

МОРСКОЙ

№ 3

ПРОФСОЮЗНЫЙ

(134) 2021

MARITIME
UNIONS
HERALD

ВЕСТНИК

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



**ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ ОПЛАТЫ
ТРУДА – САМОЕ СЛОЖНОЕ
В РАБОТЕ ПРОФСОЮЗА**

RAISING WAGES AS THE HARDEST
PART OF THE UNION
WORK

**К ДАВЛЕНИЮ И ОТКРОВЕННОЙ
ДИСКРИМИНАЦИИ ДОКЕРАМ НЕ ПРИВЫКАТЬ**

DOCKERS ARE NO STRANGERS TO PRESSURE AND OUTRIGHT
DISCRIMINATION





**С Днем
работников
морского и
речного флота!**

4 июля



ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

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

ПАВЛОВ И. Н., заместитель председателя РПСМ

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

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

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

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

КАБАНОВ В. А., председатель Межрегионального профсоюза лоцманов

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

Редакция:

Ирина УСТЮМЕНКО, главный редактор

Информация: Ирина Устюменко, Наталья Куликова,
Маргарита Якубенко

Дизайн, верстка: Юлия Назарова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.
Подписан в печать: 23.06.2021

Адрес редакции:

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

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

16+

MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

Editorial team:

YU. SUKHORUKOV, Chairman of the Maritime Transport Workers' Federation of Russia, SUR Chairman

I. PAVLOV, SUR Vice Chairman

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

S. FISHOV, ITF Coordinator in Russia

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

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

V. KABANOV, Chairman of the Interregional Pilots' Union

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

Editorial office:

Irina USTYUMENKO, Editor-in-Chief

Information: Irina Ustyumenko, Natalya Kulikova,
Margarita Yakubenko

Design and layout Iuliia Nazarova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.
Signed to print on: 23.06.2021

Editorial address:

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

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



4-5

ПАРТНЕРСТВО

PARTNERSHIP

16-18

Компания заинтересована
в квалифицированных кадрах

Company Interested in Qualified
Personnel

СМЕНА

SUCCESSORS

28-29

Требования к кадету по уровню
владения английским языком
по сути такие же, как и к капитану

The English Language Requirements
for a Cadet Essentially the Same
as for a Master

ПСИХОЛОГИЧЕСКОЕ ЗДОРОВЬЕ

PSYCHOLOGICAL HEALTH

45-50

Кризис смены экипажей:

«Я не могу дать им того, что они
хотят – их дом и их семью»

Crew change crisis: "I cannot give
them what they want - their home
and their family."

АДРЕСНАЯ КНИГА

ADDRESS BOOK

57-58

ОТРАСЛЕВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПОДПИСАНО

SECTORAL AGREEMENT SIGNED

ПРИВЛЕЧЕНИЕ МОЛОДЕЖИ В ПРОФСОЮЗ – ВАЖНАЯ ЗАДАЧА

ATTRACTING YOUNG PEOPLE TO THE TRADE UNION IS AN IMPORTANT TASK



6-9

ОТРАСЛЕВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПОДПИСАНО

Профсоюзы и работодатели подписали Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту на 2021-2024 гг., устанавливающее минимальные стандарты условий труда для моряков, работающих на судах под российским флагом. Подпись под документом от имени работников поставили председатели: Российского профсоюза моряков (РПСМ) Юрий Сухоруков, Профсоюза работников водного транспорта РФ (ПРВТ) Олег Яковенко, Общероссийского профсоюза работников нефтяной, газовой отраслей промышленности и строительства (НГСП) Александр Корчагин и Российского профсоюза работников атомной энергетики и промышленности (РПРАЗП) Игорь Фомичев, от Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства» – президент Алексей Клявин.

Как рассказал первый заместитель председателя Российского профсоюза моряков Игорь Ковальчук, принятый документ дополнен, по сравнению с редакцией, действовавшей в течение последних трех лет. В частности, в отраслевом соглашении полностью отражены новые требования Конвенции о труде в морском судо-

ходстве, вступившие в силу 26 декабря 2020 года. Поправки гарантируют сохранение действия трудовых договоров попавших в плен моряков, даже если в этот период истек срок их действия. Это означает, что заработная плата и другие выплаты, причитающиеся по контракту, будут осуществляться в течение всего периода нахождения в пиратском плену – вплоть до освобождения и репатриации. Важно, что моряки должны быть репатрированы после освобождения за счет работодателя, независимо от того, сколько времени прошло с момента захвата.

– Отраслевое соглашение устанавливает лишь минимальные стандарты условий труда для членов экипажей, работающих на судах под российским флагом, – отмечает И. Ковальчук. – Судовладельцы могут опираться на них при отсутствии коллективного договора, однако в то же время предложить своим работникам гораздо более привлекательные условия занятости.

Важно отметить, что в ходе коллективных переговоров по подготовке проекта документа социальные партнеры не смогли прийти к согласию по неко-

SECTORAL AGREEMENT SIGNED

Trade unions and employers signed the Federal Sectoral Agreement on Maritime Transport for 2021-2024, which sets minimum standards for working conditions for seafarers on board ships under Russian flag. The document was signed on behalf of the employees by the chairmen of the Seafarers Union of Russia (SUR) Yuri Sukhorukov, the Russian Water Transport Workers' Union (RWTW) Oleg Yakovenko, the Russian Oil, Gas and Construction Workers' Union (ROGWU) Alexander Korchagin and the Nuclear Energy and Industry Workers' Union of Russia (NEIWUR), and Industry (RPRAEP) Igor Fomichev, from the All-Russian industrial association of employers "Russian Chamber of Shipping" – President Alexei Klyavin.

As the first deputy chairman of the Seafarers' Union of Russia Igor Kovalchuk said, the accepted document was supplemented in comparison with the edition that was in force for the last three years. In particular, the sectoral agreement now fully reflects the new requirements declared by the Maritime Labor Convention, which entered

into force on 26 December 2020. The amendments ensure that the employment contracts of seafarers in the captivity will remain in effect, even if they have expired during this period. This means that salary and other payments due under the contract will be carried out during the entire period of being in pirate captivity up to release and repatriation. It is important that seafarers must be repatriated after release at the employer's expense, regardless of how long it has been since capture.

“The Sectoral Agreement establishes only minimum standards of working conditions for crew members working on board ships under the Russian flag,” notes I. Kovalchuk. “Ship owners can rely on them in the absence of a collective agreement, but at the same time offer their employees much more attractive employment conditions.”

It is important to note that in the course of collective negotiations on the preparation of the draft document, the social partners could not come to an agreement on some




торым вопросам — их свели в Протокол разногласий. Среди прочего судовладельцы отказались от предложения профсоюзов о выплате компенсации членам экипажей в случае вынужденного увеличения продолжительности работы на судне, то есть более 180 дней. Такая ситуация, например, может возникнуть из-за введенных ограничений в связи с неблагоприятной эпидемиологической ситуацией. Также работодатели отказались внести в отраслевое соглашение пункт, чтобы моряки по возможности избегали выполнения работы по погрузке и разгрузке судна, оставив ее профессионалам — докерам.

Другое разногласие, по которому, к слову, стороны не могли договориться и в 2017 году, — предложение профсоюзной стороны дополнить соглашение разделом об условиях работы экипажей судов в районах военных и пиратских действий или эпидемиологических опасностей. Так, среди нескольких инициатив, в нем говорится о выплате

двойного должностного оклада всем членам экипажа во время нахождения судна в указанных зонах.

— Несмотря на то, что не все наши предложения были приняты, одновременно с подписанием соглашения социальные партнеры создали постоянно действующую отраслевую комиссию, состоящую из равного представительства профсоюзов и судовладельцев, — отметил И. Ковальчук. — Надеемся, что в рамках этой работы удастся разрешить вопросы из Протокола разногласий, а также другие возникающие проблемы, касающиеся условий труда моряков.

Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту на 2021-2024 гг. прошло процедуру регистрации в Федеральной службе по труду и занятости РФ. В уведомлении о регистрации отмечено, что при экспертизе не было выявлено условий, ухудшающих положение работников.

Документ вступил в силу 7 апреля 2021 года. 


issues and they were brought into the Protocol of Disagreements. Among other things, shipowners rejected the offer made by Unions to pay compensation to crew members in the event of a forced increase in the duration of work on board the ship, that is, more than 180 days. Such a situation, for example, may arise due to the imposed restrictions due to an unfavorable epidemiological situation. Also, employers refused to add a clause to the sectoral agreement so that seafarers, if possible, avoid carrying out work on loading and unloading the ship, leaving it to professionals — dockers.

Another disagreement, on which by the way the sides could not agree in 2017 is the proposal of the Union side to supplement the agreement with a section on the working conditions for ship crews in areas of military and piracy or epidemiological dangers. So, among several initiatives, it refers to the payment of double official salaries

to all crew members while the vessel is in the indicated zones.

“Despite the fact that not all our proposals were accepted, simultaneously with the signing of the agreement, the social partners created a permanent sectoral commission consisting of equal number of representatives from sides of Unions and shipowners,” noted I. Kovalchuk. “We hope that within the framework of this work we will be able to resolve issues from the Protocol of Disagreements, as well as the other emerging problems related to the working conditions of seafarers.

Federal Sectoral Agreement on sea transport for 2021-2024 passed the registration procedure with the Federal Service for Labor and Employment of the Russian Federation. In the registration notice, it was noted that the examination had not revealed conditions that worsen the situation of employees.

The document entered into force on 7 April 2021. 

ПРИВЛЕЧЕНИЕ МОЛОДЕЖИ В ПРОФСОЮЗ – ВАЖНАЯ ЗАДАЧА



ATTRACTING YOUNG PEOPLE TO THE TRADE UNION IS AN IMPORTANT TASK

14-15 апреля в Москве в очном режиме прошел Совет РПСМ. В ходе заседания участники – лидеры территориальных и первичных организаций РПСМ – по итогам прошедших в регионах отчетно-выборных конференций утвердили председателей первичных организаций, рассмотрели вопрос подготовки к очередному IX съезду РПСМ.

Так, из-за ограничений в условиях пандемии коронавируса формат его проведения пока остается под вопросом. Устав профсоюза не предусматривает заочную форму, да и по закону о некоммерческих организациях, в число которых входят и профсоюзные объединения, нельзя проводить выборы коллегиальных органов (органов управ-

ления) в подобном режиме. Однако в прошлом году из-за сложной эпидемиологической обстановки в связи с принятием Федерального закона № 166-ФЗ от 8 июня 2020 года «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях принятия неотложных мер, направленных на обеспечение устойчивого развития

The Council of the Seafarers Union of Russia held the meeting in presentia in Moscow on 14-15, April. During the meeting, the participants, leaders of the territorial and primary organizations of the SUR, approved the chairmen of the primary organizations following election conferences held in the regions, and considered the issue of preparing for the next IX congress of the SUR.

But due to the restrictions in the context of the coronavirus pandemic, the format of the forum is still in question. The charter of the trade union does not provide the remote participation, and according to the law on non-profit organizations, which include trade unions, it is impossible to hold elections of collegial bodies (management

bodies) in such a mode. However, last year, due to the difficult epidemiological situation the Federal Law No. 166-FZ of June 8, 2020 «On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation in order to take urgent measures aimed at ensuring sustainable economic development and preventing the consequences of the spread of a new

экономики и предотвращения последствий распространения новой коронавирусной инфекции» допускалось, что решения высшего органа управления некоммерческой организацией могут приниматься путем проведения заочного голосования независимо от наличия в уставе некоммерческой организации порядка заочного голосования. Но действие этого закона не распространяется на текущий год и будет ли оно продлено, пока неизвестно.

Члены Совета РПСМ определились с датой и местом проведения съезда: первая декада ноября, Санкт-Петербург. Однако окончательное решение будет принято на сентябрьском заседании Совета.

МОЛОДЕЖНЫЙ СОВЕТ

Председатель ППО моряков г. Севастополя РПСМ Артем Боев рассказал о Молодежном Совете РПСМ (МС), координатором которого он является, и напомнил, что решение о создании МС было принято на профсоюзном молодежном форуме, проходившем 25-26 ноября 2019 года в Петербурге. В нем участвовали 30 молодых делегатов из первичных и территориальных организаций РПСМ, а также представители Российского профсоюза dockеров, Конфедерации труда России, Хорватского профсоюза моряков, представители молодежных комитетов Европейской



Юрий Сухоруков
Yuri Sukhorukov

федерации транспортников и Международной федерации транспортников.

В МС вошли представители РПСМ из Северо-Западного ФО (г. Санкт-Петербург, г. Калининград), Центрального ФО (г. Москва), Дальневосточного ФО (г. Находка, г. Владивосток), Южного ФО (г. Новороссийск) в количестве 10 человек. В задачи МС входит организация работы с курсантами морских профильных учебных заведений на региональном уровне для привлечения их в профсоюз в качестве активистов, создание резерва из молодых моряков.

Как отметил председатель РПСМ Юрий Сухоруков, работа по привлечению молодежи в профсоюз – стратегически очень важная задача, с решением которой медлить нельзя.

КАК ИЗМЕНИЛАСЬ РАБОТА ПРОФСОЮЗА

Во второй день работы участники рассмотрели план мероприятий на текущий год, обсудили,

Члены Совета РПСМ определились с датой и местом проведения съезда: первая декада ноября, Санкт-Петербург. Однако окончательное решение будет принято на сентябрьском заседании Совета.

coronavirus infection» was adopted, so it was allowed that the decisions of the supreme governing body of a non-profit organization may be taken by absent voting, regardless of whether the charter of the non-profit organization contains the procedure for absent voting. But this law does not apply to the current year and it is not yet known whether it will be extended.

The members of the Council of the SUR decided that the Congress will be held in the first decade of November in St. Petersburg. However, the final decision will be made at the September meeting of the Council.

THE YOUTH COUNCIL

Artem Boev, the Chairman of the SUR primary trade union organization of seafarers of Sevastopol, spoke about the Youth Council of the SUR, of which he is the coordinator. He recalled that the decision to create the Youth Council was made at the trade union youth forum held on November 25-26, 2019 in St. Petersburg. It was attended by 30 young delegates from the primary and territorial organizations of the SUR, as well as representatives of the Dockers Union of Russia, the Russian Labor Confederation, the Croatian Seafarers' Union, representatives of the youth committees of the ETF and the ITF.

The Youth Council is included representatives of the SUR from the North-Western Federal District (St. Petersburg, Kaliningrad), the Central Federal District (Moscow), the Far Eastern Federal District (Nakhodka, Vladivostok), and the Southern Federal District (Novorossiysk) in the number of 10 people. The tasks of the YC include organizing work with cadets of maritime specialized educational institutions at the regional level to attract them to the trade union as activists, creating a reserve of young seafarers.

As the Chairman of the Seafarers Union of Russia, Yuri Sukhorukov noted, the work on attracting young people to the trade union is a strategically very important task, the solution of which cannot be delayed.

как изменилась работа профсоюза в условия новой коронавирусной инфекции.

Как рассказал заместитель председателя РПСМ Вадим Иванов, в прошлом году профсоюз много занимался вопросами оказания срочной медицинской помощи. Так, например, в апреле 2020 года почти после четырех суток борьбы с властями Индонезии 45-летний российский моряк с симптомами перенесенного инсульта наконец получил медицинскую помощь, в которой ему несколько раз было отказано под предлогом ограничений, введенных в стране. Несмотря на то, что на борту т/х WL Palekh (флаг Мальты, IMO 9674397), где он работал, инфекции Covid-19 не было, в нарушение ратифицированных страной международных конвенций – О труде в морском судоходстве (MLC-2006) и Конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS), индонезийские власти не давали разрешения на срочную эвакуацию моряка. Российский профессиональный союз моряков задействовал всех, кто мог оказать помощь в преодолении административных барьеров, в итоге моряка эвакуировали.

Это только один, пожалуй, самый громкий случай в череде обращений в профсоюз. Из-за пандемии моряки оказались изолированными на своих судах не только от всего мира, но и практически лишились своих социально-

The members of the Council of the SUR decided that the Congress will be held in the first decade of November in St. Petersburg. However, the final decision will be made at the September meeting of the Council.

трудовых прав на первую медицинскую помощь, своевременную репатриацию, схода на берег во время стоянки судна в порту. Возникли и существуют до сих пор огромные сложности со сменами экипажей в большинстве портов. В российских начале пандемии, как и по всему миру, были введены карантинные меры, и морякам в своей стране приходилось находиться в течении 14-дней в изоляции на борту зашедшего в порт судна. Для иностранных моряков смена в российских портах была и вовсе невозможна. Благодаря усилиям РПСМ в нашей стране ситуация сильно изменилась в лучшую сторону и смена экипажей при соблюдении определенных требований, включая иностранных моряков, стала возможна. Трудности со сменами сказались на моряках, застрявших на долгое время без работы на берегу, многим из них РПСМ оказывал на местах материальную помощь.

ПАНДЕМИЯ ОКАЗАЛАСЬ НА РУКУ СУДОВЛАДЕЛЬЦАМ

Из последних новостей: второй раз отсрочено проведение Международного переговорного

HOW THE WORK OF THE UNION HAS CHANGED

On the second day of work, the participants reviewed the action plan for the current year, discussed how the work of the union has changed in the context of a new coronavirus infection.

According to Vadim Ivanov, Deputy Chairman of the SUR, last year the union was engaged in a lot of issues of providing urgent medical care. For example, in April 2020, after almost four days of fighting with the Indonesian authorities, a 45-year-old Russian seafarer with symptoms of a stroke finally received medical care, which he was denied several times under the pretext of restrictions imposed in the country. Despite the fact that there was no Covid-19 infection on board the m/v WL Palekh (flag of Malta, IMO 9674397), where he worked, in violation of the international conventions ratified by the country (MLC-2006 and SOLAS), the Indonesian authorities did not give permission for the urgent evacuation of the seafarer. The Russian Seafarers Union involved everyone who could help in overcoming administrative barriers and, as a result, the seafarer was evacuated. This is only one, perhaps the most high-profile case in a series of appeals to the union. Because of the pandemic, seafarers were isolated on their ships not only from the whole

world, but also almost lost their social and labor rights to first aid, repatriation, and shore leaves. There were and still are huge difficulties with crew changes in most ports. At the very beginning of the pandemic, quarantine measures were introduced in the Russian port, as well as around the world, and seafarers in their country had to stay for 14 days in isolation on board the vessel called any port. For foreign seafarers, the shift in Russian ports was completely impossible. Thanks to the efforts of the SUR, the situation in our country has changed greatly for the better and the change of crews, subject to certain requirements, including foreign crewmembers, has become possible. Difficulties with shifts affected the seafarers who were stuck for a long time without work on the shore, many of them were provided with financial assistance by the SUR.

THE PANDEMIC PLAYS INTO THE HANDS OF SHIPOWNERS

As for the latest news the International Negotiating Forum (IBF) has been postponed for the second time. As Vadim Ivanov explained to the participants of the Council, this happened by the decision of the Joint Negotiating Group (JNG), the party representing the interests of shipowners. Unions and employers (the IBF's social partners) were due to meet in 2020 to agree on a 2021-2022 increase in seafarers'

форума (IBF). Как пояснил участникам Совета Вадим Иванов, произошло это по решению Объединенной переговорной группы (JNG) – стороны, представляющей интересы судовладельцев. Профсоюзы и работодатели – социальные партнеры IBF – должны были встретиться в 2020 году для согласования повышения уровня заработной платы моряков на 2021-2022 годы. Изначально переговоры планировались на март 2020 года, но начало пандемии Covid-19 привело к согласованному решению отложить встречу до июля прошлого года. Однако за месяц до начала форума представители Объединенной переговорной группы обратились с просьбой к профсоюзам перенести мероприятие на 2021 год – работодатели не смогли лично встретиться из-за Covid-19 и правительственных запретов на поездки. Со своей стороны МФТ не хотела откладывать важные переговоры, однако все же поддержала отсрочку в надежде, что встреча состоится в апреле 2021 года. Теперь ожидается, что переговоры пройдут очно или в режиме онлайн не позднее сентября 2021 года.

Среди достижений РПСМ отмечено подписание Соглашения о сотрудничестве между Общероссийским профессиональным союзом работников нефтяной, газовой отраслей промышленности и строительства,



Вадим Иванов, Юрий Сухоруков, Игорь Ковальчук
Vadim Ivanov, Yuri Sukhorukov, Igor Kovalchuk

Российским профессиональным союзом моряков и Российским профессиональным союзом работников атомной энергетики и промышленности.

В рамках Соглашения стороны договорились проводить совместную защиту интересов и прав членов отраслевых профсоюзов и учет общих интересов при взаимодействии с федеральными органами власти. Одной из главных задач представителей трех дружественных профсоюзов, несомненно, станет содействие реализации Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации».

Также подписано Отраслевое соглашение на 2021-2024 годы.

Следующее заседание Совета РПСМ запланировано на сентябрь и приурочено к подготовке к предстоящему IX съезду РПСМ. [↗](#)

wages. The talks were originally scheduled for March 2020, but the onset of the Covid-19 pandemic led to an agreed decision to postpone the meeting until July last year. However, a month before the forum, representatives of the Joint Negotiating Group asked the unions to postpone the event to 2021 as employers were unable to meet in person due to Covid-19 and government travel bans. For its part, the ITF did not want to postpone important negotiations, but still supported the postponement in the hope that the meeting would take place in April 2021. The negotiations are now expected to take place in person or online no later than September 2021.

Among the achievements of the SUR, the signing of a Cooperation Agreement between the All-Russian Trade Union of Workers in the Oil and Gas Industries and Construction,


the Seafarers Union of Russia and the Russian Trade Union of Workers in Nuclear Energy and Industry was noted. Within the framework of the Agreement, the parties agreed to jointly protect the interests and rights of members of branch unions and to take into account common interests when interacting with federal authorities. One of the main tasks of the three friendly unions will undoubtedly be to promote the implementation of the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and the state program Socio-economic Development of the Arctic Zone of the Russian Federation. An Industry Agreement for 2021-2024 was also signed. The next meeting of the Council of the SUR is scheduled for September and it will be devoted to the preparation for the upcoming IX Congress of the SUR. [↗](#)

ЕСТЬ ВТОРОЙ ДОГОВОР!

SECOND COLLECTIVE AGREEMENT WAS SIGNED

Инспекция МФТ в Калининграде подписала коллективный договор в пользу калининградских моряков. Это второй договор за четыре месяца: первый с представительством кипрской компании Acheon Akti Navigation в Калининграде был заключен на год 2 ноября 2020-го по судну BELUGA REEFER (ИМО 9015204, флаг Багамских островов). Он гарантирует надежную защиту 22 российским морякам. Второй договор также заключен на год и действует в отношении 15 членов экипажа – все


они калининградцы – работающих на т/х ESL AMERICA (ИМО 9347035, флаг Кипра).

– По условиям, тридцать семь рабочих мест на борту покрыты соглашением о зарплате, где ставка рядового матроса – не менее 1806 долларов США, – говорит инспектор МФТ в порту Калининград Вадим Мамонтов. – Прочие условия: от размера компенсации в случае и до условий применения «Пиратской оговорки», когда зарплата выплачивается и в случае захвата и пленения, также соответствуют условиям МФТ. 



The ITF inspection in Kaliningrad has signed a collective agreement in favor of the Kaliningrad's seafarers. This is the second agreement in four months with the Cyprus company Acheon Akti Navigation. The first was signed on November 2, 2020 on the ship Beluga Reefer (IMO 9015204, flag of the Bahamas). It guarantees reliable protection to 22 Russian seafarers. The second agreement is valid for 15 crewmembers, residents


of Kaliningrad, working on board the m/v Esl America (IMO 9347035, flag of Cyprus).

«According to the terms, 37 jobs on board are covered by an agreement, where the rate of an AB is at least \$ 1806. Other conditions, from the amount of death compensation to the conditions for the application of the «Pirate Clause», when the salary is paid and in the case of capture, also meet the requirements of the ITF. 

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР – ЭТО «ЖЕЛЕЗНАЯ СПРАВКА»


Первичная общественная профсоюзная организация в «Атлантическом отделении Института океанологии им. П. П. Ширшова Российской Академии Наук» РПСМ подписала коллективный договор на шесть научно-исследовательских судов (НИС), работающих под российским флагом и приписанных к порту Калининград: «Академик Мстислав Келдыш» (ИМО 7811018), «Академик Сергей Вавилов» (ИМО 8507729), «Академик Иоффе» (ИМО 8507731), «Академик Николай Страхов» (ИМО 8211174), «Академик Борис Петров» (ИМО 8211150), «Профессор Штокман» (ИМО 7703027).

– Договор подписал наш профорг Александр Бевзюк, и собственно документ прошёл регистрацию в Отделе регистрации Государственного казённого учреждения Калининградской области «Центр занятости населения Калининградской области» (ГКУ КО «ЦЗН КО»), – рассказал председатель Калининградской региональной организации РПСМ Вадим Мамонтов. – Короче, как говорится в кино, «это железная справка. Фактическая справка».

Новый документ действует с 2021 по 2023 годы, под его защитой находятся 228 российских моряков. 

COLLECTIVE BARGAINING IS FOR THE SEAFARERS BENEFIT

SUR primary union organization of the Atlantic branch of the Institute of Oceanology named after P. P. Shirshov of the Russian Academy of Sciences signed a collective agreement on six research vessels (NIS), working under the Russian flag and registered in the port of Kaliningrad. They are Akademik Mstislav Keldysh (IMO 7811018), Akademik Sergey Vavilov (IMO 8507729), Akademik Ioffe (IMO 8507731), Akademik Nikolay Strakhov (IMO 8211174), Akademik

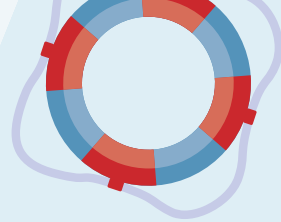
Boris Petrov (IMO 8211150) and Professor Shtokman (IMO7703027). «This agreement was signed by our union representative Alexander Bevzyuk, and the document itself was registered in the Registration Department of the State Institution of the Kaliningrad region, – said Vadim Mamontov, Chairman of the Kaliningrad territorial organization of the SUR. The new document is valid from 2021 to 2023, and covers 228 Russian seafarers. 

ОПЕРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ДЛЯ МОРЯКОВ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ COVID-19

UP-TO-DATE INFORMATION

FOR SEAFARERS AMIDST COVID-19



НАЛИЧИЕ НА СУДНЕ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА,

когда на борту проводилась последняя инспекция Международной федерации транспортников, координаты ближайшего к месту стоянки судна инспектора МФТ:

www.itfseafarers.org

ИНФОРМАЦИЯ О ДВИЖЕНИИ СУДОВ В РЕАЛЬНОМ ВРЕМЕНИ,

их текущее местонахождение, дальнейший маршрут следования:

www.marinetraffic.com

МЕЖДУНАРОДНАЯ БЕСПЛАТНАЯ БАЗА ДАННЫХ,

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

БАЗА ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE

Международной организации труда – вся информация о случаях оставления судов и экипажей: www.ilo.org

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ ПОДДЕРЖКИ МОРЯКОВ SEAFARERHELP,

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

ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ И ТРЕБОВАНИЙ В СВЯЗИ С ПАНДЕМИЕЙ,

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

ГДЕ В ЕВРОПЕ МОЖНО СМЕНИТЬСЯ,

необходимость теста на COVID-19, циркулярные письма морских администраций – Европейская ассоциация судовладельцев: www.emsa.europa.eu

ИНТЕРАКТИВНАЯ КАРТА О ТЕСТИРОВАНИИ НА КОРОНАВИРУС В ПОРТАХ ПО ВСЕМУ МИРУ,

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

ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ВЪЕЗДА В РАЗНЫЕ СТРАНЫ ДЛЯ ГРАЖДАН РФ

на сайте Федерального агентства по туризму: www.tourism.gov.ru

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО БЮРО,

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



IS THERE A COLLECTIVE AGREEMENT ON THE VESSEL?

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

REAL TIME MOVEMENT,

current locations and further routes of vessels: www.marinetraffic.com

INTERNATIONAL FREE DATABASE

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

ILO'S ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE

with all the data about abandonments of vessels and crews: www.ilo.org

SEAFARERHELP'S SUPPORT HOTLINE

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

PANDEMIC-RELATED CHANGES IN RULES AND REQUIREMENTS

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

WHERE SEAFARERS MAY CHANGE IN EUROPE,

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

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

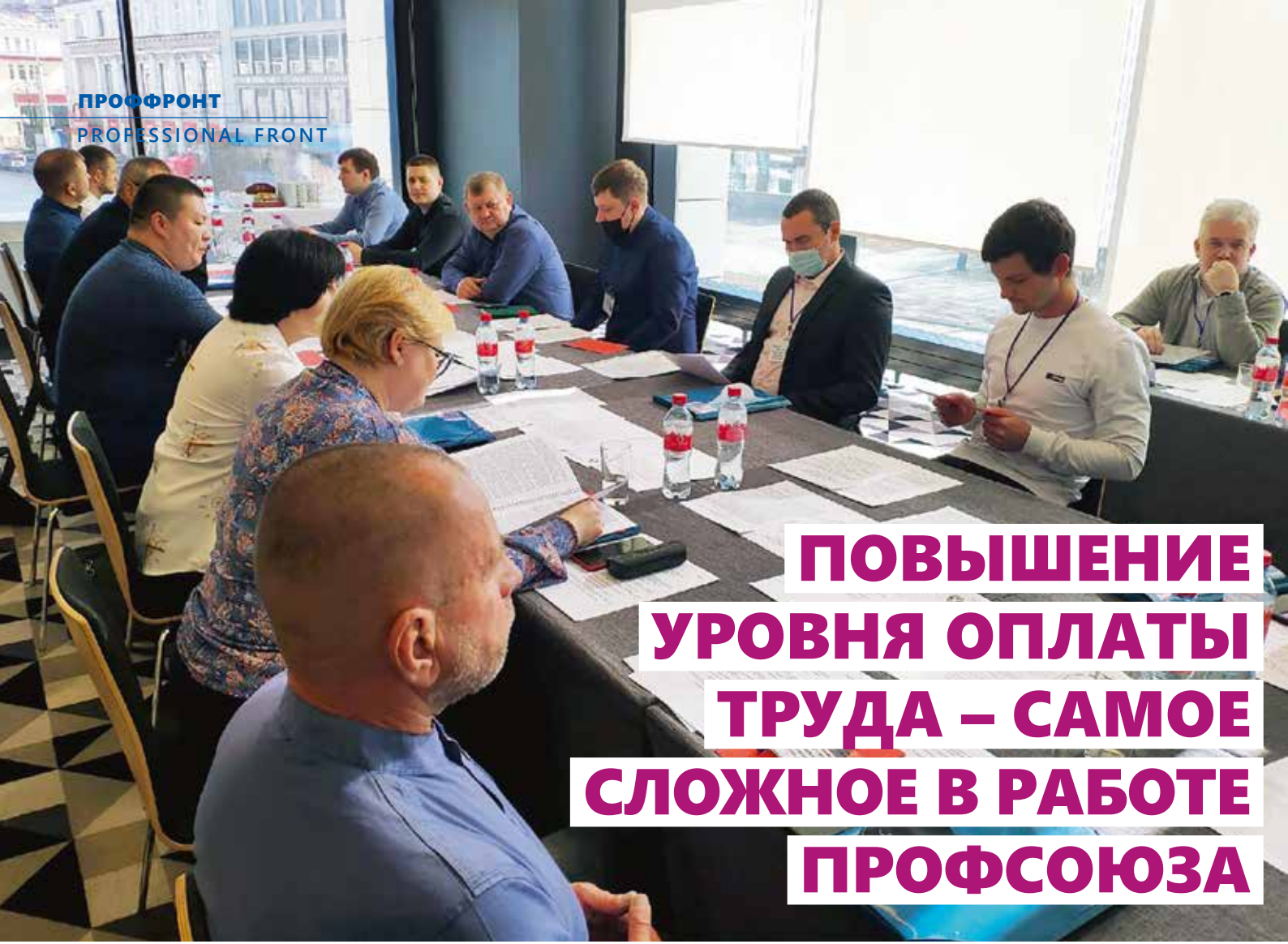
info about labs – where and which analyses are needed (PCR, express test or both), all provided by Wilhelmsen, COVID-19 section: Crew Testing Map: www.wilhelmsen.com

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

on the website of the Federal Agency for Tourism: www.tourism.gov.ru

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU'S SECURITY HOTLINE

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



ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ ОПЛАТЫ ТРУДА – САМОЕ СЛОЖНОЕ В РАБОТЕ ПРОФСОЮЗА

RAISING WAGES AS THE HARDEST PART OF THE UNION WORK

23 апреля 2021 года в Мурманске состоялась очередная отчетно-выборная профсоюзная конференция ТПО «Мурманский траловый флот». 24 делегата, представлявшие интересы 867 членов профсоюза, по достоинству оценили работу организации, единогласно признав ее удовлетворительной, и обсудили планы на будущее. Председателем ТПО «Мурманский траловый флот» на период до 2025 года был избран Павел Паршев.

On 23 April 2021, the regular conference on reports and elections arranged by the territorial union of Murmansk Trawl Fleet took place in Murmansk. Twenty four delegates representing the interests of 867 Union members highly estimated the work fulfilled by the organization, unanimously acknowledging it as satisfactory and discussed plans for the future. Pavel Parshev was elected as a chairman of the territorial union of Murmansk Trawl Fleet for the period up to 2025.

ВЗАИМОПОНИМАНИЕ ЕСТЬ

Как было отмечено в ходе конференции, за последние пять лет вопросы повышения уровня заработной платы членов профсоюза стали самыми сложными

в работе профсоюза. Переговоры по индексации зарплаты нередко затягивались, однако в целом предложения профсоюзного комитета не оставались без внимания работодателей, и ТПО «МТФ» удалось добиться

WITH MUTUAL UNDERSTANDING

As it was noted during the conference, over the past five years, the issues of increasing the level of wages for the Union members have become the most difficult in the work of the Union.

Negotiations on the indexation of wages were often dragged out, however, in general, the attention of the employers was drawn to the proposals made by the Union Committee and the territorial union of Murmansk Trawl Fleet managed to maintain

сохранения и повышения уровня благосостояния работников.

– Мы смогли сохранить действующие льготы, гарантии и компенсации для работников флотов, которые предусматривались колдоговорами, заключенными в 2015-2016 гг., – отметил Павел Паршев. – За прошедший период пролонгировали договоры с АО «Таврус», АО «Стрелец», АО «Эридан». С этими же компаниями в период действия колдоговоров на 2017-2020 гг. подписали более 15 допсоглашений по спецценке, введению новых должностей в штатное расписание, репатриации, возмещению морального вреда.

Что касается действующих коллективных договоров на 2020-2023 гг., то для работников АО «Таврус», АО «Стрелец», АО «Эридан снова удалось сохранить льготы, компенсации и гарантии, предусмотренные в предыдущих редакциях документов. Это финансирование ежегодных медосмотров, специальной конвенционной подготовки, повышения квалификации, а также расходов по оформлению документов для работников (виза, паспорт моряка, УЛМ, мореходная книжка).

ИСКЛЮЧИТЬ НАРУШЕНИЕ ПРАВ

Вопросы пенсионного обеспечения тоже волнуют членов профсоюза. Как объяснил Павел Паршев,



процедура принятия Пенсионным фондом РФ решения об индексации пенсии может затянуться на 3-4 месяца, из-за этого неработающие пенсионеры теряют часть положенной индексированной суммы пенсии.

– С подобной проблемой столкнулись члены экипажей промысловых судов, занятые в море по срочным трудовым договорам, – рассказал П. Паршев. – Ускорение порядка индексации пенсии решило бы проблемы несвоевременных начислений. Эта идея витает в воздухе, однако пока что достоверно не известно, выльется она в законопроект или нет. Со своей стороны мы обратились в Минтруд РФ с просьбой рассмотреть эту инициативу с целью исключения нарушения прав российских пенсионеров.

and increase the level of employees' welfare.

"We were able to keep the existing benefits, guarantees and compensations for fleet workers provided by the collective agreements concluded in the period of 2015-2016," noted Pavel Parshev. "Over the past period, contracts with Taurus JSC, Strelets JSC, Eridan JSC have been extended. With the same companies during the period of collective agreements validity for 2017-2020 more than 15 additional agreements on special assessment, the introduction of new positions in the staff list, repatriation, compensation for moral damage were signed.

As for the current collective agreements for the period of 2020-2023, for the employees of Taurus JSC, Strelets JSC, Eridan JSC, it was again possible to keep the benefits, compensations and guarantees provided in the previous versions

of the documents. This is the financing of annual medical examinations, special conventional training, advanced training, as well as the costs for drawing papers for employees (such as visa, seaman's passport, seaman's identity card, seaman's record book).

EXCLUDING VIOLATION OF RIGHTS

Members of the Union are also concerned about pension issues. As Pavel Parshev explained, the procedure for the Pension Fund of the Russian Federation to make a decision on the indexation of pensions can take 3-4 months, and because of this, non-working pensioners lose part of the prescribed indexed pension amount.

"Members of the crews of fishing vessels employed at sea under fixed-term employment contracts faced the similar problem," said P. Parshev. "Acceleration of the procedure for indexing pensions would solve the problem of late payments. This idea is in the air, but it is not yet known for certain, whether it will result in a bill or not. For our part, we addressed the Ministry of Labor of the Russian Federation with a request to consider this initiative in order to exclude violations of the rights of Russian pensioners.

THE CRISIS AFFECTED EVERYONE

One cannot fail to mention the crisis caused by the coronavirus pandemic. It,

КРИЗИС ЗАТРОНУЛ ВСЕХ

Нельзя не сказать и о кризисе, вызванном пандемией коронавируса. Он, в том числе, отразился на членах ТПО «МТФ». Так, в разгар пандемии на 1,5 месяца отложилось смена членов экипажей судов М-0006 «Захар Сорокин» АО «Таурус» и М-0009 «Василий Лозовский» АО «Стрелец», которые вели промысел в Мавритании.

— В обоих случаях оказались превышены допустимые сроки непрерывного пребывания экипажей в море, — подчеркнул П. Паршев. — Многочисленные обращения профкома, работодателей и председателя Федерации профсоюзов работников морского транспорта Юрия Сухорукова возымели действие: для 207 моряков и их сменщиков организовали перелет по маршруту Мурманск-Наудибу-Мурманск.

Однако на этом злостные нарушения не закончились. По возвращению на родину их ждала 14-дневная изоляция. В профсоюзе карантин сочли незаконным удержанием, но аргументы о том, что это требование ведет к нарушению режима труда и отдыха, простаиванию судна и нарушению прав работников, властями не принимались.

— К счастью, сейчас значительная часть ограничений, в том числе нахождение



Павел Паршев
Pavel Parshev

на двухнедельном карантине по прибытию из-за рубежа, снята, а добровольная вакцинация от коронавируса значительно облегчила работникам, уходящим в рейс, передвижение через границу, — подчеркнул Павел Паршев. — Однако проблемы при возвращении членов экипажей морских судов в Россию еще существуют: конкретно это касается требования о сдаче ПЦР-тестов в течение трех дней по прибытии россиян из-за границы.

В отношении моряков его в профсоюзе считают избыточным. Поэтому ТПО «МТФ» направит главам Правительства РФ и Роспотребнадзора России обращение, в котором говорится о необходимости разработать упрощенный порядок, регулирующий смену членов экипажей морских судов при возвращении по судовой роли из-за рубежа. В качестве альтернативы профсоюз видит экспресс-диагностику с отправкой результатов в органы Роспотребнадзора или проведения тестирования за счет судовладельца.

**«ЕДИНСТВО РАБОТНИКОВ ПРИВЕДЕТ
К НАДЛЕЖАЩЕМУ ИСПОЛНЕНИЮ
ДОГОВОРОВ»**

**«THE UNITY OF EMPLOYEES LEADING
TO THE PROPER EXECUTION
OF CONTRACTS»**

among other things, affected the members of the territorial union of Murmansk Trawl Fleet. So, at the height of the pandemic, the change of crew members on board the vessels M-0006 Zakhar Sorokin, Taurus JSC, and M-0009 Vasily Lozovsky, Strelets JSC, which were fishing in Mauritania, was postponed for 1.5 months.

"In both cases, the permissible periods of continuous stay of the crews at sea were exceeded," emphasized P. Parshev. "Numerous appeals by the Union Committee, employers and the chairman of the Maritime Transport Workers' Federation Yuri Sukhorukov had an effect: for 207 seamen and their shiftmen, a flight was organized on the route Murmansk-Naudibu-Murmansk.

However, the misadventures of the seamen did not end there. Upon returning to their homeland, they had 14 days of isolation. The Union considered quarantine illegal, but the authorities did not accept arguments that this requirement means a violation of the work & rest regime, the idleness

of the vessel and the violation of employees' rights.

"Fortunately, now a significant part of the restrictions, including being in a two-week quarantine upon arrival from abroad, has been lifted, and voluntary vaccination against coronavirus has made it much easier for employees leaving for sailing to move across the border," Pavel Parshev emphasized. "However, there are still problems with the return of crew members to Russia: in particular, this concerns the requirement to pass PCR tests within three days after the arrival of Russians from abroad.

In relation to seafarers, the Union considers that excessive. Therefore, the territorial union of Murmansk Trawl Fleet will send an appeal to the heads of the Government of the Russian Federation and Rospotrebnadzor of Russia, which says about the need to develop a simplified procedure regulating the change of crew members working on board sea-going ships based on a crew list when they are returning from abroad. As an alternative, the Union considers express diagnostics

ОПРАВДАТЬ ОЖИДАНИЯ

Помимо подведения итогов за отчетный период работники заслушали и утвердили акт ревизионной комиссии по расходованию средств профсоюза, провели выборы нового состава профсоюзного комитета ТПО «МТФ» и ревизионной комиссии.


Одно из принятых на конференции постановлений касалось вопросов оплаты труда работников АО «Стрелец», АО «Таурус», АО «Эридан», как членов плавсоставов, так и работников береговых подразделений флотов: профсоюз уже обратился к руководству ГК «ФЭСТ» с предложением повысить уровень оплаты труда с 1 мая 2021 года путем увеличения паев и должностных окладов работников. Однако пока решение по этому вопросу не принято.

Председатель ТПО «Мурманский траловый флот» Павел Паршев заверил членов профсоюза: чтобы оправдать ожидания работников, он все свои силы направит на отстаивание и защиту их законных интересов.

Павел Паршев считает, что основной инструмент достижения целей – проведение переговоров по подписанию коллективного договора.

– Единство работников и выстроенное социальное партнерство позволят урегулировать большинство проблем и приведут к надлежащему исполнению договоров, – уверен он.

СИЛЬНЫЙ ПРОФСОЮЗ

– Федерация профсоюзов работников морского транспорта, куда входит ТПО «МТФ», оценивает профсоюз как сплоченную и боевую организацию, уверенно удерживающую позиции на профсоюзном фронте, – добавил председатель Совета ФПРМТ Игорь Павлов. – Во многом это заслуга Павла Паршева: ему удалось укрепить организацию, добившись увеличения уровня заработной платы и сохранения социальных гарантий членов профсоюза. Нельзя не отметить, что ТПО «Мурманский траловый флот» – одна из немногих сохранившихся и реально действующих организаций в рыболовной отрасли. 

with sending the results to the Rospotrebnadzor or testing at the expense of the shipowner.

MEETING EXPECTATIONS

Except for summing up the results for the reporting period, the employees listened to and approved the act made by the audit commission on spending the Union funds, held elections for a new Union committee of the territorial union of Murmansk Trawl Fleet and the audit commission.


One of the resolutions adopted at the conference related to the issues of remuneration for employees working for Taurus JSC, Strelets JSC, Eridan JSC, both members of the crew and employees of coastal units of the fleets: The Union has already addressed the management of FES Group of Companies with a proposal to increase the level of wages from 1 May 2021 by increasing shares and official salaries of employees. However, a decision on this issue has not yet been made.

Pavel Parshev, chairman of the territorial union of Murmansk Trawl Fleet, assured the Union members: to meet the expectations of employees, he will direct

all his efforts to uphold and protect their legitimate interests. Pavel Parshev believes that the main tool for achieving goals is negotiating the signing of a collective agreement.

"The unity of employees and the arranged social partnership will allow resolving the majority of the problems and leading to the proper execution of contracts," he is sure.

STRONG UNION

"The Maritime Transport Workers' Federation, which includes the territorial union of Murmansk Trawl Fleet", estimates the Union as a united and combat organization confidently holding its positions on the trade union front," added the MYWF Council chairman Igor Pavlov. "This is largely the merit of Pavel Parshev: he was able to strengthen the organization achieving higher wages and maintaining social guarantees for the Union members. It should be noted that the territorial union of Murmansk Trawl Fleet is one of a few survived and actually operating organizations in the fishing industry." 



КОМПАНИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАНА В КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ КАДРАХ

COMPANY INTERESTED IN QUALIFIED PERSONNEL

В начале апреля в Астрахани прошли переговоры представителей компании «Топаз» и Российского профсоюза моряков. Лейтмотивом встречи стало продление колдоговора РПСМ для флота в составе 17 многоцелевых судов. Была также затронута тема дальнейшего социального взаимодействия работодателя и профсоюза: известно, что проект «ТенгизШеврОйл», в котором задействованы суда «Топаз», находится на стадии завершения, поэтому сейчас особенно остро стоит вопрос о сохранении рабочих мест.

At the beginning of April in the city of Astrakhan, negotiations were held between representatives of the Topaz company and the Seafarers' Union of Russia. The leading idea of the meeting was the extension of the SUR collective agreement for the fleet of 17 multipurpose vessels. The topic of the further social interaction between the employer and the Union was also touched upon: it is known that the TengizChevrOil project, in which Topaz ships are involved, is at the completion stage, so now the issue of preserving jobs is especially acute.

В «Топаз Астрахань» заверили: компания заинтересована в удержании квалифицированных кадров. «Никаких планов по замене персонала у нас нет, – подчеркнула финансовый менеджер ООО «Топаз Астрахань» Элина Дулиенко. – Моряки прошли специальное обучение, знают наш флот.

Естественно, мы и впредь приложим все усилия, чтобы у них была работа после окончания текущего проекта».

Однако именно будущее пока представляется весьма туманным. По словам Э. Дулиенко, в настоящее время предпринимаются попытки задействовать суда MCV

Topaz Astrakhan company assured: the company is interested in retaining qualified personnel. "We have no plans to replace personnel," said Elina Dulienko, financial manager of Topaz Astrakhan LLC. "The sailors have undergone special training, they know our fleet." Obviously, we will continue to do our

best to ensure that they have work after the end of the current project. "

However, the future is still very vague. According to E. Dulienko, attempts are currently being made to use MCV vessels for shipments in the Baltic Sea and the Black Sea. "In these regions, there is a lot of competition among the vessels of the river-sea



Игорь Ковальчук,
Юрий Сухоруков
Igor Kovalchuk,
Yuri Sukhorukov

**«ЗАРПЛАТА
ОСТАЕТСЯ
ДЛЯ БОЛЬШИН-
СТВА МОРЯКОВ
ГЛАВНЫМ МО-
ТИВИРУЮЩИМ
ФАКТОРОМ»**

на перевозках по Балтике и в Черном море. «В этих регионах большая конкуренция среди судов класса «река-море», и осложняют ситуацию политические и экономические санкции», — продолжает представитель компании.

ДИАЛОГ С МОРЯКАМИ

Вопрос о сохранении работы обсуждали и в кулуарах с председателем профкома «Топаз Астрахань» РПСМ Денисом Бондаренко. Моряк отметил: отсутствие понятной перспективы может подтолкнуть людей к поиску новых рабочих мест.

— Нам звонят члены экипажей судов «Топаз», спрашивают, что дальше, будет ли у них завтра работа, — рассказал он в беседе с первым заместителем председателя РПСМ Игорем Ковальчуком. — Естественно, людей пугает неизвестность, ведь стабильность всегда была одним из главных преимуществ работы в «Топазе».

В рамках переговоров была также организована встреча представителей профсоюза с действующими работниками флота «Топаз Астрахань». И снова звучал тот же наболевший вопрос: что будет дальше?

Старший механик «Топаз Урал» Николай Федоров работает в компании практически с самого запуска проекта «Тенгиз-Шевройл». «И зарплата, и удобный график работы 2/1 здесь для меня привлекательны, — говорит стармех. — Поэтому хочется понимать, что ждет плавсостав компании — около 300 человек».

К слову, Николай узнал об РПСМ задолго до образования в Астрахани профсоюзной организации. Для того, чтобы вступить в профсоюз, даже поехал в Ростов. Как оказалось, не зря: членская карточка скоро пригодилась.

— В 2010 году я работал третьим механиком в компании «СевИнТранс», на сухогрузе «Сенатор-1», —

class, and the situation is complicated by political and economic sanctions,” the company representative continues.

DIALOGUE WITH SAILORS

The issue of keeping the job was also discussed non-officially with the chairman of the SUR Committee on the basis of Topaz Astrakhan Denis Bondarenko. The seaman noted that the lack of a clear perspective could push people to look for new jobs.

“Members of the crews of the Topaz vessels are calling us, asking what happens next, whether they will have work tomorrow,” he said in an interview with Igor Kovalchuk, First Deputy Chairman of the SUR. “Certainly, people are afraid of the unknown, because stability has always been one of the main advantages of working at Topaz.

Within the framework of the negotiations, a meeting between representatives of the Union and the current

workers of the Topaz Astrakhan fleet was arranged. And again the same sore point: what will happen next?

Nikolay Fedorov, Chief Engineer on board Topaz Ural, has been working for the company almost from the very start of the TengizChevrOil project. “I satisfied with both the salary and the convenient 2/1 work schedule,” says the Chief Engineer. “Therefore, I would like to understand what awaits the company’s seafarers — about 300 people.”

By the way, Nikolay heard about the SUR long before the Union in Astrakhan was established. In order to join the trade union, he even went to Rostov. As it turned out, not in vain: the membership card was of use very soon.

“In 2010, I worked as the third engineer for the SevInTrans company, on board the Senator-1 dry cargo ship,” Nikolay recalls. “During that sailing, we took equipment in Slovenia and headed to Turkmenistan. When the unpaid wages

вспоминает Николай. — В тот рейс мы взяли в Словении оборудование и вышли на Туркмению. Когда задолженность по зарплате перевалила за 4 месяца, мы обратились в РПСМ и при их поддержке в Ростове объявили акцию протеста. Юрист из профсоюза моряков связался сначала с судовладельцем — никакой реакции. Тогда он обратился напрямую к грузополучателю в Туркмении, и это дало результат. Под таким мощным давлением работодатель был вынужден погасить задолженность хотя бы частично, нам выплатили около 80% от всей суммы долга.

БОРЬБА ЗА КАДРЫ

На переговорах коснулись также вопросов страхования моряков от несчастных случаев, минимального состава экипажей, качества питания на судах и уровня оплаты труда рядового состава.

Председатель РПСМ Юрий Сухоруков напомнил, что зарплата остается для большинства моряков главным мотивирующим фактором: чтобы не растерять свой кадровый потенциал, судовладельцы должны обеспечить экипажам достойную оплату.


«Нижнюю границу базовой ставки оплаты труда матроса первого класса устанавливает паритетная морская комиссия МОТ, сейчас она составляет \$641, — отметил глава РПСМ. — Наш профсоюз

активно участвует в этой работе, и мы внимательно отслеживаем соблюдение данного условия на судах, где работают российские моряки. Еще раз подчеркну: это минимальный стандарт. Например, на Балтике приняты более высокие нормы по оплате труда, и если вы планируете работать там, необходимо быть конкурентоспособными с учетом стандартов, принятых в конкретном регионе».

СОТРУДНИЧЕСТВО ПРОДОЛЖИТСЯ

После визита председателя РПСМ Юрия Сухорукова и его заместителя Игоря Ковальчука руководство компании «Топаз Астрахань» согласилось на продление коллективного договора для 17 многоцелевых судов, занятых в проекте «Тенгиз-ШеврОйл».

Об итогах переговоров рассказал председатель первичной профсоюзной организации «Топаз Астрахань» ЮТО РПСМ Денис Бондаренко. «Соглашение будет действовать до окончания действующего проекта, пока еще неизвестно, сколько времени потребуется, чтобы завершить все работы, — отметил моряк. — Из-за этого сейчас очень остро стоит вопрос о сохранении рабочих мест».

В «Топаз Астрахань» заверяют: компания заинтересована в удержании квалифицированных кадров. «Никаких планов по замене персонала у нас нет», — подчеркивают в «Топазе». 

exceeded 4 months, we turned to the SUR and with their support announced a protest action in Rostov. A lawyer from the Seafarers' Union contacted the ship owner first, but there was no reaction. Then he addressed directly to the consignee in Turkmenistan, and this gave a result. Under such powerful pressure, the employer was forced to pay off the debt at least in part, we were paid about 80% of the total amount of the debt.

STRUGGLE FOR PERSONNEL

The negotiations also touched upon the issues of insurance of seamen against accidents, the minimum number of crew members, the quality of food on board and the level of wages for the ordinary seamen.

monitor compliance with this condition on board the ships where the Russian seafarers work. I'd like to emphasize again: this is the minimum standard. For example, at the Baltic Sea the higher wage standards are accepted, and if you are planning to work there, you need to be competitive, taking into account the standards adopted in a particular region."

COOPERATION TO BE CONTINUED

After the visit of Yuri Sukhorukov, SUR Chairman, and Igor Kovalchuk, his deputy, Topaz Astrakhan management agreed to extend the collective agreement for 17 multipurpose vessels involved in the TengizChevrOil project.


Denis Bondarenko, chairman of the Union organization on the basis of Topaz Astrakhan, SUR Southern Territorial

«WAGES REMAIN THE MAIN MOTIVATING FACTOR FOR THE MOST SEAFARERS»

Yuri Sukhorukov, SUR Chairman, recalled that wages remain the main motivating factor for the most seafarers and, in order not to lose their personnel potential, shipowners should provide their crews with decent wages.

"The lower limit of the basic wage rate for the first-class sailor is set by the ILO's parity maritime commission, now it is \$ 641," said the SUR head. "Our trade union is actively involved in this work, and we closely

Organization, told us about the results of the negotiations. "The agreement will be in effect until the end of the current project, it is not yet known how long it will take to complete all the work," said the seaman. "Because of this, the issue of keeping jobs is now very acute."

Topaz Astrakhan assures: the company is interested in retaining qualified personnel. "We have no plans to replace personnel," Topaz emphasizes. 

«ПРЕДВИДЕТЬ КРИЗИС И БЫТЬ ГОТОВЫМ К НЕМУ – ИНВЕСТИРОВАТЬ В АДЕКВАТНЫЕ СИСТЕМЫ УКРЕПЛЕНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА »

"ANTICIPATE, PREPARE AND RESPOND TO CRISIS – INVEST NOW IN RESILIENT OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH SYSTEMS"



Такова тема Всемирного дня охраны труда в 2021 году, отмечавшегося 28 апреля. По данным Международной организации труда, каждую секунду в мире производственные травмы получают три человека – 126 млн ежегодно. Каждые три минуты один рабочий погибает, то есть это – 175 тысяч смертей в год. В результате травмирования на рабочем месте мировой валовой продукт теряет порядка 4% ежегодно. На один смертельный случай на производстве приходится 10-30 инцидентов тяжелой степени или инвалидность; на 100-300 «простых» случаев – 1000-3000 микротравм. Судоходство входит в первую десятку отраслей с неблагоприятными показателями травмирования.

This is the theme of the World Day for Safety and Health at Work in 2021 observed on 28 April in all countries. At the same time, it is also the Workers Memorial Day established to recognize workers who died from exposures to hazards at work. According to the World Labor Organization, occupational accidents are the third mortality driver after the heart deceases and cancers. According to ILO, three persons get injured every second in the world, that is, 126 million every year. A worker dies every three minutes, that is, 175,000 deaths a year. Occupation injuries reduce the global gross product by about 4% annually. Statistically, one occupational death comes along with 10-30 serious incidents or disabilities, and 100-300 "ordinary" injuries with 1000-3000 micro-injuries. Shipping is among the top ten industries with unfavorable injury rates.



К ДАВЛЕНИЮ И ОТКРОВЕННОЙ ДИСКРИМИНАЦИИ ДОКЕРАМ НЕ ПРИВЫКАТЬ

DOCKERS ARE NO STRANGERS TO PRESSURE AND OUTRIGHT DISCRIMINATION

Новый председатель Российского профсоюза докеров Максим Колядинцев, избранный в апреле на внеочередном съезде РПД, намерен начать диалог с работодателями и Правительством РФ с нуля. Во-первых, из-за пандемии коронавируса и смене команд нескольких министерств РФ в 2020 году работа, проделанная профсоюзом по вопросу запрета заемного труда в портах на законодательном уровне, оказалась сведена на нет и ее нужно начинать заново. Во-вторых, работодатели практически во всех портах страны с особым энтузиазмом ведут наступление на права рабочих, в качестве показательных мер оказывая давление на лидеров профорганизаций и активистов профсоюза.

Maxim Kolyadintsev, the new chairman of the Russian Dockers' Union elected in April at an extraordinary congress of the Russian Dockers' Union, intends to start a dialog with employers and the Government of the Russian Federation from scratch. First, due to the coronavirus pandemic and the change of teams in several Russian ministries in 2020, the union's efforts toward the legal ban on the agency work in ports have been actually canceled out and need to be started anew. Second, employers in nearly all ports of the country are particularly enthusiastic in attacking workers' rights, putting pressure on trade union leaders and activists as a showcase.



ПРЕССИНГ НА МЕСТАХ

Действительно, последние несколько лет выдались для докеров особенно сложными. Работодатели не оставляют попыток и оказывают давление на активных профсоюзных лидеров и членов РПД.

Так, в Санкт-Петербурге на 1-м и 2-м районах порта профорганизация докеров уже практически уничтожена, хотя еще в 2015 году рабочие единым фронтом выходили на итальянскую забастовку против урезания социальных гарантий в коллективном договоре.

Под ударом находится и профком ОАО «Морской порт Туапсе»: с прессингом постоянно сталкивается ее лидер Эдуард Журавлев. Его регулярно отстраняют от работы за различные мелкие нарушения, связанные с требованиями по охране труда. Затем по кругу: отправляют на проверку знаний, которую он, опытный докер-механизатор, почему-то проваливает, не допускают к работе в порту, и человек остается без зарплаты.

Кроме того, в Туапсе плохо с техникой. «Ее состояние хуже некуда: все старое и убитое, — добавляет он. — Однажды дошло до того, что РПД закупал фары для автопогрузчиков, ведь ночью нельзя работать без освещения». При этом работодатель расходы не компенсировал.

Нечто подобное происходит в Архангельске. Председатель первичной профсоюзной организации ОАО «Архангельский морской торговый порт» РПД Дмитрий

Today the Russian Dockers' Union has a number of cells in the ports of Arkhangelsk, St. Petersburg, Sevastopol, Feodosia, Novorossiysk, Tuapse, Yeisk, Vladivostok, Nakhodka, Vanino, Magadan. Maksim Kolyadintsev's immediate plans are to personally meet the leaders and members of the Russian Dockers' Union and the management of local stevedoring companies, to establish a social partnership dialog with them, and to solve the problems that accumulated over the past few years. Obviously, there is a huge amount of work ahead: the union is faced with large-scale tasks.

LOCAL PRESSURE

Indeed, the past few years have been particularly challenging for dockers. The employers keep trying to put pressure on the active leaders and members of the union.

In particular, the trade union of dockers in the 1st and 2nd areas of the St. Petersburg port has been practically destroyed now, although as recently as in 2015 the workers united in an Italian strike against the cuts of the social guarantees in the collective agreement.

The trade union committee of the Tuapse Sea Port is also under attack: their leader Eduard Zhuravlev faces pressure all the times. He is regularly suspended from work for various minor violations associated with occupational safety requirements. There is a long march then: he is made undergo a quiz, which he—

although an experienced docker and machine operator—fails for "unclear" reason, then suspended from work in the port, and finally left without the money.

Besides, the Tuapse port is poorly equipped with machinery. "Its condition is as bad as it gets, everything is old and dead," he adds. Once it happened that the Russian Dockers' Union had to buy headlights for forklifts, because one can't work at night without lighting." The employer never compensated the expenses.

Something similar happens in Arkhangelsk. Dmitry Karansky, the chairman of the Russian Dockers' Union cell at Arkhangelsk Commercial Sea Port, also found himself under the targeted pressure. It started from negotiations where the employer intended to amend the existing collective agreement in such a way as to worsen the situation of employees. Sure, the dockers opposed the reducing of compensations provided by law for those working in the Far North in terms of pay for annual additional leave and expenses for travel and baggage transportation to and from the place of leave for the employees, their family members and dependents. Today D. Karansky is actually a persona non grata in the port: he was fired several times over the recent years, but reinstated by court; and in order to finally get rid of the objectionable trade union leader, the employer transferred him to a terminal lacking ships to come and, therefore, cargo. Over the past

Сегодня Российский профсоюз докеров представлен первичными организациями в портах Архангельск, Санкт-Петербург, Севастополь, Феодосия, Новороссийск, Туапсе, Ейск, Владивосток, Находка, Ванино, Магадан. В ближайших планах Максима Колядинцева — лично встретиться с лидерами и членами РПД, а также с руководством стивидорных компаний на местах, наладить с ними диалог в рамках социального партнерства и решить накопившиеся за последние несколько лет проблемы. Очевидно, что работа предстоит огромная: перед профсоюзом стоят масштабные задачи.

Каранский тоже столкнулся с прицельным давлением. Началось все с переговоров по внесению в действующий коллективный договор изменений, ухудшающих положение работников. Естественно, докеры выступили против снижения размера компенсаций, предусмотренных законом для лиц, работающих в районах Крайнего Севера, в части оплаты ежегодного дополнительного отпуска, расходов на проезд и провоз багажа к месту отпуска и обратно для работника, членов его семьи, иждивенцев. Сегодня Д. Каранский – фактически персон нон грата в порту: за последние годы его несколько раз увольняли, но восстанавливали по суду, а чтобы окончательно избавиться от неугодного лидера профкома, работодатель перевел его на терминал порта, куда не заходят суда и, соответственно, нет грузов. За последние четыре года численность первички РПД в Архангельске сократилась вдвое.

Давление на профсоюз Максим Колядинцев прежде всего связывает с тем, что докеры, как ни парадоксально, требуют соблюдать действующие законы:

– Возьмите петербургскую АО «НЕВА-МЕТАЛЛ»: руководство отказывается закрепить в колдоговоре четкий порядок индексации тарифных ставок и окладов, хотя сделать это предписывает Трудовой кодекс РФ, и такое же решение вынес трудовой арбитраж. В ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» людей в выходные дни выводят через дочернее кадровое агентство по договору оказания услуг, что категорически запрещено законодательством. Делается это для того, чтобы не платить работникам двойную оплату или не предоставлять выходной день за смену в субботу или воскресенье. Любое движение профсоюза для администрации – деньги. Только по этой причине нас уничтожают: отсутствие РПД – своеобразная оптимизация расходов для работодателей.

four years, the number of the Russian Dockers' Union cell in Arkhangelsk reduced by half.

Maxim Kolyadintsev is sure that the pressure on the union is paradoxically caused by the dockers' demand to comply with the existing laws:

"For example, look at NEVA-METAL, a St. Petersburg company: their management fails to establish a clear procedure for indexing the wage rates and salaries in the collective agreement, although this is prescribed by the Russian Labor Code and was judged by the labor arbitration. In the St. Petersburg Sea Port, the workers are made working on weekends through a subsidiary recruiting agency under a service agreement, which is strictly prohibited by law. This is done in order not to pay the double wage or provide a replacement day off for working on Saturday or Sunday. Any actions of the union mean expenses for the management. This is the only reason why we are being destroyed: no Russian Dockers' Union is a kind of cost optimization for employers."

He also notes that the Russian Dockers' Union cells often report their problems to various state supervision agencies and complain of employers pointing at direct violations of the existing law, but often receive nothing more than just formal replies.

"Unfortunately, the State Labor Inspection and the Prosecutor's Office fail to respond sometimes," says M. Kolyadintsev. There is almost no support from the authorities."

AGENCY WORK IS A COMMON PROBLEM

Another trouble in the Russian ports is agency work, that is, involvement of persons who are ignorant of the docker profession.

"A person without special training or, say, with a criminal record will never be hired by a stevedoring company as a regular employee under the employment contract; but when involved through recruiting agencies under a service agreement, such people may openly enter the territory of any Russian port (which has the border security zone status) and participate



Он также обращает внимание, что нередко организации РПД обращаются со своими проблемами в государственные контролирующие органы, направляя жалобы на действия работодателей, указывая на прямые нарушения действующего закона, но зачастую оттуда приходят формальные отписки.

— К сожалению, ГИТ и прокуратура не всегда реагируют, — говорит М. Колядинцев. — Со стороны власти поддержки практически нет.

ЗАЕМНЫЙ ТРУД — ОБЩАЯ ПРОБЛЕМА

Другой бич в российских портах — заемный труд, то есть привлечение к работе людей, несведущих в профессии докера-механизатора.

— В штат стивидорной компании по трудовому договору человека без специальной подготовки или, например, с судимостью, никогда не возьмут, но через кадровые агентства по договору подряда эти люди спокойно проходят на территорию любого российского порта, которая считается погранзоной, и привлекаются к работе на опасных производственных объектах. Мы не можем судить ни об их квалификации, ни о знаниях требований охраны труда. Сегодня проблемы с заемным трудом существуют во всех портах, за исключением, наверное, Новороссийска, — поясняет Максим Колядинцев.

Решение этого вопроса председатель РПД видит в полном запрете привлечения к работе докера-меха-

низатора людей из кадровых агентств, закрепив его на законодательном уровне.

— Еще при прежнем председателе Василии Козаренко РПД получил поддержку Министерства транспорта РФ, документы ушли в Минтруд РФ, где работа «встала», — объясняет Максим Колядинцев. — Теперь, учитывая, что команда транспортного ведомства, которая нас поддерживала, полностью поменялась, будем эту тему реанимировать. Мы твердо уверены: заемный труд — не только наша головная боль, но и серьезная проблема для государства, ведь это — уход от налогов, серые зарплаты, подрыв безопасности, причем как на уровне простого рабочего, так и страны.

Важно отметить, что, по мнению Максима Колядинцева, эти две проблемы — прессинг на членов РПД и заемный труд — тесно связаны.

— Работодателям очень не нравится, что мы поднимаем тему заемного труда, — объясняет он. — Например, во многих стивидорных компаниях людей заставляют зачищать вагоны из-под угля при классе вредности 2, то есть как будто они сидят в уютном офисе за компьютером, а не дышат пылью. Низкий класс позволяет компании выплачивать работнику меньшую зарплату, лишать предусмотренных законодательством гарантий и компенсаций за работу во вредных условиях и делать соответствующие мизерные отчисления в Федеральную налоговую

FOR INFORMATION

Maxim Kolyadintsev was born in Leningrad in 1975. He joined the port in 1991 as an auxiliary worker. From 1993 to 1995 he served in the army and participated in the first Chechen war; has been awarded. In 1996 he returned to the port as a docker — machine operator where rose from class 4 docker to class 1 docker and a mixed crew foreman. In 2007, he was elected the chairman of the Russian Dockers' Union cell at NEVA-METAL. In 2016, he resigned from the port for health reasons but continued as a social activist. In 2020, and was elected acting chairman and since 1 May 2021 he is the full-fledged chairman of the Russian Dockers' Union.

in work at dangerous industrial facilities. We know nothing about their skills or occupational safety knowledge. Today, the problem of agency work exists in all ports, with the possible exception of Novorossiysk," explains Maxim Kolyadintsev.

The chairman of the Russian Dockers' Union sees the solution to the issue in a complete legal ban on involvement of persons through recruiting agencies in the work of dockers — machine operators.

"Under the rule of the former chairman Vasily Kozarenko, the Russian

Dockers' Union received support from the Russian Ministry of Transport; then the documents went to the Ministry of Labor where the process was suspended," explains Maxim Kolyadintsev. "And now, having the team of the Ministry of Transport, which had supported us, completely changed, we have to raise the matter anew. We firmly believe that agency work is not only our headache, but also a serious problem for the state, because it means tax evasion, under-the-table salaries and undermining the security—at the level of both an ordinary worker and the country."

It is important to note that, according to Maxim Kolyadintsev, the pressure on the union members and agency work are two closely related matters.

"Employers really do not want us to spotlight the agency work matter", he explains. "For example, many stevedoring companies force their employees to clean coal railcars with assigned work hazard class 2, that is, as if they were sitting in a cozy office at a computer and not breathing dust. A lower hazard class allows the company to pay a lower salary, to remove the legally provided guarantees and compensations for working in harmful conditions, and to make the correspondingly inferior contributions to the Federal Tax Service and the Social Security Fund. Some companies do not care at all about occupational safety and think people as a simple resource: a person may be replaced as quick and simple as

службу и Фонд социального страхования. Есть организации, где на охрану труда смотрят сквозь пальцы, на людей – как на ресурсы: поменять человека все равно, что купить новую метлу взамен старой. Когда РПД указывает на это, как закономерность, начинается давление.

К слову, тема вредности труда особняком стоит в рабочей повестке РПД. Во многом заемный труд в портах стал возможен из-за того, что на местах серьезно занижаются результаты Специальной оценки условий труда докеров-механизаторов. По словам Максима Колядинцева, класс вредности 3.3 по результатам СОУТ запрещает заемный труд.

ВОДА КАМЕНЬ ТОЧИТ


Прискорбно отмечать, но, по признанию председателя РПД, организаций, где деловые отношения между работодателем и докерами налажены, – единицы: в Санкт-Петербурге это – АО «НЕВА-МЕТАЛЛ» и АО «ПКТ», на Дальнем Востоке – профорганизации Владивостока и Находки.

– Это не значит, что там все хорошо, – подчеркивает М. Колядинцев. – Но вот в Магадане, Архангельске, Ейске, Туапсе, в Морском торговом порту Санкт-Петербурга, Феодосии и Севастополе – все крайне плохо: здесь к давлению и откровенной дискриминации докерам не привыкать. Необходимо убедить работодателей, руководство стивидорных компаний, что

СПРАВКА

Максим Колядинцев родился в Ленинграде в 1975 году. В порт пришел в 1991 году подсобным рабочим. С 1993 по 1995 гг. служил в армии, участвовал в первой Чеченской войне, имеет награды. В 1996 году вернулся в порт докером-механизатором, прошел путь от докера 4 класса до 1 класса и бригадира комплексной бригады. В 2007 году был избран председателем первичной профсоюзной организации РПД «НЕВА-МЕТАЛЛ». В 2016 году уволился из порта по состоянию здоровья, продолжив активно заниматься общественной деятельностью. В 2020 году выбран и. о. председателя РПД, с 1 мая 2021 года – председателем РПД.

с РПД можно и нужно вести диалог, профсоюз – не враг, а в чем-то даже помощник для администраций стивидорных компаний. Ведь руководители зачастую видят проблему только с одной стороны, а с нашей помощью ее можно рассмотреть с разных ракурсов.

Председатель РПД Максим Колядинцев убежден: любую проблему можно решить, но для этого как минимум нужен диалог и заинтересованность всех сторон: «Да, кому-то, может, придется уступить. Иногда даже лучше это сделать, чтобы остаться в обойме и продолжить работу в интересах работников и членов профсоюза». 



Максим Колядинцев
Maksim Kolyadintsev


the old broom with a new one. When the Russian Dockers' Union points at the regular occurrence of that, the pressure begins."

By the way, the harmful work has a very special place in the Russian Dockers' Union agenda. The agency work practice in ports has become possible to a large extent because the outcomes of the Special Assessment of the Working Conditions of Dockers – Machine Operators are widely underrated. According to Maxim Kolyadintsev, the work hazard class 3.3 as determined by the special assessment prohibits agency work.

LITTLE EFFORTS MAKE A LONG WAY

It is regrettable to note that, according to the chairman of the Russian Dockers' Union, there are only few companies where proper relations have been established between the employer and the dockers: these are NEVA-METAL and PKT in St. Petersburg and union cells of Vladivostok and Nakhodka in the Far East.

"This does not mean that they have everything fine," says M. Kolyadintsev. "But in Magadan, Arkhangelsk, Yeisk, Tuapse, in the St. Petersburg Sea Trade Port, in Feodosia and Sevastopol the situation is extremely bad: dockers are no strangers to pressure and outright discrimination there. We have to convince employers, the management of stevedoring companies, that the Russian Dockers' Union may be and should be dialogued, that the trade union is not an enemy but in some ways even an assistant for the management of stevedoring companies. After all, managers often see a problem from only one side, and we can help them to take a look from different angles."

The chairman of the Russian Dockers' Union Maxim Kolyadintsev is sure that any problem can be solved, but this requires at least a dialog and the interest of all parties: "Sure, someone may have to give in. Sometimes it is better to do that in order to stay in the team and keep working in the interests of workers and union members." 

ЧЛЕН ЭКИПАЖА BOURBON ПОБЛАГОДАРИЛ РПСМ ЗА ПОДДЕРЖКУ

SEAFARER FROM THE M/V THE BOURBON THANKED THE SUR FOR THEIR SUPPORT

В офис Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков пришел второй помощник капитана и член РПСМ Руслан Якутович с проблемного судна Bourbon. Моряк выразил профсоюзу благодарность за помощь команде, на долгий срок оставленной судовладельцем в Маниле в тяжелых условиях и с задолженностями по зарплате. По его словам, в настоящее время все моряки добрались до дома со всеми положенными им за работу деньгами.

The office of the Far Eastern territorial organization of the Seafarers Union of Russia was visited by the second mate, member of the SUR, Ruslan Yakutovich from the problematic ship Bourbon. The seafarer expressed his gratitude to the union for helping the crew, who were left in Manila for a long time in difficult conditions and with salary arrears. According to him, at present all the crewmembers were repatriated with the salary paid in full.

— Член экипажа особо отметил, что, будучи на иностранном судне вдали от России, команда имела возможность быть на связи с РПСМ, благодаря чему все время нахождения на борту ощущала поддержку, — рассказал председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. — К тому же, многие средства массовой информации рассказали общественности о сложившейся ситуации, из-за чего моряки не чувствовали себя забытыми.

Отметим, что балкер Bourbon (ИМО 9588407, флаг Либерии) прежде несколько раз привлекал внимание профсоюза. Так, еще в феврале прошлого года инспекторы ДВРО РПСМ посетили судно в порту Восточный и увидели там неутешительную картину: невыплаченные зарплаты, скудные запасы пресной воды, а также страховые свидетельства о финансовых гарантиях судовладельца, сроки которых подходят к концу. Практически на следующий день после

вмешательства государственного портового контроля (PSC) проблемы были решены, однако злключения на этом не закончились.

Так, уже в июле прошлого года портовый контроль Находки по просьбе экипажа и родственников моряков задержал судно: у судовладельца, греческой компании Clover Marine Investment Inc., перед членами экипажа, состоящего из украинцев, был долг в 116 тысяч долларов США и у них не было действующих контрактов. К тому же, четверым морякам

“The crewmember particularly noted that, being on a foreign ship away from Russia, the crew had the opportunity to be in touch with the SUR, thanks to which they felt supported all the time on board. In addition, the situation was widely highlighted in mass media, so the seafarers did not feel forgotten”, — said the chairman of the FETO SUR Nikolay Sukhanov.

Note that the bulk carrier Bourbon (IMO 9588407, flag of Liberia) has previously attracted the attention of the union several times.

So, back in February of last year, the inspectors of the FETO SUR visited the ship in the port

of Vostochny and saw a disappointing picture: unpaid salaries and scarce supplies of fresh water. Besides, the insurance certificates on the financial guarantees of the shipowner have been expired. Almost the next day after inspection of the PSC, the problems were solved, but the misadventures did not end there. In July last year, the PSC of Nakhodka detained the vessel upon the request of the crew. The shipowner, the Greek company Clover Marine Investment Inc., owed the crewmembers, consisting of Ukrainians, 116 thousand US dollars and they had no valid contracts. In addition, 4 crewmembers




нужна была медицинская помощь, и они просили о репатриации. Более месяца судно простояло в порту, однако благодаря активному участию первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ, инспекции государственного портового контроля в Находке, фрахтователя из Швейцарии, экипаж получил долг по заплате, возросший к тому времени до 176 тысяч долларов США, и вернулся на родину.

После этого 3 августа судно отправилось на Филиппины с новой пришедшей на смену русско-украинской командой из 15 человек. Моряки практически сразу столкнулись с проблемами: судно находилось в аварийном состоянии, и по пути в Манилу экипажу приходилось откачивать воду, чтобы не пойти ко дну. 16 августа оно чудом прибыло в порт, однако здесь к бедам команды прибавились проблемы со снабжением. Судно обесточилось, продукты начали портиться, вода подошла к концу и начала расти задолженность по зарплате. После обращения инспектора Международной федерации транспортников в Новороссийске к местному представителю МФТ, тот связался с государственным портовым контролем и теплоход задержали, однако экипажу это помогло мало. В дело вмешался клуб взаимного страхования The Swedish

Club, частично взявший на себя обязанности работодателя – закупку провизии, доставку 60 тонн пресной воды, организацию медицинского обслуживания членов экипажа. Однако основное требование моряков – погасить задолженность по зарплате и отправить их домой к семьям – никто не удовлетворял.

В конце ноября прошлого года несколько членов экипажа Bourbon вернулись домой во многом благодаря помощи инспектора МФТ в Маниле, предварительно получив расчет по зарплате от работодателя в размере более 20 тысяч долларов США: судно покинули четверо россиян и двое украинцев. Другие, однако, включая капитана, старпома, второго помощника, стармеха, – остались на борту. Только в конце февраля 2021 года они отправились на родину, получив долги по зарплате. «Большая часть моряков родом из Находки, а теперь на борту находится филиппинский экипаж, – рассказал Николай Суханов. – Второй помощник также рассказал, что благодаря грамотным действиям капитана моряки имели достаточное количество воды и продуктов во время ожидания репатриации, которую осуществила страховая компания».

Отметим, что согласно данным Equasis, теперь судно сменило название на Baroness, а его судовладельцем числится греческая компания SR Navigation SA. 

Благодаря активному участию первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ, инспекции государственного портового контроля в Находке, фрахтователя из Швейцарии, экипаж получил долг по заплате.


Thanks to the active participation of the Vladivostok's primary trade union organization the crew received the outstanding wage.

needed medical assistance and asked for repatriation. For more than a month, the ship remained in port, but thanks to the active participation of the Vladivostok's primary trade union organization the crew received the outstanding wage, which by that time had increased to 176 thousand US dollars, and was repatriated.

After that, on August 3, the ship arrived to the Philippines with a new Russian-Ukrainian crew of 15 people. The seafarers almost immediately encountered problems: the ship was in a state of disrepair, and on the way to Manila, the crew had to pump out water to avoid going to the bottom. On August 16, the vessel miraculously arrived at the port, but here the problems with the supply were added to the troubles of the team. The ship was de-energized, the food began to deteriorate, the water came to an end and the salary arrears began to grow. After the appeal of the ITF inspector from Novorossiysk to the local representative of the ITF

in Philippine, the state port control was contacted, the ship was detained, but this did not help the crew much. Following the MLC requirements the Swedish Club intervened and partially took over the duties of the employer-provisions was purchased and the water in amount 60 tons of fresh water was delivered. Besides, the medical care for the crewmembers was arranged. However, the main demand of the seafarers – to pay off the salary arrears and repatriation was not met by anyone.

At the end of November last year, several crewmembers were finally repatriated, largely thanks to the help of an ITF inspector in Manila. After receiving a salary payment from an employer of more than \$ 20,000 four Russians and two Ukrainians left the vessel. Others, however, including the captain, the Ch. Mate, the second mate and the 2nd Eng, remained on board. Only at the end of February 2021, they went home, having received salary debts. "Now there is a Filipino crew on board. The second mate also said that thanks to the competent actions of the captain, the crew had a sufficient amount of water and food which was carried out by the insurance company, while waiting for the repatriation," – said Nikolai Sukhanov.

It should be noted that according to Equasis, the ship has now changed its name to Baroness, and its ship owner is the Greek company SR Navigation SA. 



21 апреля прошло первое заседание Молодежного Совета Российского профсоюза моряков (МС РПСМ). По сути, эта встреча ознаменовала начало работы в рамках молодежной политики РПСМ. На ней обсуждались планы, привлечение к их реализации курсантов и молодых моряков в возрасте до 35 лет и организационные моменты.

On 21 April, the first meeting of the Youth Council of the Seafarers' Union of Russia (SUR YC) took place. In fact, this meeting marked the beginning of work associated with the SUR youth policy. They discussed plans, attracting cadets and young seamen under the age of 35 to their implementation, and organizational issues.

МОЛОДЕЖНЫЙ СОВЕТ РПСМ ЖДЕТ НОВЫЕ ЛИЦА

SUR YOUTH COUNCIL WAITING FOR NEW FACES



Напомним, решение о создании Совета было принято 26 ноября 2019 года с целью привлечения молодых людей в РПСМ как в качестве работников, так и активистов, а также создания профсоюзных ячеек в морских учебных заведениях.

Одно из первых мероприятий решили провести 21 мая в ГМУ им. Ф. Ф. Ушакова, в рамках Ярмарки вакансий для курсантов. Это известное мероприятие в Новороссийске: потенциальные работодатели рассказывают о своем флоте, количестве рабочих мест и отвечают на вопросы. Участники Молодежного Совета пришли к единому мнению: это — отличная стартовая площадка для презентации РПСМ.

Кроме того, рассматривался вопрос о проведении конкурса среди курсантов и молодых моряков в сотрудничестве с морскими учебными заведениями. Рабочее название проекта — «Профессия

глазами молодого моряка», однако обсуждение, в том числе условий его проведения, продолжается.

Председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Севастополя РПСМ, координатор МС РПСМ Артем Боев отметил, что сейчас в Совете есть представители организаций профсоюза из Москвы, Санкт-Петербурга, Новороссийска, Владивостока и Находки.

— Молодежный Совет объединил энергичных и целеустремленных членов профсоюза, готовых смело мыслить и уверенно действовать, — добавил он. — Поэтому мы приглашаем к участию активных членов РПСМ — курсантов и молодых моряков до 35 лет: все регионы должны включиться в эту стратегически важную работу.

Что касается очной встречи, то профсоюзная молодежь планирует провести ее в сентябре 2021 года перед Советом РПСМ.

Let's recall that the decision to create the Council was made on 26 November 2019 with an aim of attracting young people to the SUR both to work and actively participate, as well as creating Union groups on the basis of maritime educational establishments.

One of the first events was decided to be held on 21 May at the State Maritime University named after admiral F. F. Ushakov within the framework of the Job Fair for cadets. This is a famous event in Novorossiysk: potential employers tell cadets about their fleet, number of jobs and answer questions. The members of the Youth Council came to a common opinion: this is an excellent platform for the SUR presentation.

Apart from that, the issue of holding a competition among cadets and young seamen in cooperation with maritime educational establishments was considered. The working title

of the project is "Profession seen by a young seaman", however, the discussion including the discussion of the conditions for its implementation, continues.

The chairman of the primary seafarers' union cell in the city of Sevastopol (SUR), coordinator of the SUR YC Artyom Boev noted that now the Council has SUR representatives from Moscow, St. Petersburg, Novorossiysk, Vladivostok and Nakhodka.

"The Youth Council has brought together energetic and motivated Union members who are ready to think boldly and act with confidence," he added. "Therefore, we invite SUR active members — cadets and young seamen up to 35 years to participate: all regions must get involved in this strategically important work."

As for the face-to-face meeting, the Union youth planning to hold it in September 2021 before the SUR Council meeting.



ТРЕБОВАНИЯ К КАДЕТУ ПО УРОВНЮ ВЛАДЕНИЯ АНГЛИЙСКИМ ЯЗЫКОМ ПО СУТИ ТАКИЕ ЖЕ, КАК И К КАПИТАНУ

THE ENGLISH LANGUAGE REQUIREMENTS FOR A CADET ESSENTIALLY
THE SAME AS FOR A MASTER

В ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова прошла ежегодная Ярмарка вакансий, где старшекурсники познакомились с судоходными и круинговыми компаниями, представленными в Новороссийске, и пообщались в свободной форме с потенциальными работодателями. Впервые в подобном мероприятии принял участие Российский профсоюз моряков.

In the State Maritime University named after admiral F.F. Ushakov, the annual Job Fair was held, where senior students got acquainted with shipping and crewing companies represented in Novorossiysk and talked freely with potential employers. For the first time, the Seafarers Union of Russia took part in such an event.



Естественно, в первую очередь ребят интересовали условия трудоустройства, перспективы развития флота и возможность карьерного продвижения.

Среди них есть те, кто уже прошел практику в представленных на Ярмарке компаниях, ведь целевая аудитория мероприятия – пятикурсники. Однако первокурсники тоже задавали традиционный вопрос о практикантских местах и «проходном» среднем балле у разных работодателей.

Руководитель представительства BGI в Новороссийске Владимир Феоктистов рассказал, что при приеме на практику в компании в первую очередь рассматривают ребят со средним баллом выше 4. В Совкомфлоте требования к среднему баллу становятся все жестче: при отборе практикантов в приоритете курсанты со средним баллом 4.75. В недавно открывшемся представительстве компании «ИНОК ТМ» отмечают, что на флот попадают курсанты с результатами выше 4.5.

В свою очередь руководитель новороссийского офиса Columbia Shipmanagement Сергей Панюшкин призвал не ставить погоню за «пятерками в зачетке» самоцелью. «Важнее, чтобы вы уже сейчас поняли, зачем вам эта учеба, хотите ли вы через 10 лет стать капитанами», – обратился он к аудитории.

Ежегодно до 30-ти преддипломников могут попасть на суда компании Columbia.

Получить «путевку в жизнь» могут те, у кого средний балл выше 4, хорошие теоретические знания и прекрасное владение английским языком.

Похожие требования к кадетам и у компании Bernhard Schulte Shipmanagement – одного из крупнейших владельцев газового флота в мире. Руководитель отделения BSM в Новороссийске Роман Вдовин подчеркнул: для того, чтобы получать в будущем хорошую зарплату, нужно иметь отличные профессиональные знания и владеть английским на очень высоком уровне. «На наших судах работают полностью смешанные экипажи, – говорит Р. Вдовин. – Вы можете оказаться одним русским на борту в экипаже, который состоит из граждан Румынии, Хорватии,

«Я/МЫ КЛЮЧЕВЫЕ РАБОТНИКИ» “I / WE ARE KEY WORKERS”

фотоконкурс молодежного совета РПСМ среди курсантов и моряков в возрасте до 35 лет включительно
photo competition of the youth council of the RPSM among cadets and seamen under the age of 35 inclusive

- ✓ Сделайте снимок своей будущей профессии так, как вы ее видите
- ✓ Разместите фотографию в соцсетях с хэштегом #профсоюзморяков
- ✓ Пришлите фото на почту youth@sur.ru
- ✓ Получите главный приз – современный смартфон от топового производителя
- ✓ Авторы еще 15 снимков будут отмечены внешними аккумуляторами
- ✓ Take a picture of their future profession as you see it
- ✓ Post the photo in social networks with the hashtag #seafarersunion (#профсоюзморяков)
- ✓ Sent to youth@sur.ru
- ✓ Receive an excellent prize – a modern smartphone by a top manufacturer
- ✓ 15 more photographers will be awarded with external batteries

Конкурс стартует 25 июня и продлится до 24 октября

The competition starts on 25 June and will last for 24 October

Naturally, first of all, the guys were interested in the conditions of employment, the prospects for the fleet development and the career possibility.

Among them there are those who have already experience practical training in the companies represented at the Fair, because the target audience of this event is fifth-year students. However, freshmen also asked the traditional question about practical training and the "passing" average score demanded by different employers.

The head of BGI's representative office in Novorossiysk Vladimir Feoktistov said that when applying for a practical training, the company, first of all, considers cadets with an average score above 4. At Sovcomflot, the requirements for

the average score are becoming more stringent: while selecting, cadets with an average score of 4.75 are in priority. In the recently opened representative office of INOK TM, they note that cadets with results above 4.5 enter the fleet.

In turn, the head of the Novorossiysk office of Columbia Shipmanagement Sergey Panyushkin urged not to make the pursuit of "A's in the record book" an end in itself. "It is more important that you now understand why you need this study, whether you want to become master in 10 years," he addressed the audience.

Up to 30 pre-graduates can board Columbia ships every year. Those who have an average score above 4, good theoretical knowledge and excellent command of English can get a "start in life".



↑ На Ярмарке курсантам представили Российский профсоюз моряков.

↑ The Seafarers' Union of Russia was introduced to the cadets at the Fair.

Польши, Болгарии, Турции, Филиппин, Индонезии, Венесуэлы, Испании или Германии. Тут волей-неволей приходится общаться по-английски, поэтому требования к кадету по уровню владения английским языком по сути такие же, как и к капитану».

ЧТО ДАЕТ ЧЛЕНСТВО В РПСМ

На Ярмарке курсантам представили Российский профсоюз моряков. Многие о нем слышали, кто-то уже вступил в ряды РПСМ и теперь может, например, бесплатно посещать профсоюзный спортзал. Первокурсники же живо интересовались, что даст им членство в организации в будущем и как профсоюз помогает при возникновении конфликтных ситуаций с работодателем. На все вопросы подробно отвечали юрист Ирина Апанович и координатор молодежного совета РПСМ Артем Боев.

Там же было объявлено о проведении молодежным советом РПСМ первого фото-конкурса среди курсантов и моряков в возрасте до 35 лет включительно. Он называется «Я/Мы ключевые работники» и ориентирован на привлечение внимания общественности к важнейшей роли моряков в нормальном функционировании мировой экономики. Курсантам, находящимся в рейсе, предлагается сделать снимок своей будущей профессии так, как они ее видят. К участию приглашаются и те, кто уже прошел практику. Фотографию нужно разместить в соцсетях с хэштегом #профсоюзморяков и прислать на почту youth@sur.ru. Победитель получит отличный приз – современный смартфон от топового производителя. Авторы еще 15 снимков будут отмечены внешними аккумуляторами. Конкурс стартует 25 июня, в Международный День моряка, и продлится ровно четыре месяца. [↗](#)

Bernhard Schulte Shipmanagement, one of the largest owners of the LNG fleet in the world, has similar requirements for cadets. The head of BSM branch in Novorossiysk Roman Vdovin emphasized: in order to receive a good salary in the future, you need to have excellent professional knowledge and speak English at a very high level. "Our ships have fully mixed crews," says R. Vdovin. "You can be one Russian on board in a crew consisting of citizens of Romania, Croatia, Poland, Bulgaria, Turkey, Philippines, Indonesia, Venezuela, Spain or Germany. Here, willy-nilly, you have to communicate in English, so the requirements for a cadet in terms of proficiency in English are essentially the same as for a master. "

WHAT BENEFIT SUR MEMBERSHIP GIVES

The Seafarers' Union of Russia was introduced to the cadets at the Fair.

Lots of them have heard of this organization, some have already joined the SUR and now can, for example, use the Union gym for free. Freshmen, however, were keenly interested in what will give them the membership in the organization in the future and how the Union will help in the case of conflicts with the employer. All questions were answered in detail by the lawyer Irina Apanovich and the coordinator of the SUR youth council Artyom Boev.

It was also announced there that the youth council of the RPSM will hold the first photo competition among cadets and seamen under the age of 35 inclusive. It is called "I / We are Key Workers" and is aimed at raising public awareness of the critical role of seafarers in the normal functioning of the global economy. Cadets at the sailing are invited to take a picture of their future profession as they see it. Those who have already completed the practical training are also invited to participate. The photo should be posted in social networks with the hashtag #seafarersunion (#профсоюзморяков) and sent to youth@sur.ru. The winner will receive an excellent prize – a modern smartphone by a top manufacturer. 15 more photographers will be awarded with external batteries. The competition starts on 25 June – the International Day of the Seafarer and will last exactly four months. [↗](#)

В Южную территориальную организацию (ЮТО) РПСМ обратился курсант 4 курса судоводительского факультета ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова Евгений Шахов. Во время прохождения плавпрактики он наглядно убедился в преимуществах членства в профсоюзе. Эффективная помощь, оказанная сотрудниками Международной федерации транспортников (ITF) коллегам Евгения, подтолкнула его к решению вступить в РПСМ, членскую организацию ITF.

Evgeny Shakhov, the 4th-year cadet of the navigational faculty of the State Maritime University named after admiral F.F. Ushakov, addressed the South Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia. During his sea practical training, he was clearly convinced of the advantages of membership in the Union. The effective assistance provided by the staff of the International Transport Workers' Federation (ITF) to Evgeny's colleagues urged him to decide to join the SUR, a member organization of the ITF.

«Я УЗНАЛ О ПРОФСОЮЗЕ НА ПРАКТИКЕ»

"I FOUND OUT ABOUT THE UNION DURING THE PRACTICAL TRAINING"



Во время поисков практикантского места Евгений прошел строгий отбор в крупную компанию Thome Group – из огромного количества претендентов работодатель отобрал всего шестерых кадетов с судоводительского факультета и троих будущих судомехаников. «На первом этапе нас проверяли онлайн на уровень интеллектуального развития и психологическую готовность к работе на судне, собеседование велось по-английски, то есть тут

же тестировали и уровень знаний иностранного языка, а потом, конечно, были еще тесты», – поделился Евгений.

Так Евгений попал в смешанный экипаж танкера Thome, где работали моряки из стран бывшего СНГ, а также Индии и Филиппин. И именно последние подтолкнули его вступить в профсоюз.

– Филиппинцы работали на борту около года, и никакой определенности по их смене не было, – вспоминает новороссийский

While searching an appropriate practical training, Evgeny passed a strict selection to a big company Thome Group; from a huge number of applicants, the employer selected only six cadets studying at the navigational faculty and three future marine engineers. "At the first stage, the level of our intellectual development and psychological readiness to work on board the ship were tested online, the interview was held in English, that is, the level

of knowledge of a foreign language was tested at the same time, and then, of course, there were some more tests," said Evgeny.

So Evgeny got into the mixed crew of the Thome tanker, where seamen from the countries of the former CIS, as well as India and the Philippines, were working. And it was the latter who pushed him to join the union.


"The Filipinos worked on board for about a year, and there was no certainty about their change," recalls

курсант. — Когда они узнали, что на соседнем судне этой же компании благополучно поменяли моряков, то обратились в ИТФ. В итоге их наконец-то сменили. Меня лично не коснулось вынужденное продление работы, я пробыл на судне полуженные шесть месяцев. Но, глядя на филиппинцев, я задумался о том, что в будущем и у меня могут возникнуть какие-то спорные ситуации в рейсе, и кто мне в таком случае поможет?

Евгений вернулся в Новороссийск и начал самостоятельно искать информацию о представительстве ИТФ в России. В социальных сетях прочитал об РПСМ и его работе, и так вышел на ЮТО.

Технический инспектор труда организации Игорь Холявка рассказал курсанту о преимуществах членства в РПСМ: бесплатных юридических консультациях перед рейсом, материальной помощи в трудных жизненных ситуациях, занятиях в профсоюзном спортзале. Конечно, о том, что моряк — член профсоюза

может всегда рассчитывать на практическую помощь в любой спорной ситуации. Кроме того, курсант поинтересовался работой ИТФ и возможностью члена профсоюза обращаться к инспекторам федерации в портах разных стран мира за помощью в случае возникновения проблем.


Молодому человеку также рассказали о недавно созданном молодежном комитете в профсоюзе. Напомним, на прошедшем в начале апреля заседании Совета РПСМ было принято принципиальное решение о формировании структуры, которая будет заниматься привлечением молодежи в профсоюз. На первоначальном этапе в нее вошли представители организаций РПСМ из Москвы, Санкт-Петербурга, Новороссийска, Владивостока и Находки. Первое очное заседание молодежного совета РПСМ запланировано на сентябрь. Всем территориальным и первичным организациям профсоюза предложено делегировать на мероприятие своих представителей в возрасте до 35 лет включительно. 

the cadet from the city of Novorossiysk. “When they found out that this company had successfully changed seamen on board a neighboring vessel, they addressed the ITF. As a result, they were finally replaced. I was not personally affected by the forced extension of work, I stayed on board the ship for the prescribed six months, but looking at the Filipinos, I thought that in the future I might also have some controversial situations at sailing, and who will help me in this case?

Evgeny returned to Novorossiysk and began to search for information about the ITF representative office in Russia. He read about the SUR and their work in social networks, and so he found out about the South Territorial Organization.

The technical labor inspector working for the organization, Igor Kholyavka, told the cadet about the advantages of membership in the SUR: free legal consulting before the sailing, financial assistance in difficult

life situations, access to the Union’s gym. And, of course, a seaman-member of the Union can always count on practical help in any controversial situation. In addition, the student inquired about the work of the ITF and if it was possible for the Union member to contact federation inspectors for help in case of problems in ports around the world.

The young man was also told about the newly formed Youth Committee on the basis of the Union. Let us remind that at the meeting of the SUR Council held in early April, they made a decision was made to create an organization to engage young people into the Union. At the initial stage, it included representatives of the SUR organizations from Moscow, St. Petersburg, Novorossiysk, Vladivostok and Nakhodka. The first face-to-face meeting of the SUR Youth Council is scheduled for September. All territorial and primary cell of the Union were invited to delegate their representatives under the age of 35 to this event. 





КОЛДОГОВОР СВОДИТ РИСКИ К МИНИМУМУ

COLLECTIVE AGREEMENT MINIMIZES RISKS

В конце марта 2021 года представители Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков посетили т/х Hansung (флаг Того, ИМО 8513390), на котором выявили несколько грубых нарушений. Так, страховые свидетельства, выданные согласно Конвенции о труде в морском судоходстве, оказались просрочены. Базовая ставка матроса 1 класса составляла \$600 вместо установленного с 1 января 2021 года Морской паритетной комиссией Международной организацией труда минимума в \$641. В контрактах моряков и Декларации, часть II КТМС, стояли разные подписи судовладельца: не разборчивые и без расшифровки. Для экипажа Hansung – 15-ти россиян – это означало, что ответственность работодателя не застрахована, и в случае возникновения проблем концы будут не найти. Это – типичный пример судна, работающего под удобным флагом и без коллективного договора МФТ – документа, ставшего гарантом соблюдения прав и интересов моряков.

At the end of March 2021, representatives of the Far Eastern regional branch of the Seafarers' Union of Russia visited the m/v Hansung (flag of Togo, IMO 8513390) and revealed there several serious violations. Thus, insurance certificates issued under the Maritime Labor Convention were overdue. The AB benchmark rate was \$ 600, instead of the minimum \$ 641 set by the Maritime Parity Commission arranged on the basis of the International Labor Organization on 1 January 2021. The signatures of the shipowner were different in the seafarers' contracts and the Declaration, part II of the MLC, 2006: illegible and without decoding. For the crew of Hansung, namely 15 Russians, this meant that the employer's responsibility was not insured, and if any issues arose, one can't make head or tail of it. This is a typical example of a vessel operating under a flag of convenience and without an ITF collective agreement, i.e. a document that has become a kind of a guarantor for the seafarers' rights and interests.



до более чем 3 млн: американские судовладельцы выбирали его, чтобы сократить расходы, европейские – чтобы избежать высоких налогов.

Интерес работодателей к дешевым регистрам был связан и с тем, что государства флага не обеспечивали соблюдение минимальных социальных стандартов, поэтому на судно нанимались моряки разных национальностей, порой, самая дешевая рабочая сила, которую только можно было найти. Перефлаживание стало настоящей угрозой для экипажей, так как удобный флаг означал минимум формальностей, мизерный уровень оплаты и опасные условия труда.

Это привело к тому, что в 1948 году МФТ запустила кампанию против удобных флагов. Ее целью стало продвижение справедливой практики на торговом флоте и в первую очередь – обеспечение моряков вне зависимости от национальности хорошим условиями труда и социальными гарантиями, прописанными в приемлемом для МФТ соглашении. Кампания начала набирать обороты – в результате переговоров с судовладельцами уже в 1952 году с соглашениями МФТ работали 50 судов под удобными флагами.

Однако в следующем десятилетии федерация сосредоточила усилия на работе с правительственными и международными органами. Однако, как признали позже, это особенно к чему не привело.

К концу шестидесятых тоннаж флота, зарегистрированный в дешевых регистрах, вырос до более чем 28 млн, в 1970 году – 41,1 млн. Неудивительно, что в 1971 году национальные профсоюзы, входившие в МФТ, решили, что кампанию против удобных флагов стоит реанимировать и сделать более скоординированной. Тогда одним из исторических решений стало одобрение единого или унифицированного коллективного договора МФТ. Его идея заключалась в том, что размер зарплаты моряков калькулировался из расчета сравнительных средних ставок зарплаты, действующей в основных странах бенефициарных владельцев судов под удобным флагом.

ПЕРВЫЙ В РОССИИ

В России первый колдоговор подписали в 1990 году. Его заключили компания Baltmed Shipping Co. и профком плавсостава Балтийского морского пароходства. Это вызвало настоящий шок: в то время подобные переговоры велись на уровне заместителей начальников по экономике и быту, а не профкома.

– Конечно, первое соглашение отличалось от нынешних, – вспоминает председатель Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков Александр Бодня. – Однако чуть позже мы подготовили другой вариант колдоговора, в котором учли оплату дополнительных

Для МФТ суда под удобными флагами имеют особый статус, отличный от судов под национальным флагом. Политика федерации устанавливает, что к ним должны применяться гораздо более высокие минимальные стандарты. Колдоговор широко и четко определяет права и обязанности как работника, так и работодателя, подробно описывает условия труда. К таким вопросам относятся – определение продолжительности и размер оплаты ежегодного дополнительного отпуска для работника с ненормированным рабочим днем, конкретные условия оплаты за сверхурочную работу, а также в выходные и нерабочие дни и многое другое.

For the ITF, ships under flags of convenience have a special status other than national flag ships. The ITF policy sets much higher minimum standards applied to them.

The collective agreement broadly and clearly defines the rights and obligations of both the employee and the employer, and describes in detail the working conditions. Such issues include the duration and amount of payment for additional annual leave for an employee with irregular working hours, specific terms of payment for overtime work, as well as on weekends and non-working days, and much more.

seafarers, regardless of nationality, with good working conditions and social guarantees prescribed in an agreement acceptable to the ITF. The campaign began to gather pace and as a result of negotiations with shipowners, in 1952 already 50 ships under flags of convenience were operating with ITF agreements.

However, over the next decade, the federation focused on working with government and international bodies. But, as it was later admitted, this did not lead to much.

By the end of the sixties, the tonnage of the fleet registered in cheap registers had grown to more than 28 million, in 1970 – to 41.1 million. It is not surprising that in 1971, the national unions affiliated with the ITF decided that the campaign against flags of convenience should be revived and more coordinated. Then one of the historic decisions was the approval of a unified ITF collective agreement. The idea was that seafarers' wages were calculated based on the comparative average wage rates accepted in the main countries of beneficial owners of ships under flag of convenience.

FIRST IN RUSSIA

In Russia, the first collective agreement was signed in 1990. It was concluded by the Baltmed Shipping Co company and the trade union committee of the Baltic Shipping Company. This was a real



работ, начисление валюты во время стоянки судна в российском порту и многое другое. С этим документом моряки проработали около года.

В начале 90-х БМП развалили, людям не платили зарплаты, и многие из них пришли в профсоюз.

— Ситуация была тяжелая, — продолжает А. Бодня. — И тогда мы стали заключать с судоходными компаниями колдоговоры МФТ для судов под удобным флагом. Мы добились, чтобы матрос первого класса получал \$480. Это был 1991 год, а уже через шесть месяцев — в 1992 году — прошло первое повышение зарплат. В России таких денег никто не получал.

ОСОБЫЙ СТАТУС

Коллективный договор МФТ был разработан не только для обеспечения хорошего дохода членов

экипажей вне зависимости от национальности, но и для сдерживания судовладельцев.

Поскольку большинство моряков, занятых на судах под удобными флагами, не являются членами профсоюзов, зачастую повлиять на то, что происходит на борту, невозможно. Практика показывает, что многие члены экипажей, преимущественно из стран третьего мира, нанятые на судно под удобным флагом и без колдоговора, получают шокирующе низкую заработную плату, живут в очень плохих условиях на борту и работают сверхурочно без должного отдыха. Порой они крайне редко получают увольнение на берег, не могут рассчитывать на адекватную медицинскую помощь и часто вынуждены пренебрегать техническим обслуживанием судов, а значит,

shock: at that time, such negotiations were conducted at the level of deputy chiefs for economics and social life, and not of the trade union committee.

"Of course, the first agreement was different from the current ones," recalls Alexander Bodnya, chairman of the Baltic Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia. "However, a little later we prepared another version of the collective agreement taking into account the payment for additional work, the currency calculation while the ship is moored in a Russian port, and much more. The seamen worked under this document for about a year".

In the early 90s, the Baltic Shipping Company was destroyed, people were not paid wages, and many of them appealed to the trade union.

"The situation was difficult," continues Alexander Bodnya. "And then we began to make the ITF collective agreements with shipping companies for ships under flag of convenience. We gained our ends: the AB sailor began getting \$ 480. It was 1991, and six months later, in 1992, the wages were increased for the first time. In Russia, no one received that kind of money.

SPECIAL STATUS

The ITF collective agreement was designed not only to provide good income for crew members regardless of nationality, but also to deter shipowners.

Since most seafarers on ships under flags of convenience are not members of the trade union, it is often impossible to influence the situation on board. In practice, many crew members, mostly from Third World countries, hired on board ships under flags of convenience without a collective agreement, receive shockingly low wages, live in very poor conditions on board, and work overtime without proper rest. Sometimes they rarely receive shore leave, cannot expect adequate medical care and are often forced to neglect the maintenance of ships, and therefore their own safety. In some of the worst cases, seafarers get imprisoned, unable to even earn money to repatriate if the company demands to pay for discharge themselves.



и собственной безопасностью. В некоторых из самых худших случаев моряки оказываются заключенными, неспособными даже заработать себе на репатриацию, если компания требует платить за списание из личного кармана.

Достаточно вспомнить бесчеловечное обращение с российскими моряками на судах SS Veles и SS Ross. Эта история началась в 2011 году, когда Г. Клоков и В. Бобров зарегистрировали на территории Британских Виргинских островов компанию Damelo Group, Inc. и приобрели право использовать судно SS Ross под удобным флагом Тувалу. Затем во Владивостоке они набрали экипаж. В рейсе у моряков изъяли документы, никому не позволяли покидать судно. Они жили в ужасных условиях:

температура в каютах ночью поднималась до сорока градусов, людям не хватало еды и воды. О выплате зарплаты речи не шло – любое недовольство жестко пресекалось. Первым при невыясненных обстоятельствах на судне погиб механик К. Удилов. Еще один член экипажа, В. Краевой, скончался от полученной в рейсе травмы: ему отказали в получении медпомощи. Моряки трудились в таких условиях почти год – с июня 2011 по апрель 2012 года. На другом судне – SS Veles (флаг Тувалу) – россияне существовали в тех же рабских условиях, что и экипаж SS Ross. До сих пор виновные не понесли ответственности.

Вот другой пример. В декабре 2019 года представители Дальневосточной

Suffice it to recall the inhuman treatment of Russian sailors on board the SS Veles and SS Ross. This story began in 2011, when G. Klovov and V. Bobrov registered the Damelo Group, Inc. in the British Virgin Islands and acquired the right to operate the SS Ross under the Tuvalu flag of convenience. Then they recruited a crew in Vladivostok. On the voyage, the seamen documents were seized, and no one was allowed to leave the ship. They lived in terrible conditions: the temperature

in the cabins at night rose to forty degrees, people did not have enough food and water. Paying wages was out of question – any discontent was firmly suppressed. The mechanic K. Udilov was the first to die on board the ship under unclear circumstances. Another crew member, V. Kraevoy, died from an injury received during the voyage: medical assistance was not rendered to him. The seamen worked in such conditions for almost a year – from June 2011 to April 2012. On another ship, SS Veles (Tuvalu flag), the Russians lived in the same slave conditions

- ↓ **Представители Дальневосточной региональной организации РПСМ на борту Lily Breeze.**
- ↓ **Representatives of the Far Eastern regional branch of the Seafarers' Union of Russia on the Lily Breeze.**





ЮБИЛЕЙ

ANNIVERSARY

региональной организации РПСМ побывали на борту Lily Breeze (ИМО 9149017, флаг Панамы), принадлежащем компании Allied Marine Services LLC из ОАЭ.

– Базовая ставка матроса 1 класса на момент инспекции составляла всего \$220: платить такую униЗИ-тельную сумму работода-телю из развитой страны, известной небоскребами, роскошными отелями, западными стандартами обслуживания, безопасно-стью и высоким уровнем жизни, позволил дешевый флаг, – рассказывает предсе-датель ДВРО РПСМ Николай Суханов.

Для МФТ суда под удобными флагами имеют особый статус, отличный от судов под национальным флагом. Политика феде-рации устанавливает, что к ним должны применяться гораздо более высокие минимальные стандарты – только в этом случае МФТ признает условия труда моряков на судне под удобным флагом приемле-мыми.

Колдоговор широко и четко определяет права и обязанности как работ-ника, так и работодателя, подробно описывает условия труда. К таким вопросам относятся – опре-деление продолжитель-ности и размер оплаты ежегодного дополнитель-ного отпуска для работ-ника с ненормированным рабочим днем, конкретные условия оплаты за сверх-урочную работу, а также в выходные и нерабочие дни и многое другое.



Кроме того, колдоговор имеет утвержденную МФТ шкалу заработной платы. Согласно стандартному соглашению, в настоящее время базовая ставка матроса 1 класса составляет \$1 563, компенсация при потере трудоспособности – \$156 816 для рядовых моряков. Что касается стра-ховки, то в случае гибели работника предполагает выплату в размере \$96 906, также предусматривает компенсацию каждому ребенку моряка в возрасте до 21 года, но максимум для четверых детей, на сумму в \$19 382.

Важно, что стан-дартное соглашение МФТ значительно превосходит по ставкам другие дого-воры и заключается только

as the crew of the SS Ross. So far, the responsible have not been held accountable.

Here's another example. In December 2019, representatives of the Far Eastern regional branch of the Seafarers' Union of Russia visited the Lily Breeze (IMO 9149017, Panama flag), owned by Allied Marine Services LLC from the UAE.

"The AB benchmark rate at the time of the inspection was only \$ 220: an employer from a developed country known for skyscrapers, luxury hotels, Western standards of service, safety and a high standard of living, could pay such a humiliating amount thanks to a cheap flag," says Nikolai Sukhanov, chairman of the Far

Eastern regional branch of the Seafarers' Union of Russia.

For the ITF, ships under flags of convenience have a special status other than national flag ships. The ITF policy sets much higher minimum standards applied to them – only in this case the ITF recognizes the working conditions of seafarers on ships under flags of convenience as acceptable.

The collective agreement broadly and clearly defines the rights and obligations of both the employee and the employer, and describes in detail the working conditions. Such issues include the duration and amount of payment for additional annual leave for




в случае проведения бойкотов и акций протеста против судов под удобным флагом, работающих без соглашения МФТ. Таких договоров около 30 во всем мире. В основном для судов под удобными флагами подписываются соглашения об общей стоимости экипажа, под национальными – национальные колдоговоры.

НА КАЖДОЕ СУДНО

На сегодняшний день масштабы использования удобных флагов в мире достигли рекордного уровня. Так, Международная федерация транспортников выделяет 35 удобных флагов. Их несут больше половины всех судов мирового торгового флота.

К слову, концу 2020 года Либерия стала наиболее быстрорастущим государством флага. Согласно данным Clarkson, на середину декабря Либерия обогнала все другие дешевые регистры, показав рост на 8,06% и 13,8 млн тонн с начала прошлого года. Но первенство среди ведущих десяти государств флага удерживает Панама, тоннаж флота под ее флагом составляет 235 млн тонн против 188 млн у Либерии. На конец октября 2020 года под флагом Панамы ходило 9 596 судов. Третье место занимают Маршалловы острова. И флот под удобными флагами продолжает расти.

Очень часто моряки, работающие на судах, зарегистрированных в дешевых регистрах, не имеют прав и гарантий, зато – полно обязанностей. Единственное, что позволяет свести риски к минимуму, – наличие коллективного договора. Поэтому МФТ и ее членские профсоюзы видят своей главной целью – заключение колдоговоров. В РПСМ уверены: на каждом судне должно быть справедливое соглашение – только с ним моряки могут спокойно уйти в рейс, зная, что в любой непредвиденной ситуации их интересы и интересы членов семьи будут учитываться в первую очередь. 

По материалам «Дешевые флаги – кампания ИТФ», фото-летопись «Время РПСМ»

an employee with irregular working hours, specific terms of payment for overtime work, as well as on weekends and non-working days, and much more.

In addition, the collective agreement has a wage scale approved by the ITF. According to the standard agreement, the current base rate for an AB sailor is \$ 1,563, and disability compensation is \$ 156,816 for ordinary sailors. As for insurance, in case of an employee's death, a payment of \$ 96,906 is supposed, and it also provides for a compensation for each child of a seafarer under the age of 21, but for a maximum of four children, in the amount of \$ 19,382.


It is important to note that the ITF standard agreement significantly surpasses other agreements in terms of rates and is only concluded in the event of boycotts and protests against ships under flags of convenience operating without an ITF agreement. There are about 30 such agreements all over the world. Basically, for ships under flags of convenience, agreements on the total cost of the crew are signed, and national collective agreements are signed for ships under national flag.

FOR EACH SHIP

Today, the use of flags of convenience in the world has reached a record level. Thus, the International Transport Workers' Federation identifies 35 flags of convenience. They are

carried by more than half of all ships in the world commercial fleet.

By the way, by the end of 2020, Liberia became the fastest growing flag state. Liberia overtook all other low-cost registers by mid-December, according to Clarkson, with an increase of 8.06% and 13.8 million tonnes from the beginning of last year. But the first place among the top ten flag states is held by Panama, the tonnage of the fleet under its flag is 235 million tons against 188 million for Liberia. At the end of October 2020, 9,596 ships were sailing under the Panama flag. The third place is occupied by the Marshall Islands. And the fleet of flags of convenience continues to grow.

Very often seafarers working on ships registered in cheap registers do not have rights and guarantees, but a lot of responsibilities. The only thing that can minimize risks is the existence of a collective agreement. Therefore, the ITF and its member trade unions see collective agreements as their main goal. The Seafarers' Union of Russia is positive: each ship must have a fair agreement – only under this condition can seafarers safely go on a voyage, knowing that in any unforeseen situation their interests and the interests of family members will be taken into account first of all. 

Based on materials from "Cheap Flags As ITF Campaign", photo chronicle "Time of Seafarers' Union of Russia"

Неопытность и неуверенность в своих силах – вечные спутники выпускников учебных заведений при поиске первого рабочего места. Они могут дополнительно усугубляться отношением в экипаже, когда в первом рейсе в должности молодой специалист не находит понимания и поддержки. Второй помощник Артем Зершиков уверен: огромную роль в адаптации молодежи играет личность капитана. Сам Артем – потомственный моряк, однако его путь на флот нельзя назвать простым и предсказуемым.

Inexperience and lack of confidence in their abilities are the constant companions of graduates while they are searching for their first job. They can be further aggravated by the attitude in the crew, when during the first sailing in the position, the young specialist does not find understanding and support. Second mate Artem Zershchikov is sure: the personality of the captain plays a huge role in the process of adaptation for young people. Artem himself is a hereditary seaman, but his path to the fleet cannot be called simple and predictable.



«МНЕ, КАК МОЛОДОМУ СПЕЦИАЛИСТУ, БЫЛА ОЧЕНЬ ВАЖНА ПОДДЕРЖКА»

"AS FOR A YOUNG SPECIALIST, SUPPORT WAS VERY IMPORTANT FOR ME"

КРУТОЙ ВИРАЖ

– У меня в семье все мужчины – моряки: дед, отец, оба дяди, однако сам я почему-то мечтал работать стоматологом и о море даже не думал, – рассказывает о себе Артем. – А пошел учиться из практического интереса: после 9 класса решил поступать в колледж. Стал выбирать. Но чтобы стать врачом, нужно идти в ВУЗ, а я не хотел сидеть на шее у родителей еще два года. При этом у меня были

хорошие баллы для поступления на бюджет. Вот так я оказался на судоводительском факультете в Ростове.

Первый рейс кадетом Артем запомнил: испытал чувство сродни шоку. «Изоляция, бешеный темп работы, отсутствие свободного времени – мне было меньше 20 лет, и я совершенно не был готов к такому ритму, – вспоминает первую практику молодой специалист. – Рейс наш продлился 3 месяца, я и втянуться-то

STEEP TURN

"In my family, all men are seafarers: grandfather, father, both uncles, but for some reason I myself dreamed of working as a dentist and did not even think about the sea," says Artem about himself. "And I went to study because of practical interest: after the 9th grade I decided to go to college. I began to choose. But to become a doctor, you need to go to a university, and I didn't want to live off my parents

for the following two years. At the same time, I had good marks for admission to the budget education. That's how I ended up at the navigational faculty in the city of Rostov.

Artem remembered his first sailing as a cadet: he experienced a feeling akin to shock. "Isolation, a furious pace of work, lack of free time – I was less than 20 years old, and I was absolutely not ready for such a rhythm," the young

толком не успел. Понимание пришло ко мне уже во время второго рейса, когда я пошел работать матросом. Мне нужно было набрать ценз, и я оставался на борту 8 месяцев. Вот тогда привык. Но был и один серьезный минус: мне как молодому специалисту была очень важна поддержка, а в экипаже собрались разные люди. Некоторые считали, что к рядовым можно относиться несколько пренебрежительно. Мне кажется, психологическая готовность человека занимать руководящие командные должности должна иметь решающее значение при его назначении. Потому что многие к этому просто не готовы. Имея какие-то детские комплексы, они дорываются до власти и начинают вести себя неуважительно по отношению к тем, кто ниже по должности».

После выпуска Артему пришлось прервать едва начавшуюся карьеру – он ушел в армию. И перерыв сделал свое дело.

СЧАСТЛИВЫЙ СЛУЧАЙ

– После армии я пошел учиться в ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова, параллельно искал работу, – продолжает Артем Зерщиков. – Шло время, и тут я узнал, что в Новороссийске открылся филиал компании «ИНОК ТМ». Приехал, побеседовал с руководителем. У меня были действующие рабочие документы, но из-за отсутствия опыта брали снова матросом.

Артем был рад и этой возможности. Вместе с новороссийским поваром, ростовским матросом и двумя петербургскими членами экипажа его посадили на новый сухогруз Pola Maria, только что принятый с постройки на заводе в Нижнем Новгороде. Судно загрузилось в Тольятти, оттуда отправилось в Данию, потом в Великобританию, а затем по Волге в Баку.

– На Pola Maria я получил важный опыт работы с официальной версией электронной картографии, – говорит Артем. – Все оборудование новое, и в машине, и на мостике все автоматизировано по последнему слову техники. Вместе со старпомом мы стояли морские и речные вахты, я старался во все вникать, помогать.

«В МОРЕ МНОГОЕ ПРОИСХОДИТ ПО ВОЛЕ СЛУЧАЯ. Я НЕ МОГ ПОДВЕСТИ ЛЮДЕЙ, И РАЗ УЖЕ СОГЛАСИЛСЯ, ТО ПЕРЕСЕЛ НА СУДНО ДРУГОЙ КОМПАНИИ»

Здесь же Артем увидел совсем другое отношение коллег. Петербургский капитан Василий Дроздов дал матросу понять: молодому специалисту не страшно чего-то не знать, важно спрашивать и учиться. «Меня это приятно удивило: к капитану можно подойти и задать какой-то вопрос! – вспоминает Артем. – Мой предыдущий опыт говорил о том, что на флоте такие отношения между руководителем и подчиненными – редкость».

specialist recalls the first practical training. “Our sailing lasted 3 months, and I didn't have time to get really involved. Understanding came to me during the second sailing, when I worked as a sailor. I needed to get a qualification and I stayed on board for 8 months. That's when I got used to it. But there was one serious drawback: as for a young specialist, support was very important for me, but the crew was a group of different people. Some felt that the ordinary seamen could be treated dismissively. It seems to me that for a person to be appointed for a commanding position, his psychological readiness to take a post should be considered. Because lots of them are merely not ready for this. Having some kind of children's inhibitions, they

Zerschchikov. “As time went on, I found out that a branch of the INOK TM company had opened in Novorossiysk. I came there and talked with the manager. I had valid documents, but due to lack of experience, they again could take me only as a sailor.

Artem was glad of this opportunity as well. Together with a Novorossiysk chef, a sailor from Rostov and two St. Petersburg crew members, he was put on a new dry cargo ship Pola Maria just accepted after construction in the shipyard in Nizhny Novgorod. The vessel was loaded in Togliatti, from there went to Denmark, then to Great Britain, and then along the Volga to Baku.

“At Pola Maria, I got an important experience of working with the official version of electronic

seize upon power and begin to behave disrespectfully towards those who are lower in rank.”

After graduation, Artem had to interrupt his barely begun career because he went into the army. And the break did its part.

LUCKY CASE

“After the army, I went to study at the State Maritime University named after admiral F. F. Ushakov, looking for a job at the same time,” continues Artem

cartography,” says Artem. “All the equipment was new, both in the machinery and on the bridge, everything was automated according to the latest technology. Together with the first mate, we stood on watches in rivers at seas, I tried to carefully consider everything and to help as much as possible.

Here Artem saw a completely different attitude of his colleagues. Petersburg captain Vasily Drozdov made him understand: a young

На Pola Maria повезло моряку и в продвижении: ему предложили заменить второго помощника, которому по семейным обстоятельствам нужно было списаться раньше. «Но у меня возникла дилемма: заканчивался мой первичный диплом оператора ГМССБ, и нужно было сходить в должности, чтобы получить 3 месяца стажа, — объясняет Артем. — А здесь сначала предложили поработать на замене всего месяц. Пока мы обсуждали возможности продления, мне поступило предложение от бывшего работодателя: целый контракт вторым помощником».

Артем признается: все решили какие-то минуты. Как только он дал согласие предыдущему работодателю, в тот же момент поступило предложение остаться на три месяца на Pola Maria. «Конечно, я бы с удовольствием остался в «ИНОК», на новом судне с лицензированным оборудованием, — продолжает он. — Но в море многое происходит по воле случая. Просто я не мог подвести людей, и раз уже согласился, то пересел в Ростове на судно другой компании».

ЧЕРНОЕ МОРЕ

Продолжил работу Зерщиков на 30-летнем теплоходе «Сормовский». На вопрос, не страшно ли было за свою жизнь — на волне трагедий, происходящих со старыми пароходами в Черном море, Артем признается: такие мысли заставляют

держаться в тонусе и с двойным вниманием следить за безопасностью. «Когда начинал работать, помню, не проверил толком пожарные рукава, — рассказывает он. — Матрос начал их красить и заметил трещину, разгерметизацию. Хорошо, что не произошло никакой аварийной ситуации, но с тех пор я каждый раз проверяю все вверенное мне оборудование, потому что невнимательность к безопасности может позже серьезно аукнуться».

На «Сормовском» Артем вернулся к тому, от чего так хотел побыстрее уйти. Вышестоящие члены экипажа сразу дали ему понять: свои проблемы ты будешь решать сам. «Это был первый рейс в должности, действительно сложный, но никто не помогал, не слушал, не подсказывал, — вспоминает моряк. — Потом я понял: спрашивать не имеет смысла, решал свои затруднения самостоятельно, полагаясь на знания и предыдущий опыт. С ностальгией вспоминал капитана Pola Maria».

КАРЬЕРНАЯ МОДЕЛЬ ДЛЯ МОЛОДЕЖИ

Сейчас Артем сдает сессию и снова собирается в рейс. Он рассуждает о том, как трудно получить требуемый в крупных компаниях опыт: «Парадокс состоит в том, что выпускников без опыта берут только на теплоходы а-ля «Сормовский», а потом в больших компа-

specialist I should not be afraid of being unaware of anything, it is important to ask and learn. "I was pleased: you can approach the master and ask a question!" recalls Artem. "My previous experience was that in the fleet, such a relationship between the commanding officer and subordinates is very rare."

On board Pola Maria, the seaman was also lucky in promotion: he was offered to replace the second mate, who, for family reasons, had to leave the ship earlier. "But I had a dilemma: the validity of my first degree as a GMDSS operator was almost over and I had to leave having this post in order to get 3 months in records," explains Artem. "And here, at first, they offered to replace the second mate for only a month. While we were discussing the possibility of prolongation, I've received an offer from the former employer: a whole contract as the second mate."

Artem admits: everything was decided in a few minutes. As soon as he agreed to the offer given by the previous employer, at the same moment he got an offer to stay on board Pola Maria for three months. "Of course, I would love to stay at INOK, on board a new vessel with the licensed equipment," he continues. "But at sea, a lot happens by chance. I just could not let the people down, and since I had already agreed, in Rostov I changed a ship."



BLACK SEA

Zerschikov continued to work on the 30-year-old motor ship Sormovsky. When asked if it was scary for his life - in the wake of the tragedies occurring with old steamers in the Black Sea, Artem admits: such thoughts force you to keep yourself in a good shape and do all safety precautions with double attention. "When I started working, I remember I didn't really check the fire hoses," he says. "The sailor began to paint them and noticed a crack, depressurization. It is good that there was no emergency, but since then I have checked all the equipment entrusted to me every time, because



«AT SEA, A LOT HAPPENS BY CHANCE. I COULD NOT LET THE PEOPLE DOWN, AND SINCE I HAD ALREADY AGREED, I CHANGED A SHIP»

ниях говорят: для нас это не опыт, идите-ка сначала матросом. Но нет гарантии, что на балкерах, контейнеровозах или танкерах я не засижусь в матросах. В продвижении ведь большое значение имеет взаимодействие с капитаном, но капитаны тоже разные попадают. Получается, велик риск так и остаться матросом и просто потерять время. Поэтому я для себя решил: лучше продвигаться маленькими шажками, но в должности, чем снова идти рядовым и ждать повышения, которого может и не быть».

Артем прагматично смотрит на свою работу. Говорит, что романтика, конечно, была, но быстро испарилась. «Сначала ты ловишь эту красоту, закаты, единение с природой, но потом все приедается, и ты просто выполняешь свои обязанности, — делится он. — Но мне нравится видеть новые места, города, встречать новых людей, а по сути каждый новый контракт приносит новое знакомство. Меняется твое окружение, и ты сам меняешься. Мне кажется, на флоте я стал взрослее».

**Профсоюзная
морская газета**

inattention to safety can seriously backfire later on."

On board Sormovsky, Artem returned to what he wanted to get away from as soon as possible. The senior crew members immediately made it clear to him: you will solve your problems yourself. "It was the first sailing at this position and it was really difficult, but no one helped, listened, prompted," the seaman recalls. "Then I realized: it makes no sense to ask and solved my problems on my own, relying on knowledge and previous experience. I remembered the master of Pola Maria with nostalgia."

CAREER MODEL FOR YOUTH

Now Artem is having exams and going to sailing again. He reflects how difficult to get the expertise required in large companies: "The paradox is that graduates with no experience are hired only on board motor ships like Sormovsky and then in large companies they say: for us this is not an experience, work as a sailor first. But there is no guarantee that I will not stay as a sailor on bulk carriers, container ships or tankers for too long. Your promotion is mostly depends on your interaction with the master, but they are also different. It means that there is a great risk of remaining a sailor and merely wasting your time. Therefore, I decided: it is better to move forward in small steps, but having a position, than to go back to the ordinary seamen and wait for a promotion that maybe won't come."

Artem looks at his work pragmatically. He says that certainly he saw romanticism at first but it ended rather quickly. "At first you are catching this beauty, sunsets, unity with nature, but then everything gets boring, and you just do your duties," he shares his opinion. "But I like seeing new places, cities, meet new people, and in fact, each new contract brings a new acquaintance. The world around you changes, and you yourself change. It seems to me that I have become more mature in the fleet".

**Union Marine
Newspaper**

ЧТО ВАЖНО ДЛЯ МОРЯКОВ?

WHAT MATTERS FOR SEAFARERS?

Опрос Международной морской организации (ИМО) в рамках подготовки к празднованию Дня моряка – 2021.

Poll by the International Maritime Organization (IMO) ahead of the Day of the Seafarers 2021.

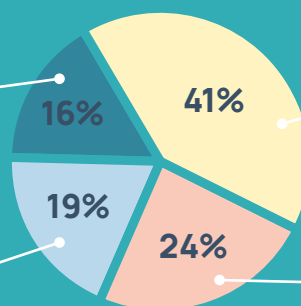
В СВЕТЕ ВЛИЯНИЯ ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА НА МОРСКОЕ СУДОХОДСТВО, ЧТО НАИБОЛЕЕ ВАЖНО ДЛЯ СВОЕГО БУДУЩЕГО КАК МОРЯКА?

IN LIGHT OF THE COVID-19 IMPACT ON SEAFARING, WHAT IS MOST IMPORTANT FOR YOU FOR YOUR FUTURE AS A SEAFARER?



Соблюдение требований
Конвенции о труде
в морском судоходстве
Enforcement
of the Maritime Labor
Convention

Безопасные условия
труда
Safe working conditions



Гарантия возможности
вернуться на родину
и смены экипажа
Guaranteed access
to repatriation and crew
change

Вакцинация
в приоритетном порядке
Priority vaccination

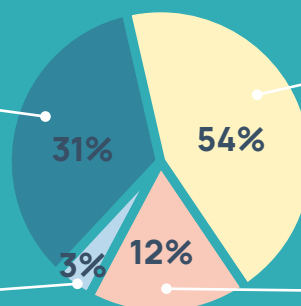
КТО ДОЛЖЕН ОТВЕЧАТЬ ЗА БУДУЩЕЕ МОРЯКОВ?

WHO SHOULD BE RESPONSIBLE FOR A FAIR FUTURE FOR SEAFARERS?



Международная
морская организация,
Международная
организация труда,
правительства стран
IMO, ILO and governments

Сами моряки
Seafarers themselves



Забота о будущем тех,
кто работает в море, –
общее дело
It's a shared responsibility

Судоходные компании
Shipping companies

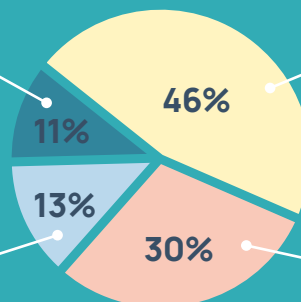
КАКИЕ СФЕРЫ НУЖДАЮТСЯ В УЛУЧШЕНИИ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ?

WHAT AREA MOST NEEDS IMPROVEMENT TO ENSURE A FAIR FUTURE FOR SEAFARERS?



Безопасность на борту
Safety on board

Образование
и подготовка кадров
Training



Условия труда
Working conditions

Уровень заработной
платы
Salaries

КРИЗИС СМЕНЫ ЭКИПАЖЕЙ: «Я НЕ МОГУ ДАТЬ ИМ ТОГО, ЧТО ОНИ ХОТЯТ – ИХ ДОМ И ИХ СЕМЬЮ»

CREW CHANGE CRISIS: "I CANNOT GIVE
THEM WHAT THEY WANT – THEIR HOME
AND THEIR FAMILY."

С начала пандемии было ясно: кризис смены экипажей и различные ограничения, введенные из-за распространения коронавируса, самым негативным образом отразятся на психологическом состоянии моряков: чрезмерное продление контрактов приведет к повышенной усталости моряков, а неизвестность и отсутствие уверенности в том, что они точно смогут вернуться домой в срок – еще один стрессовый фактор в и без того напряженной работе на судне.

«День за днем я работаю с вымотанной командой, некоторые из членов которой страдают от огромного ущерба их психическому здоровью, – рассказал капитан одного из судов в ноябре. – Я даю им так много часов отдыха, как могу, и говорю с ними столько, насколько хватает времени, но этого недостаточно, потому что я не могу дать им того, что они хотят – их дом и их семью. За недели, что я был на борту, я потерял счет числу случаев, когда я сидел в своей каюте и успокаивал отчаявшихся людей».

С конца прошлого лета, когда были получены последние данные, ситуация со сменой экипажей несколько изменилась: ряд стран открыли свои порты для репатриации, и число застрявших в море после завершения сроков контрактов специалистов сократилось с пикового значения в 400 тысяч до около 200 тысяч.

В какой-то степени это отразилось на результатах регулярно проводимых исследований «Индекс счастья моряков» благотворительной организации The Mission to Seafarers: с ухудшением ситуации и ростом неуверенности в будущем общие показатели счастья членов экипажа достигли своего минимума в 6,18 баллов во втором квартале 2020 года, а затем медленно пошли вверх. Сегодня, правда, эти небольшие успехи снова под угрозой в связи с новой волной ограничений,

Since the beginning of the pandemic, it has been clear: the crisis of crew change and various restrictions introduced due to the spread of the coronavirus will have the most negative impact on the psychological state of seamen: excessive contract extensions will lead to increased fatigue of seafarers, and uncertainty and lack of confidence that they will definitely be able to return home in time is another stressful factor in the already stressful work on board.

"Day after day, I work with an exhausted crew, some of the members are suffering enormous mental damage," said the captain of one of the ships in November. "I give them as many hours of rest as I can and talk to them as much as time allows, but it's not enough because I cannot give them what they want – their home and their family. During the weeks that I have been on board, I couldn't count the number of times I was sitting in my cabin setting desperate people's mind at rest."

Since the end of the last summer, when the latest data was received, the situation with the crew replacement has slightly changed: a number of countries opened their ports for repatriation, and the number of specialists stuck at sea after the expiration of their contracts fell from a peak of 400,000 to about 200,000. To some extent, this was indicated in the results of the research "Seafarers' Happiness Index" regularly conducted by the charitable organization The Mission to Seafarers: with the situation changing for worse and uncertainty about the future, overall crew members' happiness has peaked at their minimum equal to 6.18 scores since the pandemic began in the second quarter of 2020, and then slowly climbed. Today, however, these small gains are again under threat due to a new wave of restrictions caused by the increase in sickness rate in several countries, in particular India.



вызванных ростом заболеваемости в ряде стран, в частности, Индии.

Вместе с ухудшением ситуации с ментальным здоровьем на борту, возможно, увеличилось и число самоубийств. Возможно — потому что никакой централизованной базы данных в отношении случаев суицида в море попросту нет.

Тем не менее некоторые благотворительные организации рассказали о том, что отдельные сообщения свидетельствуют о росте числа суицидов с начала текущего кризиса. Так, исполнительный директор Международной морской благотворительной организации (ISWAN) Роджер Харрис отметил, что количество сообщений о самоубийствах и моряков, обращающихся на горячую линию в связи с суицидальными мыслями, удвоилось примерно с 12 в обычный год до 25 с марта прошлого года до февраля этого. Однако Харрис добавил, что

точных данных нет ни у кого, во многом еще и потому, что конкретные причины смерти в море подчас трудно установить.

«Когда кто-то оказывается за бортом, всегда остается вопрос: «Это было самоубийство или несчастный случай?» — отметил он. — Как минимум из двух судоводительных компаний я слышал, что иногда при подозрении на самоубийство о происшествии сообщают как о пропаже без вести в море, поскольку в противном случае семья не получит выплат от клуба взаимного страхования».

Еще сложнее узнать число моряков, которые совершают суицид уже после того, как покинули судно, но не избавились от психологических проблем, начавшихся в рейсе.

НЕ ЛИЧНАЯ ПРОБЛЕМА

При этом психологическое состояние моряков, выполняющих работу на борту, опасно считать их личными пробле-

Along with the mental health situation on board changing for worse, the number of suicides may have increased as well. Perhaps, because there is simply no centralized database of suicide cases at sea.

However, some charities have told us that anecdotal reports indicate an increase in suicide rates since the onset of the current crisis. For example, the Executive Director of the International Seafarers' Welfare Assistance Network (ISWAN) Roger Harris has noted that the number of reports of suicides and seafarers contacting the hotline because of suicidal thoughts doubled from about 12 in a normal year to 25 from March last year to February this year. However, Harris added that no one has exact data, in large part also because the specific causes of death at sea are sometimes difficult to establish.

“When anyone is overboard, the question always remains: “Was it suicide or an accident?” he noted. “I have heard from at least two shipping companies that sometimes when a suicide is suspected, an incident is reported as ‘missing at sea’, otherwise the family will not receive payments from the mutual insurance club.”

It is even more difficult to find out the number of seafarers who commit suicide after they left the ship, but could not get rid of the psychological problems that began during sailing.

NOT A PERSONAL PROBLEM

At the same time, the psychological state of seafarers performing their work on board is dangerous to consider as their personal problems. The safety of the vessel and the entire crew directly depends on how well the crew members feel mentally and physically, whether they are tired, can



мами. От того, насколько ментально и физически хорошо чувствуют себя члены экипажа, устали ли они, могут ли сосредоточиться на рабочих задачах или личные тревоги и чрезмерный стресс заставляют их отвлекаться от дел, напрямую зависит безопасность судна и всей команды.

Директор Международного исследовательского центра моряков при Кардиффском университете Хелен Сэмпсон отметила, что ряд компаний (правда, далеко не все) в пандемию вложили много усилий и ресурсов в благополучие экипажа, обеспечив морякам доступ в интернет, к различным рекреационным объектам, лучшему питанию. Однако часто судовладельцы предпочитают возлагать ответственность за психологическое здоровье на самих членов экипажа и призывают их пользоваться различными сборниками рекомендаций и мобильными приложениями. Они приносят некую пользу, но этого «недостаточно в свете условий, в которых живут и работают моряки».

В дополнение к этому, по мнению специалиста, компаниям необходимо оборудовать для моряков бассейны и спортивные площадки, бесплатный и быстрый интернет. Вообще, чем больше на борту возможностей для разнообразного досуга и активного отдыха – тем лучше. И самым важным для ментального здоровья



**«ОДНИМ ИЗ ВАЖНЕЙШИХ ФАКТОРОВ
ДЛЯ СОЗДАНИЯ НОРМАЛЬНОЙ
ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ
НА БОРТУ ЯВЛЯЕТСЯ ОБЩЕНИЕ»**

моряков, конечно, является обеспечение возможности схода на берег и своевременной смены с контрактами не более шести месяцев. К тому же помочь ситуации могло бы оборудование в портах элементарных удобств, таких, например, как кафе и магазины. К сожалению, многое из этого пока остается скорее мечтами.

ОБЩЕНИЕ – ВАЖНЕЙШИЙ ФАКТОР

Многие эксперты сходятся в том, что одним из важнейших факторов для создания нормальной психологической обстановки на борту является общение, а издевательства и притеснения могут подорвать ментальное здоровье почти любого человека. Капитан и старшие офицеры играют в создании здоровой атмосферы на судне

concentrate on work tasks, or personal anxieties and excessive stress make them distract from their work.

Helen Sampson, director of the International Seafarers' Research Center at Cardiff University, has noted that a number of companies (although not all of them) in the pandemic have made a lot of efforts and invested plenty of resources in the well-being of the crew providing seafarers with an access to the Internet, to various recreational facilities and better food. However, shipowners often prefer to place the responsibility



ведущую роль. Так, Международная морская благотворительная организация ISWAN в рамках первого этапа проекта «Социальное взаимодействие имеет значение» провела опрос среди более 900 моряков и других работников торгового флота, в ходе которого около трети посчитали, что самым важным фактором, который может стимулировать общение или препятствовать ему, является эффективное руководство и культура взаимодействия, которую создает комсостав. Поэтому старшие офицеры своим личным примером, действиями и поведе-

нием могут формировать более спокойную и доверительную обстановку, а также инициировать совместное времяпровождение моряков. Общий досуг при этом может быть разным – от настольных игр до спортивных соревнований, если в условиях судна это возможно. Это создает чувство единения и общности, в котором член экипажа не будет ощущать себя брошенным. Должны быть у моряков и возможности хорошо провести время в одиночку – за книгой или компьютерной игрой в своей каюте.

for psychological health on the crew members themselves and encourage them to use various guidelines and mobile applications. They bring some benefit, but this is "not enough in light of the conditions in which seafarers live and work."

In addition to this, according to the specialist, companies need to equip swimming pools and sports grounds for seafarers, free and fast Internet. In general, the more opportunities on board for various leisure and active recreation, the better. And the most important thing for the mental health of seafarers, of course,

is to ensure the possibility of going ashore and timely replacement with contracts of no more than six months. In addition, basic amenities, such as cafes and shops in ports could improve the situation. Unfortunately, much of this is still more of a dream.

COMMUNICATION IS THE MOST IMPORTANT FACTOR

Lots of experts agree that communication is one of the most important factors in creating a normal psychological environment on board, and bullying and harassment can undermine the mental health of almost anyone. The master and senior officers play a leading role in creating a healthy environment on board. For example, the International Seafarers' Welfare Assistance Network (ISWAN), as part of the first phase of the project "Social Interaction Matters", conducted a survey among more than 900 seafarers and other workers in the merchant fleet. As the survey has shown, about a third seamen consider that the most important factor that can stimulate communication or hinder it is the effective leadership and culture of interaction that the commanding officers can create. Therefore, senior officers by their personal example, actions and behavior can form a calmer and more trustful environment, as well as initiate a joint pastime for sailors. And common leisure time can be different: ►






Клинический психолог Софии Онкен из компании Mental Health Support Solutions (MHSS), специализирующаяся на обеспечении психологической поддержки и выработке рекомендаций для морской отрасли, также предлагает капитану ежедневно проводить брифинги и общаться с моряками, чтобы они не чувствовали себя оставленными наедине со своими проблемами, не оставались в неизвестности относительно происходящего в мире и перспектив списания. Таким образом снижаются чувства неудовлетворенности и гнева.

Достаточный сон и здоровое питание без переизбытка сахара, фаст-фуда и продуктов низкого качества тоже являются важными для поддержания ментального здоровья.

КУДА ОБРАЩАТЬСЯ ЗА ПОМОЩЬЮ

К сожалению, несмотря на значительные изменения в отношении индустрии к психологическому здоровью, во многом это все еще стигматизированная тема, о которой не принято говорить. Сегодня у моряков, которые не готовы поделиться своими проблемами

с близкими или коллегами, все равно есть возможность рассказать о своих психологических трудностях. Сделать это можно, например, по бесплатной круглосуточной и конфиденциальной горячей линии SeafarerHelp, организованной ISWAN. Помимо английского, операторы владеют филиппинским, русским, хинди, китайским, испанским и арабским, а связаться с ними можно не только по телефону (с функцией обратного вызова) +44 20 7323 2737, но и через электронный ящик help@seafarerhelp.org, приложения WhatsApp и Live Chat. Также оказать помощь и поговорить по душам

готовы в различных портовых благотворительных организациях, таких как Mission to Seafarers, Stella Maris и Sailors' Society. И хотя в связи с нестабильной обстановкой, порожденной пандемией коронавируса, во многих портах спуск на берег или визит представителя благотворительной организации на борт невозможны, часто с ними тоже можно связаться по телефону или электронной почте: на сайтах организаций указаны номера телефонов и почтовые адреса капелланов в разных городах. 

from board games to sports competitions, if it is possible in the conditions of the ship. This creates a sense of unity and community in which the crew member does not feel abandoned. Seamen should also have the opportunity to have a good time alone with a book or a computer game in their cabin.

Clinical psychologist Sofia Onken from Mental Health Support Solutions (MHSS), which specializes in providing psychological support and advice to the maritime industry, also invites a master to brief and communicate with seafarers daily so that they do not feel left

topic that is not usually talked about. Today, seamen who are not ready to share their problems with relatives or colleagues still have the opportunity to talk about their psychological difficulties. This can be done, for example, through the free 24-hour and confidential SeafarerHelp organized by ISWAN. Except for English, the operators speak Filipino, Russian, Hindi, Chinese, Spanish and Arabic, and you can contact them not only by phone (with a callback function) +44 20 7323 2737, but also via email help@seafarerhelp.org, applications WhatsApp and Live Chat. Various port


«COMMUNICATION IS ONE OF THE MOST IMPORTANT FACTORS IN CREATING A NORMAL PSYCHOLOGICAL ENVIRONMENT ON BOARD»

alone with their problems, abandoned in the uncertainty regarding what is happening in the world and the plans for their scheduled replacement. In this way, dissatisfaction and anger can be reduced.

An adequate sleep and a healthy diet without excessive sugar, junk food and poor quality foods are also important for maintaining mental health.

WHERE TO GO FOR HELP

Unfortunately, despite significant changes in attitudes towards mental health in this industry, it is still largely a stigmatized

charities such as Mission to Seafarers, Stella Maris and Sailors' Society are also ready to provide assistance and talk heart to heart. And although due to the volatility caused by the coronavirus pandemic, in many ports it is not possible to go ashore or visit a representative of a charitable organization on board, they can often also be contacted by phone or email: the websites of the organizations contain telephone numbers and postal addresses of chaplains in different cities. 

ПСИХОЛОГИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ ДО ПАНДЕМИИ И ПОСЛЕ НЕЕ

THE PSYCHOLOGICAL STATE OF CREW MEMBERS BEFORE AND AFTER THE PANDEMIC

Участники – 4989 моряков, примерно одинаково: рядовые и комсостав

Participants: 4989 seafarers, officers and ratings alike

ТРЕВОЖНОСТЬ
ANXIETY

17% 66% 49%

УРОВЕНЬ СТРЕССА
STRESS

25% 57% 32%

УРОВЕНЬ ДЕПРЕССИИ
DEPRESSION

12% 49% 37%

ПРОБЛЕМЫ СО СНОМ
SLEEP PROBLEMS

20% 33% 13%

ПАРАНОЙЯ
PARANOID IDEATION

7% 14% 7%

НЕУДОВЛЕТВОРЕННОСТЬ РАБОТОЙ
JOB DISSATISFACTION

6% 43% 37%

СУИЦИДАЛЬНЫЕ МЫСЛИ
SUICIDAL THOUGHTS

12% 27% 15%

УСТАЛОСТЬ
FATIGUE

31% 60% 29%

ПОКАЗАТЕЛИ В % ЗА 2019 ГОД
INDICATORS [%] FOR 2019

ПОКАЗАТЕЛИ В %
ЗА ПЕРВЫЕ 8 МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА
INDICATORS [%] FOR FIRST 8 MONTHS OF 2020

РОСТ В %
INCREASE [%]

Причем данные среди рядовых и комсостава судов практически не отличались – то есть в сложившейся ситуации даже люди, потратившие много лет на образование и карьерный рост, обдумывают возможный уход.

Moreover, the difference between officers and ratings was statistically insignificant. That suggests that even people who have spent a lot of years for education and career, seriously consider leaving the maritime profession.

(по данным исследования консалтинговой компании Filistos ASCOT SA)
(according to a study by the consulting company Filistos ASCOT SA)

В Великую Отечественную Войну советский моряк Павел Вавилов невольно попал в положение Робинзона Крузо. Его приключения вдали от цивилизации оказались не столь долгими, однако были не менее рискованными – после нападения немецких сил на ледокол «Александр Серебряков», Павел оказался не на теплых тропических землях, а за Полярным кругом на каменистом необитаемом острове, где его единственными соседями стали опасные белые медведи.

During the World War II, the Soviet sailor Pavel Vavilov unwittingly fell in the situation of Robinson Crusoe. His adventures away from civilization were not so long as Crusoe's but no less risky: after the German attack on the icebreaker Alexander Serebryakov, Pavel found himself not in warm tropical land, but beyond the Arctic Circle on a uninhabited rocky island, where his only neighbors were dangerous polar bears.



ПАВЕЛ ВАВИЛОВ – РОБИНЗОН СЕВЕРНЫХ МОРЕЙ

PAVEL VAVILOV, A ROBINSON IN THE NORTHERN SEAS

Павел Вавилов, родившийся в 1909-м, к моменту описываемых событий успел уже не один год проработать на судах в разных должностях: сначала был матросом на речном теплоходе, через семь лет перевелся в Главное управление Северного морского пути, где трудился кочегаром и машинистом. Великая Отечественная война застала 32-летнего моряка

на ледоколе «Александр Сибиряков» – легендарном судне с большой историей, заложенном еще в 1908 году на верфях фирмы «Гендерсон и К°» по заказу британцев, а в 1915 году купленном Российской империей. Во время Первой мировой войны он возил грузы из стран Антанты. А в 1932 году под руководством капитана Владимира Воронина на ледоколе

Born in 1909, Pavel Vavilov by the time of the events described had already worked for several years on ships in various positions: first he was a sailor on a river boat, and seven years later he was transferred to the Main Directorate of the Northern Sea Route, where worked as a fireman and engine operator. The war found a 32-year-old sailor on the icebreaker Alexander

Sibiriyakov, a legendary vessel with a long history, laid down in 1908 at the shipyards of Henderson & Co. by order of the British and bought by the Russian Empire in 1915. During the World War I, she transported goods from the Entente countries. In 1932, commanded by master Vladimir Voronin, she was used for the first in the USSR attempt to go through the Northern Sea Route on an icebreaker.

впервые в истории СССР была предпринята попытка сквозного плавания по Северному морскому пути. Судно вышло из Архангельска и сумело достичь Чукотского моря, где из-за тяжелой ледовой обстановки потеряло гребной винт и было вынуждено лечь в дрейф. Находчивая команда нашла решение: с помощью парусов моряки смогли выйти на чистую воду в Беринговом проливе, где их встретили советские суда и отбуксировали в Петропавловск-Камчатский.

До лета 1941 года «Сибиряков» ходил по Арктике, снабжая отдаленные поселки и станции продовольствием и горючим. Но начало ВОВ все изменило: в августе 1941 года на палубе ледокола установили две 76-миллиметровые, две 45-миллиметровые и две зенитные пушки «Эрликон» и ввели судно в состав Беломорской военной флотилии. В боевых действиях «Сибиряков» не участвовал – в его задачи входило обеспечение всем необходимым полярных станций и смена

зимовщиков. Однако один бой – 25 августа 1942 года – ставший для него первым и последним, фактически гражданскому судну дать все же пришлось. Это и стало началом робинзонады Павла Вавилова.

БОЙ ПЕРВЫЙ И ПОСЛЕДНИЙ

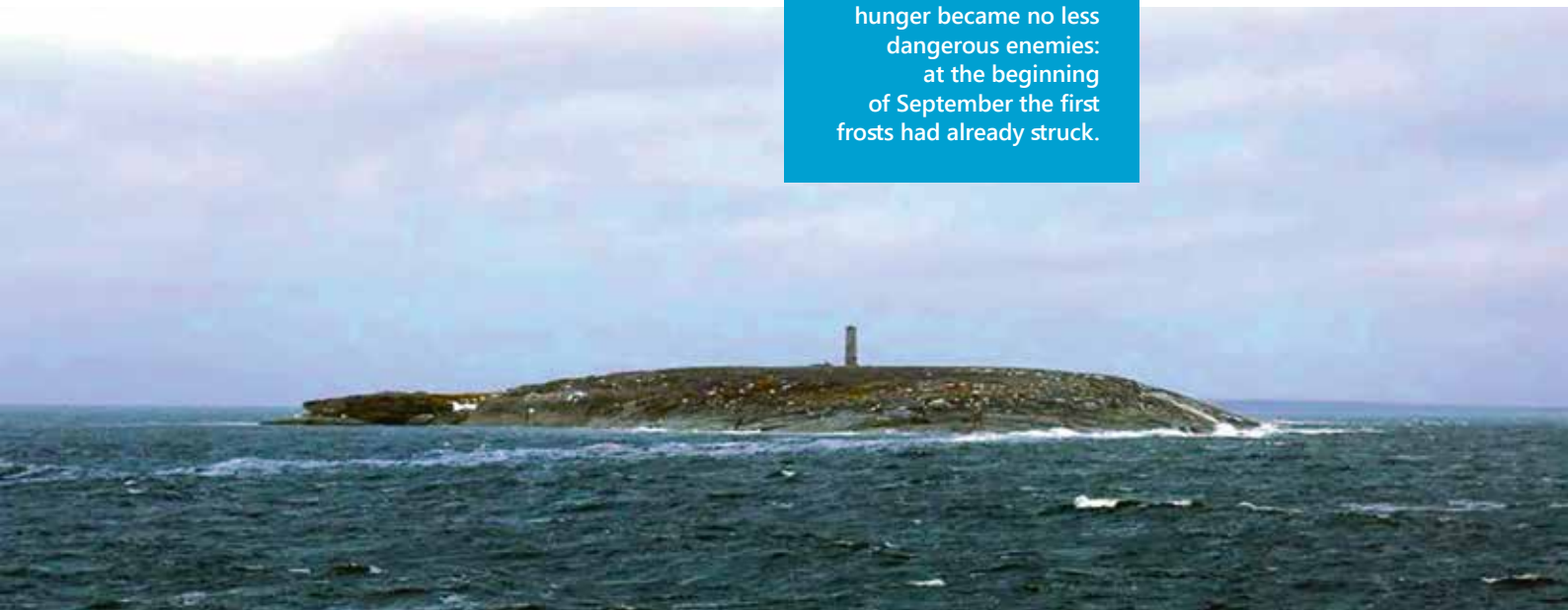
Так, 24 августа ледокол под командованием Анатолия Качаравы покинул порт Диксон и направился к мысу Молотова на архипелаге Северная Земля, где полярники должны были организовать новую станцию. На борту находилось около ста человек и множество необходимых для выполнения задачи грузов – топливо, стройматериалы, продукты, ездовые собаки. Однако мирный рейс обернулся бедой: уже на следующий день между островами Белуха, Центральный и Продолговатый ледокол наткнулся на тяжелый немецкий крейсер «Адмирал Шеер», который охотился у берегов Таймыра на конвои союзников. Эта встреча оказалась для него полной неожиданностью.

Через некоторое время моряку удалось причалить к острову Белуха, небольшому и безжизненному. О том, что здесь прежде бывали люди, говорил только заброшенный деревянный маяк. Он и стал для Вавилова главной защитой от белых медведей, которых моряк увидел в первый же день после высадки на берег. Спасаться от диких зверей в одном из помещений практически насквозь продуваемой арктическими ветрами постройки ему пришлось, по разным данным, от 32 до 37 дней. Холод и голод стали для него не менее опасными врагами – в начале сентября уже грянули первые морозы.

After a while, the sailor managed to land on the small and lifeless Belukha island. Nothing but an abandoned wooden lighthouse indicated that people had been here. The lighthouse became for Vavilov the main protection from polar bears, which the sailor met on the very first day after landing. According to various sources, he spent from 32 to 37 days hiding from the wild animals in a room of the building completely blown through by the arctic winds. Cold and hunger became no less dangerous enemies: at the beginning of September the first frosts had already struck.

The vessel left Arkhangelsk and managed to reach the Chukchi Sea, where heavy ice conditions made her lose the propeller and lay adrift. The resourceful crew came up with a solution: the seamen used improvised sails to reach clear water in the Bering Strait, where they were found by Soviet ships and towed to Petropavlovsk-Kamchatsky.

Until the summer of 1941, the Sibiriyakov sailed across the Arctic to supply distant villages and stations with food and fuel. But the beginning of the war changed everything: in August 1941, the icebreaker received two 76-mm, two 45-mm and two Oerlikon anti-aircraft guns and joined the White Sea military flotilla. Sibiriyakov did not participate in the hostilities: her task was to deliver all the necessary supplies to the polar stations and replace the winterers. However, being in fact a civilian vessel, she delivered her first and last battle on 25 August 1942. This became the beginning of Pavel Vavilov's Robinson-like adventure.



На ледоколе военное судно заметили в 13:17. Крейсер, запросивший сведения о ледовой обстановке, следовал без флага, а затем поднял американский, чем сразу вызвал подозрения у капитана. После общения с землей стало понятно, что это может быть только вражеское судно. Ситуация на «Сибирякове» сложилась отчаянная: силы значительно уступали противнику, но тем не менее решено было дать бой. Вражеские снаряды начали быстро разрушать судно. На носу взорвались бочки с горючим, полыхающая солярка разлилась по палубе, сжигая людей и ездовых собак. Еще один снаряд вывел из строя паровой котел. Чтобы ледокол не достался врагу, было решено его затопить. Комиссар Зелик Элимелаш, взявший на себя командование после серьезного ранения капитана, и старший механик

Бочурко, исполнявший приказ открыть кингстоны, множество других членов экипажа погибли вместе с ним.

НЕ ПЛЕН, НО НЕОБИТАЕМЫЙ ОСТРОВ

Некоторые моряки оказались в шлюпке, которую захватили немцы – по разным данным от 18 до 22 человек. Другие, среди которых был и Павел Вавилов, остались в холодной воде Карского моря. Около 15 часов дня ледокол пошел ко дну, а ослабевших членов экипажа начало затягивать в образовавшуюся в воде воронку. Вавилов единственный смог удержаться на плаву, вцепившись в обломок обшивки, а затем добрался до оставленной пустой шлюпки. Туда же он затащил одну из собак, которая еще держалась на воде. Однако она сильно обгорела и вскоре скончалась. В шлюпке лежало тело застреленного нацистами

THE FIRST AND LAST BATTLE

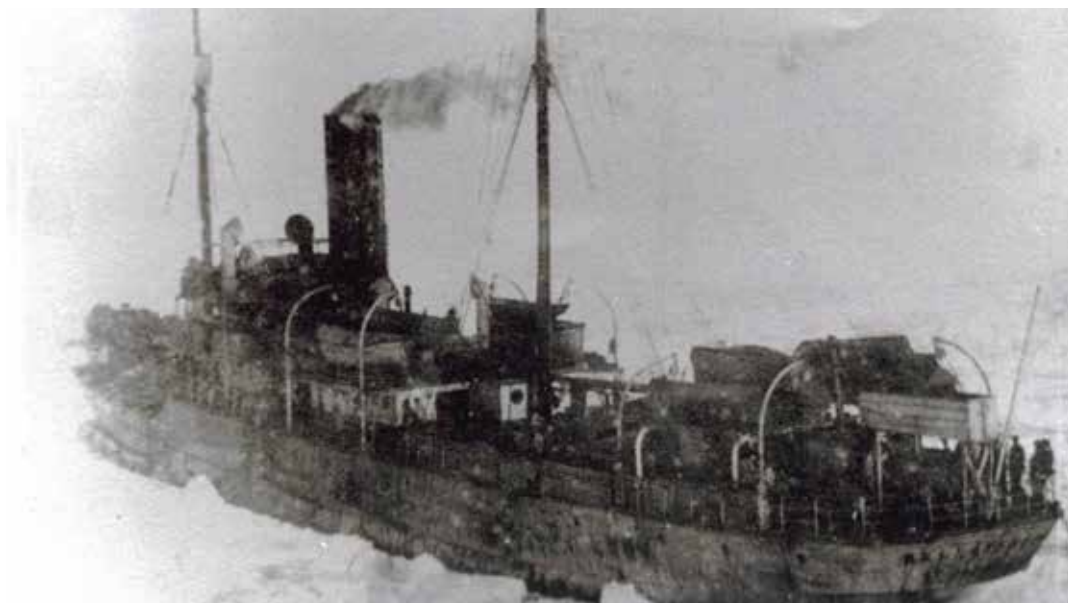
On 24 August, the icebreaker under the command of Anatoly Kacharava left the port of Dixon and headed for Cape Molotov on the Severnaya Zemlya archipelago, where the polar explorers were to establish a new station. She had on board about a hundred people and a lot of cargo to complete the mission: fuel, construction materials, food, sledge dogs. However, the peaceful voyage turned into disaster: the very next day, being between the Belukha, Centralny and Prodolgovaty islands, the icebreaker came across the heavy German cruiser Admiral Scheer, which was hunting off the coast of Taimyr for convoys of allies. The meeting was a complete surprise.

The icebreaker spotted the naval combatant at 13:17. The cruiser requested information about the ice situation; she first fled without a flag and then raised the American flag, which immediately aroused

the master's suspicions. Having communicated with the land, it became clear that this could only be an enemy ship. The situation at Sibiryakov was desperate: she was no match to the heavy cruiser; nevertheless, the master decided to give battle. Enemy rounds were quickly destroying the vessel. Fuel barrels on the bow exploded; blazing diesel oil spilled over the deck, burning people and sledge dogs. Another round knocked out the steam boiler. To prevent the enemy from capturing the icebreaker, it was decided to sink her. The political officer Zelik Elimelash who took over command after the master was badly wounded, and the chief engineer Bocharukho who fulfilled the sea valve opening order, and many other crew members died with her.

A DESERT ISLAND INSTEAD OF CAPTIVITY

Some sailors (18 to 22 men, according to different accounts) could get in a lifeboat that later was



морьяка, с которого Вавилов снял сухую одежду. Переодевшись, обессиленный Павел лег на дно лодки и пробыл в таком положении, пока «Адмирал Шеер» не скрылся из виду. Так моряку удалось избежать плена, но ему предстояло, возможно, не менее тяжелое испытание.

В шлюпке оказались некоторые вещи, необходимые для выживания: бочонок с водой, ящик галет, спички, отруби, спальный мешок, два топора, наган с патронами. Через некоторое время моряку удалось причалить к острову Белуха, небольшому и безжизненному. О том, что здесь прежде бывали люди, говорил только заброшенный деревянный маяк. Он и стал для Вавилова главной защитой от белых медведей, которых моряк увидел в первый же день после высадки на берег. Спасаться от диких зверей в одном из помещений практически насквозь продуваемой

арктическими ветрами постройки ему пришлось, по разным данным, от 32 до 37 дней. Холод и голод стали для него не менее опасными врагами – в начале сентября уже грянули первые морозы.

Чтобы поддержать силы, Вавилов топил снег и варил похлебку из галет, пытаясь растягивать продукты на максимально долгий срок. Ему нужен был огонь, поэтому он выходил с маяка и собирал выброшенные морем дрова, которых было очень немного. Далеко от постройки отходить он не решался из-за медведей – имеющееся у него оружие особого вреда им нанести не могло, и толком защититься было нечем. Шлюпка была разбита волнами вскоре после высадки.

Шанс на спасение у моряка был только один – что его увидят с проходящего мимо советского судна. Но Вавилова, в надежде размахиваю-

captured by the Germans. Others, with Pavel Vavilov among them, remained in the cold waters of the Kara Sea. At about 15 o'clock, the icebreaker went down, and the swirl started pulling the weakened crew members in. Vavilov was the only one who could stay afloat by clinging to a piece of shall plating and then reach an abandoned empty lifeboat. He also dragged a dog, which still was on the surface, in the same lifeboat. But the dog was badly burned and died soon after. In the lifeboat was the body of a sailor shot by the Nazis, and Vavilov took off his dry clothes. Having changed the clothes, exhausted Pavel lay down on the bottom of the lifeboat and remained so until Admiral Scheer disappeared. So the sailor managed to avoid captivity, but he faced perhaps an equally difficult test.

In the lifeboat he found some things useful for survival: a barrel of water, a box of biscuits, matches, bran, a sleeping bag, two axes,

a revolver with cartridges. After a while, the sailor managed to land on the small and lifeless Belukha island. Nothing but an abandoned wooden lighthouse indicated that people had been here. The lighthouse became for Vavilov the main protection from polar bears, which the sailor met on the very first day after landing. According to various sources, he spent from 32 to 37 days hiding from the wild animals in a room of the building completely blown through by the arctic winds. Cold and hunger became no less dangerous enemies: at the beginning of September the first frosts had already struck.

To maintain his strength, Vavilov melted the snow and cooked a kind of biscuit skilly, trying to stretch the food stock for as long as possible. He needed fire, so he left the lighthouse to collect some scarce firewood thrown out by the sea. He did not dare to move far from the building because of the bears: this weapon could not do much



щего фуфайкой, кричащего и стрелявшего в воздух на берегу, все не замечали. Условия становились все хуже, еды было все меньше.


ДОЛГОЖДАННОЕ СПАСЕНИЕ

Спустя месяц надежда уже покидала моряка, однако ему наконец-то повезло – разоженный им из последних дров сигнальный костер заметили с судна «Сакко». К несчастью, спущенная с него шлюпка не смогла причалить к берегу из-за волн и повернула назад. Но теперь, наконец, про моряка знали.

На следующее утро над островом появился гидро-самолет. Из-за шторма он не смог сесть на воду, но сбросил Павлу тук с одеждой, продовольствием и сигаретами. Там же Вавилов нашел записку, в которой было сказано, что его заберут, когда позволит погода. В следующие три дня самолет прилетал снова, но все так же безрезультатно. Только на четвертый день летчик с риском для жизни посадил машину на воду

и забрал Павла, пробывшего на острове больше месяца.

Интересно, что случившееся не отбило у Вавилова желание работать в море. Он бесстрашно продолжал ходить на судах и после войны, был членом экипажа ледоколов «Георгий Седов», «Ленин» и «Капитан Мелехов». 18 ноября 1960 года за самоотверженный труд Павлу Вавилову было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Среди его наград были орден Ленина, медаль Нахимова, медаль «За трудовую доблесть» и звание почетного поляника. Умер он в январе 1966 года, всего в 56 лет. Его именем назвали остров в Карском море в группе Северо-Восточных островов и теплоход Мурманского морского пароходства.

Остается добавить, что из захваченных немцами моряков до конца войны дожило только 14 человек, причем никаких ценных сведений от них противнику так и не удалось получить. До освобождения в 1944 году они находились в данцигском концлагере. 

По материалам
LIFE, All World Wars,
РИА Новости, Big Picture

harm to them, so he had actually nothing to defend. The lifeboat was broken by the waves shortly after the landing.

The sailor had only one chance for salvation: to get spotted by a passing by Soviet ship. Vavilov hopefully waved his sweatshirt, shouted and shoot in the air on the shore, but could not catch a sight. The conditions turned even worse and the food was running low.


LONG AWAITED SALVATION

A month later, the nearly hopeless sailor got a stroke of luck: the signal fire he kindled from the last firewood was noticed from the ship Sacco. Unfortunately, the boat launched from her could not reach the land because of the waves and turned back. But the sailor was finally known about.

The next morning, a seaplane appeared over the island. It could not land on the water because of the storm, but dropped bag with clothes, food and cigarettes to Pavel. There was also a note in the bag saying that Vavilov would be taken away as soon as weather permits. In the next three days, the plane arrived again, but still to no avail. Not before the fourth day, the pilot—at the risk of his

life—landed the plane on water and took Pavel, who had been on the island for more than a month.

Remarkably, the incident did not discourage Vavilov from working at sea. He continued fearlessly sailing after the war and was a crew member of several icebreakers such as Georgy Sedov, Lenin and Capitan Melekhov. On 18 November 1960, Pavel Vavilov was awarded the title of Hero of Socialist Labor for his dedicated work. His awards included the Order of Lenin, the Nakhimov medal, the medal "For Labor Valor" and the title of honorary polar explorer. He died in January 1966, at the age of 56. An island in the Kara Sea in the group of the Northeast Islands and a motor vessel of the Murmansk Shipping Company were named after him.

It should be added that of the seamen captured by the Germans, only 14 survived the war, and the enemy did not receive any valuable information from them. They were in the Danzig concentration camp until release in 1944. 

Based on materials
of LIFE, All World Wars,
RIA Novosti, Big Picture





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

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

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

**ПРИЕМНАЯ РПСМ
в Санкт-Петербурге**

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

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

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

**БАЛТИЙСКАЯ территориальная
организация**

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

**АЗОВО-ДОНСКАЯ
территориальная организация**
Председатель Совета

ГЛУШАК Леонид Александрович
Ростов-на-Дону, ул. 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. 165
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
Yuri SUKHORUKOV
First Vice Chairman
Igor KOVALCHUK
Vice Chairman
Vadim IVANOV
Vice Chairman
Igor PAVLOV

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

**HEADQUARTERS
in St. Petersburg**
7th floor, 10/2 Dvinskaya st.,
St. Petersburg
Tel/fax: +7 (812) 7149565
E-mail: petersburg@sur.ru

**SUR ARCTIC
Territorial Organization**
Chairman of the Board
Petr KLINDUKHOV
of.2, 3 Flotsky way, Murmansk
Tel/fax: (8152) 42-28-60
Email: arorpsm@gmail.com

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

**SUR AZOV AND DON
Territorial Organization**
Chairman of the Board
Leonid GLUSHAK
of.3, 3rd floor, 184 Socialist st.,
Rostov-on-Don
Tel/fax: (8632) 63-39-12
E-mail: rostov@sur.ru

**SUR FAR EASTERN
Territorial Organization**
Chairman of the board
Nikolay SUKHANOV
of.10, 2 Leninsky st., Nakhodka
Tel/fax: (42366) 5-51-44
E-mail: nakhodka@sur.ru

**SUR KALININGRAD
Territorial Organization**
Chairman of the board
Vadim MAMONTOV
of.1, 30 Serpukhovskaya st.,
Kaliningrad
Tel/fax: (4012) 65-63-72
E-mail: kaliningrad@sur.ru

**SUR KARELIAN
Territorial Organization**
Chairman of the board
Mikhail DAVIDENKOV
of.1, 8 Rigachina st.,
Petrozavodsk
Tel: (8142) 57-58-56,
fax: (8142) 57-73-10
E-mail: petrozavodsk@sur.ru

**SUR NORTHERN
territorial Organization**
Chairman of the board
Alexander KRASNOSHTAN
building 1, 58/1, Lomonosov
Ave., Arkhangelsk
Tel/fax: (8182) 63-72-60
E-mail: srorpsm@gmail.com

**SUR PACIFIC
Territorial Organization**
Chairman of the board
Nikolay ZADOYANOV
15, Aleutskaya, Vladivostok
Tel: +7 (423) 252-10-03,
tel/fax +7 (423) 252-11-70
E-mail: vladivostok@sur.ru

**SUR BLACK AND AZOV SEAS
Territorial organization**
Chairman of the board
Alexey BELYAKOV
17, Kutuzovskaya st.,
Novorossiysk
Tel/fax: (8617) 67-00-19
E-mail: novorossiysk@sur.ru

**SUR CENTRAL-WEST-SIBERIAN
Territorial Organization**
Chairman of the board
Sergey SAVOSTIN
of.309, 70 Frunze st., Samara
Tel/fax: +7 (927) 264-56-56
E-mail: savostin@sur.ru

**SUR SOUTHERN
Territorial Organization**
Chairman of the board
Nikolay POPOV
16B Victory st., Novorossiysk
Tel/fax: (8617) 61-38-44
E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

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

SUR NIZHNY NOVGOROD local
Chairman Sergey GORIN
of.2, 93 Bolshaya Pecherskaya,
Nizhny Novgorod
Mobile: +7 920 257 94 24
E-mail: n-novgorod@sur.ru

**SUR SEVASTOPOL Primary
Organisation**
Chairman Artem BOYEV
of.14, 5 Nakhimov Ave.,
Sevastopol
Tel/fax: (8692) 54-43-16
E-mail: sevastopol@sur.ru

**SUR Center for Information and
Analytics**
Director Andrei EREMEEV
15 Serebryakova emb,
(International Center for Sailors)
Novorossiysk
Tel/fax: (8617) 61-33-55
E-mail: cia@sur.ru



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Председатель СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЕЯКОВ (РПСМ)

Председатель СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

Председатель ЦС профсоюза

СИРОТЮК Валентин Михайлович

109004, Москва, Земляной вал, д. 64, стр. 2, к. 324
Т./ф.: (495) 915-80-58

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

и.о. Председателя КОЛЯДИНЦЕВ Максим Сергеевич

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВОЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная организация

Председатель ПАРШЕВ Павел Юрьевич

183038, Мурманск, ул. Шмидта, д. 43
Т./ф.: (8152) 28-81-51. E-mail: pav7222@yandex.ru

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

Председатель ЧЕРНЕНКО Ирина Николаевна

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

АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

Председатель Совета КЛИНДУХОВ Петр Николаевич

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация

Председатель Совета КРАСНОШТАН Александр Анатольевич

163061, Архангельск, пр. Ломоносова, д. 58, корп. 1 стр. 1
Т./ф.: (8182) 63-72-60

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

Председатель Совета

СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич

Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт.
Т./ф.: (812) 714-95-65. E-mail: petersburg@sur.ru

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

Председатель КАБАНОВ Владимир Александрович

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

Председатель Совета

ДРОБАХИН Николай Михайлович

Астрахань, ул. Краснова, д. 31. Т./ф.: (8512) 58-55-97

«ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России

Председатель координационного совета

ПОПОВ Николай Яковлевич

353900, Новороссийск, ул. Победы, д. 16 Б
Т./ф.: (8617) 61-18-05, 61-38-44
E-mail: ugmor@nvrsk.ru

MARITIME TRANSPORT WORKERS FEDERATION

Chairman Yuri SUKHORUKOV

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

MTWF AFFILIATES

SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

The chairman Yuri SUKHORUKOV

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

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF RUSSIA (MTWUR)

Chairman of the Central Council Valentin SIROTYUK

of. 324, 2 bld., 64 Zemlyanoy Val, Moscow
Tel.: (495) 915-80-58

DOCKERS UNION OF RUSSIA

Chairman Maksim KOLYADINTSEV

of.2, 11 Dvinskaya st., St. Petersburg,
Tel/fax: (812) 490-97-74, mob.: (911) 966-12-56
E-mail: ktprim@mail.ru

MURMANSK TRAWL FLEET TERRITORIAL ORGANIZATION

Chairman Pavel PARSHEV

43 Schmidt st., Murmansk
Tel/fax: (8152) 28-81-51
E-mail: pav7222@yandex.ru

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF THE REPUBLIC OF CRIMEA

Chairman Irina CHERNENKO

28, Kirova st., Kerch, Republic of Crimea
Tel/fax: (365 61) 6-00-05, (365 61) 3-93-05
E-mail: irinachenenko@mail.ru

ARCTIC TERRITORIAL ORGANIZATION

Chairman of the Board Petr KLINDUKHOV

of.2, 3 Flotsky way, Murmansk
Tel/fax: (8152) 42-28-60
Email: arorpsm@gmail.com

NORTHERN TERRITORIAL ORGANIZATION

Chairman of the board Alexander KRASNOSHATAN

building 1, 58/1, Lomonosov Ave., Arkhangelsk
Tel/fax: +7(8182) 63-72-60
Email: srorpsm@gmail.com

ST. PETERSBURG REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

Chairman of the board Yuri SUKHORUKOV

7th floor, 10/2 Dvinskaya st., St. Petersburg
Tel/Fax: +7 (812) 7149565
E-mail: petersburg@sur.ru

INTERREGIONAL PROFESSIONAL UNION OF PILOTS

Chairman Vladimir KABANOV

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

NORTH CASPIAN REGIONAL ORGANIZATION

Chairman of the board Nikolay DROBAKHIN

31 Krasnova st., Astrakhan
Tel/fax: + (8512) 58-55-97

YUGMORE TERRITORIAL ASSOCIATION OF TRADE UNION ORGANIZATIONS SOUTH OF RUSSIA

Chairman of the Coordinating Council Nikolay POPOV

16 B Victory st., Novorossiysk
Tel/fax: +7 (8617) 61-18-05, 61-38-44
E-mail: ugmor@nvrsk.ru



ITF В РОССИИ

ITF координатор

ФИШОВ Сергей Алтерович

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

ITF инспектор

ОСИЧАНСКИЙ Петр Иванович

690019, Владивосток,
ул. Стрельникова, д. 3А
Т./ф.: (4232) 512-485, моб.: +7 914 790 6485
E-mail: osichansky_petr@itf.org.uk

ITF инспектор

АНАНИНА Ольга Федоровна

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

ITF инспектор

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.)

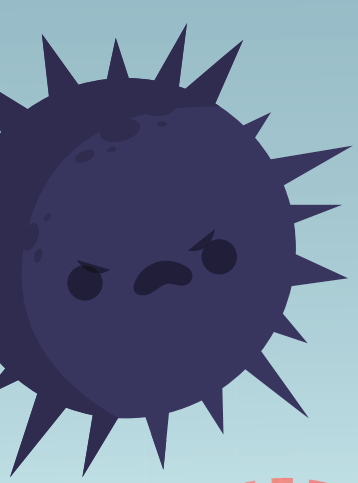
10/2 Dvinskaya St., office 725,
St.Petersburg, 198035, Russia
P/f.: +7 812 718 6380, mob.: +7 911 929 0426
E-mail: pavlov_kirill@itf.org.uk

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



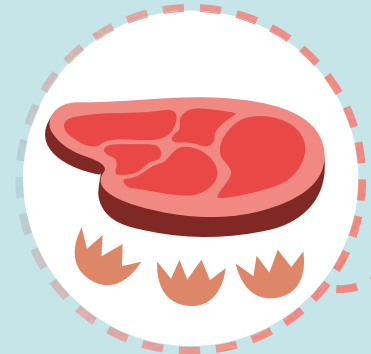
Избегайте прямого
незащищенного контакта
с живыми животными
в пораженных зонах

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



#SeafarersAreKeyWorkers



Cheers!

On June 25, wherever you are, raise
a toast to our dedicated seafarers
for their hard work.

HAPPY DAY OF THE SEAFARER!