличием необходимых защитных средств и медицинского мониторинга. Этот порядок должен быть единым, – говорит Юрий Сухоруков.

wrecking,' pointed out the Seafarers' Union of Russia in its letter.

'Instead of placing discharged seafarers in an observation facility in accordance with the established procedure, a vessel is used as such a facility, daily downtime of the vessel costs the shipowner several dozens of thousands of US dollars,' says Yuri Sukhorukov. 'The ship owner is faced with a choice: either to incur serious losses or to extend the seafarer's work on the ship violating his right to rest. And if we talk about coronavirus, it is impossible to ensure complete isolation of discharged seafarers on board the ship, they still continue working, communicating with other crew members which will rather contribute to the spread of COVID-19 than prevent it.'

On 30 April, amendments were made to the resolution of the Governor of Murmansk Oblast after all efforts taken.

Second widespread problem is the requirement to isolate seafarers when they come from one area to another to come on board a ship, although seafarers are transported from the airport directly to the vessel by special transport and, as a rule, they have their coronavirus tests prior to going on a voyage.

'In general, in order to eliminate existing problems of seafarers' passage in Russia, and in the whole world, it is necessary to organize "green corridors" for them enabling their movement and providing availability of required protective aids and medical monitoring. Procedure shall be uniform,' says Yuri Sukhorukov.

## EXTENDING MARITIME DOCUMENTS

Actions taken globally as a result of the outbreak and spread of viral infection have created a serious problem for seaport authorities in terms of verifying certificates, including medical certificates



## ПРОДЛЕНИЕ МОРСКИХ ДОКУМЕНТОВ

Действия, предпринятые во всем мире в результате вспышки и распространения вирусной инфекции, создали серьезную проблему для администраций морских портов в плане проверки свидетельств, включая медицинские справки, и выдачи подтверждений, признающих сертификаты моряков в соответствии с Конвенцией ПДНВ. В связи с этим ИМО призвала морские администрации и органы контроля государства порта принять прагматичный подход в отношении продления морских документов моряков.

В ответ на призыв ИМО в связи с объявлением Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) пандемии коронавируса COVID-19, сложной эпидемиологической ситуации в различных регионах мира, в целях защиты здоровья членов экипажей судов и работников морской отрасли, обеспечения бесперебойной работы судов под Государственным флагом Российской Федерации Морская администрация Российской Федерации сообщила о продлении сроков действия судовых конвенционных документов, квалификационных документов и медицинских свидетельств, трудовых договоров членов экипажей судов.

Так, в случае, если член экипажа морского судна не имеет возможности

в связи с ограничениями, обусловленными COVID-19, продлить в установленном порядке профессиональные дипломы, выданные Морской администрацией РФ, а также подтверждения о признании дипломов, выданных иностранным государством, квалификационные свидетельства, подтверждения к дипломам для работы на танкерах (нефтяных, газовозах, химовозах), свидетельства о квалификации судовых поваров и иные квалификационные документы, требуемые Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (ПДНВ), срок действия таких документов продлевается на 6 месяцев. Внесение дополнительных отметок о продлении или выдача новых документов не требуется.

Что касается медицинских свидетельств, то если срок действия документа истекает, и в связи с ограничениями отсутствует возможность провести медицинское освидетельствование и возобновить его действие в порту захода судна, Морская администрация РФ допускает к работе члена экипажа без действительного медицинского свидетельства на срок до 3 месяцев, в соответствии со стандартом A1.2 Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года с поправками (КТМС-2006) и правилом I/9 ПДНВ.

and issuing confirmations recognizing seafarers' certificates in accordance with the International STCW Convention. In this context, IMO asked maritime administrations and port state control authorities to take a pragmatic approach to the extension of seafarers' maritime documents.

In response to the IMO's appeal related with the announcement made by the World Health Organization (WHO) on COVID-19 pandemic and complicated epidemiological situation in various areas of the world, the Maritime Administration of the Russian Federation announced extension of validity period for the ship's convention documents, qualification documents and medical certificates, labour contracts with ship crew members in order to protect the health of ship crew members and people working in the maritime industry and to ensure continuous operation of vessels flying under the state flag of the Russian Federation.

Thus, in case a member of the sea vessel crew is unable to extend professional diplomas

issued by the Maritime Administration of the Russian Federation in the prescribed manner, as well as confirmation of recognition of diplomas issued by a foreign state, qualification certificates, confirmations to diplomas for work on tankers (oil, gas, chemical carriers), certificates of qualification of ship cooks and other qualification documents required by the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 (as amended) due to the restrictions imposed by COVID-19. Validity of such documents is extended by 6 months. Additional marks on extension or issuance of new documents are not required.

As for medical certificates, if the document expires and it is not possible to conduct a medical examination and extend its validity at the port of call of the vessel due to restrictions, the Maritime Administration of the Russian Federation allows a crew member to work without a valid medical certificate for up to 3 months, in accordance with Standard A1.2 of the Maritime



Первоначально речь шла о документах, срок которых истек или истекает до 20 июня 2020 года.

Затем, в связи с остающейся сложной эпидемиологической ситуацией в различных регионах мира и невозможностью смены экипажей, а также в целях обеспечения бесперебойной работы судов под государственным флагом России Морская администрация РФ установила дополнения к принятым ранее мерам, продлив сроки действия документов исключительно в случаях форс-мажора, обусловленных распространением коронавирусной инфекции.

На сайте Министерства транспорта подчеркивается, что Морская администрация РФ оставляет за собой право в любое время изменить или отменить вышеуказанные меры в зависимости от развития ситуации с распространением COVID-19.

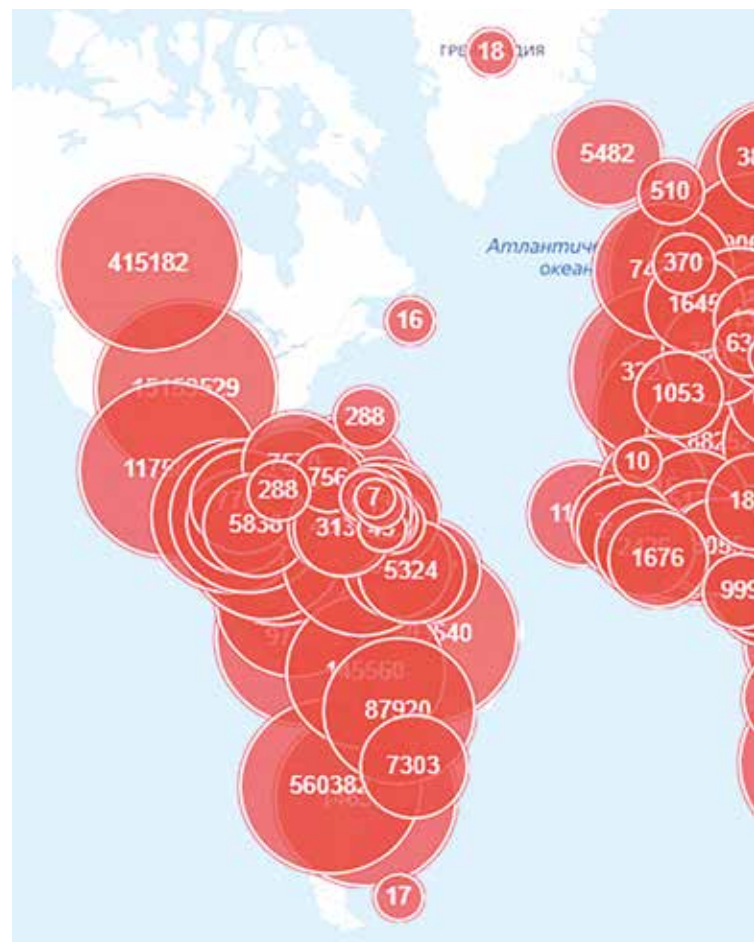
#### ПРАВО МОРЯКОВ НА СРОЧНУЮ МЕДИЦИНСКУЮ ПОМОЩЬ НА БЕРЕГУ

27 апреля Совместная переговорная группа (JNG) и Международная федерация работников транспорта (ITF) выступили с совместным заявлением, в котором напомнили, что Конвенция МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве четко устанавливает: моряк, работая на борту судна, имеет право на адекватную охрану здоровья и доступ к своевременной и безотлагательной меди-

цинской помощи, включая необходимую стоматологическую помощь. Она должна быть сопоставима с медицинским обслуживанием, которое обычно предоставляется работникам на берегу. Моряк имеет право на безотлагательное посещение квалифицированного врача или стоматолога в портах захода, не говоря уже о доступе к экстренной медицинской помощи на берегу в случае возникновения чрезвычайных медицинских ситуаций.

Поводом для такого заявления послужили участвовавшие случаи отказа морякам в медицинской помощи. Последней каплей стала ситуация, когда власти Индонезии в течение четырех суток отказывали российскому моряку с симптомами перенесенного инсульта в срочной медицинской помощи под предлогом ограничений, введенных в стране. При этом на борту WL Palekh (флаг Мальты, IMO 9674397), где работал моряк, инфекции Covid-19 не было.

Моряка удалось переправить в больницу ценой невероятных усилий многих сторон: Министерство транспорта и МИД после обращения РПСМ взяли ситуацию под свой контроль и постоянно были на связи с послом России в Индонезии. Также для разрешения ситуации РПСМ обратился в Международную федерацию работников транспорта, которая



Labour Convention, 2006 as amended (MLC, 2006) (as amended) and STCW regulation I/9.

Initially, it was about documents that expired or shall expire before 20 June 2020.

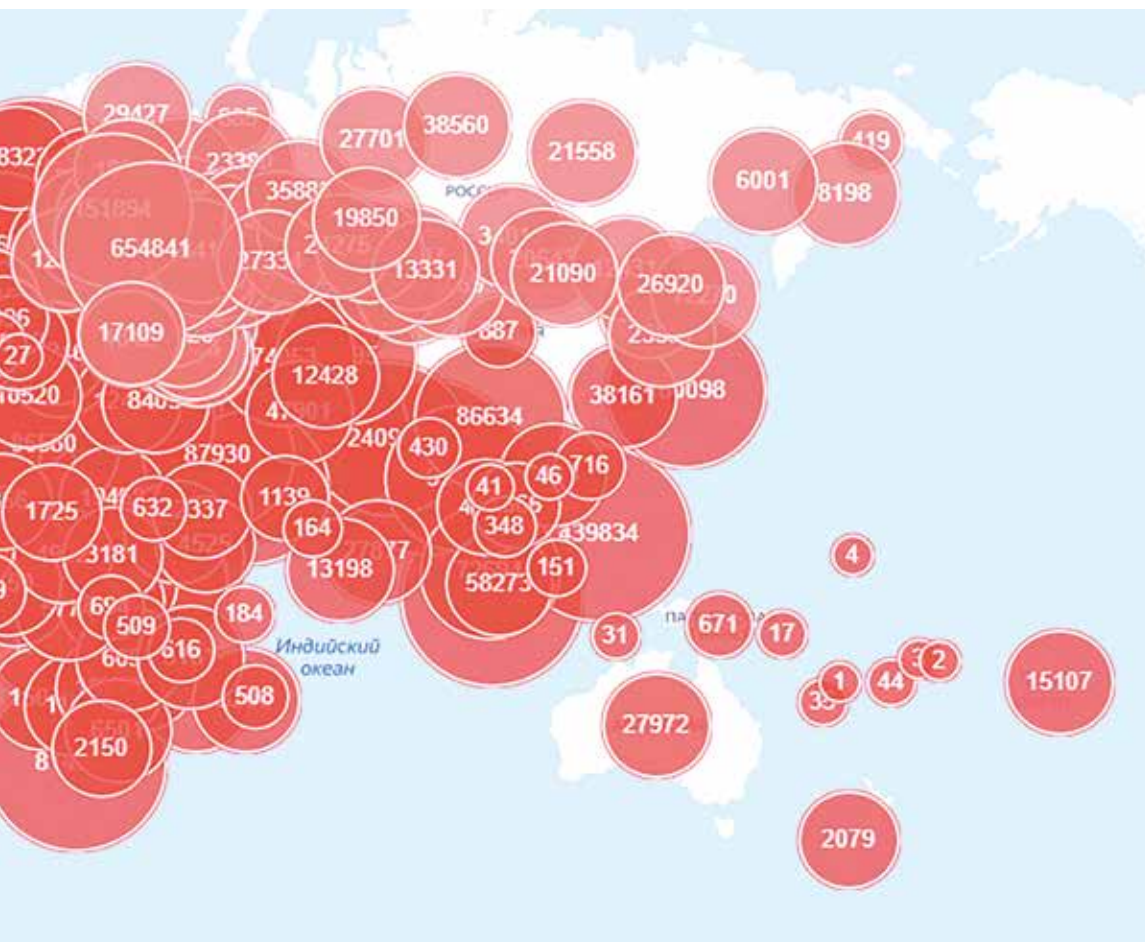
Then, due to the fact that epidemiological situation in various areas of the world was still complicated, it was not possible to shift crews, and in order to ensure continuous operation of ships under the state flag of Russia, the Maritime Administration of the Russian Federation specified certain measures in addition to previously adopted measures extending the validity period of documents solely in cases of force majeure caused by the spread of coronavirus.

Website of the Ministry of Transport emphasizes that the Maritime Administration of the Russian Federation reserves the right to change or cancel the above measures at any time depending on the development of the situation with COVID-19 spreading.

#### SEAFARERS' RIGHT TO EMERGENCY MEDICAL CARE ASHORE

On 27 April, the Joint Negotiating Group (JNG) and International Transport Workers' Federation (ITF) issued a joint statement recalling that the 2006 ILO Maritime Labour Convention clearly states: Each seafarer on board the ship shall have the right for proper health protection, timely and





по просьбе профсоюза призвала Международную организацию труда (МОТ) и Международную морскую организацию (ИМО) срочно вмешаться и призвать индонезийское правительство соблюдать международные конвенции и обеспечить моряку немедленную медицинскую помощь. «Как государство, подписавшее Конвенцию МОТ О труде в морском судоходстве, правительство Индонезии обязано оказывать неотложную медицинскую помощь, оперативную медицинскую помощь и эвакуацию в море тяжелобольных или раненых на борту судна, независимо от Covid-19. Ограничения Covid-19

не должны использоваться для отказа морякам в праве на медицинскую помощь и лечение или в обязательствах стран по международному праву», – сказала морской координатор МФТ Джеки Смит.

Подобных проблем появилось очень много, и они возникают как в России, так и в большинстве стран мира. Генсек Международной конфедерации профсоюзов Шаран Барроу в конце апреля также обратилась к лидерам и правительствам стран G20 с просьбой содействовать смене экипажей в портах и оказывать им другую необходимую помощь, несмотря на пандемию. Эти реко-

immediate medical care, including essential dental care. It shall be comparable to the medical care usually provided to employees onshore. A seafarer shall have the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, including emergency medical care on shore in case of emergency medical situations.

Reason for the statement was increasing number of cases when seafarers were refused to provide medical care. The last straw was a situation when Indonesian authorities refused to provide urgent medical care for a Russian seafarer with symptoms of previous stroke for four days under the pretext of restrictions

imposed in the country. At the same time, there were no Covid-19 cases reported on board m/v WL Palekh (Malta flag, IMO 9674397).

It was possible to transport the seafarer to the hospital at the cost of tedious efforts made by many parties: Ministry of Transport and the Ministry of Foreign Affairs got the situation under their control and were constantly in touch with the Russian Ambassador to Indonesia upon the request from the Seafarers' Union of Russia. Moreover, the Seafarers' Union of Russia contacted the International Transport Workers Federation (ITF), and upon the request from the Union, the ITF asked the International Labor Organization (ILO) and the International Maritime Organization (IMO) to immediately intervene and urge the Indonesian government to comply with international conventions and ensure seafarer immediate medical attention in order to resolve the situation. 'As a signatory to the ILO Maritime Labor Convention, the Indonesian government is obliged to provide emergency medical care, prompt medical assistance and evacuation of seriously ill or injured persons on board the ship at sea, regardless of Covid-19. Covid-19 restrictions shall not be used to deny seafarers the right to medical care and treatment or countries' obligations under international law,' Jackie Smith, ITF Marine Coordinator pointed out.

мендации были распространены Международной морской организацией ООН в виде циркуляра еще 27 марта 2020 года. Но многие правительства их игнорируют, хотя профессиональные моряки и морской персонал независимо от гражданства входят в категорию ключевых работников, которые оказывают услуги, необходимые для жизнедеятельности людей на планете.

#### **СМЕНА ЭКИПАЖЕЙ: НОВАЯ ПРОБЛЕМА**

Говоря о произвольном толковании российских региональных властей мер по ограничению распространения вируса, в мае возникла другая проблема: моряков приравнивали к вахтовым рабочим, которые в некоторых регионах должны проходить двухнедельный карантин приезде. Так, пятеро российских моряков, прибывших из Владивостока и Находки в порт Ванино для смены части экипажа танкера «Губернатор Фархутдинов» компании Совкомфлот, не могли подняться на борт судна из-за позиции местного отдела Роспотребнадзора. Причем все они имели на руках справки о прохождении тестирования на коронавирус с отрицательным результатом.

— Моряков пытаются приравнивать к вахтовым рабочим, в то время как на них данные требования не распространяются.

Соответствующие разъяснения Роспотребнадзора не предусматривают ограничений на передвижение членов экипажей, прибывающих для замены, — говорит Юрий Сухоруков.

Накануне Дня Победы на заседании оперативного штаба Минтранса по поддержке российского флота в условиях распространения новой коронавирусной инфекции Росморречфлот тогда обещал обратить внимание глав регионов на необходимость соблюдения принятых решений, касающихся не применения норм изоляции к членам экипажей судов, а именно: согласно разъяснениям Роспотребнадзора, 14-суточная изоляция всех лиц, прибывающих на территорию РФ, не распространяется на членов экипажей морских и речных судов.

Официальное обращение не заставило себя долго ждать. Министерство транспорта потребовало скорейшего решения вопроса от глав регионов, напомнив о непрерывности работы современного судна и росте нагрузки на экипаж, что потенциально ведет к увеличению аварийности.

#### **КАРАНТИННЫЕ МЕРЫ НЕОДИНАКОВЫЕ**

Тем не менее «карантинные» меры к морякам продолжали применяться. Даже если члены экипажа не оставались на судне на 14 дней, это не значило, что они могли сразу вернуться домой.

A lot of similar problems have emerged both in Russia and in most countries of the world. In late April, Sharan Barrow, General Secretary of the International Trade Union Confederation also asked the leaders and governments of the G20 countries to facilitate shifting of crews in ports and provide them with other required support, despite the pandemic. Back on 27 March 2020, these recommendations were passed out by the UN International Maritime Organization in the form of a circular letter. Yet many governments ignore them, though professional seafarers and maritime personnel are among the key workers who render services that are necessary for living abilities of people on the planet, regardless of their nationality.

#### **CREW SHIFTS: NEW PROBLEM**

Another problem arose in May regarding arbitrary interpretation of measures aimed at limiting the spread of the virus by the Russian local authorities: seafarers were equated with shift workers who were to undergo a two-week quarantine upon arrival in some areas. Thus, five Russian seafarers who arrived from Vladivostok and Nakhodka in the port of Vanino in order to replace some of the crew members on board the Governor Farkhutdinov tanker (Sovcomflot) could not come on board the vessel due to the position of the local department

of Rospotrebnadzor. Moreover, they had coronavirus test certificates with negative results at their disposal.

'They try to equate seafarers with shift workers, while these requirements do not apply to them. Respective explanations of Rospotrebnadzor do not provide for restrictions on the movement of crew members arriving for change,' says Yuri Sukhorukov.

On the eve of Victory Day, at a meeting of the operational headquarters of the Ministry of Transport to support the Russian fleet in view of spread of new coronavirus infection, the Federal Agency for Maritime and River Transport (Rosmorrechflot) promised to draw attention of the heads of regions to the need to comply with the decisions made regarding non-applicability of isolation standards to ship crew members, namely: according to the explanations of Rospotrebnadzor, the 14-day isolation of all persons arriving within the territory of the Russian Federation shall not apply to crew members of sea and river vessels.

The official address was issued right away. The Ministry of Transport demanded an urgent resolution of the issue from the heads of regions recalling continuity of the operation of a modern vessel and an increase in the workload on the crew, which potentially leads to an increase in number of accidents.



Например, председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня обращался к губернатору Санкт-Петербурга Александру Беглову с просьбой оказать помощь членам экипажа прибывшего в петербургский порт 20 мая судна WL MUROM (ИМО 9674385, флаг Мальты). Российских и белорусских моряков планировали на 14 дней поместить на карантин в обсерватор пансионата «Балтиец», хотя многие из них предпочли бы провести эти две недели самоизоляции в собственных домах, тем более, что среди моряков были петербуржцы.

А вот другой случай: согласно сообщению портала «Фонтанка.ру», в том же Петербурге владелец хотел отправить по домам экипаж сухогруза «Невский-39» несмотря на то, что ранее на борту был выявлен случай заражения коронавирусом.

Так, судно возвращалось из порта Щелейки в Онежском озере в Петербург, когда 16 мая у одного из механиков поднялась температура. С предварительно положительным результатом теста на COVID-19 его отвезли в больницу Тихвина, после чего теплоход проследовал в Петербург, разгрузился в порту на Октябрьской набережной и пришвартов-

вался неподалеку. Здесь у экипажа также взяли анализы на коронавирус. 20 мая у заболевшего механика окончательно подтвердился диагноз COVID-19.

Десять оставшихся на борту членов экипажа были готовы провести две недели на судне, тем более что большинство из них не петербуржцы и живут в других регионах – четверо из Петрозаводска, трое из Ленобласти (Отрадное, Кировск и Шлиссельбург), один человек из Ростова-на-Дону и еще один из Нижнего Новгорода. По словам экипажа, у четверых из них предварительно оказались положительными тесты на коронавирус. Несмотря на это от работодателя поступило распоряжение, согласно которому к утру 21 мая все работники должны были покинуть борт, вернуться домой и безотлагательно обратиться в поликлинику.

Позже свое решение судовладелец пересмотрел – экипаж остался на судне.

— Создалась противоречивая ситуация: здоровые моряки

## QUARANTINE MEASURES NOT THE SAME

Nevertheless, 'quarantine' measures continued to be applied to seafarers. Even if the crew members did not stay on board the ship for 14 days, this did not mean that they could immediately return home. For example, the chairman of the SUR Baltic territorial organization, Alexander Bodnya, appealed to the governor of St. Petersburg, Alexander Beglov, with a request to provide assistance to the crew members of the ship "WL MUROM" (IMO 9674385, flag of Malta) that arrived at the port of St. Petersburg on 20 May. The Russian and Belorussian seafarers were planned to be quarantined for 14 days in the observatory on the basis of the Baltiets boarding house, although many of them would prefer to spend these two weeks of self-isolation in their own homes, especially since there are Petersburgers among the them.

Here's another case: according to the portal Fontanka.ru, in St. Petersburg again, the owner wanted to send the crew of the dry cargo ship Nevsky-39 home, despite the fact that a case of coronavirus infection had been detected on board earlier.

So, the ship was returning from the port of Scheleika in Lake Onega to St. Petersburg, when on 16 May one of the mechanics had a temperature rise. Having a preliminary positive test result for COVID-19, he was taken to the Tikhvin hospital, after which the ship proceeded to St. Petersburg, unloaded at the port on Oktyabrskaya embankment and moored nearby. Here, the crew was also tested for coronavirus. On 20 May, a sick mechanic was finally diagnosed with COVID-19.

The ten remaining crew members on board were ready to spend two weeks on board the ship, especially since most of them are not Petersburgers and live





# ENOUGH IS ENOUGH CREW CHANGE NOW!

остаются в обсерваторе на 14 дней, а те, кто контактировал с больным коронавирусом, возможно, заразились сами, и представляют потенциальную опасность для окружающих, рискуют отправиться домой, — отмечает Александр Бодня. — И тот, и другой случай вызывают вопросы и говорят о том, что нужен более здравый подход к сходу членов экипажей на берег, как судов международного плавания, так и речных, который не приведет к повышенному риску заражения, но и не будет чрезмерным.

## ДОЛГОЖДАННАЯ ОТМЕНА

К слову, только к середине июля в Мурманской области по решению регионального штаба отменили двухнедельную самоизоляцию для моряков, которые прибыли из других регионов России. Помимо этого членов экипажей освободили от тестирования на наличие коронавирусной инфекции на десятый день после прибытия. Однако чтобы

подняться на борт для смены, морякам необходимо сдать тест на коронавирус и подтвердить отрицательный результат. Управление Роспотребнадзора по Санкт-Петербургу также изменило требования к самоизоляции моряков. Как сообщалось в письме к президенту Национальной Ассоциации морских агентов за подписью замруководителя ведомства, размещенном на портале SeaNews, в связи со стабилизацией ситуации с коронавирусом, снятием ряда ограничений в субъектах РФ и дополнительными разъяснениями Роспотребнадзора от 30.06.2020 о порядке обеспечения изоляции и смены экипажей морского (речного) транспорта, ранее данные Роспотребнадзором рекомендации по размещению прибывающих членов экипажа для наблюдения за состоянием их здоровья на 14 дней до дня отправки судна с территории субъекта больше не актуальны.

in other regions - four from Petrozavodsk, three from Leningrad region (Otradnoye, Kirovsk and Shlisselburg), one person from Rostov-on-Don and another from Nizhny Novgorod. According to the crew, four of them preliminarily tested positive for coronavirus. Despite this, an order was received from the employer, according to which, by the morning of 21 May, all employees had to leave the ship, return home and immediately contact the clinic.

Later, the shipowner revised his decision: the crew remained on board the ship.

'A contradictory situation has arisen: healthy seamen remain in the observatory for 14 days, and those who were in contact with a coronavirus sufferer may have become infected themselves, and pose a potential danger to others, risk going home,' notes Alexander Bodnya. - Both cases raise questions and suggest that a more sound approach is needed to the issue of going ashore, both for international and river vessels, which will not

lead to an increased risk of infection while also will not be excessive.

## LONG-AWAITED CANCELLATION

By the way, only by mid-July in the Murmansk region, by decision of the regional headquarters, the two-week self-isolation for seafarers who arrived from other regions of Russia was cancelled. In addition, the crew members were released from testing for coronavirus infection on the tenth day after arrival. However, in order to board a vessel for a shift, seafarer must be tested for coronavirus and confirm a negative result. The St. Petersburg Department of Rosпотребнадзор has also changed the requirements for self-isolation of seafarers. As reported in a letter to the President of the National Association of Maritime Agents, signed by the Deputy Head of the Department, posted on the SeaNews portal, in connection with the stabilization of the coronavirus situation, the removal of a number of restrictions



Теперь при смене экипажа прибывающие моряки просто должны предоставить справку о проведении обследования на COVID-19 или на выявление антител IgG, полученную не более чем за три дня до прибытия на судно.

### **ПРОДЛЕНИЕ КОНТРАКТОВ МОРЯКОВ БОЛЬШЕ НЕ ПРИЕМЛЕМО**

В середине мая Совместная переговорная группа (JNG), представляющая работодателей, и Международная федерация транспортных профсоюзов моряков и их членов, ранее уже дважды договаривавшиеся о продлении контрактов моряков, сошлись во мнении, что так не может больше продолжаться: усталость моряков не следует недооценивать. JNG и МФТ не согласились на дальнейшее продление контрактов, поддержав вместо этого срок в не более 30 дней – до 15 июня 2020 года, в течение которого правительства должны реализовать системы протоколов, изложенные в циркулярном письме ИМО № 4204/Add.14 от 5 мая. В циркуляре также говорится, что для обеспечения безопасности, здоровья и благополучия экипажей и предотвращения усталости около 150 000 моряков должны ежемесячно сменяться на судах, на которых они работают.

– В начале пандемии государства флага попроси-

ли моряков продлить трудовые договоры, чтобы обеспечить бесперебойное функционирование мировой торговли, – говорит координатор инспектората МФТ Стив Трусдейл. – Федерация пошла навстречу государствам флага, одновременно работая с отраслью над поиском взаимоприемлемых решений. Моряки приняли этот вызов – они просто продолжили профессионально выполнять обязанности. Однако с 16 июня 2020 года продление контрактов о найме больше не является взаимоприемлемым вариантом, поскольку многие моряки продолжают находиться на судах даже после прекращения срока действия продленных контрактов и хотят вернуться домой.

### **«ДОВОЛЬНО!»**

Чтобы привлечь внимание правительств к появлению беспрецедентной проблемы для морской отрасли – ограничению на ротацию экипажей по всему миру, а также помочь тысячам моряков списаться с судов и вернуться домой, МФТ запустила кампанию «Довольно!».

МФТ также разработала краткое руководство по правам моряков в соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве. Так, в нем говорится, что максимальный период, в течение которого моряк может работать на судне,

in the constituent entities of the Russian Federation and additional clarifications of Rospotrebnadzor dated 30/06/2020 on procedure for ensuring the isolation and crew change of sea (river) transport, recommendations previously given by Rospotrebnadzor concerning the placement of arriving crew members to monitor their health for 14 days before the day the vessel leaves the territory of the subject are no longer relevant.

Now, when changing crews, arriving seafarers simply have to provide a certificate of examination for COVID-19 or for the detection of IgG antibodies, received no more than three days before arrival on board the ship.

### **EXTENSION OF SEAFARERS' CONTRACTS NOT ACCEPTABLE ANYMORE**

In the middle of May, the Joint Negotiating Group (JNG) representing employers and the International Transport Workers' Federation (ITF) representing seafarers' unions and their members who had previously agreed twice to extend seafarers' contracts agreed that this could not continue any longer: seafarer fatigue must not be underestimated. The JNG and ITF did not agree on further contract extensions, instead they supported a deadline not exceeding 30 days, i.e. until 15 June 2020, during this period governments must implement systems of protocols given in IMO Circular Letter No. 4204/Add.14 of 5 May. The circular also states that in order to ensure safety,

health and well-being of crews and prevent fatigue, about 150,000 seafarers must be shifted every month on the ships where they work.

'At the beginning of the pandemic, the flag states asked seafarers to extend their employment contracts to ensure continuous functioning of global trade,' says Steve Trousedale, ITF Inspectorate Coordinator. 'The Federation has been flexible with flag states while working with the industry to find mutually acceptable solutions. Seafarers accepted this challenge: they just continued to perform their duties professionally. Yet now we state: As of 16 June 2020, extensions of employment contracts are no longer a mutually acceptable option as many seafarers continue to be on board vessels even after extension of their contracts expires and they want to return home.'

### **'ENOUGH!'**

To draw attention of governments to emergence of the unprecedented challenge for the maritime industry, i.e. restrictions on crew rotation around the world and to help thousands of seafarers be discharged from vessels and return home. The ITF launched its 'Enough!' campaign.

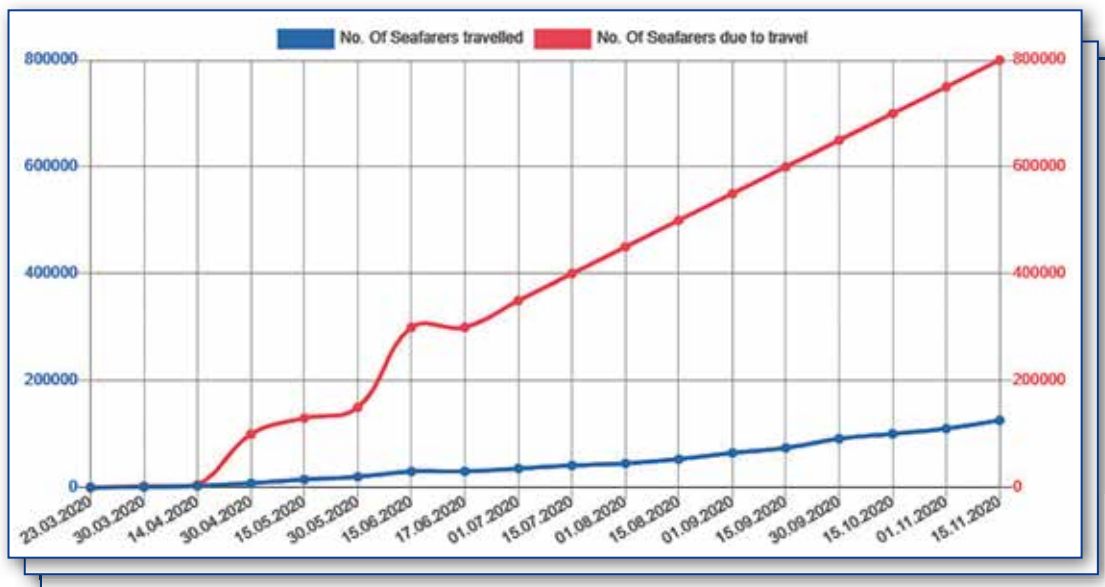
The ITF has also developed a brief guideline on seafarers' rights under the Maritime Labour Convention. Thus, the guideline states that 12 months is the maximum period within which a seafarer can work on a ship in order to obtain the right

чтобы получить право на репатриацию за счет судовладельца, составляет 12 месяцев. Когда срок действия контракта истекает, в том числе до окончания периода в 12 месяцев, любой член экипажа может запросить репатриацию.

Важно обратить внимание: если государство флага согласовало продление срока действия контрактов на судне, компания обязана заключить с моряком новый договор. Он вступит в силу только в том случае, если работодатель и работник согласовали его и подписали. При этом следует помнить, что каждый моряк имеет право отказаться от продления договора.

О любом навязывании контракта следует сообщить в МФТ: «Если член экипажа не хочет подписывать новый контракт, он может этого не делать».

Что касается репатриации, то моряки имеют право на бесплатную репатриацию в случаях, если контракт найма истекает в то время, когда работник находится за границей; договор расторгнут судовладельцем; контракт прерывается по обоснованным причинам, например, из-за усталости; моряк не способен исполнять обязанности по договору в связи с болезнью, травмой, кораблекрушением, рейсом в зоне боевых действий или если судовладелец не выполняет свои законные обязательства; есть основание полагать, что член экипажа брошен работодателем.



↑ InterManager (Международная ассоциация судовых менеджеров): график смены экипажей.

↑ InterManager (International Ship Managers Association): crew change chart.

Также в руководстве МФТ говорится, что каждый моряк, находясь на борту, должен иметь возможность защитить свое здоровье и получить незамедлительный доступ к квалифицированной медпомощи.

«Государство флага несет ответственность за соблюдение стандартов охраны здоровья на судне и внедрение на борту образовательных программ по охране здоровья. Морякам не должно быть хуже, чем людям, работающим на берегу, — отмечено в руководстве. — Каждого члена экипажа должны незамедлительно принять в лечебное заведение независимо от национальности или религиозных убеждений и по возможности оказывать помощь до полного выздоровления».

В руководстве также даны пояснения по таким серьезным вопросам, как степень укомплектован-

to repatriation at the expense of the shipowner. When the contract expires, including prior to the end of the 12-month period, any crew member may request repatriation.

It is important to pay attention to the following: if the flag state has agreed to extend validity period of ship's contracts, the company is shall enter into a new contract with the seafarer. The contract shall come into force only if the employer and employee have agreed on it and signed it. It is necessary to remember that every seafarer has the right to refuse to extend the contract.

Any imposition of a contract shall be reported to the ITF: 'If a crew member does not want to sign a new contract, he may not.'

As far as repatriation is concerned, seafarers shall have the right to repatriation free of charge in case

the employment contract expires while the employee is abroad; the contract is terminated by the ship owner; the contract is terminated for justified reasons, for example, fatigue; the seafarer is unable to fulfil obligations under the contract due to disease, injury, shipwreck, voyage in a war zone or if the shipowner does not fulfil its legal obligations; there is reason to believe that the crew member is abandoned by the employer.

ITF guideline also specify that seafarers, while on board, shall be able to protect their health and get immediate access to qualified medical care.

'The flag state shall be responsible for ensuring that health standards are met on board and that health education programs are implemented on board. Seafarers should not feel worse than people working ashore,' specifies the guideline.



ности экипажа, увольнения на берег, безопасность и здоровье, процедура рассмотрения жалоб на борту и берегу.


### ВЕРНУТЬСЯ К ПРЕЖНЕЙ МОДЕЛИ РОТАЦИИ ЭКИПАЖЕЙ

Из-за беспрецедентной кампании «Довольно!» МФТ подверглась острой критике с разных сторон, поскольку фактически это выглядело, как призыв остановить работу. Однако в результате предпринятых усилий произошел некоторый позитивный сдвиг – 13 стран признали моряков ключевыми работниками и обязались ввести визовые, пограничные и карантинные льготы для моряков, но в целом правительства сделали слишком мало для того, чтобы использовать предоставленные инструменты для смены моряков по всему миру.

Недавний опрос 926 моряков, проведенный МФТ, показал, что 59% респондентов были вынуждены продлить свой контракт из-за невозможности организовать им смену экипажа. Опрос также показал, что 26% из них находились на борту дольше установленного законом максимального срока, а некоторые оставались на борту до 18 месяцев.

Многих беспокоят последствия усталости экипажа и риски для безопасности. На просьбу

оценить от нуля до 10 вероятность «аварии, которая может угрожать человеческой жизни или причинить ущерб судну или морской среде, из-за усталости или переутомления», 71% выбрали 5 или выше, а 15% оценили вероятность на 10. Что еще хуже, 8% опрошенных заявили, что им не платят зарплату, а 30% сообщили о наличии неудовлетворенных медицинских потребностей.

– Хотя общая ситуация в мире стала лучше – например, Сингапур, Гонконг, Малайзия и другие, хоть и с различными оговорками, разрешили смену экипажей – этого недостаточно для решения существующих проблем, – говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – Если прогнозы ВОЗ верны, и мир ждет очередная волна Covid-19, ситуация может ухудшиться. Морская отрасль окажется к этому не готова, мировые цепочки поставок могут нарушиться. Рано или поздно начнут происходить аварии, причиной которых будет усталость экипажа, и один Бог знает, сколько моряков могут погибнуть и какой ущерб будет нанесен экологии. И все потому, что призывы Международной федерации транспортников, Международной морской организации и ООН к правительствам признать моряков ключевыми работниками и создать нормальные условия для их работы не привели к ожидаемым результатам. 

'Each crew member shall be immediately admitted to a medical facility, regardless of nationality or religious beliefs, and, if possible, get medical care until complete recovery.'


The guideline also provides clarifications on such serious issues as staffing level, shore leave, safety and health and on board/onshore complaint consideration procedure.

### RETURN TO THE OLD MODEL OF CREW ROTATION

Due to the unprecedented 'Enough!' campaign, the ITF has been harshly criticized from various angles as it actually sounded like a call to stop working. However, as a result of taken efforts, there has been some positive change, i.e. 13 countries have recognized seafarers as key workers and have undertaken to introduce visa, border and quarantine benefits for seafarers, yet generally, governments have done too few things to use the provided tools to shift seafarers around the world.

A recent ITF survey of 926 seafarers found that 59 % of respondents were forced to extend their contracts due to the fact that it was impossible to organize shift of crew members. The survey also showed that 26 % of them stayed on board longer than the legal maximum period, and some seafarers were on board the vessel for up to 18 months.

Many people are concerned about the effects of crew fatigue and safety risks. When asked to rate the probability of 'an accident that can threaten human life or cause damage to a ship or marine environment due to fatigue or overwork' from zero to 10, 71 % chose 5 or higher, and 15 % rated the probability at 10. To make things worse, 8 % of the surveyed said they were not paid a salary, and 30 % reported that they had unsatisfied medical needs.

'Although the overall global situation has become better, for example, Singapore, Hong Kong, Malaysia and other countries, notwithstanding various reservations, allowed the shift of crews. This is not enough to solve existing problems,' says Yuri Sukhorukov, Chairman of the Seafarers' Union of Russia. If the WHO predictions are correct, and the world awaits a new wave of Covid-19, the situation may become worse. The maritime industry will not be ready for it, and global supply chains may be disrupted. Accidents will begin to occur sooner or later, cause of this situation will be fatigue of crew members and God only knows how many seafarers may die and what damage will be done to the environment. All these factors are because pleas made by the International Transport Workers' Federation, International Maritime Organization and the UN for governments to recognize seafarers as key workers and create normal conditions for their work have not led to expected results. 



История судна Bourbon (ИМО 9588407, флаг Либерии), задержанного властями на рейде порта Находка, должна была бы закончиться в августе, когда всему экипажу выплатили 3-х месячную задолженность в размере 13 миллионов рублей, а 20 членов экипажа репатриировали в Украину. Однако профком моряков г. Владивостока РПСМ продолжает заниматься этим парходом: «вопрос» по-прежнему не сходит с повестки дня.

## ПОПРАВКИ К ПРАВИЛУ 2.5 КТМС ПРИМЕНЯЮТСЯ НА ПРАКТИКЕ

## PUTTING INTO PRACTICE AMENDMENTS TO MLC REGULATION 2.5

### ПРИЗНАКИ БРОШЕННОГО СУДНА НАЛИЦО

В начале сентября в профком поступили звонки от родственников новых членов экипажа, а также от старшего механика многострадального судна. Люди сообщали о невыплате заработной платы, а калининградский стармех утверждал, что судно находится в плохом техническом состоянии. Поскольку

Bourbon с 25 августа находился в Маниле, это обращение было направлено инспектору МФТ в Себу с просьбой организовать проверку инспекторами государственного портового контроля (PSC). В результате выявления технических недостатков судно было задержано. Филиппинские коллеги предоставили профкому г. Владивостока отчет о проделанной PSC работе.

The incident with the Bourbon vessel (IMO No. 9588407, flying the flag of Liberia) detained by the authorities on the roadstead of the port of Nakhodka should have ended in August, when the entire crew was paid a 3-month debt in the amount of 13 million rubles, and 20 crew members were repatriated to Ukraine. However, the Vladivostok seafarers' trade union committee continues dealing with this bulk carrier: the issue is still pending.

### THE SHIP IS EVIDENTLY ABANDONED

In early September, the trade union committee received calls from the relatives of the new crew members, as well as from the chief engineer of the ill-fated vessel. People reported non-payment of their wages, and the chief engineer from Kaliningrad claimed the ship to be in a poor technical condition. As far as since 25 August Bourbon had stayed in Manila, the appeal



Согласно этому отчету, Bourbon был задержан в рамках Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС) по причине технических недостатков (не работал дополнительный паровой котел машинного отделения), запрашивалась репатриация, задержка заработной платы составляла свыше двух месяцев.

– Компания-судовладелец не отвечала на запросы инспекторов PSC, не реагировала на запросы с судна, не обозначила свои намерения устранить все выявленные в результате инспекции недостатки, в частности, выплатить задолженность по зарплате и оплатить все расходы по репатриации в Россию 14 морякам. Налицо все признаки брошенного судна, – говорит председатель профкома моряков г. Владивостока РПСМ Петр Осичанский. – На этот случай – случай брошенного владельцами судна, как известно, были приняты поправки 2014 года к правилам 2.5 и 4.2 Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве. В силу они вступили

18 января 2017 года. Суть этих поправок состоит в том, что они устанавливают систему финансовых гарантий, предоставляемым морякам в виде необходимой материальной помощи, а именно: адекватное питание, размещение, обеспечение топливом, пресной водой, медикаментами, необходимыми для выживания на борту брошенного судовладельцем судна. Сюда же входят расходы на репатриацию на родину и заработная плата экипажу в размере, не превышающем четырехмесячную задолженность. Система финансовых гарантий приобретает, как правило, форму страхования в силу своей доступности, понятности и широкого распространения среди судовладельцев. Таким образом, конвенция возлагает на судовладельца

to arrange the PSC inspection was sent to an ITF inspector in Cebu. The vessel was detained due to revealing of technical deficiencies. The Philippine colleagues provided the Vladivostok trade union committee with a report on the PSC work.

According to this report, Bourbon was detained under the Maritime Labor Convention (MLC) due to technical deficiencies (the auxiliary steam boiler in the engine room was faulty), repatriation was requested, and wages were delayed over two months.

– The shipowner company did not respond to inquiries from PSC inspectors, did not respond to inquiries from the ship, did not state its intention to eliminate all deficiencies identified by the inspection, in particular, to pay back wages and to pay all costs of repatriation to Russia to 14 seafarers.

There are all

the signs of an abandoned ship, – says the chairman of the Vladivostok seafarers' trade union committee Pyotr Osichansky. – For such cases – where shipowners abandon their ships, amendments to Regulations 2.5 and 4.2 of the ILO Maritime Labor Convention were adopted in 2014. They came into force on 18 January 2017. These amendments establish a financial security system that provides seafarers with essential welfare assistance, namely: adequate food, accommodation, fuel, fresh water and medicines necessary to survive on board a ship abandoned by its owner. This also includes the cost of repatriation to the homeland and the crew wages not exceeding four months' debts. The financial security system is generally implemented through insurance due to its availability, clarity and wide distribution among shipowners. Thus, the convention prescribes that shipowners shall

be liable to insure their liability






обязанность страховать свою ответственность перед моряками на случай абандона и все расходы в такой ситуации ложатся на плечи страховой компании.

### НЕ ДОПУСТИТЬ ОСТАВЛЕНИЯ МОРЕЯКОВ

Что на деле и произошло с теплоходом Bourbon: финансовые гарантии экипажу предоставляет страховая компания P&I club Swedish. Клуб P&I в настоящий момент ведет переговоры с морской администрацией государства флага – Либерией, с греческим судовладельцем Clover Marine Investment Inc. и фрахтователем Medlink Management с тем, чтобы не допустить реального оставления моряков. В противном случае начнут действовать поправки к правилу

2.5 (Стандарт A2.5.2) КТМС 2006, в соответствии с которыми страховая компания должна будет взять на себя все расходы по заработной плате, смене и репатриации экипажа.

– Возможно, скоро мы станем свидетелями реализации на практике поправок к правилу 2.5 КТМС 2006. И это будет впервые на Дальнем Востоке, – отмечает Петр Осичанский.

Напомним, после замены украинского экипажа на моряков с Дальнего Востока и Краснодарского края 3 августа Bourbon покинул Находку, взяв курс на Филиппины. Судно вышло в рейс недоукомплектованным: с 14-ю моряками на борту вместо 21. Тем не менее регистр Либерии выдал разрешение, действовавшее до 28 августа, на один переход. 


то морякам в случае оставления, так и в случае абандона, так что, если это произошло, все расходы по заработной плате, смене и репатриации экипажа будут возмещены страховой компанией.

### АБАНДОНМЕНТ МОРЕЯКОВ ДОЛЖЕН БЫТЬ ПРЕДОТВЕЩЕН

Что на самом деле произошло с теплоходом Bourbon: финансовые гарантии экипажу предоставляет страховая компания P&I club Swedish. Клуб P&I в настоящий момент ведет переговоры с морской администрацией государства флага – Либерией, с греческим судовладельцем Clover Marine Investment Inc. и фрахтователем Medlink Management с тем, чтобы не допустить реального оставления моряков. В противном случае начнут действовать поправки к правилу 2.5 (Стандарт A2.5.2) КТМС 2006, в соответствии с которыми страховая компания должна будет взять на себя все расходы по заработной плате, смене и репатриации экипажа.

– Возможно, скоро мы станем свидетелями реализации на практике поправок к правилу 2.5 КТМС 2006, в соответствии с которыми страховая компания должна будет взять на себя все расходы по заработной плате, смене и репатриации экипажа. И это будет впервые на Дальнем Востоке, – отмечает Петр Осичанский.

Just to remind, on 03 August, after the Ukrainian crew had been replaced with the seafarers from the Far East and the Krasnodar Territory, Bourbon left Nakhodka heading for the Philippines. The ship embarked on a voyage undermanned: with 14 seafarers on board instead of 21. However, the Liberian Register issued a permit for one transition, valid through 28 August.

According to the seafarers, they learned about the Bourbon troubles soon after boarding the ship. First, it turned out that the bulk carrier was delayed due to outstanding wages to the previous crew, and then that it was in disrepair. Crew members said that for almost the entire passage to the Philippines, they were struggling with the incoming water. Fortunately, on 16 August Bourbon reached the shores of the country and anchored on the roadstead of a private port of Manila, where problems started growing by the day. Due to the lack of electricity on board, an increasing shortage of drinking water and food, and outstanding wages, the seafarers demanded an immediate payment of wages and decommissioning from the shipowner. 





Председатель Межрегионального профсоюза лоцманов Владимир Кабанов прокомментировал утверждение Федеральной антимонопольной службы (ФАС) о том, что введение законодательных ограничений на оказание лоцманских услуг частными компаниями может привести не столько к ограничению конкуренции, сколько ограничить предложение таких услуг для судовладельцев и поставить морские порты в зависимость от эффективности/неэффективности работы единой лоцманской службы.

## ОТСУТСТВИЕ ОТНОШЕНИЙ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА – ПРИЧИНА УБЫТОЧНОСТИ

### LACK OF SOCIAL PARTNERSHIP RELATIONS AS REASON FOR UNPROFITABLENESS

– Есть, например, общий критерий для измерения эффективности работы любой организации – рентабельность, – говорит В. Кабанов. – Сегодняшняя «эффективность работы» лоцманских служб ежегодно приводит к многомиллионным убыткам ФГУП «Росморпорт» по лоцманской деятельности. Об этом уже давно всем известно

Vladimir Kabanov, Chairman of the Interregional Pilots' Union has commented on the statement made by the Federal Antimonopoly Service (FAS) that introducing legal restrictions on pilotage services by private companies may lead not so much to restrict competition as to limit the supply of such services to shipowners and make seaports dependent on the efficiency/inefficiency of the unified pilotage service.

'There is, for example, a general criterion for measuring the efficiency of any organization and it's profitability,' says V. Kabanov. 'Today's 'efficiency' of pilotage services annually leads to multi-million losses borne by Rosmorport State Corporation from pilotage activities. Everybody knows this for a long time and openly talks about.



и открыто говорится. Хотя само по себе предприятие вовсе не убыточное и даже наоборот – очень прибыльное. В том и дело, что убытки по лоцманской деятельности покрываются за счет доходов от других видов деятельности, и долгие годы эти убытки никого не интересовали.

Напомним, ФАС не поддержала законопроект № 889303-7 «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания РФ»: документ предполагает создание единой государственной лоцманской службы и введение ограничения на оказание лоцманских услуг частными компаниями. В письме, которое было направлено помощнику президента, начальнику государственно-правового управления Ларисе Брычевой 27 апреля 2020 года, глава антимонопольной службы И. Артемьев указывает, что наличие независимых лоцманов в порту исключает ситуации, когда суда не могут зайти или выйти из порта из-за отсутствия доступных в нужное время лоцманов. В нем также отмечено, что «действующая система функционирования лоцманских организаций снижает коррупционные риски».

#### **КТО ВИНОВАТ?**

Однако с регулятором в корне не согласен председатель МПСЛ Владимир Кабанов. Он уверен: заявление ФАС представляется совершенно голословным: «Хочется увидеть или услышать аргументы».

Как пример конкуренции можно рассмотреть распределение лоцманских операций в морском порту Санкт-Петербург. Так, в графике движения судов, скажем, 10 мая 2020 года в морском порту Санкт-Петербург, где общее количество лоцманов – 107 человек, можно увидеть, что в эти сутки запланирована 61 лоцманская операция, что, по мнению В. Кабанова, «абсолютно нормальная нагрузка» на 107 лоцманов. Лоцманы работают круглосуточно и, как правило, разделены на четыре смены. Несколько человек отсутствуют – отпуск, болезнь. Если на суточной смене находятся 25 лоцманов, то для выполнения 61 лоцманской операции на одного лоцмана приходится 2-3 операции.

– Однако фактически, из общего числа работ, на 68 лоцманов «Росморпорта» запланировано всего 12 лоцманских операций. При такой нагрузке, когда на суточной смене находится 15 лоцманов, некоторым из них, вполне возможно, работы не достанется. При этом на 39 лоцманов частной компании ООО «СПБ Лоцман» запланировано 49 операций. Представим, что на суточной смене 10 лоцманов, то есть на каждого в среднем по пять работ. Если кому-то достанется 4 работы, то кому-то 6, это – аномально высокая нагрузка на работников, труд которых связан с управлением движения крупных судов, – объясняет председатель МПСЛ. – Это конкуренция такая или это результат снижения коррупционных рисков?



**«КАК ПРИБЫЛЬ ПРЕДПРИЯТИЯ НЕ ПАДАЕТ С НЕБЕС, ТАКЖЕ МНОГОМИЛЛИАРДНЫЕ УБЫТКИ ПО ЛОЦМАНСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЯВЛЯЮТСЯ РЕЗУЛЬТАТОМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КАКИХ-ТО КОНКРЕТНЫХ ЛИЦ»**

Although the company itself is not unprofitable and on the contrary, it is very advantageous. The fact is that losses from pilotage are covered by income from the other activities, and for a long time these losses haven't interested anyone.

It should be reminded that the FAS did not support the draft law No. 889303-7 'On the amendments to the Code of merchant shipping of the Russian Federation': the document provides for creating a unified state pilotage service and introducing restrictions on the provision of pilotage services by private companies. The letter that was sent to the President's assistant, head of the state legal department Larisa Brycheva on 27 April 2020, the head of the Antimonopoly Service I. Artemyev points out that the presence of independent pilots in the port excludes situations when vessels cannot enter or leave the port due to the lack of available pilots at the right time. It also noted that 'the current functioning system of pilot organizations reduces corruption risks.'

#### **WHO IS RESPONSIBLE?**

However, the Chairman of the IPSL Vladimir Kabanov fundamentally disagrees with the regulator. He's sure: the FAS statement is completely unfounded: 'I want to see or hear proves.'

As an example of competition, we can consider the distribution of pilotage operations in the seaport of St. Petersburg. So, in the chart of ship traffic, for example, on 10 May 2020 in the seaport of St. Petersburg, where the total number of pilots is 107, you can see that 61 pilot operations are planned for this day, which according to V. Kabanov is 'absolutely normal load' for 107 pilots. Pilots work round the clock and usually can be divided into four shifts. Several people are absent due to vacation or illness. If there are 25 pilots on a daily shift, then to perform 61 pilot operations one pilot is supposed to perform 2-3 operations a day.

However, actually, only 12 pilot operations are planned of the total number of works for 68 pilots working for Rosmorport. With such a load, if there are 15 pilots



Между тем он предполагает, что именно позиция ФАС по лоцманскому вопросу, совпадающая с позицией Некоммерческого партнерства «Национальное Объединение Лоцманских Организаций» (НП НОЛО), является одной из причин убытков ФГУП «Росморпорт» по лоцманской деятельности:

– Лучше бы ФАС провела проверку и дала ответы на волнующие многих лоцманов вопросы. Например, результатом деятельности каких специалистов являются убытки по лоцманской деятельности ФГУП «Росморпорт»? Не являются ли эти убытки результатом корпоративных договоренностей некоторых руководителей «Росморпорта» с частными лоцманскими компаниями? Действительно ли ФГУП «Росморпорт» с его финансовыми и административными ресурсами не может успешно, то есть безубыточно, конкурировать с мелкими частниками? Если не может, то почему? Действительно ли в порту Санкт-Петербург Северо-Западный бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» безнадежно проигрывает конкуренцию ООО «СПБ Лоцман», или между ними существует договоренность о разделе рынка лоцманских услуг в пользу общества с ограниченной ответственностью? Почему ООО «Альбатрос» может организовать конкуренцию в порту Усть-Луги, а ФГУП «Росморпорт» в порту Приморск не может?

Председатель МПСЛ обращает внимание на то, что до 2006 года в порту Приморск успешно и монополично осуществляла проводки судов лоцманская служба ФГУП «Росморпорт», а в настоящее время так же монополично работает лоцманская служба ООО «Альбатрос», и никакой конкуренции нет.

– Почему «Росморпорт» отказался от осуществления лоцманских проводок в порту Приморск в пользу ООО «Альбатрос»? – спрашивает В. Кабанов. – Может быть, «Альбатрос» действительно победил в честной конкурентной борьбе?

#### **ПРИЧИНЫ УБЫТОЧНОСТИ ПО ЛОЦМАНСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФГУП «РОСМОРПОРТ»**

Любопытно, что, например, заместитель министра транспорта Юрий Цветков видит только одну основную причину убыточности лоцманской деятельности ФГУП «Росморпорт» – «низкий уровень доходной базы, обусловленный отсутствием объемов в наиболее выгодных сегментах рынка лоцманских услуг».

– Как не просто сказано! – говорит Владимир Кабанов. – Но на самом деле это означает, что был сделан неправильный расчет ставок лоцманского сбора. Как образовались «наиболее выгодные сегменты рынка лоцманских услуг»? Если уменьшить ставки лоцманского сбора в этих «наиболее выгодных сегментах», то они станут менее выгодными. Если же повысить ставки

on a daily shift, some of them may not get a job. At the same time, 49 operations are planned for 39 pilots working for the private company SPb Lotsman LLC (which means 'St. Petersburg Pilots' in English). Suppose that there are 10 pilots on a daily shift, that is on average five operations for each of them. 'If anyone gets 4 operations, another one gets 6, but this is an abnormal high load for employees whose work is to manage large vessels' movement,' explains the IPSL Chairman. 'Is it a competition or the result of reducing corruption risks?

Meanwhile, he suggests that it is the FAS position on the pilot issue which coincides with the position stated by the Non-Commercial Partnership 'National Association of Pilot Organizations' (NP NAPO), that is one of the reasons for the losses borne by Rosmorport State Corporation from pilotage:

'It would be better if the FAS checked and gave answers to the questions alarming many pilots.' For example, what kind of specialists are guilty in losses from the pilotage undertaken by Rosmorport State Corporation? Whether these losses are the result of corporate agreements between some of Rosmorport top managers and the pilotage private companies? Is it true that Rosmorport with its financial and administrative resources can't successfully, that is, without losses, compete with small private companies? If it can't, then why? Is the North-West basin branch

of Rosmorport hopelessly losing the competition with SPb Lotsman LLC in the St. Petersburg port, or is there an agreement between them to divide the pilot services market in favor of a limited liability company? Why can Albatros LLC arrange a competition in the port of Ust-Luga, and why can't Rosmorport State Corporation do the same in the port of Primorsk?

The IPSL Chairman draws attention to the fact that until 2006 Rosmorport pilot service took an effective and monopolistic position and carried out the ship navigation in the port of Primorsk, and now the Albatros LLC pilot service is operating there as a monopoly and there is no competition.

'Why has Rosmorport refused to carry out pilotage operations in the port of Primorsk in favour of Albatros LLC?' asks Vladimir Kabanov. 'Maybe Albatross has really won a fair competition?'

#### **REASONS OF THE LOSS FROM PILOTAGE BY ROSMORPORT**

It is curious that, for example, Deputy Minister of Transport Yuri Tsvetkov sees only one main reason for the loss of pilotage activities carried out by Rosmorport and it is 'the low level of the revenue base due to the lack of volumes in the most profitable segments of the pilot services market.'

'What a complex phrase!' says Vladimir Kabanov, 'but, actually, this means that the calculation

лоцманского сбора в менее выгодных сегментах, то они станут более выгодными. Что мешает ФГУП «Росморпорт» получить эти отсутствующие объемы в выгодных сегментах, если у нас действительно конкуренция? Неправильный расчет ставок лоцманского сбора – действительно, одна из причин убытков, но, на мой взгляд, не основная.

Он поясняет, что в 2007 году ФАС установила новые ставки лоцманского сбора, после чего лоцманская деятельность ФГУП «Росморпорт» стала убыточной. Через 10 лет, в 2017 году, приказом Федеральной антимонопольной службы РФ от 13 июня 2017 г. № 781/17 «Об изменении регулирования деятельности лоцманских организаций в морских портах Российской Федерации» ФАС вообще отказалась от регулирования ставок лоцманского сбора.

– Казалось бы, – повышая ставки и уровень доходной базы, делай лоцманскую деятельность прибыльной. Но нет – не работает, – удивляется В. Кabanов.

## **СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА НЕТ**

Более важная причина убыточности лоцманской службы, по его мнению, – невыполнение руководством ФГУП «Росморпорт» норм Части второй ТК РФ: то есть, отсутствие отношений социального партнерства даже в тех лоцманских службах, где существуют действующие профсоюзные организации лоцманов. Фактически опытные лоцманы отстра-

нены от участия в организации лоцманской деятельности, и за эту самую организацию берутся совершенно некомпетентные в этом непростом деле специалисты.

Он подчеркивает, что с 2011 года лоцманы, состоящие в профсоюзных организациях лоцманов в Северо-Западном бассейновом филиале, не могут реализовать свое право на участие в коллективных переговорах, а руководители ФГУП «Росморпорт» – организовать проведение переговоров по заключению коллективного договора без нарушений трудового законодательства. В частных же коммерческих лоцманских компаниях профсоюзные организации лоцманов отсутствуют, поэтому лоцманы там не имеют легитимного представительства и не участвуют в профсоюзной жизни.

– При нормальных отношениях руководителей с лоцманами, основанных на принципах социального партнерства и нормах трудового законодательства, совсем не сложно «выиграть конкуренцию» у частных, а, значит, и избавиться от убытков по лоцманской деятельности, – уверен В. Кabanов.

Среди других причин убыточности председатель МПСЛ называет невыполнение Правительством РФ простых рекомендаций Резолюции ИМО А.960(23). Речь идет об отсутствии в стране компетентной лоцманской власти, ответственной за нормальную организацию лоцманской деятельности, в том числе и за правиль-

of the pilot's fee rates was wrong. How could we get 'the most profitable segments of the pilot services market'? If to reduce the pilot's fee rates in these 'most profitable segments', they will become less profitable. If to increase the pilot's fee rates in the less profitable segments, they will become more profitable. What prevents Rosmorport from getting these missing volumes in profitable segments, if we really have competition? The wrong calculation of the pilot's fee rates is really one of the reasons for losses, but in my opinion not the main one.

He explains that in 2007 the Federal Antimonopoly Service established new rates for pilotage, and after that the pilotage performed by Rosmorport became unprofitable. Ten years later, in 2017, by order of the Federal Antimonopoly Service of the Russian Federation No. 781/17 dated 13 June 2017 'On changing the regulation of pilot organizations in the seaports of the Russian Federation', the FAS refused to regulate the pilots' fee rate at all.

'It would seem that you could just raise the rates and the level of the revenue base and make pilotage profitable. 'But no, it doesn't work like that,' V. Kabanov is surprised.

## **NO SOCIAL PARTNERSHIP**

More important reason for the loss of the pilot service in his opinion is the failure of the Rosmorport top management to respect the regulations mentioned Part two of the Labour Code

of the Russian Federation: that is, the lack of social partnership relations even in the pilot services with active Pilot Trade Unions. In fact, experienced pilots are removed from participating in the organization of pilotage, and incompetent specialists get down to this difficult business.

He emphasizes that since 2011, pilots who have been members of the Pilot Trade Union organisations in the North-West basin branch can not exercise their right to participate in collective negotiations, and the heads of Rosmorport can not arrange negotiations in order to conclude a collective agreement without violating labour laws. In private commercial pilot companies, there are no Pilot Trade Unions, so pilots do not have a legitimate representation and do not participate in Trade Union life.

'With normal relations between managers and pilots based on the principles of social partnership and labour legislation, it is not difficult to 'win competition' with private companies and therefore avoid losses from pilotage,' V. Kabanov is sure.

Among the other reasons of this unprofitableness, the IPSL chairman lists the failure of the Government of the Russian Federation to respect the simple recommendations by IMO Resolution A. 960 (23). We are talking about the absence of a competent pilot authority in the country responsible for the normal organization of pilotage including the correct



ность расчета ставок лоцманского сбора, и за убытки, если они образуются; также неспособность или нежелание Минтранса организовать эффективное функционирование созданной в 2011 году Рабочей группы по вопросам лоцманской деятельности в РФ: до сих пор нет никакого регламента и площадки, где можно не только задать вопросы, но и получить ответы.

### **«РОСМОРПОРТ» БОРЕТСЯ С УБЫТКАМИ ПУТЕМ ОПТИМИЗАЦИИ ФОНДА ЗАРПЛАТ ЛОЦМАНОВ**

Как уже упоминалось, убытки ФГУП «Росморпорт» по лоцманской деятельности стали ежегодно образовываться после того, как в 2007 году были установлены новые ставки портовых сборов.

— Долгое время этот факт не имел никаких реальных последствий, — рассказывает Владимир Кабанов. — И только в 2015 году ФГУП «Росморпорт» решило предпринять какие-то меры с целью сокращения затрат. Эффект оказался неудовлетворительным. Избавиться от убытков не удалось, поэтому осталась последняя мера — уменьшение фонда оплаты труда лоцманов. Более трех лет разрабатывалось Положение об организации и оплате труда лоцманов, и с 01 сентября 2019 года оно введено в Северо-Западном бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт» приказом № 483. Стала ли лоцманская деятельность прибыльной? Нет, не стала. Но условия труда лоцманов существенно ухудшились.

Председатель МПСЛ объясняет, что также в прошлом году с целью сокращения убытков по лоцманской деятельности руководители предприятия стали уменьшать лоцманам Северо-Западного бассейнового филиала месячную премию в том случае, если количество выполненных лоцманских операций в месяце окажется меньше, чем количество лоцманских смен.

— Другими словами, лоцман приходит на работу, а работу ему почему-то не дают, и за это ему, лоцману, уменьшают премию, — говорит В. Кабанов. — То есть не тому, кто не обеспечил необходимое количество работ, а тому, кто на это никак повлиять не может. Почему нужно уменьшать премию работнику, который честно выполнил все порученные ему работы?

С той же целью сокращения убытков решили вычитать из каждой суточной смены лоцмана по 1,5 часа рабочего времени якобы «на обед», добавляет Владимир Кабанов:

— В результате лоцманам придется работать дополнительно 4-5 суточных смен в году за ту же зарплату. При этом количество лоцманов на каждой смене соответственно увеличится, а количество лоцманских операций останется неизменным. Значит, вероятность остаться на смене без работы повышается, как и шанс получить снижение месячной премии. Естественно, эти меры не решают проблемы



**AS THE COMPANY'S PROFIT DOES NOT APPEAR AS IF BY MAGIC, SO MULTIBILLION-DOLLAR LOSSES FROM PILOTAGE ARE THE RESULT OF THE ACTIVITIES UNDERTAKEN BY SOME INDIVIDUALS.**

calculation of pilots' fee rates and losses if they are made, as well as the inability or unwillingness of the Ministry of Transport to organize the effective functioning of the Working Group on pilotage established in 2011: so far, there are no rules and platforms where we can not only ask questions, but also get answers.

### **ROSMORPORT STRUGGLING WITH LOSSES BY OPTIMIZING SALARY FUND FOR PILOTS**

As already mentioned, Rosmorport losses from pilotage began to appear annually after new rates of port charges were established in 2007.

'For a long time, this fact had no real consequences,' says Vladimir Kabanov. 'And only in 2015, Rosmorport decided to take some measures to reduce costs. The effect was unsatisfactory. They could not avoid losses, so the last measure remained was a reduction in the salary Fund for pilots. For more than three years, the Provision on the organization and remuneration of pilots was developed, and since 01 September 2019, it has been introduced in the North-West basin branch of Rosmorport by Order No. 483. Has

a pilotage become profitable? No, it hasn't, but the working conditions for the pilots have significantly deteriorated.

The IPSL Chairman explains that last year, in order to reduce losses from pilotage, the company's managers started reducing a monthly bonus for pilots of the North-West basin branch if the number of pilot operations performed within a month was less than the number of pilot shifts.

'In other words, a pilot comes to work, but for some reasons they do not give him a job and after that this bonus is reduced,' says V. Kabanov. 'That is, it is not the person who did not provide the required amount of work, but it is a pilot who can not have an influence on the situation in any way. Why is it necessary to reduce the bonus for an employee who has honestly completed all the work assigned to him?

With the same goal of reducing losses, they've decided to deduct 1.5 hours of working time from each daily shift of the pilot, allegedly 'for lunch', adds Vladimir Kabanov.

'As a result, pilots will have to work 4-5 daily shifts a year additionally for the same salary. At the same time, the number of pilots on each shift will increase accordingly, and the number

убытков, а те специалисты, результатом деятельности которых эти убытки являются, наверное, получают не только премии в полном объеме, но, возможно, и государственные награды.

### **ЧТО ДЕЛАТЬ?**

— Возможно, если бы проблема убытков по лоцманской деятельности регулярно обсуждалась на заседаниях Рабочей группы Минтранса, то она давно была бы решена, а вопрос о создании в России нормальной лоцманской службы урегулирован не хуже, чем в Эстонии или Финляндии, — считает председатель ИПСЛ. — Поэтому, на мой взгляд, необходимо организовать эффективное функционирование Рабочей группы по вопросам лоцманской деятельности в РФ и в ходе ее заседаний подготовить решение Правительства о назначении в соответствии с Резолюцией ИМО А.960(23) органа (-ов) компетентной лоцманской власти, которая в сотрудничестве с представителями объединений лоцманов на принципах, изложенных в Части второй ТК РФ, сможет организовать нормальную единую лоцманскую службу в стране. Затем доработать и внести соответствующие необходимые поправки в КТМ, Положение о морских лоцманах и другие нормативные акты.

При этом он допускает, что создание в стране единой государственной лоцманской службы, организованной в соответствии нормами Резолюции ИМО А.960(23), возможно и без внесения дополнительных изменений в КТМ, но только если устранить причины убытков по лоцманской деятельности.

— К сожалению, мне приходится многократно повторять банальную истину: как прибыль предприятия не падает с небес, также многомиллиардные убытки по лоцманской деятельности являются результатом деятельности каких-то конкретных лиц. Только определив авторов этих убытков, можно задать им вопрос — с какой целью это делается? Но когда нет ответов на наши вопросы, напрашивается простое предположение — убытки «Росморпорта», то есть государства, по лоцманской деятельности делаются по непростой схеме ради сверхприбылей частных лоцманских компаний. И именно организаторы этих убытков вместе с бенефициарами частных лоцманских компаний приложат максимум усилий, чтобы не допустить принятия законопроекта и создания в России нормальной лоцманской службы, — считает В. Кабанов.

of pilot operations will remain unchanged. This means that the probability that they stay on shift without a job increases, as well as the chance of getting a reduction in the monthly bonus. Naturally, these measures do not solve the problem of losses, and the specialists who cause these losses probably receive not only bonuses in full, but also state awards.

### **WHAT TO DO?**

'Perhaps if the problem of losses from pilotage was regularly discussed in the meetings of the Working group of the Ministry of Transport, it would have been resolved long ago, and the issue of creating a normal pilotage service in Russia would have been settled no worse than in Estonia or Finland,' the IPSL chairman believes. 'Therefore, in my opinion, it is necessary to organize the effective functioning of the Working Group on pilotage in the Russian Federation and during the meetings to prepare a decision of the Government on the appointment in accordance with IMO Resolution A. 960(23) of the competent pilotage authority (s), which in cooperation with representatives

of the pilots associations on the principles set out in Part two of the Labour Code of the Russian Federation, will be able to organize a normal unified pilotage service in the country. Then, it is required to finalize and make the appropriate amendments to the Merchant marine code, Provision on sea pilots and other legislations.

At the same time, he admits that the creation of a unified state pilot service in the country organized in accordance with the norms stipulated in IMO Resolution A. 960(23) is possible without introducing additional changes to the Merchant Marine Code, but only if the causes of losses on pilotage are eliminated.

Unfortunately, I have to repeat the banal truth plenty of times: as the company's profit does not appear as if by magic, so multibillion-dollar losses on pilotage are the result of the activities undertaken by some specific individuals. Only after we identify the authors of these losses, we can ask them the question - what was the purpose? But when there are no answers to our questions, a simple assumption arises: the losses borne by Rosmorport, that is the losses borne by our State, from pilotage are made as per a complex scheme for the sake of super-profits






## ПОЗИЦИЯ МИНТРАНСА СОВПАДАЕТ С МНЕНИЕМ ФПРМТ

Остается добавить, что среди тех, кто поддерживает идею создания единой государственной лоцманской службы, как это предусмотрено в законопроекте № 889303-7 «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания РФ, – Министерство транспорта РФ. В ответе ведомства на обращение Федерации профсоюзов работников морского транспорта, направленном в адрес председателя Юрия Сухорукова, говорится, что «такой подход позволит в полной мере решить существующие проблемы в лоцманской деятельности» в стране.

– На наш взгляд, противопоставлять ФГУП «Росморпорт» частным лоцманским организациям не стоит, – объясняет председатель ФПРМТ Юрий Сухоруков. – «Росморпорт» хоть и государственное предприятие, но лоцманская служба в нем не является основным видом деятельности, потому характеризуется схожими недостатками с частными организациями. Другими словами, в обоих случаях основной целью лоцманской деятельности, в ущерб безопасности мореплавания, является извлечение прибыли. Разница лишь в том, что в «Росморпорте» за счет прибыли в других видах хозяйственной деятельности закрываются прорехи, а в частных – набиваются карманы руководителей частных лоцманских организаций. Вот почему суще-

ствующие сегодня формы абсолютно несовершенны и даже вредны для лоцманской деятельности. ФПРМТ всегда выступала за организацию лоцманского дела в России в форме единой государственной лоцманской службы, но нужна не просто государственная организация, а специализированная, которая занималась бы только лоцманской деятельностью. Во главе угла должны стоять безопасность мореплавания, а не извлечение прибыли. Только так можно устранить недопустимую в лоцманском деле конкуренцию между государственными и частными лоцманскими организациями, что, несомненно, положительно скажется на повышении уровня безопасности.

Из других плюсов – единая лоцманская организация в рамках действующего законодательства сможет перераспределять лоцманский сбор из прибыльных портов в убыточные, которых в стране большинство, что повысит в них качество лоцманского обеспечения. И для этого будут не нужны дополнительные нормативные акты. Во-вторых, она сможет распоряжаться им в интересах и государства, и лоцманов: например, закупать специализированное техническое оснащение, осуществлять надлежащее материальное обеспечение лоцманов, что позволит вывести их условия труда, включая вопросы охраны труда, на современный уровень безопасности, существующий в лучших лоцманских службах морских стран. 


of private pilot companies. And it is exactly the organizers of these losses along with the beneficiaries of private pilot companies who will make every effort to prevent the adoption of the draft and the creation of a normal pilot service in Russia,' V. Kabanov believes.

## MINISTRY OF TRANSPORT POSITION COINCIDES WITH FPRMT OPINION

It remains to add that the Ministry of Transport of the Russian Federation is among those who supports the idea to create a unified state pilotage service, as provided in draft law No. 889303-7 'On the amendments to the Code of merchant shipping of the Russian Federation' by the Ministry of Transport of the Russian Federation. The Department's response to the appeal of the Federation of Trade Unions of Maritime Transport Workers (FTUMTP) sent to the chairman Yuri Sukhorukov states that 'this approach will be able to fully solve the existing problems in pilotage' in the country.

'In our opinion, it is not necessary to oppose Rosmorport to private pilot organizations,' explains the chairman of the FPRMT Yuri Sukhorukov. 'Although Rosmorport is a state-owned enterprise, pilotage is not its main activity, so the disadvantages are similar to private organizations. In other words, in both cases, the main purpose of pilotage is making a profit to the detriment of the safety

of navigation. The only difference is that with the profit in other types of economic activities Rosmorport fills up gaps, but private companies fill their heads' pockets. That is why the present order is not perfect and even harmful to the pilotage. FPRMT has always supported the organization of pilotage in Russia as a unified state pilotage service, but we need not just a state organization, but a specialized one dealing only with pilotage. Safety of navigation should be at the forefront, not profit-making. This is the only way to eliminate unacceptable competition between public and private pilotage organizations, which will undoubtedly have a positive impact on improving the level of safety.

Among the other advantages, a unified pilot organization under the current legislation will be able to redistribute the pilot fee from profitable ports to unprofitable ones, which are in a majority in the country that will certainly improve their quality of pilotage. And this will not require additional legislations. Secondly, this organization will be able to dispose the funds in the interests of both the state and the pilots: for example, to purchase specialized technical equipment, provide proper material support for pilots that will bring their working conditions including labour protection issues to the modern level of safety as in the best pilot services of Maritime Countries. 

# ВНЕСЕНЫ ИЗМЕНЕНИЯ В СПИСОК ЗОН РИСКА IBF И КОЛДОГОВОРЫ

## IBF AMENDED THE LIST OF RISK ZONES AND COLLECTIVE AGREEMENTS



Международный переговорный форум (IBF) пересмотрел ранее установленные границы некоторых зон рисков IBF и внес поправки в коллективные договоры стандарта IBF и ITF. В частности, изменения коснулись районов плавания в водах Западной и Восточной Африки. Они вступили в силу с 1 ноября 2020 года.

Так, в дополнение к ранее обозначенной Зоне повышенного риска (IBF High Risk Area) в территориальных водах Нигерии и Бенина, определена новая Расширенная зона риска (IBF Extended Risk Zone), которая будет охватывать большую территорию в Гвиней-

ском заливе между Либерией и Анголой. Кроме того, изменения произошли в Индийском океане – здесь исправлены координаты Зоны повышенного риска у восточного побережья Сомали – 12 морских миль, и, соответственно, границы Зоны повышенного риска.

The international negotiating forum (IBF) reconsidered some of IBF risk zones whose boundaries had previously been established. It also amended the collective agreements of the IBF and ITF standards. These changes affected the navigation areas in the waters of West and East Africa. They came into force on 1 November 2020.

Thus, the previously designated high risk Area (IBF High Risk Area) in the territorial waters of Nigeria and Benin was extended. The new zone (IBF Extended Risk Zone) will cover a large area in the Gulf of Guinea between Liberia and Angola. Besides, some changes relate to the Indian ocean: the coordinates and boundaries of the high-risk Area of the East coast of Somalia (12 nautical miles) have been revised.

In effect, it means that working in risk areas included in the IBF list will bring fringe benefits for seafarers.

For example, crew members can count on a bonus equal to the base rate with the minimum payout equal to the five-day base rate (plus more for each day of further stay), while working in ports in Yemen or passing IBF Warlike Operations Area. The Area includes 12 nautical miles from Yemen, except the Maritime Security Transit Corridor (MSTC) in the Red Sea. Furthermore, they will get a double compensation for the disability or death. Seamen also may refuse from dangerous sailing with repatriation at the company's



На практике для моряков работа в зонах риска из списка IBF означает применение определенных льгот.

Например, при прохождении зоны военных действий IBF (IBF Warlike Operations Area), которая включает 12 морских миль от Йемена, кроме Транзитного коридора морской безопасности (MSTC) в Красном море, а также работе в портах Йемена, члены экипажей могут рассчитывать на бонус, равный базовой ставке – при этом минимальная выплата равна пятидневной базовой ставке (плюс далее за каждый день дальнейшего пребывания). Кроме того – удвоенную компенсацию по смерти и инвалидности. Также моряки вправе отказаться идти в опасный рейс с репатриацией за счет компании и выплатой компенсации в размере двухмесячной базовой ставки.

При работе в Зоне повышенного риска IBF (IBF High Risk Area), которая включает Аденский залив и 400 морских миль от восточного побережья Сомали, моряки получат бонус в размере базовой заработной платы, выплачиваемый за фактический срок пребывания или транзита в опасной зоне; удвоенные компенсации в случае смерти и инвалидности; право отказаться от плавания с репатриацией за счет работодателя.


Аналогичные бонусы предоставляются всем морякам во время нахождения в той же Зоне

повышенного риска IBF, но в Гвинейском заливе, и определенной территориальными водами (на расстоянии 12 морских миль от берега), портами и внутренними водными путями Нигерии и Бенина, за исключением морской запретной зоны (MEZ), зоны безопасной якорной стоянки (SAA) и зоны Ship-to-Ship (STS).

Все три зоны – MEZ, SAA, STS – рассматриваются как Расширенная зона риска IBF (IBF Extended Risk Zone) и бонус здесь эквивалентен базовой ставке, а выплачивается только в день, когда судно атаковано. Удвоенная компенсация в случае нетрудоспособности или смерти полагается в случае, если они наступили в день нападения.

Кроме того, IBF Extended Risk Zone определена Западной частью Индийского океана и Красного моря до границы Йемена/Саудовской Аравии (16° 22'N), включая Транзитный коридор морской безопасности (MSTC), но исключая IBF Warlike Operations Area и IBF High Risk Area.

Кроме того, к IBF Extended Risk Zone относится Гвинейский залив от границы Либерии/ Кот-д'Ивуара до границы Конго/Анголы, за исключением IBF High Risk Area

Условия труда моряков в зонах риска IBF могут быть изменены только решением Международного переговорного форума – IBF, в котором участвуют судовладельцы и морские профсоюзы, в том числе Российский профсоюз моряков. 

expense and payment compensation in the amount of a two-month base rate.

Seamen will receive a bonus for working in the IBF High Risk Area which includes the Gulf of Aden and 400 nautical miles of the East coast of Somalia. Payment will be equal to the basic salary paid for the actual period of stay or transit in the danger zone. In case of death or disability they will get a double compensation. Moreover, they will be entitled to refuse from sailing with repatriation at the employer's expense.


Similar bonuses are provided to seamen working in the same IBF high-risk Area but in the Gulf of Guinea within territorial waters (12 nautical miles from the shore), ports, and inland waterways of Nigeria and Benin. The exception is Maritime Exclusion Zone (MEZ), Safe Anchorage Area (SAA), and Ship-to-Ship (STS).

All of these three zones: MEZ, SAA, STS are considered

as IBF Extended Risk Zone. The bonus here is paid only on the day when the ship is attacked and equal to the basic rate. Double compensation is provided for disability or death if it happens on the day of the attack.

Besides, the IBF Extended Risk Zone is bounded by Western Indian ocean and Red Sea to the border between Yemen and Saudi Arabia (16°22'N) including the Maritime Security Transit Corridor (MSTC), but without the IBF Warlike Operations Area and the IBF High Risk Area.

Furthermore, the IBF Extended Risk Zone includes the Gulf of Guinea starting from the border between Liberia and Côte d'Ivoire to the border between Congo and Angola, with the exception of the IBF High Risk Area

The working conditions of seamen in the IBF risk Area can only be changed by a decision of the international negotiating forum – IBF, which is attended by shipowners and Maritime unions, including the Seafarers' Union of Russia 





# 10 МЕСЯЦЕВ ДО ЗЕМЛИ

## Моряк вернулся домой благодаря помощи профсоюза.

Старший механик Виктор Форый мог бы вообще не попасть в карантин в море – он планировал уйти в рейс еще в октябре, но по семейным обстоятельствам задержался на пару месяцев на берегу. В результате его рейс на танкере Athens Voyager под флагом Панама начался в декабре прошлого года. А закончился только этой осенью.

# FIRST STEP ON THE GROUND IN 10 MONTHS

## Seafarer Returns Home Due to Support by the Union.

Victor Foriy, Chief Engineer, could have avoided offshore quarantine as he planned to go on a passage in October but he stayed on shore for couple of months due to family circumstances. As a result, his passage started last December on board the tanker Athens Voyager under the flag of Panama. And it finished this autumn.

## ХОЖДЕНИЕ ПО ПОРТАМ

Всю зиму танкер с филиппинцами, российскими старпомом и стармехом и капитаном из Индии находился в Венесуэле. Затем был океанский переход до Малайзии, и новости доходили до экипажа в очень скудном объеме. «Мы практически не знали о введении карантинных ограничений, тем более о том, как строго все это в реальности, – вспоминает старший механик. – Когда пришли в Малайзию, и нас не выпустили на берег, то поняли: что-то происходит. Однако это было самое начало карантина, и мы надеялись, что вот-вот все встанет на свои привычные места».

Надежды растаяли в следующем порту захода – Сингапуре, где моряков, включая россиян, должны были поменять. «Никаких смен, никакого схода на берег, потому что для местных мы представляли угрозу их здоровью, – говорит Виктор Форый. – Но специфика работы моряков как раз и состоит в длительной изоляции, иногда даже дольше, чем это предписано введенными санитарными правилами. Мы были на переходе больше месяца, в Малайзии не выходили, однако в эти детали никто в администрации порта вдаваться не стал».

В Эмиратах, куда судно отправилось из Сингапура, карантинные ограничения, вопреки ожиданиям моряков, оказались еще строже.

«Здесь мы действительно осознали всю серьезность происходящего, – рассказывает моряк. – Представители портовых властей в Фуджейре сказали нашему капитану вынести на причал документы для проверки, хотя в нормальной ситуации они поднялись бы сами. До захода в Фуджейру у одного из членов экипажа разболелся зуб, и чтобы свозить его в госпиталь, за трансфер запросили около 2500 долларов. Стало понятно, что мы попали в другую – коронавирусную – реальность, где будем вынуждены продолжать работать еще и еще, не зная, когда ступим на твердую землю или хотя бы увидим другие лица».

## БРОСИЛИ И НАШЛИ В ЭМИРАТАХ

Там же, в Фуджейре, положение экипажа осложнилось поведением Thome Shipmanagement. Не объяснив своих действий, менеджер просто заявил, что отказывается от судна и любых обязанностей по отношению к команде, и перестал выходить на связь. Как позже узнали моряки, причиной такого внезапного разворота стали политические санкции США, под которые попал танкер Athens Voyager из-за перевозки венесуэльской нефти. Так компания решила заранее снять с себя всю ответственность за «санкционное» судно.

Больше трех недель, по сути, бесхозный танкер оставался на якорной

## PORTS ORDEAL

The tanker with people from the Philippines, Russian Chief Mate and Chief Engineer and Master from India was being held in Venezuela for the whole winter. Then the ship crossed the ocean heading to Malaysia and the crew had scarcely any news. 'We had practically no information about implementation of quarantine restrictions, moreover about their real strictness,' Chief Engineer remembers. 'When we arrived in Malaysia and were not allowed to go ashore, we realized: something was happening. Yet it was the very beginning of the quarantine and we hoped that everything would become normal again.'

Hopes were lost in the next port of entry – Singapore where crew members, including Russians were to be shifted. 'No shifts, no coming onshore as we were a threat to health of local people,' Victor Foriy explains, 'however, feature of seafarers' work is long isolation, sometimes even longer than prescribed by implemented sanitary regulations. We were en route for more than a month, we did not leave the ship in Malaysia, however, these details were not interesting for the port administration.'

In contrast to the expectations of seafarers, quarantine restrictions in the UAE where the ship set off after Singapore, were even stricter. 'Here we realized how serious the situation was,' the seafarer explains. 'Representatives of port

authorities in Fujairah asked our Master to bring documents on quay for check, however in the other circumstances they would have come on board themselves. Before the ship called at the port of Fujairah, one crew member had toothache and charge for transfer to hospital was USD 2,500. It was clear that we got into new coronavirus reality where we would have to continue our work again and again without any idea when we would set foot on shore or see new faces.'

## LOST AND FOUND IN THE UAE

Here, in Fujairah, situation with the crew became more complicated due to the behaviour of Thome Shipmanagement. The manager told that he waived the ship and any obligations in relation to the crew and he ceased to get in touch without any explanations. As the seafarers found out later, political sanctions of the USA were the reason of such sudden change as the tanker Athens Voyager fell under sanctions as it transported oil from Venezuela. Thus, the company decided to withdraw any responsibility for the 'sanctioned' vessel in advance.

For more than three weeks, actually abandoned tanker was on anchorage in the UAE unless sanctions were withdrawn and Thome took the ship under its control again. All this time the crew was under tremendous stress as the seafarers did not know



стоянке в ОАЭ, пока санкции не сняли, и Thome не вернула судно под свой контроль. Все это время экипаж жил в колоссальном напряжении, не зная, кто будет платить им зарплату, как и главное – когда они смогут вернуться домой. «Между рядовыми и офицерами начали возникать уже открытые конфликты, атмосфера совсем испортилась, – вспоминает В. Форый. – У многих шли вторые контракты, рядовые прямо выражали свое недовольство, не хотели работать».

По словам Виктора Леонидовича, такая обстановка на борту несколько раз создавала серьезную угрозу безопасности мореплавания. Из-за жары за 50 градусов в Фуджейре рядовые не захотели спускаться в балластные танки во время инспекции представителей регистра. «Все знают, что это прямое нарушение техники безопасности, но филиппинцам, которые отработали на судне по году, уже было все равно», – вспоминает моряк.

В другой раз моторист просто отказался участвовать в инертизации танков – а это необходимый процесс при перевозке сырой нефти. «Это мой подчиненный, все вопросы компании, естественно, ко мне, – объясняет старший механик. – А что я могу сделать? Люди измотаны, издерганы, говорят: у нас закончились контракты, мы не хотим больше работать, отправьте нас домой».

### «КАРАНТИННЫЙ» СТАЖ

Во время стоянки в Фуджейре стармех связался с представителями Южной территориальной организации Российского профессионального союза моряков (ЮТО РПСМ). «На те три недели, когда наша компания Thome отказалась от менеджмента и перестала выходить с нами на связь, мы фактически были брошенными, – говорит моряк. – Это очень тяжело морально, и мрачных красок добавляла неизвестность в отношении репатриации. Тогда я обратился в профсоюз, это был единственный шанс как-то повлиять на компанию».

Председатель ЮТО РПСМ Николай Попов подключил к решению ситуации коллег из центрального аппарата РПСМ. Обращения заместителя председателя РПСМ Вадима Иванова, в отличие от писем моряков, не остались без ответа: компания пообещала приложить все усилия для организации смены экипажа в следующем порту захода.

Виктор Леонидович вспоминает, как за 14 дней до захода в Сингапур все члены экипажа ежедневно измеряли температуру, как фиксировали результаты в специальной форме. Однако когда Athens Voyager пришел в порт, оказалось, что власти ввели новые правила: менять только тех, кто отработал больше 11 месяцев. Так россиянам не хватило буквально месяца, чтобы уехать домой.

who would pay them salaries and, more important, when they would return home. 'Overt conflicts between sailors and officers started evolving, the atmosphere seriously worsened,' V. Foriy recalls, 'a lot of seafarers had their second contracts, sailors directly expressed their dissatisfaction and didn't want to work.'

According to Victor Leonidovich, such situation on board posed a serious threat to safety of navigation several times. The sailors had no inclination to go down to ballast tanks during inspection performed by the registry's representatives due to 50°C heat in Fujairah. 'Everyone knows that it is a direct violation of safety precautions, but the Philippines who had worked on board the ship for a year did not care,' the seafarer recalls.

Another time, a motorman refused to take part in inerting of tanks, yet this is a necessary activity during transportation of crude oil. 'He is my subordinate and I shall answer all questions from the company,' the Chief Engineer explains, 'and what can I do? People are exhausted, nervous, they say: our contracts expired, we do not want to work anymore, send us home.'

### 'QUARANTINE'

#### EMPLOYMENT PERIOD

During stay in Fujairah, the Chief Engineer contacted the representatives of Southern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia (SUR STO).

'For those three weeks when our company Thome refused from management and stopped getting in contact with us, we were actually abandoned,' the seafarer explains. 'That was really hard psychologically, uncertainty about repatriation made the situation even darker. Then I addressed the Union, it was the only chance to influence the company.'

Nikolay Popov, Head of the SUR STO, engaged colleagues from the Central Office of the Seafarers' Union of Russia insolving the situation. Messages sent by Vadim Ivanov, Vice Chairman of the Seafarers' Union of Russia, were not ignored by contrast with letters from seafarers: the company promised to take all efforts to organize shift of the crew in the next port of entry.

Victor Leonidovich recalls that all crew members measured temperature on daily basis and recorded the results in a special form within 14 days prior to arriving in Singapore. Yet when Athens Voyager called at the port, it turned out that the authorities had implemented new regulations: only those crew members who worked for more than 11 months would be shifted. Thus, Russians needed one more month to return home.

### LAND

Manila was the city where officers from Athens Voyager could come on shore for the first time for plenty of months. Earlier, they called at the port

## ЗЕМЛЯ

Городом, где офицерам Athens Voyager впервые за много месяцев удалось наконец-то сойти на землю, стала Манила. До этого еще был южно-корейский Йосу, который в плане карантинных ограничений мало чем отличался от пресловутого Сингапура. Стало понятно, что и здесь моряков поменять не смогут. Представители РПСМ вновь обратились в компанию, настойчиво рекомендуя заранее продумать вопрос о репатриации в следующем порту захода судна.

Только на Филиппинах работодатель сумел выполнить данное обещание и организовал замену моряков, отработавших без малого год. Для этого пришлось изрядно постараться: на период самоизоляции поселить сменщиков в отеле, где их регулярно тестировали на коронавирус, снабдить всех моряков целым набором защитных масок, костюмов и перчаток, приобрести авиабилеты для тех, кто возвращался, с соблюдением социальной дистанции – посадка в самолете разрешалась через 2 кресла. «Когда сел в самолет, выдохнул, понял, что скоро буду дома», – продолжает Виктор Форый. Правда, «скоро» растянулось на 27 часов в воздухе: сначала из Манилы в Бангкок, затем в Амстердам, потом в Стамбул, оттуда – в Москву и наконец домой, в Краснодар.

– Мне удалось вернуться благодаря помощи профсоюза, – резюмирует старший механик. – Неизвестно, сколько еще нас кормили бы обещаниями, если бы за мной не было единой организации с сильными представительствами в Москве и Новороссийске. До вмешательства РПСМ никто в компании не хотел даже разговаривать с нами о репатриации. Я на собственном опыте убедился, что в одиночку эту проблему не решить, и помощь профсоюза сейчас нужна тысячам моряков, которые оказались в карантин в такой же ситуации.

Но в глобальном смысле решить проблему со сменами могут только сообща правительства всех стран – в этом моряк теперь абсолютно уверен. «В условиях пандемии экипажи морских судов первыми приняли удар на себя, но этой теме в стране уделяется очень мало внимания, – делится он. – Никто не думает о том, что танкер или газозов может в конце концов взорваться, потому что люди просто измотаны многомесячной работой, рутинной. Хочется, чтобы в пандемию правительства заботились не только о возвращении из-за границы туристов, но и обратили, наконец, внимание на моряков».

**Профсоюзная  
морская газета**

of Yeosu in South Korea, but quarantine restrictions here were practically the same as those insadly remembered Singapore. it was clear that seafarers could not be shifted in this port. Representatives of the Seafarers' Union of Russia contacted the company again strongly recommending to consider the issue of repatriation in the next port of entry in advance.

It was not until the Philippines that the employer had a chance to carry out the promise and organize shift of seafarers who had worked for almost a year. Serious efforts were required to do it: accommodate shift relief seafarers in a hotel where they had regular coronavirus tests, provide all seafarers with a supply of protective masks, suits and gloves for lockdown period, buy flight tickets for returning seafarers observing social distance, i.e. passengers were allowed to take one seat in three in rows. 'When I took my seat in an aircraft I heaved a sigh of relief and realized that I would be home soon,' Victor Foriy continues. Yet 'soon' lasted for 27 hours in the air: first, he flew from Manila to Bangkok, then was flight Bangkok-Amsterdam, next he flew from Amsterdam to Istanbul, fourth flight was Istanbul-Moscow and finally he flew from Moscow to Krasnodar, his home city.

'I managed to come back home due to support by the Union,' Chief Engineer sums up, 'it is not clear how long we would have been given nothing but promises if I had had no support by a unified organization with strong representative offices in Moscow and Novorossiysk. No one in the company had wanted to talk to us about repatriation unless the Seafarers' Union of Russia intervened. I saw for myself that this problem could not be solved on your own and now thousands of seafarers who are in complicated situation due to quarantine need support from the Union. However, the problem with shifts can be solved globally only by cooperation between governments of all countries in the world, I am perfectly sure.'

'Vessel crews were the first to take the brunt of the pandemic situation, yet this subject is not paid much attention in the country,' he adds, 'no one thinks that a tanker or gas carrier may explode after all as people are just exhausted of months-long tedious routine work. I wish governments took care of returning home both tourists and seafarers form abroad during pandemic.'

**Union Marine  
Newspaper**



# РЕПАТРИАЦИЯ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ: КАК РПСМ ПОМОГАЕТ МОРЯКАМ

## REPATRIATION DURING PANDEMIC: HOW SEAFARERS' UNION OF RUSSIA HELPS SEAFARERS

Пандемия коронавируса изменила мир и затронула все сферы труда, став тяжелым испытанием, в том числе для судоходной отрасли. Около 400 тысяч моряков после истечения срока контрактов все еще остаются на борту судов из-за ограничений в портах и недостаточного количества международных авиарейсов. Вследствие кризиса смены экипажей многие не только находятся в стрессовой ситуации без четкого представления о том, когда смогут вернуться домой, но и нередко – даже без своевременной медицинской помощи. С апреля 2020 года в Российский профсоюз моряков за поддержкой чаще всего обращаются члены экипажей, оказавшиеся в непростых ситуациях из-за пандемии коронавируса, – и многим из них удается помочь.

### **T/X CLIPPER TALENT (ИМО 9406075), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – DANIA SHIPMANAGEMENT, ДАНИЯ**

Во время стоянки судна в порту Ричардс-Бей, ЮАР, моряку понадобилась медицинская помощь, было подозрение на рак желудка.

Поскольку порты ЮАР закрыты из-за COVID-19, и для того, чтобы покинуть борт, требуется разрешение местного МИДа и Министерства транспорта, РПСМ пришлось вести переговоры с властями порта при участии российских дипломатов о снятии моряка с судна в связи с чрезвычайной ситуацией.

Благодаря совместной работе РПСМ, компании, Международной федерации транспортников, властей ЮАР, российского посольства и профсоюзов ЮАР была организована доставка моряка катером в больницу. Он был госпитализирован 17 июля.

### **T/X ARCTIC BAY (ИМО 9318034), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – INTERORIENT SHIPMANAGEMENT, КИПР**

Судно находилось в Малайзии, где смены запрещены. У четырех моряков закончились контракты, и они отказались от их продления. Потребовалась репатриация. Благодаря кооперации РПСМ, МФТ и компании решение было найдено – 23-24 июля подтверждена смена членов экипажа в Маниле.

The coronavirus pandemic has changed the world and affected all fields of labour being a serious hardship, including the shipping industry. About 400 thousand seafarers are still on board the ships after contract expiry due to restrictions in ports and insufficient quantity of international flights. As a result of the crew rotation crisis, most seafarers are under stress without clear view of when they can return home and quite often they do not get timely medical aid. Starting from April 2020, members of crews who are in challenging situations due to the coronavirus pandemic address quite often to the Seafarers' Union of Russia for help, and the Union manages to help lots of them.

### **M/V CLIPPER TALENT (IMO: 9406075), SHIP OWNER: DANIA SHIPMANAGEMENT, DENMARK**

During vessel berthing in the port of Richards Bay, South Africa, a seafarer needed medical aid, there was a suspicion on stomach cancer.

As South African ports are closed due to COVID-19 and authorization from the local Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Transport is required to leave the port, the Seafarers' Union of Russia had to negotiate the authorization to dismiss the seafarer off from the ship due to an emergency with the port's authorities involving Russian diplomats.

Transportation of the seafarer to the hospital by motorboat was organized due to joint work of the Seafarers' Union of Russia, company, International Transport Workers' Federation (ITF), authorities of the Republic of South Africa, Embassy of the Russian Federation and South African unions. On July 17, he was hospitalized.

### **M/V ARCTIC BAY (IMO: 9318034), SHIP OWNER: INTERORIENT SHIPMANAGEMENT, CYPRUS**

The vessel was located in Malaysia where shifts were prohibited. Four seafarers saw their contracts expired, and they refused to extend them. Repatriation was required. A solution was found and on 23-24 July change of crew members in Manila was confirmed due to cooperation between the Seafarers' Union of Russia, ITF and company.





**T/X BLUETUNE» (ИМО 9491927), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – MASTERMIND SHIPMANAGEMENT DOO, КИПР**

Судно находилось в Турции. У российского моряка контракт закончился в апреле, ему требовалась репатриация. Благодаря совместной работе РПСМ, МФТ и компании решение проблемы было найдено – 23 июля моряк вернулся в Архангельск через Минск.

**T/X MAINSTREAM (8729676 NEW ZEELAND), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – INDEPENDENT FISHERIES LTD, НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ**

Девять моряков обратились в РПСМ с просьбой о репатриации по окончании контрактов. Благодаря кооперации с новозеландским профсоюзом моряков решение было найдено: 18 июля экипаж вылетел на родину.

**T/X KHATANGA (ИМО 8610887), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – МУРМАНСКОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО, МУРМАНСК**

Судно было арестовано в Гдыне (Польша). Моряки находились на борту от 7 до 13 месяцев. Трое членов экипажа обратились с просьбой о расчете и репатриации. Благодаря совместной работе РПСМ, МФТ и судовладельца 18 июля моряки вернулись домой.

**T/X NAVIG8 SIRIUS (ИМО 9731729), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – TB MARINE SHIPMANAGEMENT, ГЕРМАНИЯ**

От российского капитана и части других членов экипажа поступила жалоба на здоровье и истечение сроков контрактов. Морякам требовалась медицинская помощь и репатриация. Благодаря совместной работе РПСМ, МФТ, компании и немецких профсоюзов в июле моряки вернулись домой.

**T/X BOURBON LIBERTY 152 (ИМО 9630092), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – BOURBON GREENMAR, ФРАНЦИЯ**

Судно находилось в холодном отстое в порту Гана. У двоих российских моряков закончились контракты, требовалась репатриация. Ко всему прочему компания собиралась понизить зарплату моряков на 28% за время простоя судна. Благодаря совместной работе РПСМ, МФТ и французского профсоюза судовладелец осуществил репатриацию в начале июля и отказался от понижения зарплаты.

**T/X HABRUT (ИМО 9500730), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – V.SHIPS DUBAI, ОАЭ**

В Омане на борту судна умер электромеханик. Семья запросила у РПСМ поддержки в получении у компании подтверждения, что та готова соблюсти все контрактные обязательства по доставке тела, компенсации и покрытию расходов на похороны. Гарантии были получены путем взаимодействия РПСМ с компанией при поддержке МФТ, и переданы семье.

**M/V BLUETUNE (ИМО: 9491927), SHIP OWNER: MASTERMIND SHIPMANAGEMENT DOO, CYPRUS**

The ship was located in Turkey. Contract with a seafarer expired and he required repatriation. A solution to the problem was found and on 23 July, the seafarer returned to Arkhangelsk via Minsk due to joint work of the Seafarers' Union of Russia, ITF and company.

**M/V MAINSTREAM (8729676 NEW ZEELAND), SHIP OWNER: INDEPENDENT FISHERIES LTD, NEW ZEALAND**

Nine seafarers addressed to the Seafarers' Union of Russia with requests for repatriation upon expiration of their contracts. A solution was found due to cooperation with the Maritime Union of New Zealand: on July 18, an aircraft crew flew to the homeland.

**M/V KHATANGA (ИМО: 8610887), SHIP OWNER: MURMANSK SHIPPING COMPANY, MURMANSK**

The vessel was arrested in Gdynia (Poland). Seafarers were on board the ship for a period from 7 to 13 months. Three crew members addressed with the request for payments and repatriation. On 18 July seafarers returned home due to joint work of the Seafarers' Union of Russia, ITF and ship owner.

**M/V NAVIG8 SIRIUS (ИМО: 9731729), SHIP OWNER: TB MARINE SHIPMANAGEMENT, GERMANY**

Russian master and some crew members made complaints about health and expiration of contracts. Seafarers required medical aid and repatriation. In July seafarers returned home due to joint work of the Seafarers' Union of Russia, ITF, company and German unions.

**M/V BOURBON LIBERTY 152, (ИМО: 9630092), SHIP OWNER: BOURBON GREENMAR, FRANCE**

The vessel was located in the cold stack in the port of Ghana. Contracts with two Russian seafarers expired and they required repatriation. Moreover, the company planned to reduce seafarers' salary by 28% for the period of vessel idleness. The ship owner performed repatriation in the beginning of July and decided not to reduce salaries due to joint work of the Seafarers' Union of Russia, ITF and French marine union.

**M/V HABRUT (ИМО: 9500730), SHIP OWNER: V.SHIPS DUBAI, UAE**

An Electromechanical Engineer died on board the ship in Oman. The family requested support from the Seafarers' Union of Russia with obtaining the company's conformation that it is ready to fulfil all contractual obligations related to transportation of the corpse and covering funeral expenses. Guarantees were obtained by way of cooperation between the Seafarers' Union of Russia and the company with support from the ITF. These guarantees were transferred to the family.

**Т/Х KHASAB SILVER (ИМО 9718832), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – OMAN SHIPPING CO SAOC, OMAN**

Старший помощник обратился за помощью в смене в Новом Орлеане, так как компания ему отказала. Благодаря взаимодействию РПСМ с судовладельцем и поддержке МФТ сменщик был найден, а старший помощник – репатриирован.

**Т/Х MONOCEROS LEADER (ИМО 9832573), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – YUSEN NAVTEC CO. LTD., ЯПОНИЯ**

Агент по найму запросил дополнительное гарантийное письмо от профсоюза о том, что моряк едет домой по окончании контракта, и ему требуется оказывать содействие в процессе репатриации. Письмо было отправлено члену экипажа и компании, после чего моряк вернулся домой.

**Т/Х CHEM BULLDOG (ИМО 9587790) , СУДОВЛАДЕЛЕЦ – BERNHARD SCHULTE SHIPMANAGEMENT, ГЕРМАНИЯ**

В начале июля моряк обратился в профсоюз в связи с истекшим сроком контракта (на борту он провел одиннадцать месяцев) и отсутствием возможности получить квалифицированную медицинскую помощь – за последнее время его здоровье пошатнулось, мучали частые болезни, проблемы с легкими и травма плеча. Самой насущной проблемой стала боль в зубах. При этом компания не репатриировала члена экипажа, и вообще вступала с ним в контакт очень неохотно, лишь сообщая об отсутствии возможности смениться в различных портах захода. Китайский порт, в котором теплоход стоял на ремонте, запрещал сход на берег и посещение медицинского учреждения, предлагая взамен визит доктора на борту. Как именно он должен был в таких условиях лечить моряку зубы – неясно.

РПСМ совместно с инспектором Международной федерации транспортников в г. Владивостоке обратились в компанию, которая обещала после завершения ремонта обеспечить смену моряка в Сингапуре. Однако, как недавно сообщил моряк, запланированная на первое августа репатриация уже под вопросом в связи с болезнью сменщика. РПСМ со своей стороны повторно вступил в контакт с судовладельцем.

**Т/Х VS RIESA (ИМО 9252292), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – V.SHIPS, МОНАКО**

В РПСМ поступило обращение от второго механика и электромеханика: у моряков закончились контракты, а компания оказывала на них давление, чтобы их продлить. Также был издан приказ об их переводе в пассажиры. Благодаря взаимодействию РПСМ с судовладельцем и поддержке МФТ решение нашли: контракты были продлены до ближайшего порта. Моряки сменились в Сингапуре.

**М/В KHASAB SILVER (ИМО: 9718832), SHIP OWNER: OMAN SHIPPING CO SAOC, OMAN**

Chief Officer requested support with changing the shift in New Orleans as the company refused. A shift relief person was found and the Chief Officer was repatriated due to cooperation between the Seafarers' Union of Russia and the ship owner with support from the ITF.

**М/В MONOCEROS LEADER (ИМО: 9832573), SHIP OWNER: YUSEN NAVTEC CO. LTD., JAPAN**

An employment agent requested an additional guarantee letter from the Union specifying that a seafarer shall go home upon expiration of the contract and the need for support in the process of repatriation. The letter was sent to the crew member and company, then the seafarer returned home.

**М/В CHEM BULLDOG (ИМО: 9587790), SHIP OWNER: BERNHARD SCHULTE SHIPMANAGEMENT, GERMANY**

In the beginning of July, a seafarer addressed to the Union as his contract had expired (he was on board the ship for 11 months) and he had no opportunity to get qualified medical aid; he had some problems with health lately, suffered from frequent diseases, problems with lungs and shoulder trauma. Most vital problem was toothache. However, the company did not repatriate the crew member and, generally speaking, talked to him very reluctantly only informing about opportunity to change shifts in various ports of entry. A Chinese port where the motor vessel was in repair prohibited coming ashore and visits to healthcare institutions offering visits of a doctor on board the ship instead. It is not clear how a seafarer can have his teeth treated by a doctor under such conditions.

The Seafarers' Union of Russia in cooperation with the ITF inspector in Vladivostok addressed to the company. The company promised to ensure changing shifts in Singapore when the repair is finished. However, as the seafarer informed lately, repatriation planned for the 1 of August is hanging now due to the fact that the shift relief person is ill. The Seafarers' Union of Russia, on their part, reinitiated contact with the ship owner.

**М/В VS RIESA (ИМО: 9252292), SHIP OWNER: V.SHIPS, MONACO**

The Seafarers' Union of Russia received a request from the Second Engineer and the Electrical Engineer: their contracts expired and the company put pressure on its employees to extend these contracts. Moreover, the company issued an order on their transfer to passengers. The following solution was found due to cooperation between the Seafarers' Union of Russia and shipowner with support from the ITF: contracts were extended to the nearest port. Seafarers changed their shifts in Singapore.

**T/X REMOS (ИМО 7925168), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – ETTERNA SHIPMANAGEMENT SA, ГРЕЦИЯ**

Судно было брошено греческим владельцем в Гане, образовалась задолженность по зарплате экипажу. Капитан умер в больнице, у старшего механика закончился контракт. Экипаж обратился в РПСМ с просьбой о репатриации старшего механика и доставке тела капитана на родину. Совместная работа РПСМ, инспекторов МФТ в Гане, на Мальте и в России при поддержке МФТ и P&I клуба привела к тому, что старший механик вернулся домой 19 июля, а тело капитана было доставлено на родину.

**T/X PROFESSOR MIKHAILO ALEXANDROV (ИМО 9121118), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – SEA LORD GROUP LTD, НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ**

В РПСМ поступило обращение семи моряков с жалобой на проблемы с репатриацией по окончании контрактов. Взаимодействие РПСМ с новозеландским профсоюзом моряков позволило добиться того, что экипаж в середине июля вылетел на родину.

**T/X CLIPPER KYTHIRA (ИМО 9663116), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – DANIA SHIP MANAGEMENT, ДАНИЯ**

Двум российским морякам требовалась медицинская помощь. Благодаря взаимодействию РПСМ с судовладельцем и МФТ она была оказана в ЮАР.

**T/X WILSON GIJON (ИМО 9056038), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – WILSON SHIPMANAGEMENT, НОРВЕГИЯ**

В британском порту Тис моряк был снят с судна с подозрением на инсульт. Благодаря общению РПСМ с компанией и МФТ, член экипажа был репатриирован на родину и продолжил лечение дома, в Архангельске.

**T/X ATHENS VOYAGER (ИМО 9337391), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – THOME SHIPMANAGEMENT, СИНГАПУР**

Двое российских моряков с танкера, попавшего под санкции США, от которого отказался менеджер, обратились в профсоюз. На тот момент теплоход находился на рейде порта Шаржа (ОАЭ).

Благодаря обращению РПСМ в МФТ, к греческому профсоюзу, судовладельцу и менеджеру, санкции были отменены, Thome Shipmanagement возобновил менеджмент и гарантировал расчет по зарплате и репатриацию, когда станет возможной доставка сменщиков в ОАЭ.

**T/X BSL ELSA (ИМО 9433901), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – ZEABORN SHIP MANAGEMENT, ГЕРМАНИЯ**

Четверо российских моряков, у которых истек максимальный срок контрактов, обратились в РПСМ на переходе судна ЮАР-Сингапур. Одному из них, к тому же, срочно требовалась помощь дантиста. Компания не могла направить смену в Сингапур, поскольку теплоход не планировал заход в порт. Путем взаимодействия РПСМ с компанией, МФТ, немецким

**M/V REMOS (ИМО: 7925168), SHIP OWNER: ETTERNA SHIPMANAGEMENT SA, GREECE**

The vessel was abandoned by the Greek owner in Ghana, there were arrears in salaries to crew members. The Master died in a hospital, contract with the Chief Engineer has expired. The crew addressed to the Seafarers' Union of Russia with a request for repatriation of the Chief Engineer and transportation of the Master's corpse to his homeland. As a result of joint work of the Seafarers' Union of Russia, ITF inspectors in Ghana, Malta and in Russia with support from the ITF and Club P&I, the Chief Engineer returned home on 19 July and the Master's corpse was transported to his homeland.

**M/V PROFESSOR MIKHAILO ALEXANDROV (ИМО: 9121118), SHIP OWNER: SEA LORD GROUP LTD, NEW ZEALAND**

Seven seafarers addressed to the Seafarers' Union of Russia with complaints regarding problems associated with repatriation upon expiration of contracts. Cooperation with the Seafarers' Union of Russia with unions of New Zealand helped to ensure that the crew flew to their homeland in the middle of July.

**M/V CLIPPER KYTHIRA (ИМО: 9663116), SHIP OWNER: DANIA SHIP MANAGEMENT, DENMARK**

Two Russian seafarers required medical aid. They got medical aid in South Africa due to cooperation between the Seafarers' Union of Russia, ship owner and ITF.

**M/V WILSON GIJON (ИМО: 9056038), SHIP OWNER: WILSON SHIPMANAGEMENT, NORWAY**

A seafarer suspected of stroke was transported from the vessel in Tees (British port). The crew member was repatriated to his homeland and his treatment was continued at home, in Arkhangelsk due to communication of the Seafarers' Union of Russia with company and ITF.

**M/V ATHENS VOYAGER (ИМО: 9337391), SHIP OWNER: THOME SHIPMANAGEMENT, SINGAPORE**

Two Russian seafarers from the tanker slapped with US sanctions and backed down by the manager addressed to the Union. At that moment, the motor vessel was on the roadstead in the port of Sharjah (UAE).

Sanctions were canceled and Thome Shipmanagement continued management and guaranteed salary payments and repatriation when it would be possible to transport shift relief seafarers to the UAE due to requests of the Seafarers' Union of Russia to the ITF, Greek union, ship owner and manager.

**M/V BSL ELSA (ИМО: 9433901), SHIP OWNER: ZEABORN SHIP MANAGEMENT, GERMANY**

Four Russian seafarers with expired maximum contract validity periods addressed to the Seafarers' Union of Russia during South Africa-UAE vessel passage. Moreover, one of them needed urgent dentist's treatment. The company could not send



и сингапурским профсоюзами проблема была решена: моряки сменились в следующем порту в Южной Корее в начале июля.

**T/X EKARMA (ИМО 9630016), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – FEMCO MANAGEMENT, РОССИЯ**

С судна, арестованного в южноафриканском порту Кейптаун 14 марта этого года в связи с коммерческим спором, поступило обращение 15-ти моряков, у которых на тот момент закончились контракты. Из-за запрета шерифа покидать борт и по причине связанных с коронавирусом ограничений экипаж не мог уехать домой. Взаимодействие РПСМ с МФТ, южноафриканским профсоюзом, компанией и российским посольством позволило добиться возвращения моряков на родину.

**T/X FRONT EMINENCE (ИМО 9353802), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – V.SHIPS DUBAI, ОАЭ**

В РПСМ обратился член экипажа судна с травмой колена, который с апреля не мог получить медицинскую помощь. Теплоход на тот момент ожидал захода в один из портов Китая. Поскольку местные порты были закрыты для репатриации из-за пандемии COVID-19, профсоюзу пришлось вести переговоры с портовыми властями о снятии моряка с теплохода в виде исключения.

Благодаря взаимодействию РПСМ с компанией, МФТ, властями Циндао, российским посольством, профсоюзами Гонконга, компанией Global Voyager Assistance проблема была решена: при постановке судна к причалу агент организовал доставку члена экипажа в больницу. Моряк был госпитализирован 27 июня.

**T/X CHANG JIANG (ИМО 9423906), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – OCEAN TANKERS MANAGEMENT, СИНГАПУР**

В профсоюз пришло обращение от капитана судна, находящегося на борту с сентября 2019 года. Компания четыре раза продлевала ему контракт, ссылаясь на COVID-19. Моряка проконсультировали о правилах смены в Сингапуре, 18 июля благодаря взаимодействию РПСМ с сингапурскими профсоюзами, МФТ и компанией, он был репатриирован домой.

**T/X SCF SAYAN (ИМО 9224465), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – SCF DUBAI, ОАЭ, РОССИЯ**

Моряк обратился с просьбой о списании из-за тяжелого психологического состояния. Однако из-за ограничений, связанных с COVID-19, для этого было необходимо специальное разрешение властей. Благодаря совместной работе РПСМ, профсоюза в Шри-Ланке и МФТ, 12 июня член экипажа вернулся домой, во Владивосток, когда Шри-Ланка разрешила репатриацию.

**T/X CLEAN VISION (ИМО 9655456), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – DYNAGAS, ГРЕЦИЯ**

В РПСМ пришло обращение помощника капитана, отработавшего на судне вместо четырех предполагавшихся месяцев семь, который просил о содействии в репатриации. Смена осложнялась тем, что судно шло в Сингапур. В профсоюзе моряку рассказали

the shift relief seafarers to Singapore as the motor vessel did not plan to call at the port. The following solution was found due to cooperation between the Seafarers' Union of Russia, company, German and Singapore unions: seafarers shifted in the next port in South Korea in the beginning of July.

**M/V EKARMA (ИМО: 9630016), SHIP OWNER: FEMCO MANAGEMENT, RUSSIA**

Requests by 15 seafarers with the expired contracts from the ship arrested in Cape Town (South African port) on 14 March 2020 due to commercial disputes were received. The crew members could not return home due to sheriff's prohibition to leave the vessel and limitations caused by coronavirus. Cooperation between the Seafarers' Union of Russia, ITF, South African union, company and Russian Embassy enabled the return of seafarers to their homeland.

**M/V FRONT EMINENCE (ИМО: 9353802), SHIP OWNER: V.SHIPS DUBAI, UAE**

A ship's crew member with a knee trauma addressed to the Seafarers' Union of Russia as he could not get medical aid since April. At that moment, the vessel was waiting for a call at one of Chinese ports. As local ports were closed for repatriation due to COVID-19 pandemic, the Union had to hold negotiations with port authorities on dismissing the seafarer off the ship as an exception.

The problem was solved as follows due to the cooperation between the Seafarers' Union of Russia, ITF, Qingdao authorities, Russian Embassy, Hong Kong unions and Global Voyager Assistance: the agent organized transportation of the crew member to a hospital during ship berthing. On 27 June, the seafarer was hospitalized.

**M/V CHANG JIANG (ИМО: 9423906), SHIP OWNER: OCEAN TANKERS MANAGEMENT, SINGAPORE**

The Union has received a message from ship Master who is on board the ship since September 2019. The company extended his contract four times referring to COVID-19. The seafarer was advised on rules of shift in Singapore and on 18 July, he was repatriated to his home due to the cooperation between the Seafarers' Union of Russia, Singapore unions, ITF and company.

**M/V SCF SAYAN (ИМО: 9224465), SHIP OWNER: SCF DUBAI, UAE, RUSSIA**

The seafarer addressed with a request for discharge due to a poor mental health. However, a special authorization from authorities was required due to restrictions caused by COVID-19. On 12 June, the crew member returned home (to Vladivostok) when Sri Lanka authorized repatriation due to joint work of the Seafarers' Union of Russia, union in Sri Lanka and ITF.



о правилах репатриации в этом порту. Взаимодействие РПСМ с сингапурскими профсоюзами, МФТ и компанией позволило моряку отправиться из Сингапура домой 5 июня.

**T/X ALEXANDRA KPN (ИМО 9839844), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – А.М. NOMIKOS TWMA S.A, ГРЕЦИЯ**

У двоих российских моряков закончились контракты. В связи с тем, что судно пришло в Туапсе, а репатриация планировалась из Украины, осуществить смену в условиях карантина было невозможно. РПСМ вступил во взаимодействие с агентом в Туапсе и компанией, были найдены сменщики из Краснодара, а обратившиеся члены экипажа отправились домой.

**T/X DERBY D (ИМО 9278117), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – DANAOS SHIPPING, ГРЕЦИЯ**

Моряку была срочно необходима стоматологическая помощь, которую он не мог получить в течение 1,5 месяцев – ближайшие порты захода были в Китае, Индонезии и на Филиппинах. РПСМ связался с компанией и греческим профсоюзом, и 6 июня член экипажа вылетел в Россию из Гонконга.

**T/X BBC ST. PETERSBURG (ИМО 9736200), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – BRIESE SCHIFFARTS, ГЕРМАНИЯ**

Старший помощник капитана обратился в профсоюз, нуждаясь в срочной стоматологической помощи. Судно шло в Шанхай, где выход на берег в связи с коронавирусом был запрещен. Совместная работа РПСМ, МФТ, Международной морской организации (ИМО), российского посольства, профсоюзов в Гонконге и компании Global Voyager Assistance (GVA) позволила списать моряка и поместить его в больницу 16 мая.

**T/X CLIPPER ALEXANDRIA (ИМО 9528017), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – DANIA SHIP MANAGEMENT, ДАНИЯ**

В профсоюз пришло обращение российского экипажа из 19-ти человек, которые находились на борту с октября 2019 года. Контракты моряков закончились, а следующий рейс планировался в Австралию, что означало их значительное продление. Было необходимо организовать смену экипажа в Сингапуре. Проблема была решена благодаря сотрудничеству РПСМ с компанией, МФТ, датскими и сингапурскими профсоюзами – экипаж вылетел в Россию 31 мая.

**T/X CLIPPER BRUNELLO (ИМО 9500106), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – DANIA SHIP MANAGEMENT, ДАНИЯ**

В профсоюз обратился третий механик, который был списан в Индонезии после 10 месяцев работы. Моряк находился в Джакарте. В связи с отменой международных рейсов в стране его нужно было отправить в Денпасар, откуда планировался вывозной рейс. Работа РПСМ с индонезийским профсоюзом, российским посольством и компанией позволила моряку долететь до Денпасара и отправиться на родину.

**M/V CLEAN VISION (ИМО: 9655456), SHIP OWNER: DYNAGAS, GREECE**

The Seafarers' Union of Russia received a request for support in repatriation from the First Mate who had worked on board the ship for seven months instead of proposed four months. There was a problem with shift as the ship was heading to Singapore. The seafarer was advised on rules of repatriation in the port in the Seafarers' Union of Russia. On 5 June, he managed to go home from Singapore due to cooperation between the Seafarers' Union of Russia, Singapore unions, ITF and company.

**M/V ALEXANDRA KPN (ИМО: 9839844), SHIP OWNER: A.M. NOMIKOS TWMA S.A, GREECE**

Contracts with two Russian seafarers have expired. A shift was not possible in quarantine due to the fact that the vessel came to the town of Tuapse but initially the repatriation was planned from Ukraine. The Seafarers' Union of Russia cooperated with the agent in Tuapse, shift relief seafarers from Krasnodar were found and the crew members who made requests were sent home.

**M/V DERBY D (ИМО: 9278117), SHIP OWNER: DANAOS SHIPPING, GREECE**

A seafarer needed urgent dental care. He could not get it for 1.5 months as nearest ports of entry were in China, Indonesia and on Philippines. The Seafarers' Union of Russia contacted the company and Greek Union. On 6 June, the crew member flew from Hong Kong to Russia.

**M/V BBC ST. PETERSBURG (ИМО: 9736200), SHIP OWNER: BRIESE SCHIFFARTS, GERMANY**

The Chief Officer addressed to the Union as he needed urgent dental care. The vessel was heading to Shanghai where shore approach was prohibited due to coronavirus. Joint work of the Seafarers' Union of Russia, International Maritime Organization (IMO), Russian Embassy, Hong Kong unions and Global Voyager Assistance (GVA) allowed to perform discharge of the seafarer and place him to a hospital on 16 May.

**M/V CLIPPER ALEXANDRIA (ИМО: 9528017), SHIP OWNER: DANIA SHIP MANAGEMENT, DENMARK**

19 Russian crew members who had been on board the ship since October 2019 sent a request to the Union. Their contracts expired and the next passage was planned to Australia which meant major extension of these contracts. It was necessary to organize crew shift in Singapore. The problem was solved and on 31 May, the crew flew to Russia due to the cooperation between the Seafarers' Union of Russia, company, ITF, Danish and Singapore unions.



**T/X POLA ANISIA (ИМО 9303869), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – INOK NV, НИДЕЛАНДЫ**

8 апреля во время якорной стоянки в порту Камфа, Вьетнам, умер российский моряк. Портовые власти страны отказали в снятии тела с борта из-за ограничений, связанных с COVID-19. Судно пошло в Сингапур. Благодаря взаимодействию РПСМ с российским посольством, МФТ, сингапурскими профсоюзами и компанией 24 апреля тело было доставлено в похоронное бюро в Сингапуре.

**T/X WL PALEKH (ИМО 9674397), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – INOK NV, НИДЕРЛАНДЫ**

Пока судно находилось в Индонезии, у одного из членов экипажа случился инсульт. Снять его с борта было невозможно из-за ограничений, связанных с COVID-19. Для того, чтобы доставить моряка в больницу, было проделано много работы, однако взаимодействие РПСМ, индонезийского профсоюза, российского посольства, компании, портовых властей Индонезии, МИДа РФ и Министерства транспорта РФ привело к тому, что на 5-й день после происшествия моряк был, наконец, госпитализирован в Индонезии.

**T/X CELEBRITY INFINITY (ИМО 9189421), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – CELEBRITY CRUISES, США**

Когда все круизы были приостановлены в связи с пандемией коронавируса, тысячи членов экипажей компании, включая 120 россиян, не могли уехать с теплоходов, находящихся в Карибском бассейне. Однако усилиями РПСМ, МФТ, компании, круизного комитета МФТ, российского посольства был согласован план репатриации экипажей. Россиян по морю доставили в Саутгемптон, Великобритания, откуда они самолетами отправились домой.

**T/X RN ARKHANGELSK (ИМО 9384435), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – SCF DUBAI, ОАЭ, РОССИЯ**

Контракты у экипажа закончились в апреле, и моряки обратились в профсоюз за консультацией о правилах смены в Архангельске. РПСМ связался с компанией, смена прошла в штатном режиме.

**T/X PILOT WHALE (ИМО 7703986), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – INFLEX GROUP CORP., ПАНАМА**

У моряка случился инсульт, после чего он был помещен в больницу в Гвинее-Бисау, где не мог получить необходимую медицинскую помощь. Усилиями РПСМ, судовладельца,

**M/V CLIPPER BRUNELLO (ИМО: 9500106), SHIP OWNER: DANIA SHIP MANAGEMENT, DENMARK**

The third engineer who was discharged in Indonesia after 10 months of work addressed to the Union. The seafarer was in Jakarta. Due to the cancellation of international flights in the country, it was required to send him to Denpasar where an evacuation flight was planned from. Joint work of the Seafarers' Union of Russia, Indonesian union, Russian Embassy and the company helped the seafarer fly to Denpasar and then to his homeland.

**M/V POLA ANISIA (ИМО: 9303869), SHIP OWNER: INOK NV, NETHERLANDS**

On 8 April, a Russian seafarer died during anchorage in the port of Cẩm Phả, Vietnam. Port authorities refused to transport the corpse from the vessel due to restrictions caused by COVID-19. The ship headed to Singapore. On 24 April, the corpse was transported to a funeral office in Singapore due to the cooperation between the Seafarers' Union of Russia, Russian Embassy, ITF, Singapore unions and company.

**M/V WL PALEKH (ИМО: 9674397), SHIP OWNER: INOK NV, NETHERLANDS**

One crew member had a stroke while the vessel was staying in Indonesia. It was not possible to transport the seafarer off the ship due to COVID-19 restrictions. Hard work was required to send the seafarer to a hospital, however, as a result of the cooperation between the Seafarers' Union of Russia, Indonesian union, Russian Embassy, company, Indonesian port authorities, Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation and the Ministry of Transport of the Russian Federation on 5th day upon the accident the seafarer was finally hospitalized in Indonesia.

**M/V CELEBRITY INFINITY (ИМО: 9189421), SHIP OWNER: CELEBRITY CRUISES, USA**

Thousands of company crew members including 120 Russians could not leave motor vessels located in the Caribbean where all cruises were suspended due to coronavirus pandemic. However, with the efforts made by the Seafarers' Union of Russia, ITF, company, ITF Cruise Committee, Russian Embassy a plan for repatriation of crews was approved. Russians were transported to Southampton by sea, and then they flew home.

**M/V RN ARKHANGELSK (ИМО: 9384435), SHIP OWNER: SCF DUBAI, UAE, RUSSIA**

Contracts with crew members expired in April and seafarers addressed to the Union for advice on shift rules in the town of Arkhangelsk. The Seafarers' Union of Russia contacted the company, the crew was shifted in normal conditions.





российского посольства, государственных органов, администрации Калининградской области и компании Global Voyager Assistance он был доставлен в Калининград медицинским спецрейсом 25 апреля.

**T/X RN MURMANSK (ИМО 9384447), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – SCF DUBAI, ОАЭ, РОССИЯ**

В профсоюз поступило обращение экипажа, у которого в апреле закончились контракты. моряки интересовались правилами репатриации в Туапсе. Благодаря взаимодействию РПСМ и компании смена экипажа прошла в штатном режиме.

**T/X WILSON ROTTERDAM (ИМО 9557381) И T/X WILSON GRIMSBY (ИМО 9056040), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – WILSON SHIP MANAGEMENT, НОРВЕГИЯ**

Для смены экипажа требовалась консультация о правилах сухопутного пересечения эстонско-российской границы. Соответствующие запросы были направлены РПСМ в государственные структуры. Смена на обоих судах успешно прошла 23 апреля.

**T/X NS ARCTIC (ИМО 9413547), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – SCF DUBAI, ОАЭ, РОССИЯ**

Девять моряков сообщили в РПСМ о том, что власти Мурманской области не позволяют произвести смену с 15 по 19 марта из-за ситуации с коронавирусом. После обращения профсоюза в Министерство транспорта РФ, Федеральное агентство морского и речного транспорта, Российскую палату судоходства, смена была произведена.

**T/X VASILY LOZOVSKIY (ИМО 8607323), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – «АО СТРЕЛЕЦ», T/X ZAKHAR SOROKIN (ИМО 8607256), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – «АО ТАУРУС»**

Требовалось получить разрешение на чартерный рейс для замены 200 рыбаков в Лас-Пальмасе. Обращения РПСМ к председателю Правительства РФ, в Росрыболовство, Росавиацию и Роспотребнадзор помогли его получить. Моряки прибыли в Мурманск 12 мая.

**T/X SAGA SEA (ИМО 7390416), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – AKER BIOMARIN, НОРВЕГИЯ**

Для смены экипажа было необходимо согласование выполнения чартерного рейса Москва-Осло. Благодаря обращению профсоюза в Министерство транспорта оно было получено, рыбаков вывезли двумя рейсами: 21 мая домой отправились 37 членов экипажа, 10 июня – еще 39.

**M/V PILOT WHALE (ИМО: 7703986), SHIP OWNER: INFLEX GROUP CORP., PANAMA**

A seafarer had a stroke, then he was sent to hospital in Guinea-Bissau where he could not get a medical aid required. On 25 April, he was transported to the town of Kaliningrad on a medical charter flight due to the joint efforts made by the Seafarers' Union of Russia, Russian Embassy, state authorities, Administration of the Kaliningrad Oblast and Global Voyager Assistance.

**M/V RN MURMANSK (ИМО: 9384447), SHIP OWNER: SCF DUBAI, UAE, RUSSIA**

Crew members with contracts expired in April addressed to the Union. Seafarers were interested in rules of repatriation in the town of Tuapse. The crew was shifted in normal conditions due to the cooperation between the Seafarers' Union of Russia and the company.

**M/V WILSON ROTTERDAM (ИМО: 9557381) AND M/V WILSON GRIMSBY (ИМО: 9056040), SHIP OWNER: WILSON SHIP MANAGEMENT, NORWAY**

Advice on rules of inland Estonia-Russia border crossing was required to shift the crew. Respective inquiries were sent to government agencies by the Seafarers' Union of Russia. On 23 April, crews of two ships were successfully shifted.

**M/V NS ARCTIC (ИМО: 9413547), SHIP OWNER: SCF DUBAI, UAE, RUSSIA**

Nine seafarers informed the Seafarers' Union of Russia that the authorities of Murmansk Oblast did not allow to perform shift on the period from 15 to 19 March due to coronavirus. The crew was shifted upon requests of the Union to the Ministry of Transport of the Russian Federation, Federal Agency for Sea and Inland Water Transport, Russian Chamber of Shipping.

**M/V VASILY LOZOVSKIY (ИМО: 8607323), SHIP OWNER: STRELETS JSC, M/V ZAKHAR SOROKIN (ИМО: 8607256), SHIP OWNER: JSC TAURUS**

An authorization for a charter flight was required to shift 200 fishermen in Las Palmas. The authorization was obtained upon the request of the Seafarers' Union of Russia to the Chairman of the Government of the Russian Federation, Federal Agency for Fishery, Federal Agency for Air Transport, Federal Service for Surveillance on Consumer Rights Protection and Human Wellbeing. On 12 May, the seafarers arrived in Murmansk.

**M/V SAGA SEA (ИМО: 7390416), SHIP OWNER: AKER BIOMARIN, NORWAY**

An approval of a Moscow-Oslo charter flight was required to shift the crew. Fishermen were transported with two flights due to the request of the Seafarers'



**T/X NEW NOBLE (ИМО 9836892), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – NEW NOBLE SHIPPING CO LTD, ТАЙВАНЬ**

Экипаж обратился за помощью в конце февраля. К тому моменту у всех, кто был на борту, закончились контракты, и моряки хотели списаться. Времени на решение этого вопроса в России не оставалось – экипаж обратился за содействием слишком поздно, всего за 12 часов до отхода из порта Мурманск. Попытаться помочь морякам решили в следующем порту. К моменту прибытия в Марокко часть экипажа уже находилась на судне 12 месяцев. Переговоры с судовладельцем о репатриации увенчались успехом: 19 моряков должны были улететь домой – всем купили билеты. В результате 13 марта 15 человек покинули судно, еще четверо – 26 марта.

**T/X ST. KATHARINEN (ИМО 9689158), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – ORO JACKSON MARITIME PTE LTD, СИНГАПУР**

19 апреля профсоюз получил электронное письмо от моряка. Он сообщил, что хочет списаться с судна в связи с истечением срока контракта и плохим самочувствием, но в компании его репатриацию считают невозможной, а жалобы на здоровье вообще не комментируют. На тот момент танкер-химовоз, перевозивший мазут и нефть, проходил Тайвань курсом на Славянку Приморского края, прибытие планировалось на 30 апреля. Когда в начале мая судно зашло в порт Славянка, старшего механика осмотрел врач и поставил диагноз – гипертония. Госпитализация ему не потребовалась, но нужно было как можно скорее его репатриировать. Профком обратился к агенту в Находке и договорился, что как только танкер-химовоз зайдет в порт, моряку помогут сойти на берег. По прибытию в Находку стармеха сразу списали.

**T/X RDO FORTUNE (ИМО 9623673), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – BERNHARD SCHULTE, ГЕРМАНИЯ**

В декабре 2019 года при трудоустройстве второй механик подписал контракт на четыре месяца. Однако по прошествии этого времени, в компании ему сообщили, что в связи с пандемией рейс продлевается на два месяца. По истечении дополнительного срока оказалось, что замены не будет, так как для ее организации нет подходящих портов захода. В итоге, когда его пребывание на борту составило восемь месяцев, член экипажа RDO Fortune обратился за содействием в репатриации в ДВРО РПСМ, тем более что судно работает по коллективному договору. В результате после переговоров репатриацию все же организовали: экипажу, состоящему из 12 филиппинцев, поляка, трех украинцев и четырех россиян, предоставили замену в Дубае.

**T/X ASPHALT SEMINOLE (ИМО 9263942), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – ASPHALT CARRIBEAN LTD, НИДЕРЛАНДЫ**

Двое россиян обратились в Российский профсоюз моряков и объяснили, что после захода в порт Антверпен танкер должен взять курс на Нигерию через Зону повышенного риска IBF, однако они туда идти не хотели. Поскольку

Union of Russia to the Ministry of Transport: On 21 May, 37 crew members were sent home. On 10 June, 39 crew members flew home.

**M/V NEW NOBLE (ИМО: 9836892), SHIP OWNER: NEW NOBLE SHIPPING CO LTD, TAIWAN**

The crew asked for help in the end of February. By that moment, contracts with all crew members on board the vessel had expired and the seafarers wanted to be discharged. There was no time to solve the problem in Russia as the seafarers were too late to request for help, just 12 hours before departing from the port of Murmansk. The Union decided to help seafarers in the next port. Some crew members had been on board the ship for 12 months by the moment of arrival in Morocco. Negotiations on repatriation with the ship owner were successful: 19 seafarers were to fly home as tickets were bought for them. On 13 March, 15 people left the vessel. On 26 March, four people flew home.

**M/V ST. KATHARINEN (ИМО: 9689158), SHIP OWNER: ORO JACKSON MARITIME PTE LTD, SINGAPORE**

On 19 April, the Union received an e-mail message from a seafarer. He informed that he wanted to be discharged from the vessel due to the expiration of the contract and poor health, but the company considered his repatriation impossible and made no comments concerning his health problems. At that moment, the chemical tanker transporting mazut and oil was passing Taiwan in the direction of Slavyanka (Primorsky Krai). Arrival to the port of destination was scheduled for 30 April. A doctor examined the Chief Engineer and gave a diagnosis of hypertonia (high blood pressure) when the ship called at the port of Slavyanka. The seafarer did not need hospitalization, but he required repatriation. The Union addressed to the agent in Nakhodka and they agreed on that the seafarer would be assisted in coming ashore when the chemical tanker called at the port. When the ship called at the port, the Chief Engineer was immediately discharged.

**M/V RDO FORTUNE (ИМО: 9623673), SHIP OWNER: BERNHARD SCHULTE, GERMANY**

In December 2019, when being hired, the Second Mechanical Engineer signed a contract for four months. However, after the time passed, he was informed that due to the pandemic, the voyage would be extended by two months. After the additional period had expired, it turned out that there he would not be replaced, since there were no corresponding ports of call to arrange it. As a result, when his stay on board made up to eight months, a member of the RDO Fortune crew requested assistance in repatriation from the Far East Public Department of the Seafarers' Union of Russia, moreover since the ship sails under a collective agreement. After negotiation, the repatriation was arranged: a crew made up of 12 Filipinos, a Pole, three Ukrainians and four Russians was provided with a change in Dubai.



Asphalt Seminole работает по колдоговору, моряки решили списаться до захода в опасный регион. РПСМ связался с судовладельцем и вскоре получил план списания членов экипажа, которые не захотели идти в Нигерию, — их оказалось трое. Все они по приходу в Антверпен получили полный расчет по заработной плате и отсюда же за счет работодателя отправились в Россию.

**T/X CMA CGM LOUGA (ИМО 9745550), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – CMA CGM, ФРАНЦИЯ**

В Российский профсоюз моряков поступил запрос от коллег из Международной федерации транспортников в Гамбурге с просьбой помочь списать моряка в Санкт-Петербурге, так как судно, на котором он работал, шло в российский порт. К сожалению, организовать помощь в Германии не представлялось возможным, на это не оставалось времени. В результате в России моряк довольно быстро получил транзитную визу, затем прибыл во Франкфурт и вылетел домой. Так моряк списался с «Louga».

**T/X «VICTORIYA» (ИМО 9065912), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – VICTORIA SHOPPING LTD, БЕЛИЗ**

Экипаж балкера обратился в МФТ за помощью в репатриации. Моряки сообщили, что измотаны и физически, и морально, и не могут в полной мере продолжать выполнять свои обязанности. Кроме того, опасения вызывало состояние здоровья троих членов экипажа: из-за карантинных ограничений, связанных с пандемией коронавируса, их не могли репатриировать ни в Тайланде, ни в ОАЭ, ни в Иране. Удача улыбнулась морякам в Турции. Сюда им на смену приехали украинцы. Сами же россияне вернулись, отработав на судне около 10 месяцев, на родину с заработанными деньгами 11 октября.

**T/X CAPTAIN NAGDALIYEV (ИМО 9575307), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – PALMALI, ТУРЦИЯ**

Судно с мая 2020 года стояло в Бейруте под арестом за долги судовладельца перед бункеровочной компанией. Члены экипажа не получали заработную плату. На момент ареста танкера старпом и второй помощник капитана не полу-

**M/V ASPHALT SEMINOLE (ИМО: 9263942), SHIP OWNER: ASPHALT CARRIBEAN LTD, NETHERLANDS**

Two Russians sought assistance from the Seafarers' Union of Russia explaining that after the entry to the port of Antwerp, the tanker should be heading for Nigeria through the IBF High Risk Zone, but they did not want to sail there. Since Asphalt Seminole sails under a collective agreement, the seafarers decided to sign off before entering the dangerous region. The Seafarers' Union of Russia contacted the ship owner and shortly obtained a discharge plan for the crew members who did not want to sail to Nigeria, there were three of them. On their arrival in Antwerp, they all received a final lay-off pay and from the same place departed for Russia at the employer's expense.

**M/V CMA CGM LOUGA (ИМО: 9745550), SHIP OWNER: CMA CGM, FRANCE**

The International Transport Workers' Federation in Hamburg sent a request to The Seafarers' Union of Russia for assistance in signing off a seafarer in St. Petersburg, since the ship he was assigned to was heading for a Russian port. Unfortunately, it was impossible to help him in Germany, as there was not enough time for that. As a result, in Russia the seafarer obtained a transit visa rather fast, then reached Frankfurt and flew home. Thus, the seafarer signed off the Louga.

**M/V VICTORIYA (ИМО: 9065912), SHIP OWNER: VICTORIA SHOPPING LTD, BELIZE**

The bulk carrier's crew turned to the ITF for repatriation assistance. The seamen reported that they were both physically and mentally exhausted and could not continue to fully perform their duties. Moreover, the health condition of three crew members raised concern: due to quarantine measures related to the coronavirus pandemic, they could not be repatriated either in Thailand, the UAE, or Iran. Fortune favours the seamen in Turkey. The Ukrainians came to replace them. So the Russians came back home after having worked on board the ship for about 10 months, they returned to their homeland on 11 October with the money they had earned.





чили деньги за предыдущие контракты, которые они отработали еще в 2019 году. К тому же на борту постоянно возникали проблемы с пополнением резервов. Фактически Palmali бросила судно и экипаж в чужой стране, отказавшись от всякой коммуникации с моряками и профсоюзом. Доставку продуктов и питьевой воды для экипажа осуществляла Международная федерация транспортников. Лишь в октябре при участии страховой компании четверо моряков, включая россиян, вернулись домой. «АльфаСтрахование» также выплатила им заработок за 4 месяца, согласно требованию Конвенция о труде в морском судоходстве. Переговоры об этом вел РПСМ.

#### **T/X DS VENTURE (ИМО 9522180), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – DS TANKERS GMBH & CO KG, ГЕРМАНИЯ**

Россиянин обратился в РПСМ с просьбой помочь вернуться домой. Он сообщил, что срок его рабочего контракта истек, но из-за пандемии коронавируса у компании не получается организовать смену. Кроме того, начались проблемы с загранпаспортом: когда T/X DS Venture зашел в порт Фуджейра в ОАЭ, до окончания срока действия документа оставалось всего три дня. В конечном счете моряка списали с судна на рейде порта Галле (Шри-Ланка), где его пересадили на катер, а после поместили в обсерватор. Пока моряк находился в медучреждении, местный агент отвез его документы в Посольство РФ в Шри-Ланке. Моряку оформили временный документ для пересечения границы, куда миграционные власти смогли поставить визу.

#### **T/X GAS IONIAN (ИМО 9522271), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – BENELUX OVERSEAS INC, ГРЕЦИЯ**

На момент обращения в РПСМ россиянин находился в рейсе на месяц дольше, чем оговаривалось в контракте, а о пролонгации документа речи не шло. Так, вместо положенных четырех месяцев (плюс минус один) второй механик нес вахту полгода. Для выяснения деталей и за разъяснениями международный отдел РПСМ обратился к судовладельцу. После переговоров через неделю компания, наконец, решила сменить моряка в порту Фуджейра, ОАЭ. В последний день августа он благополучно вернулся на родину.

#### **T/X CORONA (ИМО 9169342), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – AM NOMIKOS TRANSWORLD MARITIME, ГРЕЦИЯ**

История репатриации развивалась в течение двух недель с момента обращения моряка в инспекцию МФТ и профсоюз. К жалобе член экипажа приложил два контракта: первый – продолжительностью шесть

#### **M/V CAPTAIN NAGDALIYEV (ИМО: 9575307), SHIP OWNER: PALMALI, TURKEY**

Since May 2020, the vessel had been being under arrest in Beirut for the shipowner's debts to the bunkering company. The crew members didn't receive their salary. By the time of the tanker arrest, the First Mate and the Second Mate had not got money for the previous contracts, that they had worked out back yet in 2019. In addition, on board there were constant difficulties with the replenishment. In fact, Palmali abandoned the ship and the crew in a foreign country, refusing from any communication with the seafarers and the Union. The International Transport Workers' Federation (ITF) had been delivering food and drinking water for the crew. Only in October, thanks to the efforts made by the insurance company, four seafarers including Russians returned home. AlfaStrakhovanie Insurance Company also paid them 4 months' salary as required by the Maritime Labour Convention. The negotiations were held by the Seafarers' Union of Russia.

#### **M/V DS VENTURE (ИМО: 9522180), SHIP OWNER: DS TANKERS GMBH & CO KG, GERMANY**

A Russian appealed to the Seafarers' Union of Russia with a request to help him return home. He reported that his labour contract had expired, but due to the coronavirus pandemic, the company was unable to replace him. Moreover, difficulties with his foreign passport started: The document would have expired just in three days when m / v DS Venture entered the port of Fujairah in the UAE. Finally, the seafarer was discharged from the ship on the roadstead of the Galle port (Sri Lanka), where he was transferred to a boat, and then placed into an observation facility. While the seafarer was in the medical facility, a local agent took his documents to the Russian Embassy in Sri Lanka. A temporary document for crossing the border, where the migration authorities put a visa stamp was issued for this seafarer.

#### **M/V GAS IONIAN (ИМО: 9522271), SHIP OWNER: BENELUX OVERSEAS INC, GREECE**

When the The Seafarers' Union of Russia was contacted, the Russian had been sailing a month longer than it was stipulated by the contract, but there was no way to extend the document. So, instead of the four months (give or take one) as stipulated, the Second Engineer kept watch for six months. The international department of the Seafarers' Union of Russia asked the ship owner to explain the background and clarify. A week after the negotiations, the company finally decided to replace the seafarer in the port of Fujairah, UAE. On the last day of August, he safely returned home.

плюс один, и второй, вступивший в силу следом, – еще на четыре плюс один. Получалось, что он рассчитывал отработать не более семи месяцев, а вышло – 11. Однако перед заключением второго контракта судно все еще работало в Европе, а значит, моряка можно было сменить до отхода в Южную Америку, укладываясь в указанный в первом контракте гибкий интервал «плюс/минус один месяц». В связи с этим Калининградская региональная организация РПСМ, ссылаясь на положение Конвенции о труде в морском судоходстве, обратилась к капитану порта и в группу Парижского меморандума. «Вызволить» моряка также помогали два морских агентства: Trans-Agro Ltd и STAFF Management из Калининграда, обеспечившие консультации, согласование с властями и беспрепятственный транзит. В итоге моряка все-таки списали с т/х Corona.

#### **T/X RIVER RAIN (ИМО 8865949), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – CUNDA SHIPPING, ТУРЦИЯ**

В профсоюз обратились азербайджанские мотористы и украинский повар за помощью в погашении задолженности по зарплате и репатриации. Первые не получали деньги за работу на протяжении 2,5 месяцев, повар – полтора. По обыкновению РПСМ первым делом мы связались с судоходной компанией. Переговоры о списании иностранных моряков в российском порту продолжались целый день, но в конечном итоге профсоюзу удалось переломить ситуацию: судовладелец заплатил морякам по долгам и приобрел азербайджанцам и украинке билеты, а власти порта разрешили списаться. Мотористы улетели домой через Москву, повар уехала на родину на автобусе. То, что произошло в отношении азербайджанских моряков – прецедент: до этого момента их не списывали.

#### **T/X ATHENS VOYAGER (ИМО 9337391), СУДОВЛАДЕЛЕЦ – THOME SHIP MANAGEMENT, СИНГАПУР**

Всю зиму танкер с филиппинцами, российскими старпомом и стармехом и капитаном из Индии находился в Венесуэле. Затем был океанский переход до Малайзии, и новости доходили до экипажа в очень скудном объеме. Надежды на смену растаяли в Сингапуре, где моряков, включая россиян, должны были поменять. В Эмиратах, куда судно отправилось из Сингапура, карантинные ограничения, вопреки ожиданиям моряков, оказались еще строже. Однако во время стоянки в Фуджейре стармех связался с представителями профсоюза, которые все-таки смогли добиться от работодателя списания. В результате рейс на танкере Athens Voyager, который начался для стармеха в декабре прошлого года, закончился только осенью. 🇺🇦

#### **M/V CORONA (ИМО: 9169342), SHIP OWNER: AM NOMIKOS TRANSWORLD MARITIME, GREECE**

The repatriation process evolved for two weeks since the seaman had applied to the ITF and the Union for assistance. The crew member attached two contracts to the complaint: the first would last for six plus one month, and the second, which then came into force, would be valid for another four plus one month. It meant that he expected to work no more than seven months, but it turned out 11. However, the ship had been still sailing in Europe when the second contract was signed. That means that it was possible to replace the seafarer before leaving for South America and keep within the flexible time slot of 'one month less or more which was specified in the first contract. In this regard, the Kaliningrad regional department for the Seafarers Union of Russia called upon the Port Master and the Paris Memorandum group with referring to the provision of the Maritime Labour Convention. Two sea agencies also helped to 'rescue' the seafarer: Trans-Agro Ltd and Kaliningrad STAFF Management that provided consultations, coordination with the authorities and an unimpeded transit. As a result, the seafarer was finally discharged from m/v Corona.

#### **M/V RIVER RAIN (ИМО: 8865949), SHIP OWNER: CUNDA SHIPPING, TURKEY**

Azerbaijani engine-men and an Ukrainian cook turned to the union asking for help in paying off their wages and for the repatriation. The engine-men had not been given money for 2.5 months; the cook had not been paid for one and a half month. First, the Seafarers Union of Russian contacted the shipping company as usual. Negotiations about the discharge of foreign seafarers in the Russian port continued the entire day, but finally the Union managed to turn the tide: the shipowner paid off his debts to the seafarers, bought tickets for Azerbaijanians and Ukrainian and then the port authorities allowed them to discharge. The engine-men flew home via Moscow, the cook went home by bus. It was a real precedent regarding Azerbaijanian seafarers they had not been discharged before.

#### **M/V ATHENS VOYAGER (ИМО: 9337391), SHIP OWNER: THOME SHIP MANAGEMENT, SINGAPORE**

The tanker with people from the Philippines, Russian First Mate and Chief Engineer and Master from India was held in Venezuela for the whole winter. Then the ship crossed the ocean heading to Malaysia and the crew had scarcely any news. Hopes were lost in the next port of entry, Singapore, where crew members, including Russians, were to be shifted. In contrast to expectations of seafarers, quarantine restrictions in the UAE where the ship set off to, were even stricter. However, while they were anchored in Fujairah, the Chief Engineer contacted some Union representatives, who finally managed to make the employer to discharge them. As a result the voyage on board the Athens Voyager tanker that the Chief Engineer had started last December ended only in autumn. 🇺🇦





Killarney Lighthouse

## МАЯКИ – СВЯТЫНИ МОРЕЙ

Море – опасная стихия, которая и сегодня, в век металлических корпусов, продвинутого навигационного оборудования и других достижений цивилизации, губит суда и уносит жизни людей. Что и говорить о более древних временах, когда даже шарообразность Земли была далеко не столь очевидной, а способы ориентирования в море – очень приблизительны. Избежать крушения при плохой видимости у коварных берегов и в узких проходах или понять, что порт назначения уже совсем рядом, морякам помогали маяки – по сей день символ надежды, спасения и безопасности даже для людей, никак не связанных с профессией. Многие из них продолжают работать в наше время, спустя тысячелетия после постройки первых образцов. И хотя их устройство изменилось, функции остались прежними – в любых условиях служить для моряков надежным ориентиром, который никогда не подведет.

## LIGHTHOUSES – THE SEA SHRINES

The sea is a dangerous power. It destroys ships and takes the human lives even today, in the age of metal hulls, advanced navigation equipment and other achievements of civilization. Needless to say about more ancient times, when even the Earth's sphericity was far from obvious, and the navigating methods were very unreliable. The lighthouses helped the sailors in poor visibility to avoid a wreck near treacherous shores or in narrow passages, or to understand that the port of destination is very close. They are a symbol of hope, salvation and safety even for people who have nothing to do with the profession. Many of them are still functioning, thousands of years after construction of first samples. Although their design has changed, their functions are still the same as before: they are to serve a reference point for seafarers to rely on.





## ЧУДО СВЕТА ВО ВСЕХ СМЫСЛАХ

Считается, что предшественниками маяков были костры на берегу моря или сигнальные огни, разожженные на вершинах холмов – упоминания о последних содержатся еще в Илиаде и Одиссее, относящихся к VIII веку до нашей эры. Первым же маяком, о существовании которого доподлинно известно, стал Александрийский, или Фаросский, маяк – одно из семи чудес света и единственное из них, выполнявшее важную практическую функцию. Египетский порт в то время имел особое стратегическое значение и находился на пересечении важных водных и наземных

торговых путей. Строительство маяка, призванного обезопасить мореплавание и поразить воображение современников, завершилось около 280 года до н. э. Его высота была равна примерно 110 метрам (есть сведения и о том, что она составляла и до 180 метров). Даже сегодня это внушительная цифра: например, самый высокий маяк современности, расположенный в саудовском порту Джедда, лишь ненамного перерос своего известного предшественника – его высота составляет чуть более 130 метров. Вообще, древние маяки чаще строились для обозначения расположения гавани, а не в качестве предупреждения об опасных мелководьях или подводных скалах, однако Александрийский выполнял обе функции – вход в порт был небезопасным. На протяжении столетий маяк оставался одним из самых высоких рукотворных сооружений, уступая только пирамидам Гизы, а свет от огня, горящего на его вершине, мог быть виден на расстоянии до 35 миль. На постоянное поддержание огня ночью уходило много дерева, которое хранилось на первом этаже, по пандусу вверх его поднимали волю, однако часть подъема была слишком узкой для выючных животных, и в дело приходило вступать человеку.

Александрийский маяк простоял более тысячелетия, однако пал жертвой многочисленных землетрясений – в частности,

## THE WONDER OF THE WORLD IN EVERY WAY

The precursors of lighthouses are considered to be some bonfires on the seashore or signal lights lit on the hill tops. The latter are mentioned in the Iliad and the Odyssey that date back to the 8th century BC. The first lighthouse, which is known for certain, was the lighthouse of Alexandria or Pharos. It was one of the seven wonders of the world and the only one that was practically important. At that time the Egyptian port was of particular strategic importance and was located at the intersection of important water and land trade roads. The lighthouse erected to secure navigation and amaze the imagination of contemporaries was completed around 280 BC. It was approximately 110 meters high (according to some data it was up to 180 meters). It is an impressive figure even today: for example, the tallest lighthouse of our time, which is located in the Saudi port of Jeddah, is just a little bit higher than its famous predecessor. It is slightly over 130 meters high. In general, ancient lighthouses were often built to indicate the location of the harbour, and not as a warning about dangerous shallow waters or underwater rocks, however, the lighthouse of Alexandria fulfilled both functions since the entrance to the port was unsafe. Over

the centuries, the lighthouse remained one of the tallest man-made structures, it was inferior only to the Giza pyramid complex. The light from its fire top was seen up to 35 miles far away. The wood used to constantly maintain the fire at night was stored on the first floor. It used to be lifted up the ramp by oxen, but a part of the rise was too narrow for pack animals, so there, man had to get into business.

The lighthouse of Alexandria stood more than a thousand years and perished because of numerous earthquakes. One that happened in 956 destroyed its top and the Arabs who then lived on that land built a dome at its place. Serious shocks awaited the wonder of the world in 1303 as well as in 1323 AD – it became inaccessible for men after they had occurred. In the late 15th century, nothing remained of the lighthouse: its parts were used to build the Citadel of Qaitbay established on the ruins of the ancient building. However in 1994, archaeologists found several large stones in the island waters, which, according to them, used to be a part of the lighthouse.

## HERCULES, A HERO AND AN ARCHITECT

At the time of the Roman empire expansion its citizens built a large number of lighthouses. By 400 AD there were about thirty of them all along the Black Sea coast to the Atlantic Ocean.

в 956 году обвалилась его верхушка, на месте которой жившие в то время на этой территории арабы построили купол. Серьезные потрясения ждали чудо света и в 1303 и 1323 годах н. э. – после них в него уже невозможно было зайти. К концу XV века от маяка вовсе ничего не осталось: его части были использованы для постройки крепости Кайт-Бей, возведенной на руинах старинного здания. Правда, в 1994 году археологи нашли несколько крупных камней в водах вокруг острова, которые, по их словам, относились к маяку.

### **ГЕРКУЛЕС – ГЕРОЙ И АРХИТЕКТОР**

Большое количество маяков во время расширения империи построили римляне – к 400 году н. э. на побережьях от Черного моря до Атлантического океана их было уже около тридцати, правда, многие из них не сохранились. В то время появился, например, и древнейший из функционирующих по сей день маяков – Башня Геркулеса в испанском городе Ла-Корунья. Она, как и многие старинные постройки, окутана романтическими легендами: согласно одной из них на этих землях произошла битва Геркулеса с великаном Герионом, длившаяся три дня и три ночи. Когда герой победил, он закопал голову великана у берега моря и, дабы отпраздновать победу, построил на этом месте башню и основал город, который назвал Круния –

по имени женщины, которая поселилась здесь первой и в которую герой влюбился. Когда Геркулес покинул эти земли, его племянник стал правителем Испании, заселил города и закончил строительство башни, сделав из нее маяк, огонь которого никогда не гас. На самом же деле постройка появилась в конце I или начале II века н. э (правда, в XVIII веке маяк перестраивался – 34-метровая конструкция выросла до 55 метров), а автором красивой истории, говорят, был король Кастилии и Леона Альфонсо X.

However many of them are not saved. By the way the oldest of the lighthouses which continues functioning today – the Tower of Hercules located in the Spanish city of La Coruña – appeared at that time. Like many old buildings it is fogged in romantic legends: according to one of them, the battle between Hercules and the giant Geryon, which lasted three days and three nights, took place on these lands. When the hero won, he dug the giant's head in by the seashore and, in order to celebrate the victory, built a tower on this place and founded a city, named Krunia – after the woman who first settled here and with whom the hero fell in love. When Hercules left these lands, his nephew became the ruler of Spain, populated the cities and completed the construction of the tower, making it a lighthouse, the fire of which never went out. Actually, the building appeared in the late 1st or the early 2nd century AD (in the 18th century the lighthouse was rebuilt, and the 34-meter structure rose up to 55 meters), and the author of the beautiful story is thought to be Alfonso X, the king of Castile and Leon.

The Phoenicians, who traded all along from the Mediterranean to the modern Britain, also built lighthouses along the waterways they used. After the first century AD candles or oil lamps were used in glass or horn

lanterns alongside with wood. In the Middle Ages, trade between countries almost disappeared, so did the construction of new lighthouses. This only changed with the reemergence of commerce in Europe around 1100 AD. – Italy and France actively involved in the construction of new towers, so by 1600 there were at least thirty major sea landmarks. As well as in the ancient times they lightened mainly by burning wood, coal and torches, but oil lamps also were in use.

### **CAUTION ON THE HIGH SEAS**

In the 18th century, structures and equipments started to be intensively improved. The first lighthouse to be built almost offshore appears on the dangerous Eddystone Rocks going to British Plymouth. Actually, the original building stood for only four years, from 1699 to 1703 when it was swallowed by the strongest storm without leaving a trace together with the architect and the builder. This was followed by two more successful attempts, but the second lighthouse burned down, and the third had to be dismantled due to the rock destruction on which it stood. Now the fourth lighthouse rises here, it was erected in 1882. By the way, the folk ballad "The Keeper of the Eddystone Light" is dedicated to the building: it depicts an unenviable, but, apparently, full of adventures life in a tower in the middle

**California lighthouse, 1916**



Финикийцы, торгующие от Средиземного моря до современной Великобритании, также строили маяки вдоль водных путей, которыми пользовались. После первого века н. э. помимо дерева стали использоваться свечи или масляные лампы в фонарях из стекла или рога. В Средневековье же торговля между странами практически сошла на нет, а вместе с ней – и строительство новых маяков. Ситуация изменилась только с возрождением коммерции в Европе около 1100 года н. э. – новые башни стали активно строить Италия и Франция, и к 1600 году крупных морских ориентиров было по меньшей мере тридцать. В основном светили они, как и в античности, за счет сжигания дерева, угля и факелов, однако масляные лампы также использовались.

## ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЕ В ОТКРЫТОМ МОРЕ

В XVIII веке конструкции и оборудование начинают активно совершенствоваться. Появляется первый маяк, построенный практически в открытом море, на опасных Эддистонских скалах на подходе к британскому Плимуту. Правда, первоначальное сооружение простояло всего четыре года – с 1699 по 1703, – его вместе с архитектором и строителем без следа поглотил сильнейший шторм. За этим последовали две более удачные попытки, однако второй маяк сгорел,

а третий пришлось демонтировать из-за разрушения скалы, на которой он стоял. Сейчас здесь возвышается уже четвертый маяк, возведенный в 1882 году. Постройке, кстати, посвящена народная баллада «Смотритель маяка Эддистон»: в ней предстает незавидная, но, по всей видимости, полная приключений жизнь в башне посреди моря – у маячника трое детей от русалки (полурыб-полулюдей), сам он куда-то пропал, а отпрыски – кто был съеден, а кто выставляется на потеху публике как говорящая рыба.

После появления маяка Эддистон башни, предупреждающие об опасности в открытом море, стали появляться и в других местах, чаще всего построенные уже из камня.

## СВЕТ СОТЕН ЛАМП

Одним из значительных прорывов и настоящей революцией в маячном освещении стало создание аргандовой лампы швейцарским изобретателем Франсуа Пьером Ами Аргандом в конце XVIII века. Если в обычных горелках воздух имел доступ только снаружи, то в ней он мог проходить через середину, то есть внутри трубкообразной светильни, в результате чего достигалось полное сгорание горючих газов и паров осветительного материала. Лампы обеспечивали стабильный и бездымный огонь и практически повсеместно использовались в маяках на протяжении

of the sea. The lighthouse keeper had three children from a mermaid (half-fish, half-humans), he disappeared somewhere, some of his offsprings were eaten, some were considered to be a talking fish and were laughed at.

After the Eddystone Lighthouse had been built, other towers warning of danger on the high seas started appearing in other places too, mostly made up of stone though.

## LIGHT FROM HUNDREDS OF LAMPS

The creation of the Argand lamp by the Swiss inventor François Pierre Ami Argand at the end of the 18th century became one of the significant breakthroughs and a real revolution in lighthouse lighting. In the conventional burners the air accessed only from the outside, but in this lamp it passed across the middle, inside the tube-shaped lamp, as a result complete combustion of combustible gases and lighting material vapors was achieved. The lamps provided a stable and smokeless fire and have been used for over a century in the most of lighthouses. Their emergence favoured the development of effective optical devices used to increase the light intensity as before many sailors complained that the lighthouse was hardly seen in bad weather, which could cause a disaster at some critical points. In 1777, a lighthouse

catoptric system which used reflectors – mirrors was made for the first time. Later, special metal reflectors were also used. They were silver plated or heavily polished, but had their drawbacks: they deteriorated quickly if affected by heat or corrosion. They enabled the argand lamp light intensification by 400.

The device produced an intense light beam but in order to be seen from everywhere it had to be rotated. The movement was provided by a clock mechanism with a spring or weight, and the lighthouse keeper was to ensure its smooth operation. The lighthouse light turned into a series of flashes that at first was not approved by sailors, but later it was constantly used.

The Fresnel lens became another invention that uplifted the lighthouses. At the beginning of the 19th century, the French Lighthouse Commission was preoccupied with their weak light. The scientist Augustin Fresnel was invited to find out a solution. In 1821 he created the first apparatus which used a special lens with a complex stepwise surface. For the people of Paris testing the invention was a spectacle: in the evening the commission met in Montmartre, meanwhile the reflectors and the new invention, whose strength was going to be compared, were installed on the other side of the city – on the roof of the Observatory. The lens surpassed its rival, and

более ста лет. Их появление давало простор для развития эффективных оптических аппаратов для увеличения интенсивности света – многие моряки жаловались на то, что в плохую погоду маяк видно плохо, а в опасных точках это чревато катастрофой. В 1777 впервые была сделана катоптрическая система для маяка, в которой применялись отражатели – зеркала. Позже также использовались специальные металлические отражатели, посеребренные или сильно наполированные, у которых, правда, были свои недостатки – они быстро портились от жара и коррозии. Благодаря им свет аргандовой лампы удавалось усилить примерно в 400 раз.

Устройство создавало интенсивный пучок света, но чтобы его можно было увидеть отовсюду, его необходимо было вращать. Движение осуществлялось часовым механизмом с пружиной или грузом, а обеспечивать его бесперебойную работу должен был смотритель маяка. Свет от маяка превратился в серию вспышек, что поначалу морякам не очень понравилось, однако впоследствии использовалось постоянно.

Еще одним изобретением, преобразившим маяки, стала линза Френеля. В начале XIX века французская Комиссия по маякам была озабочена их слабым светом. Поработать над решением предложили ученому Огюстену Френелю,

который в 1821 году создал первый аппарат с использованием особой линзы со сложной ступенчатой поверхностью. Тестирование изобретение превратилось в настоящее представление для всего Парижа: вечером комиссия собралась на Монмартре, а отражатели и новое изобретение, силу которых собирались сравнить, установили на другом конце города – на крыше Обсерватории. Линза своего соперника превзошла, и наутро о ее ярком свете написали все местные газеты. А в 1823 году подобный аппарат впервые появился на маяке Кордуана – одном из красивейших во Франции, за что его иногда называют Версалем моря. Изобретение позволило производить свет в четыре-пять раз сильнее, чем в отражателях. Подобные системы все еще используются в маяках до сих пор, правда, во многих их заменили на электрические лампы, работающие от электродвигателя.

### **БЕЗУМИЕ ИЛИ ОТРАВЛЕНИЕ?**

Нетрудно догадаться, что жизнь смотрителя маяка раньше была непростой. Весь его день вращался вокруг осветительного аппарата, – нужно было приводить в движение часовой механизм, держать оборудование в чистоте, регулярно приносить топливо, ремонтировать сам маяк и относящиеся к нему постройки. Кроме того, смотрители участвовали



in the morning all the local newspapers wrote about its bright light. In 1823, this device first appeared at the Corduan lighthouse which is considered to be one of the most beautiful in France, therefore it is sometimes called the Versailles of the sea. The invention enabled the four to five times stronger light production than that projected by reflectors. Such systems are still in use in lighthouses, although many of them have been replaced with electric lamps powered by an electric motor.

### **MADNESS OR POISONING?**

It should come as no surprise that life of a lighthouse keeper was not easy. His whole day hinged on the lighting

mechanism: he had to set in motion the clockwork, keep the equipment clean, regularly add fuel, repair the lighthouse itself and the buildings related to it. Moreover, the lighthouse keepers took part in rescuing people at sea. Although they usually did not live alone, and sometimes were even supported by families, it was still an extremely solitary existence, especially when it comes to the towers that soar on the high seas. The lighthouse keepers often were thought to go crazy with such a life, the reason may be quite different though. In the 1890s, some lighthouses started using liquid mercury: thanks to it, the heavy lens on the wheels was rotating faster and easier, and





Rubjerg Knude Fyr,  
Hjørring, Denmark

в спасении людей на море. Хотя обычно они жили не поодиночке, иногда даже с семьями, все равно это было крайне уединенное существование – особенно если речь идет о башнях, стоящих посреди открытого моря. Считалось, что смотрители нередко сходят с ума от такой жизни, хотя причина может быть совсем в другом. В 1890 годах на некоторых маяках стали использовать жидкую ртуть: благодаря ей тяжелая линза на колесах крутилась быстрее и легче, а часовой механизм приходилось реже переводить. В результате маяк мигал чаще, что было более безопасно для моряков, но не для смотрителей, которые практически ежедневно вдыхали пары ртути и прикасались к ней при уборке.

Поэтому вполне вероятно, что именно это, а не изоляция, как считалось прежде, стояло за сообщениями о странном или нездоровом поведении смотрителей – хроническое отравление ртутью приводит к рассеянности, депрессии и галлюцинациям. Известна, например, история Уильяма Брауна, смотрителя маяка на канадских островах Балленас, которого в мае 1905 поместили в психиатрическую лечебницу после странной телеграммы коллеге. Кроме того, на его агрессивное поведение жаловалась жена, Мэгги, которая жила с ним на острове. Уже в июне его выпустили после выздоровления, и он вернулся на маяк, однако снова был отправлен в больницу в 1906 году.

the clockwork had to be set less often. As a result, the lighthouse blinked more often, that was safer for sailors, but not for the lighthouse keepers, who almost daily were inhaling mercury vapour and touched it while cleaning. Therefore, it is quite likely that not isolation at all, as it was previously thought, but the constant poisoning with the mercury vapours was behind reports on strange or unhealthy behaviour of lighthouse keepers, as such poisoning leads to distraction, depression and hallucinations. For example, the story of William Brown is widely known, – a keeper of a lighthouse on the Canadian Ballenas Islands in May 1905 taken to a psychiatric hospital

after a strange telegram to a colleague. In addition, his wife, Maggie, who was living with him on the island, complained about his violent behaviour. Soon in June he recovered and was released, and he returned to the lighthouse, but in 1906 he was put into the hospital again. Although it is impossible to know for sure, it is quiet possible that mercury poisoning was the reason for the change in his behaviour.

Today, of course, that is impossible. The twentieth century was marked by radical changes in many areas. It did take a toll on the lighthouses. At the very beginning of the century, the Swedish engineer Nils Gustaf Dalén took up the development of gas accumulators for lighthouses which would use acetylene, and invented the solar valve, a device that automatically turned the lighthouse on and off at night or in bad weather. It consisted of four rods. The central one was blackened, the other three were located around it and extremely polished. Sunlight was reflected off the mirror rods, heated the black rod, which lengthened and pressed the lever that closed the gas valve. Dalén was even awarded the Nobel Prize in physics for this invention. Of course, after this, the work of the lighthouse keepers was greatly reduced.


This was followed by extensive use of electric incandescent lamps,

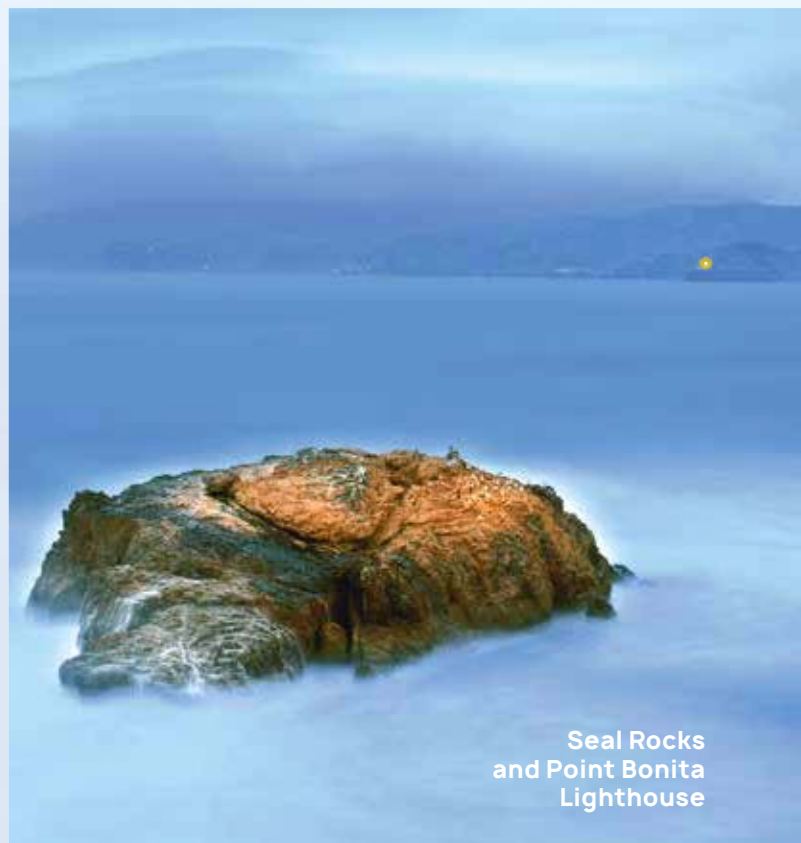


Хотя знать наверняка невозможно, не исключено, что именно отравление ртутью послужило причиной изменений в его поведении.

Сегодня, конечно, такое невозможно. Двадцатый век ознаменовался коренными изменениями во многих сферах – не прошел он бесследно и для маяков. В самом начале века шведский инженер Нильс Густав Дален взялся за разработку газовых аккумуляторов для маяков с использованием ацетилена и придумал устройство, которое автоматически включало или выключало маяк ночью или в плохую погоду – солнечный клапан. Он представлял собой четыре стержня, центральный из которых был зачернен, а три других располагались вокруг него и были отполированы до блеска. Солнечный свет отражался от зеркальных стержней, нагревал черный стержень, тот удлинялся и нажимал на рычаг, который закрывал газовый вентиль. За это изобретение Дален даже получил Нобелевскую премию по физике. Конечно, после этого работы у смотрителей маяков сильно поубавилось.


Следом стали обширно использоваться электрические лампы накаливания, которые получили широкое распространение в 20-х годах прошлого века и сегодня используются чаще всего. С появлением спутниковой навигации маяки перестали быть столь необходимыми и стали скорее дополнительным

ориентиром для моряков, который, однако, может очень пригодиться при возникновении проблем с оборудованием. Большая часть сооружений сегодня вовсе не нуждается в смотрителях – они максимально автоматизированы и постоянно находиться на них нет необходимости. Например, в Британии – стране, чьи берега усыпаны сотнями маяков, – последний смотритель вышел на пенсию еще в 1998 году. Сегодня все маяки страны работают автономно, а следят за ними из нескольких центральных офисов. Вообще, в разных государствах и отношение к ним разное. В США, например, около 75 процентов маяков функционируют как навигационные средства, а в Германии они постепенно выводятся из строя. В России на некоторых маяках все еще есть смотрители – обычно это служащие гидрографических служб военно-морских сил, иногда военные или гражданские моряки. Часть маяков сегодня приходит в запустение и постепенно разрушается, однако романтическое очарование одиноких башен у моря столь велико, что во всем мире нередко нефункционирующие маяки выкупают, восстанавливают, переоборудуют под жилье или отели, в них действуют музеи, где смотрители выполняют функции экскурсоводов – правда это в первую очередь можно сказать о зарубежных странах. 



Seal Rocks  
and Point Bonita  
Lighthouse

which became widespread in the 20s of the last century and are mostly used today. The advent of satellite navigation reduced the need for the lighthouses, they became rather an additional reference point for sailors, however it can be very useful in case of equipment difficulties. Most of the structures today do not need lighthouse keepers at all. They are automated to the maximum possible extent and do not require continuous attendance. For example, in Britain, a country whose shores are covered with hundreds of lighthouses, the last lighthouse keeper retired in 1998. Today, all lighthouses of Russia operate autonomously and are monitored from several central offices. In fact, the attitude towards them differs from

the country. In the USA, for example, about 75 percent of lighthouses are functioning as navigational means, while in Germany they are gradually being put out of use. In Russia, some lighthouses still have keepers. They are usually officials from the hydrographic services of the Navy, but sometimes naval and civilian seafarers. Some of the lighthouses today are falling into decay and are gradually being disrupted, but the romantic charm of lonely towers by the sea is so great that, all over the world, non-functioning lighthouses are often bought, restored, converted into housing or hotels, they house museums in which their former keepers work as guides. However, it's true about other countries. 





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

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

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

**ПРИЕМНАЯ РПСМ  
в Санкт-Петербурге**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

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

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

### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

**Председатель КОЗАРЕНКО Василий Васильевич**  
198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 11, оф. 2  
Т./ф.: (812) 490-97-74, моб.: (911) 966-12-56  
E-mail: ktprim@mail.ru

### «МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

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

### ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

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

### АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

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

### СЕВЕРНАЯ региональная организация

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

### САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная

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

### МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

### СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

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

### «ЮГМОР» Территориальное объединение

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

## FEDERATION OF TRADE UNIONS OF WORKERS OF MARINE TRANSPORT

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

### FPMT AFFILIATES

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

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

#### RUSSIAN WORKERS UNION MARITIME TRANSPORT (RPRMT)

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

#### RUSSIAN DOCKERS UNION

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

#### MURMANSK TRAWL FLEET TERRITORIAL TRADE UNION ORGANIZATION

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

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

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

#### ARCTIC REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

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

#### NORTHERN REGIONAL ORGANIZATION

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

#### ST. PETERSBURG REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

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

#### INTERREGIONAL PROFESSIONAL UNION OF PILOTS

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

#### NORTH CASPIAN REGIONAL ORGANIZATION

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

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

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



## ITF В РОССИИ

### ITF координатор

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

### ITF инспектор

**ОСИЧАНСКИЙ Петр Иванович**  
690019, Владивосток,  
ул. Стрельникова, д. 3А  
Т./ф.: (4232) 512-485, моб.: +7 914 790 6485  
E-mail: osichansky\_petr@itf.org.uk

### ITF инспектор

**АНАНИНА Ольга Федоровна**  
353900, Новороссийск,  
наб. им. адмирала Серебрякова,  
д. 15/2, Международный центр  
моряков, оф. 32, 3 эт.  
Т./ф.: +7 (8617) 612-556,  
моб.: +7 988 762 12 32  
E-mail: ananina\_olga@itf.org.uk

### ITF инспектор

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

### ITF Инспектор

**ПАВЛОВ Кирилл Игоревич**  
198035, Санкт-Петербург,  
ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт., оф. 725  
Т./ф.: (812) 718-63-80, моб.: +7 911 929 04 26  
E-mail: pavlov\_kirill@itf.org.uk

## ITF IN RUSSIA

### ITF Coordinator Sergey Fishov (Mr.)

10/2 Dvinskaya St., office 725 (7th fl.),  
St. Petersburg, 198035, Russia  
P./f.: +7 812 718-63-80, mob.: +7 911 096 9383  
E-mail: fishov\_sergey@itf.org.uk

### ITF Inspector Petr Osichansky (Mr.)

3A Strelnikova St., Vladivostok,  
690019, Russia  
P./f.: +7 4232 512 485, mob.: +7 914 790 64 85  
E-mail: osichansky\_petr@itf.org.uk

### ITF Inspector Kirill Pavlov (Mr.)

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

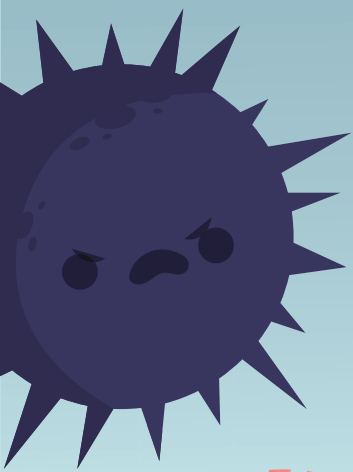
### ITF Inspector Vadim Mamontov (Mr.)

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

### ITF Inspector Olga Ananina (Ms.)

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





# 7 простых способов защитить себя и окружающих от коронавируса



7 ways to protect yourself & others from coronavirus



Прикрывайте рот и нос  
при чихании и кашле

Cover your mouth and  
nose when sneezing &  
coughing



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

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



Избегайте тесного  
контакта с теми, кто  
болен лихорадкой  
или кашлем

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



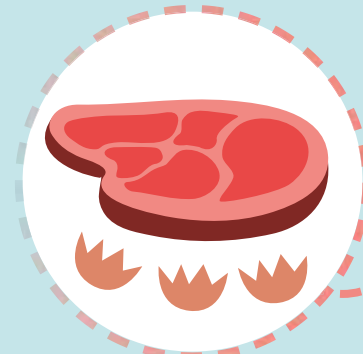
Избегайте прямого  
незащищенного контакта  
с живыми животными  
в пораженных зонах

Avoid direct unprotected  
contact with live animals  
in affected areas



Избегайте прикосновения  
к глазам, носу и рту  
немытыми руками

Avoid touching eyes, nose &  
mouth with unwashed hands



Ешьте хорошо  
приготовленную и правильно  
обработанную пищу

Eat well cooked & properly  
handled food

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



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



# SUR.RU

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



HOT LINE



ВОПРОС – ОТВЕТ

ANALYTICS



НОВОСТИ



СОВЕТЫ



# ONLINE

## WWW.SUR.RU



NEWS



АНАЛИТИКА

QUESTION – ANSWER

ВАЖНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

