

МОРСКОЙ № 4

ПРОФСОЮЗНЫЙ

(141) 2022

MARITIME
UNIONS
HERALD

ВЕСТНИК

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



**«НАША ЗАДАЧА — ПРОВОДИТЬ ПОЛИТИКУ
ПО ЗАЩИТЕ ИНТЕРЕСОВ МОРЯКОВ И ИХ СЕМЕЙ»**

**“OUR TASK IS TO PURSUE A POLICY TO PROTECT
THE INTERESTS OF SEAFARERS AND THEIR FAMILIES”**

**ТОЛЬКО СИЛЬНЫЙ ПРОФСОЮЗ
МОЖЕТ ГАРАНТИРОВАТЬ РАБОТНИКАМ
ХОРОШИЙ КОЛДОГОВОР**

**ONLY A STRONG TRADE UNION
CAN GUARANTEE WORKERS
A GOOD COLLECTIVE AGREEMENT**





WWW.FPRMT.RU

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



В ЕДИНОЙ
И ДРУЖНОЙ
КОМАНДЕ!





ФОТО НА ОБЛОЖКЕ: Т/Х «Николай Задорнов, фото СКФ»

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

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

ПАВЛОВ И. Н., заместитель председателя РПСМ

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

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

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

КОЛЯДИНЦЕВ М. С., председатель Российского профсоюза докеров

КАБАНОВ В. А., председатель Межрегионального профсоюза лоцманов

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

Редакция:

Ирина УСТЮМЕНКО, главный редактор

Информация: Ирина Устюменко, Наталья Куликова, Маргарита Якубенко

Дизайн, верстка: Елена Шашина

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна. Подписан в печать: 12.09.2022

Адрес редакции:

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

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

16+

MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

Editorial team:

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

I. PAVLOV, SUR Vice Chairman

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

S. FISHOV, ITF Coordinator in Russia

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

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

V. KABANOV, Chairman of the Interregional Pilots' Union

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

Editorial office:

Irina USTYUMENKO, Editor-in-Chief

Information: Irina Ustyumenko, Natalya Kulikova, Margarita Yakubenko

Design and layout Elena Shashina

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required. Signed to print on: 12.09.2022

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.



ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ
FEEDBACK

10-11

Встречи с экипажами — неотъемлемая часть работы РПСМ
Meetings Crews as an Essential Part of the SUR Work

ПРОФФРОНТ
TRADE UNION FRONT

17-20

Только сильный профсоюз может гарантировать работникам хороший колдоговор
Trade Union Can Guarantee Workers a Good Collective Agreement

ОХРАНА ТРУДА
OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH

26-31

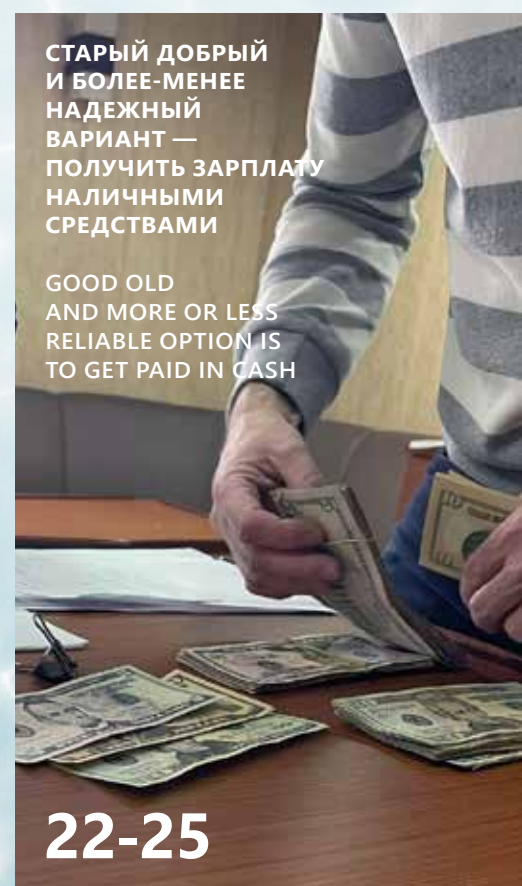
«Наша задача — проводить политику по защите интересов моряков и их семей»
“Our task is to pursue a policy to protect the interests of seafarers and their families”

АДРЕСНАЯ КНИГА
ADDRESS BOOK

57-58

ПРОКУРАТУРА
ВСТАЛА НА СТОРОНУ
ЛОЦМАНОВ


THE PROSECUTOR'S OFFICE CAME DOWN ON THE SIDE OF PILOTS



СТАРЫЙ ДОБРЫЙ И БОЛЕЕ-МЕНЕЕ НАДЕЖНЫЙ ВАРИАНТ — ПОЛУЧИТЬ ЗАРПЛАТУ НАЛИЧНЫМИ СРЕДСТВАМИ

GOOD OLD AND MORE OR LESS RELIABLE OPTION IS TO GET PAID IN CASH

22-25



ПРОКУРАТУРА ВСТАЛА НА СТОРОНУ ЛОЦМАНОВ

THE PROSECUTOR'S OFFICE CAME DOWN ON THE SIDE OF PILOTS

Северо-Западная транспортная прокуратура поддержала позицию первичной профсоюзной организации Межрегионального профсоюза лоцманов «Морские лоцманы Санкт-Петербурга», обязав первичную профсоюзную организацию Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Профсоюза работников водного транспорта РФ устранить нарушения законодательства и создать Единый представительный орган (ЕПО) работников по ведению коллективных переговоров, подготовке проекта и заключению колдоговора. Дело в том, что колдоговорная кампания по подписанию соглашения на 2023–2024 гг. прошла без участия полномочных представителей работников: так, четыре первички МПСЛ, действующие в филиале «Росморпорта», не получили возможность полноценного участия в коллективных переговорах и подписании коллективного договора. Первичная профсоюзная организация ППО СЗБФ ФГУП «Росморпорт» ПРВТ РФ, не объединяющая в своем составе более половины работников филиала, в нарушение ст. 24 «Основные принципы социального партнерства» и ст. 37 «Порядок ведения коллективных переговоров» Трудового кодекса РФ в единоличном порядке вступила в переговоры, по итогам которых самостоятельно заключила колдоговор с работодателем. Как, к слову, уже не единожды делала раньше.

The North-Western Transport Prosecutor's Office supported the primary trade union cell of the Interregional Pilots' Trade Union (IPTU) "Sea Pilots of St. Petersburg" obliging the primary trade union cell of the FSUE Rosmorport North-Western Basin Branch (NWBB) of the Russian Federation Water Transport Workers' Union (RF WTU) to eliminate violations of the law and create a Single Representative Body (SRO) of workers for conducting collective negotiations, preparing a project and concluding a collective agreement. The fact is that the collective agreement campaign to sign an agreement for 2023–2024 took place without authorized representatives of employees: thus, four primary cells of the IPTU operating for the Rosmorport branch did not get the opportunity to fully participate in collective negotiations and sign a collective agreement. The primary trade union cell (TUC) of the Rosmorport NWBB of RF WTU, which does not include more than half of the branch's employees, in violation of art. 24 "Basic principles of social partnership" and art. 37 "Procedure for Conducting Collective Negotiations" of the Labor Code of the Russian Federation single-handedly entered into negotiations, as a result of which they independently concluded a collective agreement with the employer. As, by the way, they have done before.

СРОКИ ПОДЖИМАЮТ

О том, что на предприятии начинается колдоговорная кампания, председатель ППО МПСЛ «Морские лоцманы Санкт-Петербурга» Владимир Кабанов узнал в середине мая 2022 года. Из письма первичной профсоюзной организации Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» ПРВТ РФ следовало, что ППО вступает в переговоры. Буквально через несколько дней первичка МПСЛ направила в адрес и. о. директора СЗБФ ФГУП «Росморпорт» и председателя ППО СЗБФ ФГУП «Росморпорт» ПРВТ РФ уведомления о готовности участвовать в составе ЕПО и комиссии по ведению коллективных переговоров, подготовке проекта и подписанию коллективного договора.

— В ответ на это мы получили письмо, в котором объяснялось, что сроки поджимают, потому что проект колдоговора нужно представить в московский центральный аппарат ФГУП «Росморпорт» до 30 июня текущего года, — рассказывает Владимир Кабанов. — В этой связи нам предложили направить свои предложения и замечания в первичку ПРВТ для рассмотрения на комиссии вместо того, чтобы пригласить к участию в коллективных переговорах.

При этом от работодателя пришел другой ответ: в нем говорилось, что

филиал «Росморпорта» не ограничивает права первичных профсоюзных организаций и приветствует любые формы взаимодействия, направленные на сотрудничество в области социального партнерства.

Однако участие в коллективных переговорах и заключении колдоговора первичная профсоюзная организация МПСЛ «Морские лоцманы Санкт-Петербурга» так и не приняла. А в середине лета ППО СЗБФ ФГУП «Росморпорт» ПРВТ РФ и СЗБФ ФГУП «Росморпорт» подписали коллективный договор на 2023–2024 гг.

Владимир Кабанов объясняет, что без участия в коллективных переговорах лоцманы не могут решить многие важные вопросы. Например, такой принципиальный вопрос, как формирование понятной системы оплаты труда лоцманов в филиале. Действительно, в Калининграде, Выборге, Усть-Луге и Санкт-Петербурге у лоцманов, работающих в филиале одного и того же предприятия — СЗБФ ФГУП «Росморпорт», выполняющих одинаковую работу по проводке морских судов, оплата труда существенно различается.

— Участие в коллективных переговорах, естественно, не означает обязательное решение проблемы, но в случае неучастия мы даже не можем подступить к попытке ее решить, — подчеркивает он.

TIME PRESSES

Vladimir Kabanov, chairman of the “Sea Pilots of St. Petersburg” TPTU TUC learned that a collective agreement campaign was starting by the company in mid-May 2022. From the letter of RF WTWU Rosmorport NWBB TUC, it was clear that the TUC was entering into negotiations. Literally a few days later, the IPTU TUC sent to the name of a person acting for Director of RF WTWU Rosmorport NWBB

the draft collective agreement must be submitted to the Moscow central office of FSUE Rosmorport by 30 June this year,” says Vladimir Kabanov. “In this regard, we were offered to send our proposals and comments to WTWU TCU for consideration by the commission instead of inviting us to participate in joint negotiations.”

However, another response came from the employer: it said that the Rosmorport

«УЧАСТИЕ В КОЛЛЕКТИВНЫХ ПЕРЕГОВОРАХ, ЕСТЕСТВЕННО, НЕ ОЗНАЧАЕТ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ, НО В СЛУЧАЕ НЕУЧАСТИЯ МЫ ДАЖЕ НЕ МОЖЕМ ПОДСТУПИТЬСЯ К ПОПЫТКЕ ЕЕ РЕШИТЬ»

«PARTICIPATION IN COLLECTIVE NEGOTIATIONS, OF COURSE, DOES NOT MEAN THAT WE OBLIGATORILY COME TO A SOLUTION TO THE PROBLEM, BUT IF WE DO NOT PARTICIPATE AT ALL, WE CANNOT EVEN BEGIN TRYING TO SOLVE IT»

TUC notification of their readiness to act as a part of the Single Representative Body (SRB) and the commission for collective negotiations, as well as to take part in preparing the project and signing the collective agreement.

“In response to this, we've received a letter explaining that time presses because

branch does not restrict the rights of TCU and welcomes any forms of interaction aiming at cooperation in the field of social partnership.

However, the “Sea Pilots of St. Petersburg” TPTU TUC did not take part in the joint negotiations and conclusion of the collective agreement. And in the middle of the summer, the RF WTWU

ДЕЖА ВЮ

Как рассказывает Владимир Кабанов, в 2016 году имела место абсолютно аналогичная ситуация. Администрация Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» точно так же подписала коллективный договор с полномочным представителем работников — ППО СЗБФ ФГУП «Росморпорт» ПРВТ РФ.

Как и в нынешней ситуации, первичка ПРВТ выступила с инициативой

о начале коллективных переговоров, уведомив об этом все профсоюзные организации, объединяющие работников филиала: четыре ППО Межрегионального профсоюза лоцманов, ППО Российского профсоюза докеров и ППО Профсоюза работников водного транспорта РФ. Тогда все профорганизации выразили готовность сотрудничать, однако ППО ПРВТ РФ отказалась создать ЕПО работников

Rosmorport NWBB TUC and the Rosmorport WTU signed a collective agreement for the period from 2023 to 2024.

Vladimir Kabanov explains that pilots cannot solve many important issues without participation in collective negotiations. For example, such a fundamental issue as the formation of a clear and transparent system of remuneration for pilots in the branch. Indeed, in Kaliningrad, Vyborg, Ust-Luga and St. Petersburg,

the wages of pilots working for the branch of the same company — the Rosmorport North-Western Basin Branch, performing the same job of piloting sea vessels, differ significantly.

“Participation in collective negotiations, of course, does not mean that we obligatorily come to a solution to the problem, but if we do not participate at all, we cannot even begin trying to solve it,” he emphasizes.

ДЕЖА ВУ

According to Vladimir Kabanov, in 2016 there was an absolutely similar situation. The administration of the Rosmorport NWBB signed a collective agreement in the same way with an unauthorized representative of employees — RF WTU Rosmorport NWBB TUC.

As in the current situation, at the beginning of the campaign, the WTU TUC took the initiative to start joint negotiations, notifying all trade union organizations uniting the branch employees: four TUC of IPTU TUCs, the Russian Dockers' Union and the RF WTU. At that time, all trade union organizations expressed their readiness to cooperate, however, the RF WTU TUC refused to create a SRB of the branch employees to include a representative from each primary cell in the negotiation process. So they violated part 2 art. 37 of the Labor Code of the Russian Federation,



↑ **Председатель ППО МПСЛ «Морские лоцманы Санкт-Петербурга» Владимир Кабанов: «По сути за три месяца от начала коллективных переговоров не состоялось ни одного полноценного заседания комиссии, представители работников не освобождались от основной работы для участия в коллективных переговорах, никакого регламента работы комиссии выработано не было. В итоге нам не удалось внести изменения даже в пункт 1.2 колдоговора, то есть обозначить, что представителем работников для осуществления социального партнерства в филиале является Единый представительный орган работников, а не ППО СЗБФ ФГУП «Росморпорт» ПРВТ РФ».**

↑ Vladimir Kabanov, chairman of the “Sea Pilots of St. Petersburg” TPTU TUC: “In fact, for the three months since the beginning of joint negotiations, not a single full-fledged meeting of the commission has taken place, representatives of employees have not been released from their main work to participate in joint negotiations, no regulations have been developed for the work of the commission. As a result, we were not able to make changes even to clause 1.2 of the collective agreement, that is, to indicate that the Single Representative Body of workers is a representative of employees for the implementation of social partnership in the branch and not the the RF WTU Rosmorport NWBB TUC”.

филиала для включения в переговорный процесс представителя от каждой первички. Так была нарушена ч. 2 ст. 37 ТК РФ, предусматривающая правила создания Единого представительного органа.

За этим логично последовало обращение с жалобой в Северо-Западную транспортную прокуратуру. Ведомство поддержало первичные профсоюзные организации, признав нарушения законодательства со стороны ППО СЗБФ ФГУП «Росморпорт» ПРВТ РФ. Однако, по мнению представителей ПРВТ, их не было, и «переговоры с работодателем по заключению коллективного договора на 2017–2019 гг. завершены».

— Администрация филиала, зная о существовании других ППО, желающих участвовать в коллективных переговорах, сочла возможным подписать коллективный договор с полномочным представителем работников, нарушив один из основных принципов социального партнерства — принцип полномочности представителей сторон (ст. 24 ТК РФ), — говорит Владимир Кabanov.

После неоднократных встреч с представителями прокуратуры в январе 2018 года Единый представительный орган работников все-таки был создан. ЕПО незамедлительно выступил с инициативой о проведении коллективных переговоров для внесения изменений

в подписанный колдоговор на 2017-2019 гг. и приказом директора филиала ФГУП «Росморпорт» создана комиссия. Но и тут не обошлось без нарушений: ее председателем назначили представителя работодателя, то есть речи о равноправии сторон уже идти не могло (ст. 24 ТК РФ). Как считает Владимир Кabanov, этим решением администрация СЗБФ ФГУП «Росморпорт» фактически дезорганизовала работу комиссии.

— По сути за три месяца от начала коллективных переговоров не состоялось ни одного полноценного заседания комиссии, представители работников не освобождались от основной работы для участия в коллективных переговорах, никакого регламента работы

which provides for the rules for creating a single representative body.

This was logically followed by a complaint to the North-Western Transport Prosecutor's Office. The department supported the primary trade union organizations, recognizing violations of the law by the RF WTWU Rosmorport NWBB TUC. However, according to representatives of the WTWU, there were no violations, and “negotiations with the employer on the conclusion of a collective agreement for the period from 2017 to 2019 were completed.”

“The branch administration knowing about the existence of other TUCs wishing to participate in joint negotiations, considered it possible to sign a collective agreement

with an unauthorized representative of employees violating one of the basic principles of social partnership — the principle of empowerment of representatives of the parties (Article 24 of the Labor Code of the Russian Federation),” says Vladimir Kabanov.

After repeated meetings with representatives of the prosecutor's office in January 2018, the Single Representative Body of workers was nevertheless created. The SRB immediately took the initiative to conduct joint negotiations to amend the signed collective agreement for the period from 2017 to 2019 and by the order of the director of the Rosmorport branch a commission was formed. But even this time it didn't go without violations: a representative



↑ В Калининграде, Выборге, Усть-Луге и Санкт-Петербурге у лоцманов, работающих в филиале одного и того же предприятия — СЗБФ ФГУП «Росморпорт», выполняющих одинаковую работу по проводке морских судов, оплата труда существенно различается.

↑ In Kaliningrad, Vyborg, Ust-Luga and St. Petersburg, the wages of pilots working for the branch of the same company — the Rosmorport North-Western Basin Branch, performing the same job of piloting sea vessels, differ significantly.



↑ Ведомство поддержало первичные профсоюзные организации, признав нарушения законодательства со стороны ППО СЗБФ ФГУП «Росморпорт» ПРВТ РФ.

↑ The department supported the primary trade union organizations, recognizing violations of the law by the RF WTU Rosmorport NWBB TUC.

комиссии выработано не было, — вспоминает он. — В итоге нам не удалось внести изменения даже в пункт 1.2 колдоговора, то есть обозначить, что представителем работников для осуществления социального партнерства в филиале является Единый представительный орган работников, а не ППО СЗБФ ФГУП «Росморпорт» ПРВТ РФ.

УСТРАНИТЬ НАРУШЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

По следам прошедшей в мае — июне 2022 года колдоговорной кампании по заключению коллективного договора на 2023–2024 гг. ППО МПСЛ «Морские лоцманы Санкт-Петербурга» для защиты законных интересов работников опять обратилась в Северо-Западную транспортную прокуратуру

и просила внести ППО СЗБФ ФГУП «Росморпорт» ПРВТ РФ обязательное для исполнения представление об устранении нарушений законодательства в части отказа от создания Единого представительного органа работников по ведению переговоров, а также обязать создать ЕПО с включением в его состав представителя ППО МПСЛ «Морские лоцманы Санкт-Петербурга».

Прокуратура снова встала на сторону членов МПСЛ — в адрес председателя ППО СЗБФ ФГУП «Росморпорт» ПРВТ РФ подготовлено представление об устранении нарушений закона.

Это означает, что борьба членов Межрегионального профсоюза лоцманов за свои трудовые права будет продолжена. [↗](#)

of the employer was appointed as a chairman, that is, there equality of the parties (Article 24 of the Labor Code of the Russian Federation) was out of question. According to Vladimir Kabanov, in fact, by this decision the administration of the Rosmorport NWBB disorganized the work of the commission.

“In fact, for the three months since the beginning of joint negotiations, not a single full-fledged meeting of the commission has taken place, representatives of employees have not been released from their main work to participate in joint negotiations, no regulations have been developed for the work of the commission,” he recalls. “As a result, we were not able to make changes even to clause 1.2 of the collective agreement, that is, to indicate that

the Single Representative Body of workers is a representative of employees for the implementation of social partnership in the branch and not the the RF WTU Rosmorport NWBB TUC.

ELIMINATING VIOLATIONS OF THE LAW

Following the joint negotiations campaign that took place in May-June 2022 to conclude a collective agreement for the period from 2023 to 2024 in order to protect the legitimate interests of employees, the “Sea Pilots of St. Petersburg” TPTU TUC again appealed to the North-Western Transport Prosecutor's Office and asked to submit a mandatory submission to the RF WTU Rosmorport NWBB TUC on eliminating violations of the law regarding the refusal to form a Single Representative Body of workers to conduct negotiations, as well as to oblige to form a SRB with a representative of the “Sea Pilots of St. Petersburg” TPTU TUC to be included.

The prosecutor's office again took the side of the IPTU members and a submission was prepared to the chairman of the the RF WTU Rosmorport NWBB TUC on eliminating violations of the law.

This means that the fight of the members of the Interregional Pilots' Trade Union for their labor rights will continue. [↗](#)

ОПЕРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ДЛЯ МОРЯКОВ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

COVID-19

НАЛИЧИЕ НА СУДНЕ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА,

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

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 ТЕСТИРОВАНИИХ НА КОРОНАВИРУС В ПОРТАХ ПО ВСЕМУ МИРУ,

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

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



UP-TO-DATE INFORMATION

FOR SEAFARERS AMIDST

COVID-19

IS THERE A COLLECTIVE AGREEMENT ON THE VESSEL?

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

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

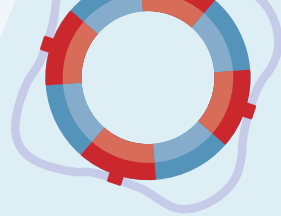
PANDEMIC-RELATED CHANGES IN RULES AND REQUIREMENTS as received by the International Chamber of Shipping from 138 countries, whether repatriation is allowed or prohibited, what documents are needed for the rotation procedure, all are given in the COVID-19 section Country/Port Implications: www.iss-shipping.com

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



Визиты представителей Российского профсоюза моряков в подразделение компании «Совкомфлот» в Южно-Сахалинске становятся доброй традицией. Так, с 3 по 5 августа 2022 года первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук и председатель Тихоокеанской профсоюзной организации моряков РПСМ Валерий Березинский встретились с его руководителем Константином Дударевым, посетили суда «Алексей Чириков» и «СКФ Эntерпрайз» и пообщались с экипажами.



Visits by representatives of the Seafarers' Union of Russia to the Sovcomflot division in Yuzhno-Sakhalinsk area are becoming a good tradition. Thus, from 3 to 5 August 2022, Igor Kovalchuk, First Deputy Chairman of the SUR, and Valery Berezinsky, Chairman of the Pacific Trade Union Organization of Seafarers of the SUR, met their leader Konstantin Dudarev, visited the ships Aleksey Chirikov and SCF Enterprise and talked to their crews.

Морякам рассказали о работе первичной профсоюзной организации ТПОМ РПСМ и профсоюза в целом: особенно много внимания уделили проблемам, возникшим в период пандемии и последние несколько месяцев в связи с санкциями, обменялись мнениями по их решению. В свою очередь экипажи поделились с представителями профсоюза своими переживаниями: они касаются и начисления пенсионного стажа при действующей системе оплаты труда, и вопросов оплаты проезда в западные районы страны.

КАК РАССЧИТЫВАЕТСЯ ЗАРПЛАТА

Также поднимался вопрос прозрачности оплаты труда. Как объяснил Игорь Ковальчук, моряки не понимают, как рассчитывается заработная плата.

— При этом Конвенция о труде в морском судостроении требует, чтобы в трудовом договоре моряка было расписано, из чего состоит зарплата, или должна быть приведена формула расчета, — объясняет он. — Однако в контрактах моряков ни того, ни другого нет.

В РПСМ взяли этот нюанс на контроль. Игорь Ковальчук добавил, что, например, профсоюз может предложить компании внести пояснения в колдоговор касательно начисления заработной платы.

Пенсионный вопрос тоже оказался непростым. Так, моряки объяснили, что им не начисляется пенсионный стаж за время, когда они находятся в межрейсовом периоде на берегу, что в целом логично. Российское законодательство

The seafarers were told about the work of the primary trade union organization — the Pacific Trade Union Organization of Seafarers (TPOM) being part of the SUR and the trade union as a whole: special attention was paid to the issues arising during the pandemic and the last few months because of the sanctions; seafarers exchanged their views how it can be solved. In turn, the crews shared their anxiety with representatives of the trade union: they mostly concern the pension calculation considering the current labor remuneration, and reimbursement for travel expenses to the western regions of the country.

HOW WAGES ARE CALCULATED

The issue of labor remuneration transparency

was also raised. As Igor Kovalchuk explained, seafarers do not understand how wages are calculated.

“At the same time, the Maritime Labor Convention requires that the seafarer's employment contract specifies what the salary consists of, or a calculation formula must be given,” he explains. “However, in the seafarers' contracts, neither one nor the other.”

The SUR took this nuance under control. Igor Kovalchuk added that, for example, the trade union can offer the company to clarify the collective agreement regarding payrolls.

The pension issue also turned out to be difficult. For example, seafarers explained that they were not credited with a pension for the time when they are in the inter-voyage period on shore, which is generally

на этот счет говорит предельно ясно, что стаж начисляется тогда, когда в Пенсионный фонд РФ поступают отчисления, если их нет, то он не увеличивается.

Это означает, что в будущем у моряков могут возникнуть проблемы при выходе на пенсию: политика СКФ такова, что к работе на судах не допускаются рядовые сотрудники старше 60 лет, а возраст командного состава не должен превышать 65 лет. По их достижении работники компании просто могут не набрать необходимый стаж.

— Пожалуй, самым ценным в ходе встреч с экипажами для нас стали предложения моряков по поводу разработки нового коллективного договора, особенно раздела, касающегося оплаты труда, — отметил Валерий Березинский. — Чаяния по поводу колдоговора нам абсолютно понятны. Собранные мнения, замечания и инициативы мы обязательно изучим при подготовке к переговорам по заключению соглашения.

Отметим, что для любой первичной организации РПСМ очень важно оставаться с моряками на связи. Это подразумевает не только встречи с экипажами на борту судов, но и реализацию социальной программы по обновлению и пополнению судовых спортзалов

инвентарем и тренажерами, усовершенствованию телекоммуникационного оборудования для качественного приема телевизионных программ и сигнала Wi-Fi. Так, только за семь месяцев текущего года Тихоокеанская профсоюзная организация моряков РПСМ приобрела для судов СКФ спортивный инвентарь почти на полмиллиона рублей и оказала морякам материальную помощь на сумму 1,4 млн рублей.

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

— Обратная связь с членами профсоюза имеет огромное значение в нашей работе: без нее мы просто не узнаем о проблемах, а значит, не сможем помочь, — подчеркнул Валерий Березинский. Он также особо отметил, что большую помощь в работе ТПОМ РПСМ на Сахалине оказывает Ирина Ри — полномочный представитель организации. [📍](#)



logical. Russian legislation on this matter is very clear that the experience is accrued when deductions are received by the Pension Fund of the Russian Federation, if there are none of them, then the pension experience does not increase.

This means that in the future, seafarers may face problems when retiring: According to the Softcomflot rules, ordinary seafarers over 60 years old are not allowed to work onboard, and the age of the commanding officers should not exceed 65 years. Upon reaching them, the company's employees simply may not gain the necessary experience.

“Perhaps, the most valuable for us during the meetings with the crews were the proposals of the seafarers regarding the development of a new collective agreement, especially the wage section,” said Valery Berezinsky. “We fully understand the aspirations regarding collective agreement. We'll definitely study

the collected opinions, comments and initiatives preparing for the negotiations on the conclusion of the agreement.

It should be noted that for any primary organization of the SUR it is very important to stay in touch with seafarers. This implies not only meetings with crews on board ships, but also the implementation of a social program to upgrade and replenish ship gyms with equipment and simulators, improve telecommunications equipment for high-quality reception of television programs and Wi-Fi signals. Thus, in just seven months of this year, the SUR Pacific Trade Union Organization of Seafarers purchased sports equipment worth almost half a million rubles for SCF ships and provided financial assistance to seafarers in the amount of 1.4 million rubles.”

AT THE FIRST HAND

“Feedback from union members is of great importance for our work: without it, we simply won't know about the problems, which means we won't be able to help,” Valery Berezinsky emphasized. He also specifically noted that Irina Ri, the authorized representative of the organization, provides great assistance in the work of the SUR TPOМ [📍](#) at Sakhalin area.

ПРОФСОЮЗЫ НЕ ОДОБРЯЮТ ПРАКТИКУ ДЛИТЕЛЬНЫХ РЕЙСОВ

Российский профсоюз моряков напоминает: только наличие коллективного договора Международной федерации транспортников на борту делает условия труда членов экипажей судов прозрачными, гарантирует им защиту и поддержку профсоюза и инспекторов МФТ по всему миру, устанавливает достойный уровень оплаты труда не ниже международных стандартов, страховое покрытие в случае потери трудоспособности или смерти.

Кроме того, в колдоговоре МФТ содержатся более бережные по отношению к морякам требования к длительности контракта, чем в Конвенции о труде в морском судоходстве.

Некоторое время назад в РПСМ обратился россиянин с просьбой

помочь списаться с судна Capucine R: его контракт давно закончился, а компания лишь предлагала продлить срок службы. Дважды моряк соглашался, каждый раз подписывая договор на месяц. В общей сложности он находился на судне Capucine R семь месяцев — срок, не характерный для офицерских должностей, где контракты обычно длятся четыре месяца (плюс/минус один). Довольно короткие сроки прежде всего связаны с уровнем ответственности на офицерской должности.

Решить проблему РПСМ помогли коллеги из итальянского FIT CISL — этот профсоюз и судовладелец подписали колдоговор МФТ для Capucine R. Семимесячное пребывание на судне закончилось сразу после того, как социальные

TRADE UNIONS DO NOT APPROVE OF THE PRACTICE OF LONG VOYAGES


The Seafarers Union of Russia reminds that only the presence of a collective agreement of the International Federation of Transport Workers on board makes the working conditions of crewmembers transparent, guarantees them the protection and support of the trade union and ITF inspectors around the world, establishes a decent level of remuneration not lower than international standards, insurance coverage in case of disability or death.

In addition, the ITF collective agreement contains more careful requirements for the duration of the contract in relation to seafarers than in the Maritime Labor Convention.

Some time ago, a Russian seafarer turned to the SUR with a request to help to sign off from the m/v Capucine R. His contract was expired long ago, and the company only offered to extend it. Twice the seafarer agreed, each time signing a contract for a month. In total, he remained on board for seven months — a period not typical for officer positions, where contracts usually last four months (plus/minus one). Rather short terms are primarily related to the level of responsibility in the officer position.

Colleagues from the Italian FIT CISL helped to solve the problem as this trade union and the shipowner signed an ITF collective agreement for Capucine R. The seven-month stay on board ended immediately after the social partners discussed the situation that had arisen, which was unacceptable for the ITF.

It should be noted that the MLC allows a seafarer to remain on board of the vessel for a period of no more than 11 months. However, the ITF does not approve of the practice of long-term stay on board, and even more so the extension of service by prolongation of the contract. This is due to the fact that working at sea and separation from family provoke the accumulation of fatigue and stress. In addition, it negatively affects those sailors who are waiting to join the ship as a replacement. If it is postponed due to the fact that a crewmember on board has re-signed the contract, then the relievers lose his place on the ship and earnings.

It remains to add that literally two days after contacting the SUR, the Russian seafarer from Capucine R returned home. The very next day, he contacted the union again — this time to thank them for their prompt assistance. 




↑ КТМС допускает нахождение моряка на судне сроком не более 11 месяцев.

↑ The MLC allows a seafarer to remain on board of the vessel for a period of no more than 11 months.

партнеры обсудили возникшую ситуацию, к слову, — недопустимую для МФТ.

Отметим, что КТМС допускает нахождение моряка на судне сроком не более 11 месяцев. Однако МФТ не одобряет практику длительного пребывания на борту и тем более — продление сроков службы путем пролонгации контракта. Связано это с тем, что работа в море и разлука с семьей провоцируют накопление усталости и стресса. К тому же это негативно сказывается на тех моряках, которые ждут посадку на судно в качестве замены. Если она откладывается из-за того, что член экипажа на борту переподписал договор, значит, сменщик лишается места на судне и заработка.

Остается добавить, что буквально через двое суток после обращения в РПСМ россиянин с *Saruscine R* отправился домой. Уже на следующий день он снова связался с профсоюзом — на этот раз чтобы поблагодарить за оперативную помощь. 


КОЛДОВОГОР ПОМОЖЕТ В НЕПРЕДВИДЕННОЙ СИТУАЦИИ

Российский профсоюз моряков помог члену экипажа *Twin Castor* получить задержанные деньги за работу.

Судно *Twin Castor* — это бывший т/х *Svet*, который перешел в управление нового владельца и менеджмента из-за санкций. На переименованном танкере моряк трудился всего десять дней, что было связано с передачей дел на борту. Выполнив свою работу, в мае он списался, а в июле из-за того, что новая компания-владелец так его и не рассчитала, обратился в РПСМ.

Поскольку на судне есть коллективный договор Международной федерации транспортников, профсоюз связался с головным офисом МФТ в Лондоне и описал ситуацию, в которой оказался россиянин. Как стало известно чуть позже, произошло недоразумение, связанное с документацией, что, к слову, не имело отношения к переводу денежных средств из-за границы в российский банк.

Когда ситуация прояснилась, на счет моряка в Райффайзенбанке поступили все деньги. На все ушло три дня.

В РПСМ напоминают: коллективный договор МФТ — надежная защита не только в рейсе, но и на берегу. Об этом в том числе говорит удачный итог непредвиденных ситуаций, в которые моряки попадают уже после списания. 



↑ Судно *Twin Castor* — это бывший т/х *Svet*, который перешел в управление нового владельца и менеджмента из-за санкций.

↑ The m/v *Twin Castor*, a former m/v *Svet*, was taken over by a new owner and manager because of sanctions.

COLLECTIVE AGREEMENT WILL HELP IN AN UNFORESEEN SITUATION

The Seafarers' Union of Russia assisted the crew member of m/v *Twin Castor* to receive his back pay.

The m/v *Twin Castor*, a former m/v *Svet*, was taken over by a new owner and manager because of sanctions. The seafarer has worked on board this tanker for 10 days only, it was due to the handover of the vessel. The seafarer completed his work on board and signed off from the vessel in May. In July he turned to the SUR as the new owner had not paid him the salary. Since there is an International Transport Workers' Federation-approved collective bargaining agreement on board the vessel, the Union contacted the ITF head office


in London and explained the situation the Russian seafarer had faced.

A bit later it turned out there was

a misunderstanding related to the documentation, which, by the way, had nothing to do with the transfer of funds from abroad to a Russian bank.

When the situation became clear the seafarer received the entire amount owed to him. The money were transferred to the seafarer's account at Raiffeisenbank.

The whole process took three days. The SUR reminds: the ITF collective bargaining agreement is a reliable protection not only during the voyage but also on the shore.

This, among other things, is evidenced by the successful outcome of unforeseen situations seafarers face after signing off from the vessel. 

ЭКИПАЖ ATLANTIC RAY ПОБЛАГОДАРИЛ РПСМ ЗА ПОМОЩЬ

THE CREW OF M/V ATLANTIC RAY THANKED SUR FOR ASSISTANCE



© Sergey Shevelov
MarineTraffic.com

Первичная профсоюзная организация моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков добилась для команды судна выплаты за июль 2022 года в сумме \$21750. Содействие экипажу в этом вопросе оказала и Дальневосточная региональная организация РПСМ.

Так, в августе экипаж т/х Atlantic Ray (ИМО 8900983, флаг Доминиканской Республики) связался с офисом ДВРО РПСМ и сообщил о том, что работодатель задерживает зарплату, а неоднократные звонки в компанию результатов не дают.

— Судно в этот момент находилось на рейде порта Владивосток в ожидании погрузки, поэтому мы предложили экипажу подготовить обращение в адрес

профсоюза и связались с нашими коллегами во Владивостоке, — объяснил глава ДВРО РПСМ Николай Суханов.

Как рассказал председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ, инспектор МФТ Петр Осичанский, решить проблему удалось в самые кратчайшие сроки: после переговоров с судовладельцем экипаж получил заработанные деньги.

Капитан Atlantic Ray сразу позвонил в профсоюз, подтвердив, что компания перевела всю задолженность по заработной плате. Моряк от себя лично и своего экипажа поблагодарил РПСМ за оказанную помощь.

Напомним, бывшее название теплохода Atlantic Ray — ST Wind (флаг РФ) компании ООО «Вип-Строй Холдинг». [📍](#)

The SUR Primary Organization of Vladivostok has secured a payment of crew salary for July 2022 in the amount of \$21,750. The SUR Far Eastern Territorial Organization also provided assistance to the crew in this matter.

This August the crew of the m/v Atlantic Ray (IMO 8900983, flag of the Dominican Republic) contacted the office of the SUR FETO and informed that the employer was delaying salaries, and repeated calls to the company did not give any results.

“At that moment the vessel was in the Vladivostok port roadstead waiting for loading, so we proposed the crew to prepare an appeal to the trade union and contacted our

colleagues in Vladivostok”, — Nikolay Sukhanov, the head of the SUR FETO explained.

According to the Chairman of the SUR Primary Organization of Vladivostok, ITF Inspector Petr Osichansky, the problem was addressed in the shortest possible time: after negotiations with the shipowner the crew received their wages.

The captain of m/v Atlantic Ray immediately called the Union to confirm that the company had transferred all back wages. The captain, on behalf of himself and his crew, thanked the SUR for the assistance.

It is worth to add that the former name of the m/v Atlantic Ray is ST Wind (Russian flag), the owner is Vip-Stroy Holding LLC. [📍](#)

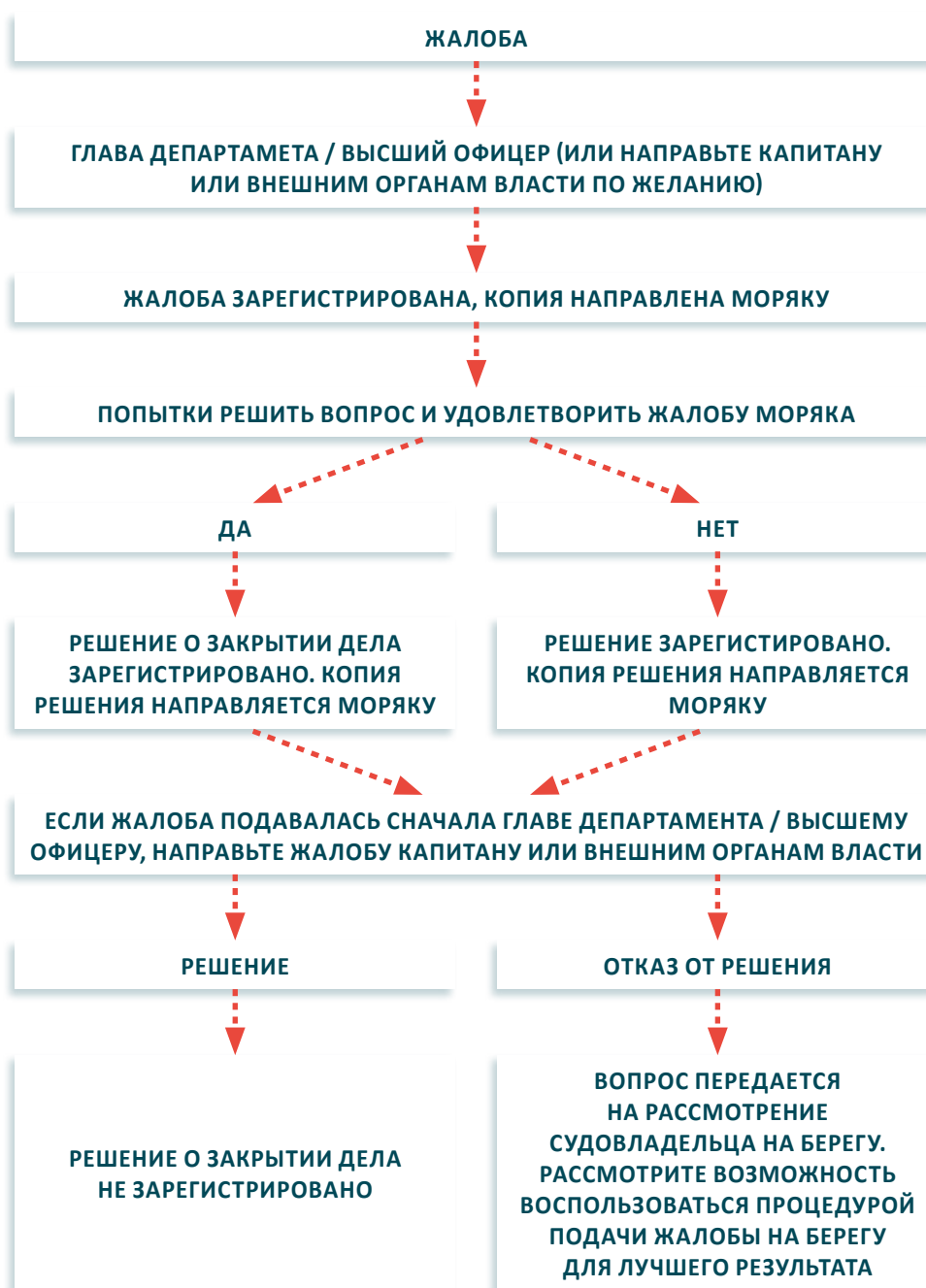
КТМС: Процедура рассмотрения жалоб на борту

На борту вашего судна должна быть предусмотрена процедура, позволяющая подать жалобу на нарушение Конвенции и ваших прав, включая право жить и работать в достойных условиях. Жалоба должна быть рассмотрена справедливо, эффективно и быстро. Убедитесь, что вы четко понимаете сроки рассмотрения вашей жалобы, особенно если дело серьезное.

Если вы были вынуждены подписать контракт против вашей воли, вы должны начать процедуру подачи жалобы на борту. В рамках процедуры подачи жалобы вы имеете право получить помощь или обратиться в МФТ с целью представления ваших интересов во избежание притеснений.

Ваша жалоба должна рассматриваться государством флага, и оно не может ее проигнорировать.

Перед тем, как осуществить план действий или в случае, если вам нужна дополнительная информация или рекомендации, пожалуйста, свяжитесь с вашим профсоюзом, ближайшим инспектором МФТ или штаб-квартирой МФТ, используя контактную информацию ниже.



www.itfseafarers.org
Email: seafsupport@itf.org.uk
Facebook: [itfseafarerssupport](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)



MLC: On-board

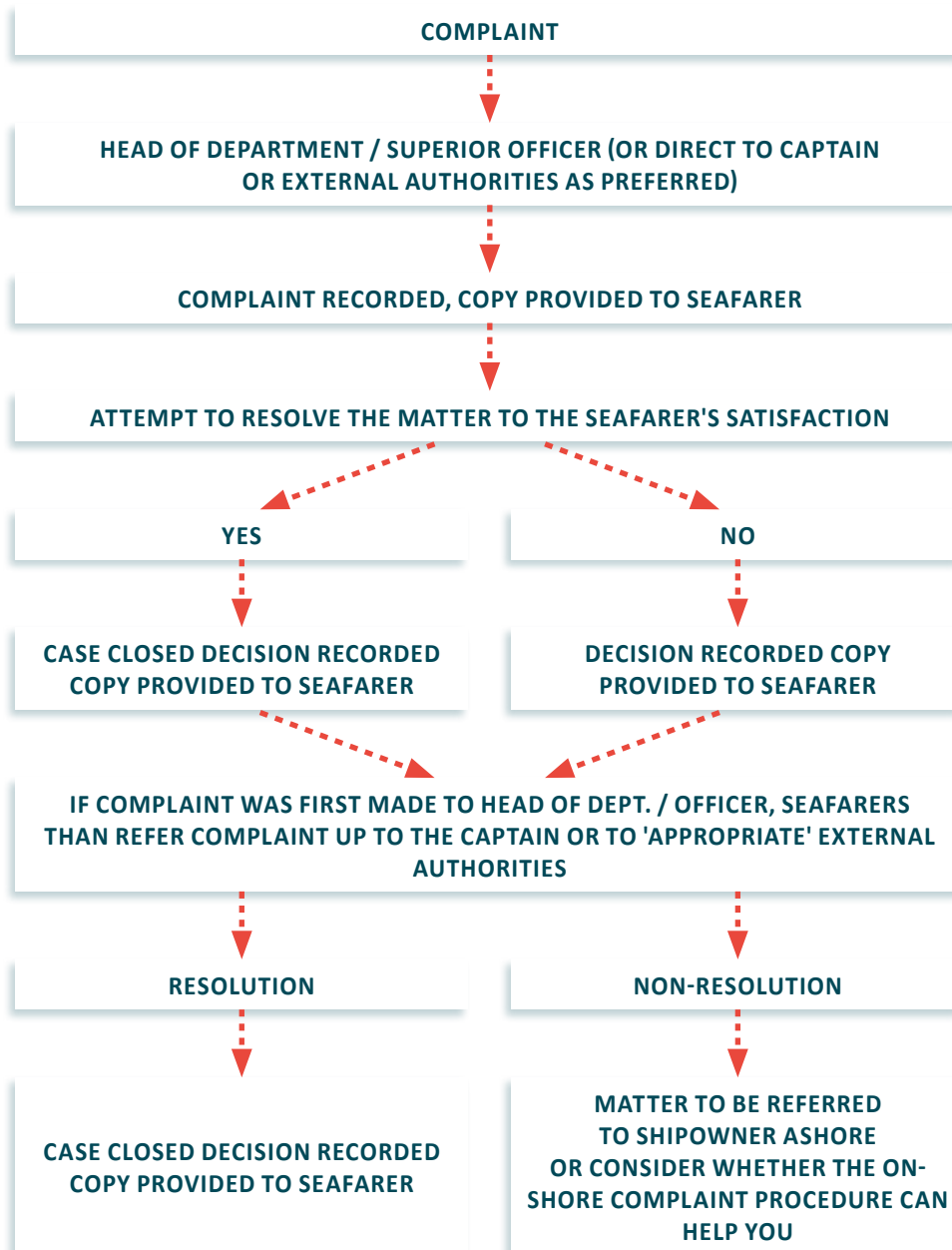
Complaint Handling Procedure

There must be a procedure in place on board your ship enabling you to make a complaint about breaches of the Convention and your rights, including the right to live and work in decent conditions. It must be handled fairly, effectively and promptly. Make sure you get a clear understanding of the time limits for dealing with your complaint, especially if the matter is serious.

If you have been forced to sign a contract against your will you should start the on-board complaints procedure. You have the right to be accompanied as part of the complaints procedure or be referred to the ITF to be represented, in order to avoid victimisation

Your complaint should be handled by the flag State and they cannot ignore it.

Before embarking on a course of action, or if you would like further information or guidance, please contact your union, the nearest ITF inspector or the ITF using the contact details below.



www.itfseafarers.org
Email: seafsupport@itf.org.uk
Facebook: [itfseafarerssupport](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)





ТОЛЬКО СИЛЬНЫЙ ПРОФСОЮЗ МОЖЕТ ГАРАНТИРОВАТЬ РАБОТНИКАМ ХОРОШИЙ КОЛДОГОВОР

ONLY A STRONG TRADE UNION CAN GUARANTEE WORKERS A GOOD COLLECTIVE AGREEMENT

Как будто только вчера докеры собрались, чтобы принять решение о создании Российского профсоюза докеров – и вот пролетело 30 лет: в этом году РПД отмечает славный юбилей. По признанию его председателя Максима Колядинцева, за это время сделано немало, ведь профсоюз прикладывал все усилия для достижения своей главной цели – защиты социально-экономических прав и интересов работников: «Для общественной организации три десятка лет срок, безусловно, незначительный, однако нам есть, чем гордиться. Это были насыщенные и богатые на разные события годы. Один из важных итогов – сегодня первичные профсоюзные организации РПД действуют практически во всех крупных российских портах». Председатель РПД Максим Колядинцев рассказал о том, чего удалось добиться, основных направлениях работы профсоюза и какой видит организацию в будущем.

As if only yesterday the dockers gathered to take a decision on the creation of the Russian Trade Union of Dockers, and now 30 years have flown by: this year the Russian Dockers' Union (RPD) is celebrating a glorious anniversary. According to their chairman Maxim Kolyadintsev, a lot has been done during this time, because the trade union made every effort to achieve their main goal, namely to protect the social & economic rights and interests of workers: "For a public organization, three decades is certainly a short period, but we have something to be proud of. These years were rich and eventful. One of the important results is that today the primary trade union organizations of the Russian Dockers' Union operate in almost all major Russian ports." RPD Chairman Maxim Kolyadintsev spoke about what has been achieved, the main directions of the work of the trade union and how he sees the organization in the future.

НА ПЕНСИЮ С 55 ЛЕТ

Так, участием в аттестации рабочих мест по условиям труда, а позднее — в их специальной оценке РПД обеспечил подтверждение работы докеров, рабочих механизации и работников обеспечивающих служб в особых условиях труда.

— В том числе на законодательном уровне ограничена ручная физическая нагрузка не более 24 тонн в 8-часовую рабочую смену, введены дополнительные оплачиваемые отпуска за условия труда, а также докеры получили право выходить на пенсию с 55 лет, — перечисляет председатель РПД Максим Колядинцев.

Кроме того, на сегодняшний день практически признано исключительное право на выполнение погрузочно-разгрузочных работ в морских портах силами аттестованных и принятых на работу в организации докеров-механизаторов. Все это — неоспоримая заслуга РПД.

**КОЛДОГОВОРНАЯ
КАМПАНИЯ
ПРОДОЛЖАЕТСЯ**

Тем временем в портовых организациях практически по всей России не прекращается колдоговорная кампания — то есть подписание и пролонгирование соглашений с работодателями в рамках социального партнерства

и контроль выполнения уже существующих договоров.

— На наш взгляд, заключение полноценных колдоговоров — действенная основа для стимулирования высокопроизводительного труда, — объясняет М. Колядинцев.

— Во многих наших первичных организациях действуют прекрасные коллективные договоры, с работодателями выстроены деловые взаимоотношения, которые показывают высокий уровень социального партнерства. Мы высоко ценим работу наших профсоюзных активистов на местах — они решают огромное количество вопросов в интересах членов РПД. Что касается трудностей, то нам хорошо известны проблемы как коллективов в целом, так и отдельно взятых работников.

СИЛА — В СОЛИДАРНОСТИ

На протяжении своего существования РПД поддерживает статус полноправного члена Международной федерации транспортников и не прекращает плодотворного сотрудничества с братскими профсоюзами. Так, профсоюз докеров неоднократно участвовал в Неделе действий против удобных флагов — акции МФТ в портах на Балтике, направленной на заключение новых колдоговоров и проверки условий труда работников. Все это —

**RETIRING AT 55**

By participating in the workplace certification regarding their working conditions, and later in their special assessment, the RPD provided confirmation of the work of dockers, mechanization workers and workers of supporting services in special working conditions.

“Even at the legislative level, manual physical activity is limited to no more than 24 tons per 8-hour work shift,

additionally paid holidays for working conditions are required, and dockers have the right to retire starting from the age of 55 years,” lists RPD Chairman Maxim Kolyadintsev.

In addition, today, the exclusive right to perform loading and unloading operations in seaports by certified docker-machine operators hired by companies is admitted in practice. All this is an indisputable merit of the RPD.



для закрепления в российских портах европейских стандартов, что подразумевает высокую оплату, соблюдение режима работы и отдыха и безопасность рабочего места.

Нельзя не отметить, что РПД постоянно содействует совершенствованию трудового законодательства России для обеспечения

расширения прав членов профсоюза. С этой целью проводятся консультации с политическими партиями и общественными объединениями.

— Мы всегда противодействовали антирабочим и антипрофсоюзным шагам, направленным на ухудшение трудового законодательства, и будем продолжать это делать, — подчеркивает Максим Колядинцев.

THE COLLECTIVE AGREEMENT CAMPAIGN CONTINUES

Meanwhile almost all over Russia, port organizations never stop their the collective agreement campaign, that is, the signing and prolongation of agreements with employers within the framework of social partnership and monitoring the implementation of existing agreements.

“In our opinion, the conclusion of full-fledged collective agreements is an effective basis for stimulating highly productive labor,” explains M. Kolyadintsev. “Many of our primary organizations have excellent collective agreements, well-built business relationships with employers, which show a high level of social partnership. We highly appreciate the work of our trade union activists in the field because they solve a huge number of issues in the interests of the RAP members. As for the difficulties, we are well aware of the problems of both groups and individual workers.”

STRENGTH IS IN SOLIDARITY

Throughout its existence, the RPD maintains the status of a full member of the International Transport Workers' Federation and does not stop fruitful cooperation with fraternal trade unions. For example, the dockers' union has repeatedly participated in Against Flag-of-Convenience Week conducted by ITF in Baltic ports aiming at negotiating new collective agreements and monitoring workers' working conditions. All this is to consolidate European standards in Russian ports, which implies high pay, compliance with the work & rest schedule, and workplace safety.

It should be noted that the RPD constantly contributes to the improvement of the labor

РАБОТНИКАМ И ИХ СЕМЬЯМ — ДОСТОЙНЫЙ УРОВЕНЬ ЖИЗНИ

Прошедшие годы стали настоящим испытанием для РПД на прочность.

Профсоюз встал на ноги и окреп. Впереди — еще больше работы. Сегодня в сложившейся непростой ситуации в отрасли РПД старается грамотно взвешивать свои требования для обеспечения работников различными социальными гарантиями.

— Мы прошли долгий путь, — добавляет он. — Только по-настоящему сильный профсоюз может гарантировать работнику хороший коллективный договор, право на безопасный труд, высокую зарплату и юридическую защиту. Сегодня как никогда важно находиться в рядах общественной организации, которая действительно защищает. РПД будет делать все возможное, чтобы и дальше обеспечивать докеров и их семьи достойным уровнем жизни.

Глава РПД убежден: Российский профсоюз докеров вносит весомый вклад в поддержание общественного согласия и развитие цивилизованных трудовых отношений. Он напоминает, что «профсоюзных активистов по праву называют индикатором общественного настроения».



↑ **Председатель РПД Максим Колядинцев: «Мы всегда противодействовали антирабочим и антипрофсоюзным шагам, направленным на ухудшение трудового законодательства, и будем продолжать это делать».**

↑ **RPD Chairman Maxim Kolyadintsev: “We have always resisted anti-worker and anti-union steps aiming at worsening labor legislation, and we will continue to do this”.**

В связи с 30-летием профсоюза Максим Колядинцев пожелал каждому члену РПД оптимизма и уверенности в собственных силах, высокой заработной платы и безопасного рабочего места, справедливого пенсионного и социального обеспечения, новых успехов и достижений на благо трудового коллектива, большого личного счастья и крепкого здоровья, а предприятиям — процветания! 🇺🇸

legislation of Russia to ensure the expansion of the rights of trade union members. To this end, consultations are held with political parties and public associations.

“We have always resisted anti-worker and anti-union steps aiming at worsening labor legislation, and we will continue to do this,” emphasizes Maxim Kolyadintsev.

A DECENT LIFE STANDARD FOR WORKERS AND THEIR FAMILIES

The past years have become a real strength trial for the RPD. The trade

union stood up and got stronger. There is more work ahead. Today, in the current difficult situation in the industry, the RPD is trying to correctly weigh their requirements in order to provide employees with various social guarantees.

“We've come a long way,” he adds. “Only a truly strong trade union can guarantee an employee a good collective agreement, the right to safe work, high wages and legal protection. Today, more than ever, it is important to be in the ranks of a public organization that really protects. The RPD will do all their best to continue providing dockers and their families with a decent standard of life.

The head of the RPD is convinced: The Russian Dockers' Union makes a significant contribution to maintain social harmony and develop civilized labor relations. He recalls that “trade union activists are rightly called an indicator of public mood.”

In view of the 30th anniversary of the trade union, Maxim Kolyadintsev wished optimism and self-confidence, high wages and a safe workplace, fair pension and social security, new successes and achievements for the benefit of the workforce, great personal happiness and good health to each RPD member and prosperity to business companies! 🇺🇸

МОРЯКИ! НЕ ОБРАБАТЫВАЙТЕ ГРУЗЫ — ЭТО НАША РАБОТА!

PLEASE DON'T HANDLE CARGO — IT'S OUR JOB

Докеры и моряки всегда старались поддерживать друг друга. Но некоторые судовладельцы продолжают требовать, чтобы моряки укладывали и крепили грузы, делая работу, которую обычно выполняем мы.

НЕ ДЕЛАЙТЕ ЭТОГО!

- ✓ Это наша работа!
- ✓ Это опасно, если вы специально не обучены этому!
- ✓ Это означает увеличение продолжительности рабочего времени и большую усталость!
- ✓ Это еще один способ для вашего босса зарабатывать за ваш счет!

Докеры уважают вас как профессиональных моряков. Мы просим вас уважать нас как профессиональных докеров.

Помните, когда вас попросят притронуться к грузу, скажите «НЕТ»! Сообщите об этом в свой профсоюз, Международную федерацию транспортников по телефону: + 44 (0) 20 7403 2733. Ваш звонок останется строго конфиденциальным.

Port workers and seafarers have always tried to support each other. But some shipowners now want seafarers to stow or secure cargo normally handled by us.

DON'T DO IT!

- ✓ It's our job!
- ✓ It's dangerous unless you're properly trained!
- ✓ It means longer working hours and more fatigue!
- ✓ It's another way your boss makes money out of you!

Port workers respect your skills as dedicated seafarers and fellow workers and we ask you to respect ours.

Remember, if you're asked to touch cargo say NO! And tell your union, the International Transport Workers' Federation on + 44(0) 20 7403 2733.

Your call will be treated in the strictest confidence.



**ВМЕСТЕ МЫ СИЛЬНЕЕ —
ПОМОГИТЕ НАМ ПОМОЧЬ ВАМ
TOGETHER WE ARE STRONG —
HELP US TO HELP YOU**



НЕФОРМАЛЬНАЯ ФОРМАЛЬНОСТЬ

INFORMAL FORMALITY

До недавнего времени перевод заработной платы из-за рубежа на счета моряков в российские банки был формальностью, однако обстоятельства резко изменились. В Российский профсоюз работников морского транспорта (РПРМТ) продолжают обращаться моряки и социальные партнеры: первые спрашивают, когда поступят перечисленные, но застрявшие в банке деньги, вторые — куда перевести зарплату, чтобы она точно дошла до работника. В условиях растущей геополитической неопределенности и рисков, ужесточения санкций и стремления европейских и американских банков выполнить их любой ценой, морякам необходимо очень тщательно подходить к выбору банка для открытия валютного счета в России.

Recently, the transfer of wages from abroad to seafarers' accounts in Russian banks was just a formality, but circumstances have changed dramatically. Seafarers and social partners continue to contact the Russian Maritime Transport Workers' Union: the first ask when the money transferred, but stuck in the bank, will arrive, the second — where to transfer the wages so that it could reach the employee. In the context of growing geopolitical uncertainty and risks, tightening sanctions and the desire of European and American banks to follow them at any cost, seafarers need to be very careful in choosing a bank to open a foreign currency account in Russia. RPD Chairman Maxim Kolyadintsev spoke about what has been achieved, the main directions of the work of the trade union and how he sees the organization in the future.

— Дело в том, что деньги могут не поступить на счет или прийти с большой задержкой, даже если банк не находится под санкциями, — объясняет председатель Санкт-Петербургской первичной профсоюзной организации РПРМТ Сергей Гуляев. — Это связано с тем, что многие банки-корреспонденты отказываются или с большим опасением выполняют транзакции в адрес российских граждан и предприятий.

ПРОВЕРЯТЬ БАНКИ

Тем не менее самым надежным вариантом остается выбор банка, который не попал в санкционные списки. То есть со стопроцентной вероятностью возникнут проблемы с получением зарплаты, если перевести деньги на счет в российском банке, который находится под блокирующими санкциями, что подразумевает заморозку средств.

Остальное без изменений: как и раньше моряк может завести счет в несанкционном банке и предоставить реквизиты этого счета работодателю-нерезиденту. Единственный нюанс заключается в том, что, передавая компании реквизиты валютного счета, стоит попросить судовладельца уточнить в своем банке условия перевода средств в Россию, то есть может ли его банк-корреспондент перевести деньги на счет в РФ. При этом

Центральный банк РФ акцентирует внимание, что денежные средства, полученные переводом из-за рубежа, в России выдаются исключительно в рублях.

Еще один старый добрый и более-менее надежный вариант — получить зарплату наличными средствами. Но в этом случае нужно учитывать, что евро и доллары запрещены к вывозу из ЕС и США

“The fact is that the money may not be credited to the account or come with a long delay, even if the bank is not under sanctions,” explains Sergey Gulyaev, chairman of the St. Petersburg primary trade union organization of the Russian Maritime Transport Workers' Union. “This is due to the fact that many correspondent banks refuse or, with great fear, carry out transactions to Russian citizens and companies.”

CHECKING BANKS

However, the safest option remains to choose a bank that is not included in the sanctions lists. That is with one hundred percent probability there will be problems with receiving wages if you transfer money to an account in a Russian bank, which is under blocking sanctions, which means freezing funds.

The rest is unchanged: as before, a seafarer can open an account with a bank



↑ Сергей Гуляев: «Как и раньше моряк может завести счет в несанкционном банке и предоставить реквизиты счета работодателю-нерезиденту. Единственный нюанс заключается в том, что стоит попросить судовладельца уточнить в своем банке условия перевода средств в Россию, то есть может ли его банк-корреспондент перевести деньги на счет в РФ. При этом Центральный банк РФ акцентирует внимание, что денежные средства, полученные переводом из-за рубежа, в России выдаются исключительно в рублях».

↑ Sergey Gulyaev: “As before, a seafarer can open an account with a bank that is not under sanctions and provide the details of this account to a non-resident employer. The only caveat is that, it is a good idea to ask the shipowner to clarify in his bank the conditions for transferring funds to Russia, that is, whether his correspondent bank can transfer money to an account in the Russian Federation. The Central Bank of the Russian Federation emphasizes that the funds transferred from abroad may be given out in Russia only in rubles”.

в Россию, а под случайную проверку при пересечении границы может попасть любой. Очень вероятно, что тогда моряку запретят провоз валюты. Из других стран по-прежнему можно вывозить и доллары, и евро. Но не стоит забывать, что на территорию РФ без декларации в 2022 году разрешено ввозить не более 10 тысяч долларов США или эквивалентной им суммы в любой валюте мира.

ЭЛЕКТРОННЫЙ КОШЕЛЕК

Другой способ защитить денежные средства — электронный кошелек (e-wallet). Это не просто альтернатива купюрам и мелочи, но еще и реальный способ получить и привезти валюту в Россию.

Электронный кошелек позволяет совершать кросс-валютные и трансграничные микроплатежи, в том числе для обеспечения оплаты труда моряков. То есть компания легко и безопасно может перевести средства непосредственно членам экипажей для выплат в личный электронный кошелек,

будь то аванс, заработная плата, бонусы или сверхурочные. Это своего рода оптимизация процесса расчета для судовладельцев и операторов, которая в свою очередь позволяет морякам получать средства быстрее по сравнению с традиционными банковскими переводами и дает им полный контроль над своими деньгами и онлайн-покупками с меньшим риском и более низкими транзакционными издержками. У членов экипажей также есть возможность оперативно и надежно в любое время перевести нужную сумму кому угодно, в частности, оказать финансовую поддержку близким.

Электронный кошелек и предоплаченная карта также уменьшают потребность в хранении значительных сумм наличных. Используя карту, обналить деньги можно в банкомате или банковских кассах.

ДЛЯ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ

Чтобы понять, чем в сложившейся политической ситуации электронный кошелек может быть

that is not under sanctions and provide the details of this account to a non-resident employer. The only caveat is that, when transferring the details of a foreign currency account to the company, it is a good idea to ask the shipowner to clarify in his bank the conditions for transferring funds to Russia, that is, whether his correspondent bank can transfer money to an account in the Russian Federation. The Central Bank of the Russian Federation emphasizes that the funds transferred from abroad may be given out in Russia only in rubles.

Another good old and more or less reliable option is to get paid in cash. But in this case, you need to consider that euros and dollars are prohibited from being exported from the EU and the USA to Russia, and anyone can get under a random check when crossing the border. It is very likely that then the seafarer will be banned from carrying currency. You can still export dollars and euros from other countries. But do not forget that in 2022 it is allowed to import not more than 10 thousand US dollars or an equivalent amount

in any currency of the world into the territory of the Russian Federation without a declaration.

ONLINE WALLET

Another way to protect funds is an electronic wallet (e-wallet). This is not just an alternative to banknotes and small change, but also a real way to get and bring currency to Russia.

The e-wallet allows us to do cross-currency and cross-border micropayments, including for ensuring the remuneration of seafarers. That is, the company can easily and securely transfer funds directly to crew members for payments to a personal electronic wallet, whether it be an advance, wages, bonuses or overtime payments. This is a streamlined settlement process for shipowners and operators, which in turn enables seafarers to receive funds faster than traditional bank transfers and gives them complete control over their money and online purchases with less risk and lower transaction costs. Crew members also have the opportunity to quickly and reliably transfer the required amount




полезен российским морякам, председатель СПБ ППО РПРМТ Сергей Гуляев обратился за разъяснениями непосредственно в MarTrust — компанию, представляющую услугу электронного кошелька.

Она, к слову, не новичок в отрасли и хорошо знакома многим морякам. Ее услугами пользуются более 200 судоходных компаний. Среди них — Anglo-Eastern, Synergy Group, Tsakos Group, Bourbon и другие. MarTrust ежегодно обрабатывает платежи на сумму более 10 млрд долларов США. Она дает возможность морякам получать средства на электронный кошелек, которым управляет организация, утвержденная Управлением финансового надзора Великобритании. Это позволяет MarTrust соблюдать торговые и экономические санкции.

Представитель компании Никос Хариссис пояснил, что, несмотря на мировые события и решения, MarTrust не переставала работать с российскими моряками и продолжает

обеспечивать услугу электронного кошелька. Однако в то же время, подчеркнул он, не может совершать финансовые операции в обход санкций.

Другими словами, речь идет о сотрудничестве только с теми банками, которые не попали в санкционный список, а значит, для российских моряков остается возможность управлять своим электронным кошельком. Однако Никос Хариссис добавил, что клиенты должны быть готовы к задержкам вывода средства на счета в российских банках, так как это связано с проверками, которые инициируют банки-корреспонденты в целях соблюдения санкций. 



to anyone at any time, in particular, to provide financial support to the families and friends.

The e-wallet and prepaid card also reduce the need to store large amounts of cash. Using the card, you can cash out money at an ATM or bank cash desks.

FOR RUSSIAN SEAFARERS


In order to understand how an electronic wallet can be useful to Russian seafarers in the current political situation, Sergey Gulyaev, Chairman of the St. Petersburg cell of the Russian Maritime Transport Workers' Union, asked for clarification directly from MarTrust, a company providing an electronic wallet service.

This company, by the way, is not new to the industry and is well known to many seafarers. More than 200 shipping companies use its services. Among them

are Anglo-Eastern, Synergy Group, Tsakos Group, Bourbon and others.

MarTrust processes over \$10 billion in payments annually. It enables seafarers to receive funds on an electronic wallet operated by an organization approved by the UK Financial Conduct Authority. This allows MarTrust to comply with trade and economic sanctions.

Company spokesman Nikos Harissis explained that, despite world events and decisions, MarTrust did not stop working with Russian seafarers and continues to provide an e-wallet service. However, at the same time, he stressed, he cannot make financial transactions bypassing the sanctions.

In other words, we are talking about cooperation only with those banks that are not included in the sanctions list, which means that Russian seafarers still have the opportunity to manage their electronic wallet. However, Nikos Harissis added that customers should be prepared for delays in withdrawing funds to Russian bank accounts, as this is due to checks initiated by correspondent banks in order to comply with sanctions. 



НАША ЗАДАЧА — ПРОВОДИТЬ ПОЛИТИКУ ПО ЗАЩИТЕ ИНТЕРЕСОВ МОРЯКОВ И ИХ СЕМЕЙ

OUR TASK IS TO PURSUE A POLICY TO PROTECT THE INTERESTS OF SEAFARERS AND THEIR FAMILIES

Основные дополнения и изменения требований Федерального закона от 02.07.2021 № 311-ФЗ «О внесении изменений в Трудовой кодекс РФ», а также роль и задача профсоюза в расследовании несчастных случаев с моряками были рассмотрены на площадке Отраслевого центра по охране труда на морском транспорте Центрального научно-исследовательского и проектно-конструкторского института морского флота. В онлайн-семинаре по обучению и проверке знаний по охране труда руководителей и технических инспекторов Российского профсоюза моряков, состоявшемся в середине июля, участвовали более 20 специалистов. Изменения в раздел X Трудового кодекса «Охрана труда» и новые «Особенности расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях, форм документов, соответствующих классификаторов, необходимых для расследования несчастных случаев на производстве» — две важные темы повестки.

The main additions and changes to the requirements of Federal Law No. 311-FZ of 2 July 2021 "On Amendments to the Labor Code of the Russian Federation", as well as the role and task of the trade union in investigating accidents with seafarers were considered at the site of the Industry Center for Occupational Safety in Maritime Transport of the Central Research and Design Institute of the Marine Fleet. More than 20 specialists participated in the online seminar on training and testing knowledge on labor protection for managers and technical inspectors of the Russian Union of Seafarers, held in mid-July. Amendments to Section X of the Labor Code "Labor Protection" and new "Peculiarities of investigation of industrial accidents in certain industries and organizations, forms of documents, relevant classifiers necessary for the investigation of industrial accidents" are two important topics on the agenda.

— Основная идея семинара состояла в получении знаний о новых требованиях по современным документам и проверке знаний профактива РПСМ, — подчеркнул главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк. — Все это для того, чтобы мы могли выполнять нашу главную задачу — на разных уровнях проводить политику по защите интересов моряков в области охраны труда. Процедуры обучения и проверки знаний имеют большое значение, так как представители профсоюзов тесно взаимодействуют с государственными органами и судовладельцами по многим аспектам системы управления охраной труда.

Так, он подробно остановился на требованиях последнего нормативного документа, касающегося расследования несчастных случаев на производстве, акцентировав внимание коллег на приказе Министерства труда и социальной защиты РФ от 20.04.2022 г. № 223н «Об утверждении Положения об особенностях расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях, форм документов, соответствующих классификаторов, необходимых для расследования несчастных случаев на производстве». Новые особенности расследо-

вания несчастных случаев вступают в силу 1 сентября 2022 года и будут действовать до 1 сентября 2028 года. Над документом среди прочих работали специалисты РПСМ.



Евгений Хижняк
Yevgeny Khizhnyak

«ОТ ПРОФСОЮЗА МНОГОЕ ЗАВИСИТ ... НАША КОМПЕТЕНТНОСТЬ НАПРЯМУЮ ВЛИЯЕТ НА ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО ИНЦИДЕНТУ...»

«A LOT DEPENDS ON THE TRADE UNION ... OUR COMPETENCE DIRECTLY AFFECTS THE CONCLUSION ON THE INCIDENT...»

ИНЦИДЕНТ ЗА ПРЕДЕЛАМИ СУДНА

— Ранее процедура расследования и учета несчастных случаев, произошедших с моряками в период их работы на борту судна, излагалась в статьях 227, 231 Трудового кодекса РФ и подпунктах 3 (ж), 9, 15 (б) Приложения № 2 Постановления Минтруда России № 73 от 24 октября 2002 года «Положение об особенностях расследования несчастных

“The main idea of the seminar was to gain knowledge about the new requirements for modern documents and test the knowledge of the SUR activists,” stressed the chief technical labor inspector of the SUR Yevgeny Khizhnyak. “All this is for us to fulfill our main task — to pursue a policy to protect the interests of seafarers in the OSH sphere. Training

and knowledge testing procedures are important as union representatives closely work with government agencies and shipowners on many aspects of the OSH management system.

Thus, he talked in detail on the requirements of the latest regulatory document regarding the investigation of accidents at work focusing the attention of colleagues on the order of the Ministry of Labor and Social Protection

of the Russian Federation No. 223 dated 20 April 2022 “On approval of the Regulations on the peculiarities of the investigation of accidents at work in certain industries and organizations, forms of documents, relevant classifiers necessary for the investigation of industrial accidents.” The new features of accident investigation come into force on 1 September 2022 and will be valid until 1 September 2028. SUR specialists, among others, have worked with the document.

OFF-SHIP INCIDENT

“Previously, the procedure for investigating and recording accidents that occurred to seafarers during their work on board a ship was set out in articles 227, 231 of the Labor Code of the Russian Federation and subparagraphs 3 (g), 9, 15 (b), Appendix No. 2, Resolution of the Ministry of Labor of Russia No. 73 dated 24 October 2002

“Regulations on the peculiarities of the investigation of accidents at work in certain industries and organizations,” respectively,” said E. Khizhnyak.

He noted that their inaccurate wording and unreasonable brevity allowed them to incorrectly interpret the procedures for investigating work-related injuries with crew members.

случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях» соответственно, — сказал Е. Хижняк.

Он отметил, что их неточные формулировки и необоснованная краткость давали возможность некорректно толковать процедуры расследования производственных травм с членами экипажей судов.

— По предложению РПСМ в новом документе учтена ситуация, когда несчастный случай с моряком происходит не только на борту судна в свободное от вахты и работ время, но и вне судна при выполнении заданий по поручению капитана или судовладельца, а также на берегу в период отдыха во время стоянки судна в порту, — объяснил он.

К слову, такие инциденты долгое время не подлежали расследованиям, но РПСМ через Федерацию профсоюзов работников морского транспорта добился включения процедуры в документ.

— Таким образом восстанавливаются права моряков, которые находятся в том числе за пределами судна, — добавил он. — По сути, это аналог существовавшей в советское время «Инструкции о порядке расследования и учета несчастных случаев на производстве», действовавшей на судах Минморфлота СССР до 90-х годов.

ВИНЫ ПОСТРАДАВШЕГО НЕТ

Другое немаловажное изменение касается состава комиссии по расследованию тяжелого, группового, смертельного несчастного случая.

В существовавшей до этого момента процедуре в такую комиссию, которую создает работодатель и возглавляет госинспектор, могли входить представитель Фонда социального страхования, специалист по охране труда и представитель территориального объединения профсоюзов.

По настоянию РПСМ в приказе № 223н появился пункт о включении в комиссию представителя общерос-

“Following SUR suggestion, the new document takes into account the situation when an accident with a seafarer occurs not only on board the ship during his free time from duty and work, but also outside the ship when performing tasks on behalf of the captain or shipowner, as well as on shore during the rest period during the time of the ship's stay in the port,” he explained.

By the way, such incidents were not subject to investigation for a long time, but the SUR achieved the inclusion of the procedure in the document through the Maritime Transport Workers' Federation.

“In this way, the rights of seafarers who are, among other things, outside the vessel are restored,”

he added. “In fact, this is an analogue of the “Instructions on the procedure for investigating and recording industrial accidents” that existed in Soviet times, which was in force on board the ships belonging to the USSR Sea Fleet Ministry until the 90s.

VICTIM NOT TO BE BLAMED

Another important change concerns the members participating in the commission for the investigation of a serious, group, fatal accident.

In the procedure that existed until this time, such a commission created by the employer and headed by the state inspector could include a representative of the Social Insurance Fund, a labor protection specialist and a representative of the territorial association of trade unions. At the SUR's insistence, order No. 223n had a clause on a representative of an all-Russian professional association joining the commission.

“We insisted on this in order to get the right to defend the interests of the injured seafarer or his family members in the commission dealing with the investigation of a serious, group, fatal accident,” added Evgeny Khizhnyak. “Our goal is to protect the seafarer and his relatives by eliminating the wording “victim's fault” as the cause of the incident.



↑ Новые особенности расследования несчастных случаев вступают в силу 1 сентября 2022 года и будут действовать до 1 сентября 2028 года. Над документом среди прочих работали специалисты РПСМ.

↑ The new features of accident investigation come into force on 1 September 2022 and will be valid until 1 September 2028. SUR specialists, among others, have worked with the document.

сийского профессионального объединения.

— Мы настояли на этом, чтобы получить право защищать интересы травмированного моряка или членов его семьи в комиссии по расследованию тяжелого, группового, смертельного несчастного случая, — добавил Евгений Хижняк. — Наша цель — вывести моряка и его родственников из-под удара путем исключения в качестве причины инцидента формулировки — «вина пострадавшего».

ИСЧЕЗНОВЕНИЕ НЕ ОСТАВЯТ БЕЗ ВНИМАНИЯ

Кроме того, со вступлением приказа Минтруда России № 223н в силу будут расследоваться факты исчезновения моряков — тема довольно щекотливая, ведь разбираться в причинах произошедшего не всегда представляется возможным. По-хорошему, как только человек пропадает с судна, должно начаться расследование обстоятельств. Однако ни судовладелец, ни государство флага, если моряк работал на судне так называемого удобного регистра, как правило, не заинтересованы в компетентном расследовании — первым не нужен простой, а вторым часто все равно. К тому же судовладельцу выгодней списать исчезновение на самоубийство — так компания вправе оспорить выплату компенсации семье.



Петр
Осичанский
Pyotr Osichansky

«ПРОШЕДШИЙ СЕМИНАР УКАЗАЛ НА ВСЕ ИЗМЕНЕНИЯ И НОВОВВЕДЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ И ЧЕТКО ОБОЗНАЧИЛ РОЛЬ И ЦЕЛЬ ПРОФСОЮЗА В ПРОЦЕДУРЕ РАССЛЕДОВАНИЯ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ»

«THE LAST SEMINAR POINTED OUT ALL THE CHANGES AND INNOVATIONS IN THE LEGISLATION AND CLEARLY OUTLINED THE ROLE AND PURPOSE OF THE TRADE UNION IN THE PROCEDURE FOR INVESTIGATING ACCIDENTS»

— От профсоюза многое зависит, — пояснил Евгений Хижняк. — Поскольку профсоюзные специалисты входят в комиссию по расследованию несчастных случаев, то наша компетентность напрямую влияет на заключение по инциденту, на основании которого госинспектор труда решает — связано происшествие с производством или нет, а если речь конкретно об исчезновении члена экипажа судна — получают ли его родственники достойную компенсацию по потере кормильца.

DISAPPEARANCE NOT TO BE UNNOTICED

In addition, with the order of the Ministry of Labor of Russia No. 223n entering into force, the facts of the disappearance of seafarers will be investigated. It's a rather delicate topic, because it is not always possible to understand the reasons for what happened. In a good way, as soon as a person disappears from the ship, an investigation into the circumstances should begin. However, neither the shipowner nor the flag state, if a seafarer worked

on board a ship of the so-called register of convenience, as a rule, are not interested in a competent investigation because the former do not need a downtime, and the latter often do not care. Besides, it is more profitable for the shipowner to attribute the disappearance to suicide: in this way the company has the right to challenge the payment of compensation to the family.

“A lot depends on the trade union,” Evgeny Khizhnyak explained. “Since trade union specialists are members of the accident investigation commission, our competence directly affects the conclusion on the incident, on the basis of which the state labor inspector decides whether the incident is related to work or not, and if it is specifically about the disappearance of a crew member, whether his relatives will receive decent compensation for the loss of a breadwinner.”

So, in order No. 223n there is a special appendix regarding the disappearance of a crew member.

FOLLOWING THE SEMINAR

“For me personally, this event was useful and informative,” commented the chairman of the trade union cell of seafarers in Vladivostok SUR Petr Osichansky. “In line of duty, I also have to deal with examinations related to the death of people in maritime transport. It can be very difficult,

Так, в приказе № 223н есть специальное приложение по поводу исчезновения работника плавсостава.

ПО СЛЕДАМ СЕМИНАРА

— Лично для меня мероприятие стало полезным и информативным, — прокомментировал председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ Петр Осичанский. — По долгу службы мне в том числе приходится заниматься экспертизами, связанными с гибелью людей на морском транспорте. Бывает очень сложно, особенно, когда нормативная база меняется. Прошедший семинар указал на все изменения и нововведения в законодательстве и четко обозначил роль и цель профсоюза в процедуре расследования несчастных случаев.

Как добавил технический инспектор труда Южной территориальной организации РПСМ Игорь Холявка, информации было очень много, проблемы рассматривались с разных сторон.

— Мы обстоятельно изучили практические примеры разбора несчастных случаев на производстве и обменялись опытом, — поделился он своим мнением.

Важно добавить, что несмотря на ряд принципиальных изменений в особенностях расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях, для моряков на борту



↑ Со вступлением приказа Минтруда России № 223н в силу будут расследоваться факты исчезновения моряков — тема довольно щекотливая, ведь разобраться в причинах произошедшего не всегда представляется возможным.

↑ With the order of the Ministry of Labor of Russia No. 223n entering into force, the facts of the disappearance of seafarers will be investigated. It's a rather delicate topic, because it is not always possible to understand the reasons for what happened.

судна процедура не изменилась. РПСМ напоминает: если член экипажа в период работы по контракту получил производственную травму, то он обязан сообщить о ней капитану. В сроки, оговоренные в коллективном договоре,

especially when the regulatory framework changes. The last seminar pointed out all the changes and innovations in the legislation and clearly outlined the role and purpose of the trade union in the procedure for investigating accidents.

As Igor Kholiyavka, technical labor inspector of the SUR Southern Territorial Organization added, there was a lot of information, problems were considered from different perspectives.

“We have thoroughly studied practical examples of the analysis of accidents at work and exchanged experience,” he shared his opinion.


It is important to add that despite a number of fundamental changes in the peculiarities of the investigation of industrial accidents in certain industries and organizations, the procedure for seafarers on board a ship has not changed. The SUR reminds:



законе страны флага судна, но не более трех суток, травма подлежит расследованию судовой комиссией под руководством капитана. По результатам расследования моряку на руки выдается один экземпляр акта (форма Н-1). Он является основанием для требования оплатить лечение на берегу или компенсировать расходы, затраченные на реабилитацию. Расследование же несчастного случая, когда один или несколько пострадавших получили тяжелые увечья или погибли, может длиться до 15 дней.

Образовательная часть семинара завершилась проверкой знаний по охране труда, которую провел руководитель Отраслевого научно-методического центра охраны труда на морском транспорте ЦНИИМФ Михаил Соколов. Он подчеркнул: по итогам онлайн-встречи он получил множество положительных откликов от специалистов РПСМ, которые в свою очередь успешно подтвердили знания по охране труда, получив документы о прохождении курса по управлению охраной


труда на морском транспорте. Такой сертификат означает возможность участия представителя профсоюза в любых комиссиях судовладельцев по расследованию несчастных случаев на производстве, проверки знаний

по охране труда лиц комсостава судов, проведении специальной оценки условий труда членов экипажей морских судов, несущих государственный флаг России. 

if a crew member has received an industrial injury during the period of work under the contract, then he is obliged to report it to the captain. Within the terms stipulated in the contract, in the law of the country of the flag of the vessel, but not more than three days, the injury is subject

Form N-1 report is the basis for the requirement to pay for treatment onshore or reimburse the expenses spent on rehabilitation. The investigation of an accident, when one or more victims were seriously injured or died, can last up to 15 days.

The educational part of the seminar ended with a OSH knowledge test, which was conducted by Mikhail Sokolov, head of the Branch Scientific and Methodological Center for Occupational Safety in Maritime Transport (Central Research Center of the Sea Fleet).

He emphasized: as a result of this online meeting, he received a lot of positive feedback from the SUR specialists who, in turn, successfully confirmed their knowledge of OSH, having received documents on the course on OSH management in maritime transport. Such a certificate means that a trade union representative can take part in any commissions of shipowners to investigate accidents at work, to test the OSH knowledge of ship officers, to conduct a special assessment of the working conditions for crew members of sea vessels carrying the national flag of Russia. 



Игорь Холявка
Igor Kholiyavka

«ИНФОРМАЦИИ БЫЛО ОЧЕНЬ МНОГО, ПРОБЛЕМЫ РАССМАТРИВАЛИСЬ С РАЗНЫХ СТОРОН»

«THERE WAS A LOT OF INFORMATION, PROBLEMS WERE CONSIDERED FROM DIFFERENT PERSPECTIVES»

to investigation by the ship's commission under the leadership of the Master. Based on the results of the investigation, the seafarer is given one copy of the act (form H-1).



ВETERАНОВ СКФ ПРОВОДИЛИ НА ЗАСЛУЖЕННЫЙ ОТДЫХ



SOFTCOMFLOT VETERANS SENT TO A WELL-DESERVED REST



Накануне Дня работников морского и речного флота – профессионального праздника, который ежегодно отмечается в первое воскресенье июля, Российский профсоюз моряков и ПАО «Совкомфлот» проводили специалистов компании на заслуженный отдых. Политика СКФ такова, что к работе на судах не допускаются рядовые сотрудники старше 60 лет, а возраст командного состава не должен превышать 65 лет. – Для людей, которые находятся на рубеже одного из самых непростых периодов в жизни, поддержка и внимание имеют большое значение, – отметил председатель РПСМ Юрий Сухоруков.

On the eve of the Marine and River Fleet Workers Day – professional holiday celebrated annually on the first Sunday of July, the Seafarers's Union of Russia and Sovcomflot sent the company's specialists to a well-deserved rest. According to the Softcomflot rules, ordinary seafarers over 60 years old are not allowed to work onboard, and the age of the commanding officers should not exceed 65 years. "For people who are on the verge of one of the most difficult periods in their lives, support and attention are of great importance," said Yury Sukhorukov, Chairman of the SUR.

ВETERАНЫ

VETERANS

ЕСТЬ СИЛЫ И ЖЕЛАНИЕ РАБОТАТЬ ДАЛЬШЕ

Корпоративную пенсионную программу компания и профсоюз реализует с 2010 года. Традиционно ветеранов чествовали в трех городах — Санкт-Петербурге, Новороссийске и Владивостоке. Все они посвятили свою жизнь сложной и невероятно интересной работе на торговом флоте и в частности на флоте одной из лучших судоходных компаний мира — СКФ. Моряки услышали в свой адрес много теплых слов за добросовестный и многолетний труд, а также получили единовременную денежную выплату и именные благодарственные письма.

В Новороссийске мероприятие состоялось в оффлайн формате: от лица РПСМ ветеранов поздравили председатель первичной профсоюзной организации



↑ Корпоративную пенсионную программу компания и профсоюз реализует с 2010 года. Новороссийск, 2012

↑ The company and the Union have been implementing the corporate pension program since 2010. Novorossiysk, 2012

ПАО «Новошип» РПСМ Николай Попов и председатель первичной профсоюзной организации плавсостава ПАО «Совкомфлот» РПСМ Алексей Беляков.

Н. Попов отметил что каждый моряк отдал огромную часть жизни

STRENGTH AND DESIRE TO KEEP ON WORKING

The company and the Union have been implementing the corporate pension program since 2010. Traditionally, veterans were honored in three cities: St. Petersburg, Novorossiysk and Vladivostok. All of them

have devoted their lives to difficult and incredibly interesting work for the merchant fleet and in particular for the fleet of one of the best shipping companies in the world — Sovcomflot (SCF). The seafarers heard a lot of good words for their honest

«КАЖДЫЙ МОРЯК ОТДАЛ ОГРОМНУЮ ЧАСТЬ ЖИЗНИ ФЛОТУ И МОРЮ, БЛАГОДАРЯ ЭТОМУ УДАЛОСЬ ВЫРАСТИТЬ ДОСТОЙНЫХ МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ»

«EACH SEAFARER HAD GIVEN A HUGE PART OF HIS LIFE TO THE FLEET, THE SEA. THANKS TO THIS, WE MANAGED TO RAISE WORTHY YOUNG SPECIALISTS»

Николай Попов
Nikolay Popov



флоту, морю и особо подчеркнул, что благодаря этому «удалось вырастить достойных молодых специалистов».

Его коллега А. Беляков рассказал, что не все ветераны смогли присутствовать на поздравлении: после ухода из СКФ они продолжают трудовую деятельность в других компаниях. «Здорово, что у многих есть силы и здоровье, желание и возможность работать дальше», — сказал он.

Тем, кто остался на берегу, в теплой и дружеской обстановке председатели профкомов вручили благодарственные письма, сувениры и единовременную денежную выплату.

СНОВА НА ВАХТЕ

Дальневосточники тоже чтят традиции. Во Владивостоке, где обычно новоиспеченных пенсионеров провожали в торжественной обстановке, за исключением пандемийного периода, на это раз от празднеств отказались. Многие ветераны СКФ — снова на вахте.

Буквально в период стоянки судна в порту в профком смог забежать бывший фиттер судна Grand Aniva Владимир Ефимов. Ему вручили грамоту, сувениры РПСМ, а денежную выплату перевели на счет. «Что касается остальных моряков, вышедших на заслуженный отдых по возрасту, то одни уже в рейсах от разных

компаний, другие находятся за пределами Приморского края — их поздравим при первой возможности», — добавил председатель Тихоокеанской региональной организации РПСМ Валерий Березинский.

ВРЕМЯ — НЕ ПРАЗДНИЧНОЕ

В Санкт-Петербурге официальное мероприятие тоже решили не проводить: многие моряки из-за жары, стоявшей в городе на Неве, разъехались по дачам, другие — нашли новую работу. Кроме того, проводы на пенсию немного омрачили санкции, под которые попала судоходная компания

work of many years, and received a one-time cash payment and personalized thank-you note.

In Novorossiysk, this event took place offline: On behalf of the SUR, the veterans were congratulated by the chairman of the primary trade union organization of SUR Novoship Popov and the chairman of the primary trade union organization of the seafarers of Sovcomflot Alexey Belyakov.

N. Popov noted that each seafarer had given a huge part of his life to the fleet, the sea, and emphasized that thanks to this, “we managed to raise worthy young specialists”.

His colleague A. Belyakov said that not all veterans were able to attend the ceremony because after leaving SCF, they continued to work for the other companies. “It’s great that lots of them have the strength and health, the desire and opportunity to keep on working,” he said.

In a warm and friendly atmosphere, the chairmen of the trade union committees presented thank-you notes, souvenirs and a one-time cash payment to those who remained on the shore.

BACK ON WATCH

The Far East seafarers also honor traditions. In Vladivostok, where they usually arrange a solemn farewell party for newly-made pensioners, with the exception of the pandemic period, this time the festivities were abandoned. Many SCF veterans are again on duty.

Literally during the period of the ship’s stay in the port, Vladimir Efimov, a former fitter of the Grand Aniva ship, managed to run into the trade union committee. He was presented with a diploma, SUR souvenirs, and the cash payment was transferred to his account. “As for the rest of the seafarers who took a well-deserved rest due to their age, some are already on voyages arranged by different companies, others are outside the Primorsky Region and we will congratulate them at the earliest convenience.”



↑ **Боцман NS Corona Арам Басенцян: «Обязательно нужно слушать старших, ведь они остаются хранителями традиций и профессиональных знаний, которые всегда актуальны».**

↑ **Boatswain of the NS Corona Aram Basentsyan: “It is imperative to listen to the elders because they remain the keepers of traditions and professional knowledge that are always relevant”.**


в связи с мировыми событиями: моряки решили, что время сейчас — не самое праздничное. Тем временем денежные выплаты уже дошли до ветеранов.

СПАСИБО ЗА ТРУД!

В благодарственном письме, подписи по которым поставили генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов и председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков, говорится: «ПАО «Совкомфлот» и Российский профсоюз моряков выражают искреннюю признательность за многолетний труд, высокий профессионализм и преданность своему делу. Своим безупречным трудом и ответственным отношением к работе вы внесли весомый вклад в достижение высоких производственных результатов группы компаний «Совкомфлот» и отечественной морской отрасли. За годы работы на флоте вам не раз приходилось сталкиваться

с трудностями, но вы неизменно преодолевали их благодаря своим профессиональным навыкам и выдержке — главным качествам настоящих моряков. Выражаем глубокую благодарность за то, что вы всегда делились с молодым поколением моряков накопленным богатым производственным и жизненным опытом, практическими навыками работы на флоте. От всей души желаем счастья, удачи и благополучия!».

К слову, большинство моряков отработали в море по 30-40 лет. Молодежи, которая только познает азы флотских специальностей, опытные специалисты пожелали усердной учебы и тяги к знаниям.

— Обязательно нужно слушать старших, ведь они остаются хранителями традиций и профессиональных знаний, которые всегда актуальны, — добавил боцман NS Corona Арам Басенцян, которого поздравляли в Новороссийске. 

added Valery Berezinsky, Chairman of the Pacific Regional Organization of the SUR.

NOT A FESTIVE TIME


St. Petersburg also decided not to hold an official event: many seafarers left for their dachas, due to the heat in the city on the Neva, the others found new jobs. In addition, the farewell to retirement was slightly overshadowed by the sanctions that the shipping company fell under because of the world events: the seafarers decided that now it is not the most festive time. Meanwhile, cash payments have already reached the veterans.

THANKS FOR YOUR HARD WORK!

Each thank-you note, signed by Igor Tonkovidov, General Director of Sovcomflot, and Yuri Sukhorukov, Chairman of the Seafarers' Union of Russia says, “Sovcomflot

and the Seafarers' Union of Russia express their sincere gratitude for their high professionalism and dedication to their work. With your stainless work and responsibility, you have made a significant contribution to the achievement of high operational results for the Sovcomflot group and Russian maritime industry. Over the years of work for the Fleet, you have often had to face difficulties, but you have always overcome them thanks to your professional skills and staying-power — the main features of real seamen. We express our deep gratitude for sharing your gained rich operational and life experience and practical skills with the young generation of seafarers. With all our hearts, we wish you happiness, good luck and prosperity!”

By the way, most seafarers have worked at sea for 30–40 years. The experienced specialists wished young people who are just learning the basics of naval specialties to study diligently and have thirst for knowledge.

“It is imperative to listen to the elders because they remain the keepers of traditions and professional knowledge that are always relevant,” added Aram Basentsyan, boatswain of the NS Corona, who was congratulated in Novorossiysk. 





Википедия, Калининград

МОРЯК СМОГ ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ, ПОТРАЧЕННЫЕ ЗА УСЛУГУ ТРУДОУСТРОЙСТВА НА ФЛОТ

SEAFARER MANAGED TO RECOVER THE MONEY PAID FOR CREWING SERVICES

В этом ему помогла Калининградская региональная организация Российского профсоюза моряков.

Работа на добывающем флоте тяжелая: контракты — длинные, зарплаты — маленькие, флот — старый, а главное — всем известная Конвенция о труде в морском судостроении на рыбаков не распространяется. Тем временем документ, кроме всего прочего, защищает от поборов круинговых агентств, не делая различий, под какой флаг человек идет работать — национальный или иностранный. На этом основании трудоустройство российских моряков в иностранные компании контролируется: ГУВМ МВД выдает лицензии, а если круинг

что-то нарушит — есть прокуратура. Трудоустройство на судно под российским флагом мониторит Гострудинспекция. У рыбаков, на которых действие КТМС не распространяется, дела обстоят похуже: своя отдельная конвенция есть, но в ней нет запрета на платное трудоустройство. Неудивительно, что в РПСМ за помощью нередко обращаются люди, по незнанию заплатившие за вакансию на флоте. Так, в КРО РПСМ пришел моряк, который заплатил за трудоустройство, а работу так и не получил. — Контракт, предоставившая договор для подпи-

The Kaliningrad Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia helped him to achieve it.

The work in the fishing industry is challenging: contracts are long, salaries are small, ships are old, and the most important — the well-known Maritime Labor Convention does not apply to fishermen. Meanwhile, the document, among other things, provides protection against informal fees charged by some crewing agencies regardless of the flag — national or foreign — the vessel, a seafarer is recruited for, is flying. On this basis the employment of Russian seafarers by foreign companies is overseen: the Main Department of Internal Affairs of the Ministry of Internal

Affairs issues licenses, and if crewing agency commits any violation the prosecutors will intervene. Employment on a ship flying the Russian flag is monitored by the State Labor Inspectorate. Fishermen are not covered by the MLC, that's why they are in a less advantageous position: they have their own separate convention, but it does not ban charging fees for employment services. Thus, it's no wonder that SUR is often contacted by people who have paid for their employment due to lack of knowledge. One of them came to the KTO SUR and complained that he had paid for employment but did not get a job.

сания ищущему работу моряку, гордо указывает на своей страничке в VK партнеров — АО «Океанрыбфлот», ООО «Посейдон», РКО «Островной», ЗАО «Пиленга», ПАО «НБАМР» и ООО «Интеррыбфлот». Все это — рыбодобывающие компании, — объясняет председатель КРО РПСМ Людмила Измалкова. — Речь, конечно, идет о работе для рыбаков, а не моряков.

Что касается круингового агентства, то оно было зарегистрировано в январе этого года — сайта не имеет, только страничка в соцсети. Трудоустройство через фирму обойдется в 20 тысяч рублей, которые по условиям договора не возвращаются. Агентство, как принято у таких контор, ни за что ответственности не несет. Если оплатившие услугу начинают спрашивать, где работа, то самых назойливых блокируют, хотя в первые недели ежедневно обещают рейс. Ждать трудоустройства от таких агентств можно вечно. И ведь не один моряк попадает на уловку, подписывая документ о трудоустройстве и оплачивая услугу. «Неплохой гешефт выходит», — уверена Людмила Измалкова.

К счастью, обратившийся в профсоюз моряк свои деньги с помощью КРО РПСМ вернул.



Людмила Измалкова
Lyudmila Izmalkova

— В договоре круинг не прописал детали трудоустройства, — объясняет Л. Измалкова. — В частности, что речь идет о работе на рыболовном судне под российским флагом. Указав на неточности, которые можно трактовать как трудоустройство на любой тип судна под иностранным флагом, а значит, работу без лицензии и нарушение КТМС, которыми могла бы заинтересоваться прокуратура, моряк смог получить 20 тысяч рублей назад.

Российский профсоюз моряков напоминает: нельзя платить за трудоустройство на флот. Добросовестные компании получают деньги за подбор персонала с судовладельца, а не с потенциальных работников. Хорошие круинги дорожат своей репутацией и не станут нарушать требования Конвенции о труде в морском судостроении. [⚓](#)

— The agency that provided the contract for signing to the seafarer looking for a job proudly indicated on its VK page among its partners AO Okeanrybflot JSC, Poseidon LLC, Ostrovnoy RKO, Pilinga JSC, Nakhodka Active Marine Fishery Base PJSC and Interrybflot LLC. All these are fishing companies, — Lyudmila Izmalkova, Chairman of the KTO SUR explained. — Thus, it's about work for fishermen, not seafarers.

As for the crewing agency, it has been registered in January of this year and it does not have a website yet, it has just the page on the social network.

Employment through the agency will cost 20 thousand rubles, which, according to the terms of the contract, are not refundable. The agency, as is customary with such kind of companies, is not responsible for anything. They just block the most persistent seafarers asking for the job they have paid for, although during the first

weeks they promise a voyage every day. You can wait for the job offer from such agencies endlessly. And there are quite some seafarers falling for the trick and signing a document on employment and paying for the service. “They make a good profit of it,” — Izmalkova believes.

Fortunately, the seafarer who turned to the trade union managed to recover his money with the assistance of KTO SUR.

— The crewing agency did not specify the details of employment in the contract, — Lyudmila Izmalkova explains. — In particular, it was not stipulated that it's about employment on a fishing vessel under the Russian flag. The seafarer succeeded in getting 20 thousand rubles back by pointing out inaccuracies that could be interpreted as employment on any type of vessel under a foreign flag, which means work without a license and violation of the MLC, which the prosecutors could be interested in.

The Seafarers' Union of Russia reminds: you should not pay for employment on vessels. Bona fide agencies receive money for recruitment from the shipowner, and not from potential employees. Fair crewing companies cherish their reputation and will not violate the requirements of the Maritime Labor Convention. [⚓](#)



FIND A MANNING AGENT

Find an officially registered manning agent from India, Indonesia, Myanmar or the Philippines, and see its ITF rating

REPORT AN AGENT OR SCAM

Tell us if you identify a scam or fake website so we can investigate and add to our Scam Alerts page

ITFShipBeSure guide you through the recruitment process

The ITFShipBeSure website provides advice on finding a manning agent, avoiding recruitment scams and ensuring you have the right contract

WWW.ITFSHIPBESURE.ORG



BEFORE YOU BOARD

Advice on your contract to work at sea, recruitment scams and manning agents



SCAMS AND FAKE JOBS

If it looks too good to be true it probably is. How to identify a scam.



CONTACTS

Get in touch if you need help now or have a question.

В свете продолжающейся третий год пандемии коронавируса получить в некоторых странах разрешение на увольнение на берег — до сих пор настоящая проблема: экипажи вынуждены оставаться на борту судна длительное время, не имея возможности сменить обстановку, посмотреть окрестности, купить какие-то мелочи и просто отдохнуть. Тем временем в Конвенции о труде в морском судоходстве говорится, что «морьякам предоставляется увольнение на берег для обеспечения их здоровья и благополучия, а также с учетом оперативных требований занимае-

мой ими должности». В той же КТМС поясняется, что «ответственные лица в порту и на борту должны предпринимать все усилия к тому, чтобы содействовать увольнениям на берег, по возможности сразу после прибытия судна в порт». При этом государствам-членам в конвенции дается четкое разъяснение — при определении национальных норм каждая страна «должна принимать во внимание опасность, связанную с усталостью моряков, особенно тех из них, в функции которых входит обеспечение безопасности плавания и безопасной эксплуатации судна».

Несмотря на это, например, российский экипаж т/х «Анадырь» (ИМО 8711253, флаг РФ) провел на борту 11 месяцев, находясь в китайском порту Циньхуандао на судоремонтном заводе без единого шанса на увольнение. По решению местных властей, из-за коронавируса в стране запрещен сход на берег запрещен, также невозможна репатриация иностранцев.

Однако в том числе благодаря участию Российского профсоюза моряков скоро члены экипажа будут дома — «Анадырь» уже идет во Владивосток.

КРИК О ПОМОЩИ

Как рассказал председатель первичной профсоюзной организации моряков

г. Владивостока Российского профсоюза моряков Петр Осичанский, 18 августа в профком по электронной почте пришло письмо от капитана т/х «Анадырь»: по его словам, судно находилось на судоремонтном заводе в Китае с октября 2021 года.

Капитан писал, что в связи с ограниченным количеством топлива дизель-генератор запускается только для приготовления завтрака и обеда. В остальное время электроэнергия отсутствует: и даже несмотря на адскую жару, кондиционеры на судне не работают.

На момент получения письма так продолжалось уже трое суток. Моряки просили о помощи: помимо проблем с электричеством к концу подходили запасы



ОБРАЩЕНИЯ ИЗ-ЗА ЗАПРЕТА «ОБОГНАЛИ» ДОЛГИ ПО ЗА

COMPLAINTS REL
"OUTRUN" C

Despite this, the Russian crew of the m/v "Anadyr" (IMO 8711253, flag of the Russian Federation) spent 11 months on board at the Chinese port Qinhuangdao without any chance to sign off from the vessel. Due to the pandemic the local authorities have imposed a ban to shore leave, thus a repatriation of foreign seafarers is impossible either.

However, thanks to the intervention of the Seafarers' Union of Russia the crew members will soon be at home — the m/v "Anadyr" is already on the way to Vladivostok.

CRY FOR HELP

According to the Chairman of the SUR Primary Organization of Vladivostok

Petr Osichansky, the trade union committee received an e-mail from the captain of the m/v Anadyr on August, 18. The captain informed that the vessel had been staying at a shipyard in China since October 2021, and that due to the lack of fuel they start a diesel generator just to make breakfast and lunch. The rest of the time there is no electricity on board, and even the air conditioners do not work despite the hellish heat.

At the time of receiving the letter this had been going on for three days. The crew asked for help: in addition to lack of power on board the supplies of fresh water and food were running out.

А СХОДА НА БЕРЕГ ОПЛАТЕ

ATED TO DENIAL TO SHORE LEAVE COMPLAINTS ABOUT BACK WAGES

аэропорт: Frank Schultenburg

Given the third year of the ongoing coronavirus pandemic it is still a real problem in some countries to get permission for shore leave. As a result seafarers have to stay on board for a long time, they are deprived of the possibility to change of scenery, see the surroundings, buy some small things and just relax. In the meantime the Maritime Labor Convention states that “seafarers shall be granted shore leave to ensure their health and well-being and in accordance with the operational requirements of their position”. Also, the MLC

stipulates that “responsible persons in the port and on board should make every effort to facilitate shore leave as soon as possible after the arrival of the vessel at port”.

At the same time the convention contains a clear explanation to the member states: each country when determining national standards “should take into account the danger associated with the fatigue of seafarers, especially those of them whose roles include ensuring the safety of navigation and the safe operation of the vessel.”

питьевой воды и продуктов. Но больше всего капитана беспокоило другое — в письме он отмечал, что экипаж устал от изоляции и находится на грани нервного срыва. Судовладелец — Чукотская торговая компания (ЧТК) — не смогла организовать смену из-за ограничений и национального запрета на репатриацию иностранцев.

СИТУАЦИЯ КОНТРОЛИРУЕТСЯ

— Рассмотрев обращение, мы связались с капитаном порта Владивосток, куда судно должно было следовать из Китая, и установили связь с должностным лицом компании ЧТК. Специалист по морской безопасности подтвердил, что ситуация контролируется судовладельцем,

страховым обществом «Ингосстрах» и Генконсульством РФ в Пекине, — объяснил Петр Осичанский.

К тому же представитель ЧТК добавил, что ожидается подход танкера-бункеровщика с 64 тоннами дизельного топлива для «Анадыря».

— Действительно, через несколько дней мы получили подтверждение, что топливо доставлено и судно идет во Владивосток, — говорит председатель профкома. Он также подчеркнул, что в последнее время в его практике случаев, связанных с запретом схода на берег или организацией своевременной репатриации, становится больше, чем обращений из-за задолженности по заработной плате, что традиционно всегда

But most of all the captain was worried about something else — in his letter he stressed that the crew was tired of isolation and was on the verge of a nervous breakdown. The shipowner — Chukotka Trading Company — failed to arrange a crew change because of COVID-19 restrictions and a national ban on the repatriation of foreigners.

THE SITUATION IS UNDER CONTROL

— We examined the appeal, contacted the Harbour Master of port Vladivostok where the vessel was scheduled to proceed on its way from China and got in touch with Chukotka Trading Company. The Navigation

Safety Officer confirmed that the situation is under control of the shipowner, the Ingosstrakh insurance company and the Russian Consulate General in Beijing, — Petr Osichansky explained.

Besides, the shipowner's official assured that a bunker tanker with 64 tons of diesel fuel for the m/v Anadyr is expected to arrive.

— Indeed, a few days later we received confirmation that the fuel had been delivered and the vessel was heading to Vladivostok, — Petr Osichansky said.

Also, he stressed that in recent times the trade union faces complaints about denial to shore leave or delay in repatriation much more often than



← Морские власти должны соблюдать право членов экипажей на увольнение на берег при принятии мер в связи с той или иной экстренной ситуацией. Возможность сойти на берег является основным фактором, влияющим на физическое и психическое здоровье моряка.

← The maritime authorities when taking any emergency action must respect the right of crew members to shore leave. The opportunity to go ashore is the main factor affecting the physical and mental health of a seafarer.


считалось проблемой номер один в отрасли. Это, как отметил Петр Осичанский, тревожный сигнал и повод для беспокойства.

— Уму непостижимо, что люди провели 11 месяцев на борту судна без права схода на берег! — сказал он.

СОБЛЮДАТЬ КТМС

В Российском профсоюзе моряков убеждены: морские власти должны соблюдать право членов экипажей на увольнение на берег при принятии мер в связи с той или иной экстренной ситуацией. Не раз отмечалось, что возможность сойти на берег является основным фактором, влияющим на физическое и психическое здоровье

моряка, а смена обстановки снижает риск переутомления.

— Увольнение на берег — это важная часть жизни в рейсе, ведь моряки в течение долгих недель и месяцев находятся в неестественных для человека условиях, по сути — закрытом пространстве, покинуть которое просто так, при первом желании, невозможно, — отмечают в РПСМ. — Поэтому нельзя говорить об адекватном моральном состоянии и благополучии работников. Государства и судовладельцы обязаны делать все возможное, чтобы обеспечить редкую для членов экипажей опцию сменить обстановку и набраться сил. 

with complaints about back wages, though the latter traditionally was number one problem in the shipping industry. Peter Osichansky considers this as a warning sign and a cause for concern.


— It's mind-boggling that people spent 11 months on board without the right to go ashore! — he said.

TO COMPLY WITH THE MLC

The Seafarers' Union of Russia is convinced that the maritime authorities when taking any emergency action must respect the right of crew members to shore leave. It has been repeatedly noted that the opportunity to go ashore is the main factor affecting the physical and mental

health of a seafarer, and a change of scenery reduces the risk of fatigue.

— Shore leave is an important part of seafarers' life during a voyage, as they spent weeks or even months in unnatural for people conditions that are, in fact, a closed space, which seafarers can't leave whenever they want, — the SUR notes.

— Therefore, it is impossible to talk about an adequate morale and well-being of crew. Governments and shipowners are obliged to do their best to provide a rare opportunity for crew members to change of scenery and gain strength. 



МОРЯКАМ С Т/Х SAOSHYANT ВОЗМЕСТИЛИ ЗАДОЛЖЕННОСТИ БЛАГОДАРЯ ПРОФСОЮЗУ

THANKS TO THE UNION THE CREW MEMBERS
FROM M/V SAOSHYANT WERE PAID BACK DEBTS

В последние месяцы в первичную профсоюзную организацию моряков города Владивостока РПСМ неоднократно приходили жалобы с судна Saoshyant (ИМО 9014119, флаг Панамы). Первая поступила еще в мае: восемь россиян, находящихся на борту, сообщили, что судно в критическом техническом состоянии и представляет опасность для жизни экипажа. Кроме того, судовладелец — Awat Hama Ali Cargo Services из ОАЭ — задолжал им свыше 35 тысяч долларов США.

— Узнав об этом, мы вышли на связь с компанией, которая незамедлительно предоставила гарантийное письмо, подтверждающее выплату заработной платы, — рассказал председатель первичной профсоюзной организации

моряков г. Владивостока Петр Осичанский. — Вскоре планировался заход судна во Владивосток, поэтому мы направили капитану порта письмо с просьбой организовать детальную инспекцию. В результате 29 мая экипаж подтвердил,

In recent months the SUR Primary Organization of Vladivostok has repeatedly received complaints from m/v Saoshyant (IMO 9014119, flag of Panama). The first complaint was received back in May: eight Russian crew members reported that the ship was in emergency technical condition and was a hazard to life of the crew. In addition, the shipowner — Awat Hama Ali Cargo Services (UAE) owed them over \$35,000.

— Having learned about this, we got in touch with the company, which immediately provided a letter of guarantee confirming the payment of wages, — Petr Osichansky, Chairman of the SUR Primary Organization of Vladivostok said. —

The vessel was scheduled to call at Vladivostok, so we sent a letter to the Harbor Master with a request to organize a detailed inspection. As a result, on May 29, the crew confirmed that they had received their money in full — \$35,371.


что получил свои деньги — все 35 371 доллар США.

Но уже 24 июня профком снова получил жалобу с контейнеровоза Saoshyant. На этот раз просил о помощи индийский кадет Аманидер Сингх: он рассказал, что устроился на судно матросом в октябре 2021 года, но затем его перевели в кадеты без оплаты труда. Морьяк предоставил профкому свои контракты: в первом была указана заработная плата в 150 долларов, а по второму он работал бесплатно. Изучив документы, профком направил письмо капитану порта Владивосток, куда скоро должно было зайти судно, с просьбой проверить информацию и принять меры.

— Помимо индийского матроса к нам также обратились нигерийские кадеты, полгода работавшие на Saoshyant, — рассказал Петр Осичанский. — По обращениям были вынесены штрафы от 2-х до 5-ти тысяч рублей, потому что у работников не было ни мореходных книжек,

ни удостоверений личности моряка. Члены экипажа хотели списаться, но без документов невозможно было оформить им визу. Капитан порта вместе с агентом взяли ситуацию под контроль.

Так, 19 июля во время следующего захода судна во Владивосток агент подтвердил готовность панамских сертификатов моряков. Индийский кадет и еще 10 членов экипажа — индусы и нигерийцы — были репатрированы. А 21 июля профком получил письмо от Аманидера Сингха, которому компания выплатила положенные ему 697 долларов США: он благодарил профком за незамедлительную реакцию на просьбу о помощи и своевременно принятые меры.

РПСМ отмечает, что нарушения прав моряков, к сожалению, все еще регулярно встречаются в судоходстве. Профсоюз со своей стороны делает все возможное для того, чтобы любые проблемные ситуации всегда разрешались в пользу членов экипажей. 

Soon, on June 24, the Primary Organization received another complaint from the m/v Saoshyant. This time an Indian cadet Amanider Singh approached to the Union for help. He indicated that he had been hired on the vessel in an AB Seaman position in October 2021, but then he was reassigned to a cadet position which was an unpaid one. The seafarer provided the Union his employment contracts: according to the first contract his salary was \$150, and according to the second one he was supposed to work for free. After examining the documents, the trade union committee sent a letter to the Harbor Master of port Vladivostok, where the ship was scheduled to call soon, with a request to check the information and take action.


— Besides the Indian seafarer we were also approached by Nigerian cadets who were working on board the m/v Saoshyant for half a year, — Petr Osichansky said. — In relation to those appeals the fines from RUB2000 to RUB5000

were imposed, because the seafarers had neither seaman's books nor seafarers identity documents.

The crew members wanted to sign off from the vessel, but it was impossible to issue them a visa without the documents. The Harbor Master along with the agent took control of the situation.

On July 19, during the next call of the vessel at Vladivostok, the agent confirmed that Panamanian seafarer's certificates are ready. The Indian cadet and 10 other Indian and Nigerian crew members were repatriated.

In July, 21, the SUR Primary Organization of Vladivostok received a letter from Amanider Singh, who got \$697 owed to him by the company after the Union had intervened. He thanked the Union for the immediate response to the request for help and the timely measures taken.

The SUR notes that, unfortunately, violations of seafarers' rights are still wide spread in shipping. The trade union, for its part, is doing everything possible to ensure that any questionable situations are always resolved in favor of the crew members. 





ПРОФСОЮЗ ОТСТОЯЛ ИНТЕРЕСЫ ДОЧЕРИ ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА В СУДЕ

THE TRADE UNION HAS ASSERTED THE INTERESTS OF THE ELECTRICAL OFFICER'S DAUGHTER IN COURT

Находкинский городской суд вынес решение о выплате компенсации дочери погибшего на среднем рыболовном морозильном траулере «Геркулес» электромеханика в размере 2 млн рублей. Ее интересы на заседании представлял адвокат Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков Василий Савельев.

Обратившись за помощью в РПСМ, женщина рассказала, что в феврале 2021 года ее отец трудоустроился

в ООО «Росрыбфлот» на судно «Геркулес» (флаг РФ). Несчастный случай произошел у причала судоремонтного завода в порту Пусан (Южная Корея) в июле того же года. В тот день в 08:00 утра стармех поручил электромеханику провести ревизию кабель-трассы в рыбном цеху «Геркулеса». В помощь ему дали другого электромеханика, который около 11:00 услышал крик пострадавшего в районе рыбного бункера по правому борту. С его слов, у коллеги стали подкашиваться ноги и он упал в проход на палубу. Оказанные меры первой

The Nakhodka City Court ruled in favor the daughter of the electrical officer who died on board the fishing freezing trawler "Hercules" and awarded a compensation in the amount of RUB2 million. Vasily Savelyev, the lawyer of the Far Eastern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia advocated her interests at court.

The woman turned to the SUR for assistance and told the following. Her father was hired

on the Rosrybflot LLC — owned vessel Hercules (Russian flag) in February 2021. The accident occurred at the pier of a ship repair dock in the port of Busan (South Korea) in July of the same year. On that day at 08:00 in the morning the Chief Engineer instructed the Electrician to inspect the cable-lines in the fish plant on board the "Hercules". Another Electrician was assigned to assist him. The latter heard the cry of the injured seafarer on the starboard side at about 11:00. According to him, the Electrical Officer's legs began to give way and he fell on the deck. The first aid was provided to the injured person but failed to be any success. The paramedics arrived at the scene could not help either. At 12:00 ship time the Korean authorities reported via a ship agent that the seafarer had died without regaining consciousness.

The Commission for Investigation the accident on board the ship failed to establish the cause of the incident: according to its members, there was no power supply on the vessel at the time of the seafarer's death. The perpetrators were not determined. It is noteworthy that the body, without the consent of the relatives, was embalmed in South Korea

помощи результатов не дали, подъехавшие на место врачи скорой помощи тоже не смогли помочь. В 12:00 судового времени корейские власти через агента сообщили о том, что моряк умер, не приходя в сознание.

Комиссия по расследованию несчастного случая на судне не смогла установить причину происшествия: по словам ее членов, в момент гибели моряка на борту отсутствовало электропитание. Виновных лиц не установили. Примечательно, что тело без согласия родственников было забальзамировано в Южной Корее и доставлено во Владивосток — речи о повторном вскрытии на территории России уже не могло быть.

Однако в справке о смерти говорилось, что причиной предположительно стал электрошок. В ответе Генерального консула РФ в Республике Корея на запрос дочери также указывалось на удар током во время проведения электромонтажных работ. Аналогичная версия содержалась и в ответе полиции Петропавловска-Камчатского.

К тому же у женщины на руках оказалась посмертная фотография моряка

с электрометками — медицинская формулировка входа и выхода электрического тока.

— По факту произошедшего у родственников погибшего было законное право требовать от работодателя компенсацию морального вреда, — отметил адвокат ДВРО РПСМ Василий Савельев. — Оно закреплено в ст. 1079 Гражданского кодекса РФ.

Действительно, юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих, обязаны возмещать вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что он возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

В этой связи сторона истца настаивала: проведение электромонтажных работ — безусловно, деятельность повышенной опасности, и на этом основании требовала выплатить компенсацию морального вреда.

Находкинский городской суд вынес решение в пользу родственников электромеханика. [⚓](#)

and transferred to Vladivostok, that's why it was absolutely impossible to make the second autopsy in Russia.

However, the death certificate stated that the cause was believed to be electric shock. An electric shock during electrical work was noted in the response of the Consul General of the Russian Federation in the Republic of Korea to the daughter's request. A similar version was indicated in the response of the police of Petropavlovsk-Kamchatsky.

In addition, the woman had a post-mortem photograph of the seafarer with electrotags — a medical term for the input and output of electric current.

“In fact, the relatives of the deceased had the legal right to demand compensation for moral damage from the employer. This right is enshrined in Art. 1079

of the Civil Code of the Russian Federation,” — Vasily Savelyev said.

Indeed, legal entities and citizens whose activities are associated with increased danger to others are obliged to compensate for the harm caused by a source of increased danger unless they prove that it has been a result of force majeure or the intent of the victim.

In this regard, the plaintiff's side insisted that electrical installation work is, of course, an activity of increased danger and, on this basis demanded compensation for non-pecuniary damage.

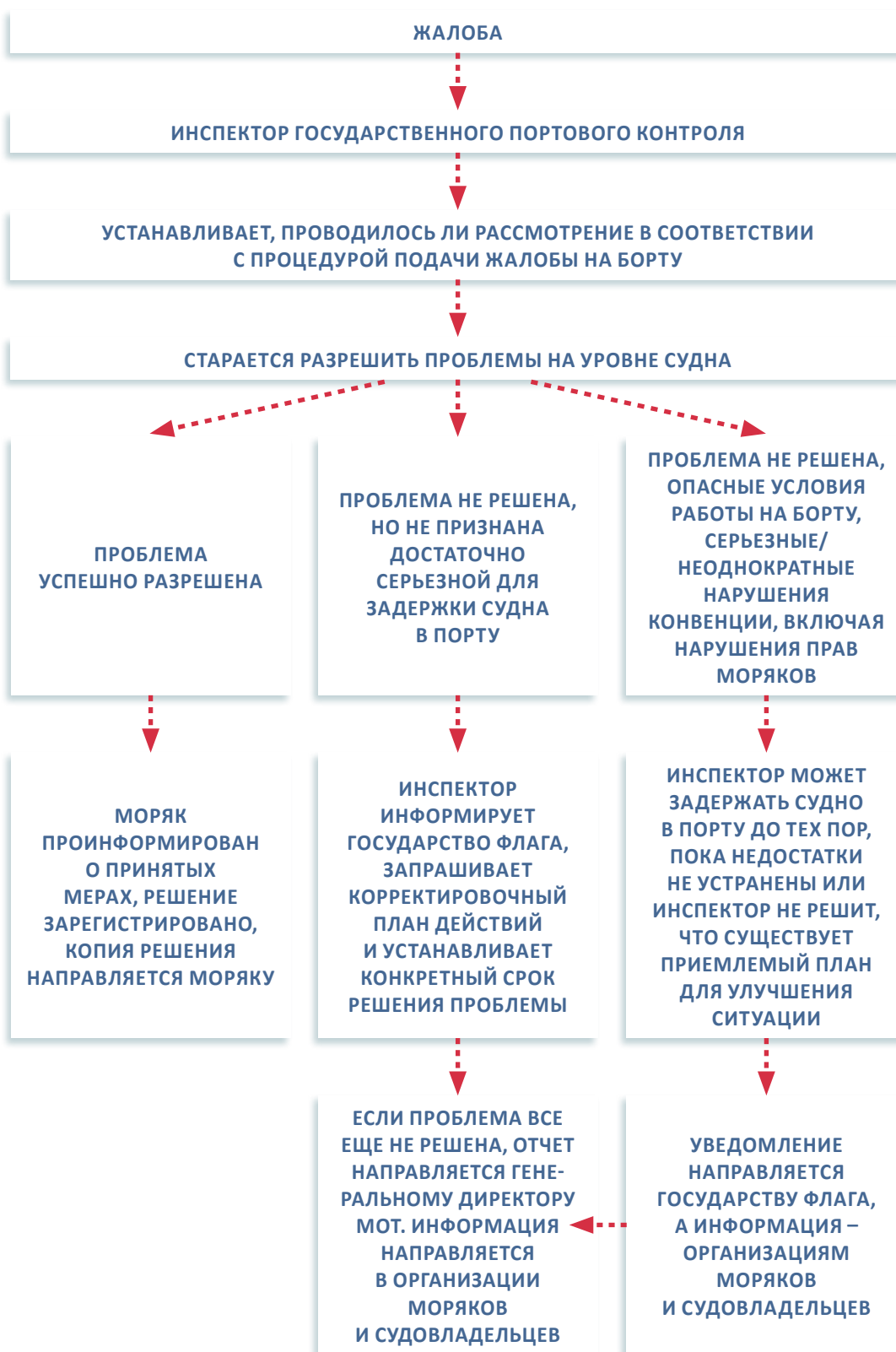
The Nakhodka City Court ruled in favor of the electrician's relatives. [⚓](#)



КТМС: Процедура рассмотрения жалоб на берегу

Если процедура рассмотрения жалобы на судне не удалась или вы не удовлетворены тем, как ваша жалоба была рассмотрена на борту, вы можете начать процедуру рассмотрения жалоб на берегу и передать жалобу в государственный портовый контроль.

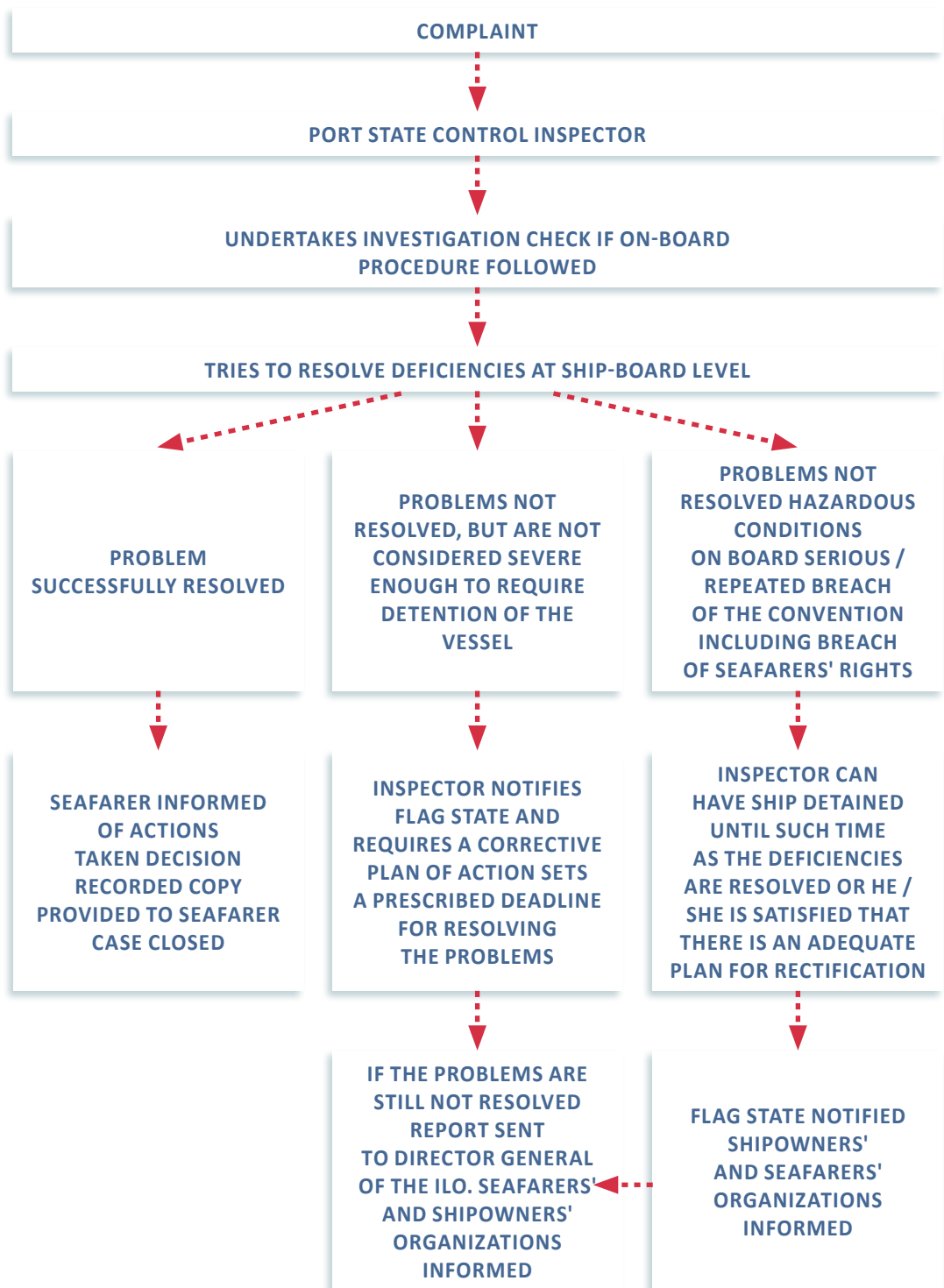
Перед тем, как осуществить план действий или в случае, если вам нужна дополнительная информация или рекомендации, пожалуйста, свяжитесь с вашим профсоюзом, ближайшим инспектором МФТ или штаб-квартирой МФТ, используя контактную информацию ниже.



MLC: On-shore Complaint Handling Procedure

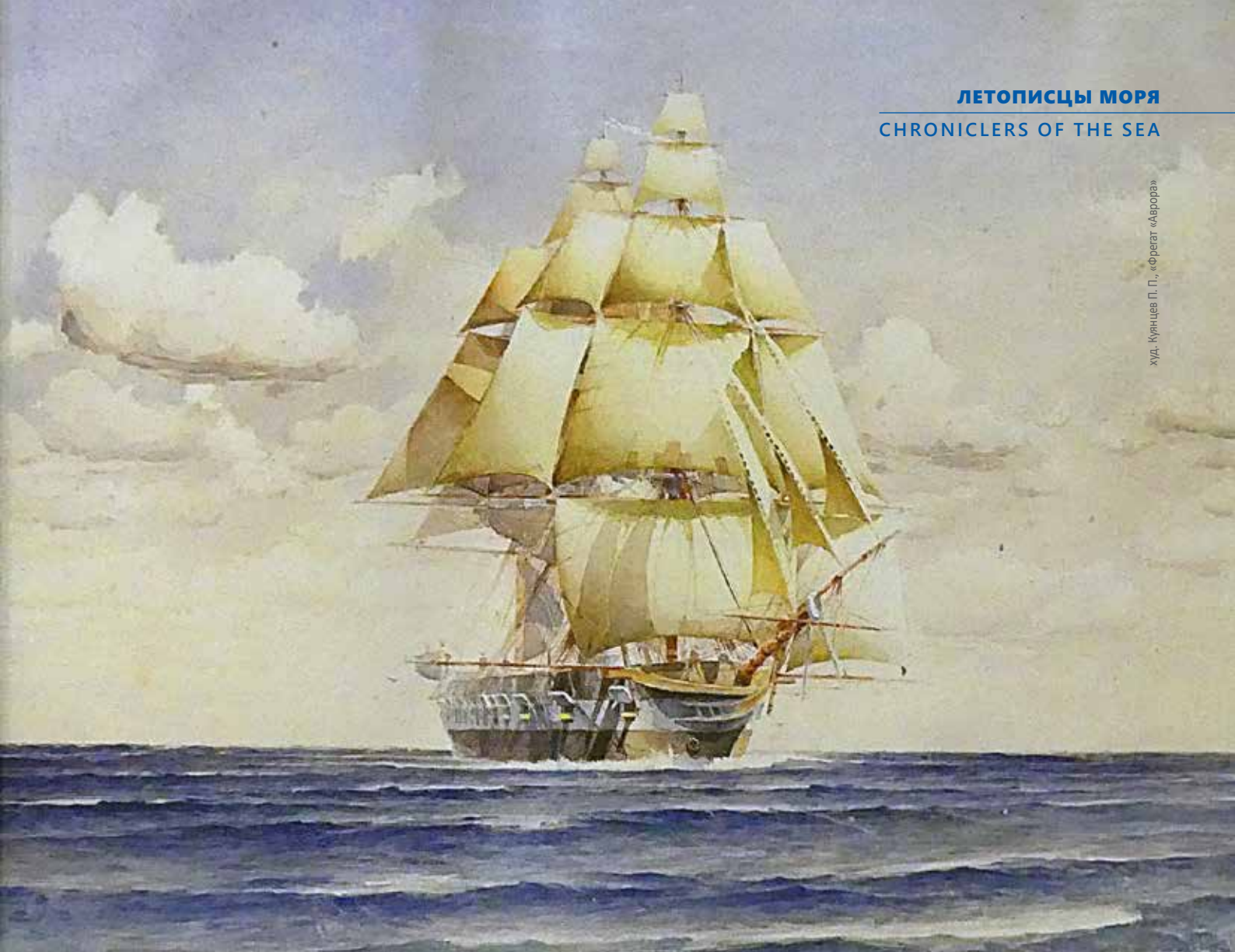
If on-board complaint handling procedure fails or you are not satisfied with how your complaint was handled onboard you can start the on-shore complaint procedure and escalate your grievance to the Port State Control

Before embarking on a course of action, or if you would like further information or guidance, please contact your union, the nearest ITF inspector or the ITF using the contact details below.



www.itfseafarers.org
 Email: seafsupport@itf.org.uk
 Facebook: [itfseafarerssupport](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)





МОРЕ ДЕЛАЕТ НАСТОЯЩИХ ХУДОЖНИКОВ ИЗ САМИХ МОРЯКОВ

THE SEA MAKES REAL ARTISTS OUT OF THE SEAFARERS

Сегодня почти у каждого на вооружении — фотоаппараты, смартфоны, видеокамеры. Запечатлеть окружающую действительность в любой момент без особых трудозатрат и умений не составляет никаких проблем. Однако еще несколько столетий назад все обстояло совсем иначе — без художника в этом деле было не обойтись. В том числе на судах он был совершенно необходим: новые материки, острова, заливы, мысы — все это так и осталось бы только в памяти самих мореплавателей-первооткрывателей, если на борту не было бы живописцев. Но и сегодня, когда есть много других способов запечатлеть ту или иную картину, море продолжает не только привлекать художников, но и делать их из самих моряков.

Today, almost everyone is armed with cameras, smartphones, camcorders. Capturing the surrounding reality at any time without much effort and skills is not a problem. However, a few centuries ago, everything was completely different: it was impossible to do without an artist in this sphere. Even on board a ship, an artist was absolutely necessary: new continents, islands, bays, capes, all this would have remained only in the memory of the pioneer navigators themselves, if there were no painters on board. But even today, when there are many other ways to capture this or that picture, the sea continues not only to attract artists, but also to make them out of the seafarers.



Мд. Михайлов П. Н., «Вид ледяных островов»

ВСЕГДА В ЦЕНТРЕ СОБЫТИЙ

В былые времена редкая российская морская экспедиция в новые земли обходилась без художников — их работа позволила современникам увидеть Антарктиду и тропики, Полинезию и Сахалин, Америку и Курильские острова. Без них никто из нас не смог бы своими глазами увидеть, какими предстали неизведанные берега перед первооткрывателями, как выглядели в прежние времена жители экзотических земель, что они носили и как жили — оставалось бы только получить какое-то представление исключительно на основании оставшихся текстов.

Так, например, об Антарктиде мир узнал не только по запискам Фаддея Беллинсгаузена, но и во многом по рисункам Павла Михайлова, принимавшего участие в кругосветной экспедиции

1819–1821 годов. Первые созданные им изображения нового мира, ледяного материка с его айсбергами и пингвинами хранятся в Русском музее.

Тогда, в XVIII–XIX веках, мореплавателям хотелось увековечить и путешествие, и собранный материал. Далеко не все предметы получалось сохранить в течение нескольких лет

ALWAYS IN THE CENTER OF EVENTS

In the old days, a rare Russian sea expedition to new lands did without artists: their work allowed contemporaries to see Antarctica and the tropics, Polynesia and Sakhalin, America and the Kuril Islands. Without them, none of us would have been able to see with our own

eyes what the unexplored shores appeared to the pioneers, what the inhabitants of exotic lands looked like in former times, what they wore and how they lived, it would only be necessary to get some idea solely on the basis of the remaining texts.

For example, the world learned about Antarctica not only from the notes by Thaddeus Bellingshausen, but also largely from the drawings by Pavel Mikhailov who took part in the round-the-world expedition of 1819-1821. The first images of the new world he created, the icy continent with its icebergs and penguins, are kept in the Russian Museum.

Then, in the XVIII-XIX centuries, navigators wanted to perpetuate both the journey and the collected material. Not all objects could be



Мд. Михайлов П. Н., «Вид острова Маквару с северо-восточной стороны»

экспедиции, тем более, если речь идет о животных, рыбах или растениях, поэтому их зарисовывали художники. Такие изображения дополняли дневниковые записи капитана и атласы путешествия.

Не всегда ученый и живописец в экспедициях были разными лицами. Например, путешественник Николай Миклухо-Маклай сочетал в себе оба качества: он был одновременно этнографом, антропологом, биологом и талантливым художником, который, в частности, создал альбомы с видами Новой Гвинеи и портретами местных жителей.

Вообще в эпоху великих открытий навыками рисования обладали очень многие участники экспедиций. Сделать наброски мог не только профессиональный художник — чаще всего это было по силам капитану, военным, обучавшимся черчению, штурманам, фиксирующим особенности прибрежной полосы и приметные места, врачам, ученым-натуралистам. Любые рисунки, даже не самые профессиональные, в условиях экспедиции представляли большую ценность.

ПЕЧАТЬ ВРЕМЕНИ

У принимающего участие в экспедиции художника всегда были четкие инструкции для выполнения поставленной задачи. Живописцы работали по заказу таких ведомств, как Академия

художеств, Академия наук, Военное министерство.

Несмотря на то, что их основной задачей была фиксация реальности, по их рисункам при этом легко понять, какое в то время господствовало направление в изобразительном искусстве. Например, в эпоху Просвещения, когда ведущую роль играл классицизм, папуасов могли изображать похожими на римлян и греков. В начале XIX века распространение получил романтизм, и морские пейзажи начали приобретать тревожное настроение: добавились волны.



Однако у судовых художников не было задачи писать шторм, и чаще всего их изображения довольно спокойные, если речь не идет о тех, что написаны после бури по памяти или наброскам. В отличие от маринистов, которые в основном работали на берегу, в непогоду они предпочитали

preserved during several years of the expedition, especially when it comes to animals, fish or plants, so artists sketched them. Such images supplemented the master's diaries and travel atlases.

During expeditions, a scientist and a painter were not always different persons. For example, the traveler Nikolai Miklukho-Maclay combined both qualities: he was at the same time an ethnographer, anthropologist, biologist and talented artist, who, in particular, created albums with views of New Guinea and portraits of local residents.

and prominent places, doctors, natural scientists. Any drawings, even not the most professional ones, were of great value in the conditions of the expedition.

TIME STAMP

The artist participating in the expedition always had clear instructions for completing the task. The artists worked by order of such departments as the Academy of Arts, the Academy of Sciences, and the Ministry of War.

Despite the fact that their main task was to capture reality, most often it is easy to understand from their drawings which school

In general, in the era of great discoveries, lots of members of the expeditions had drawing skills. Not only a professional artist could make sketches, most often it was within the power of the master, the military man who studied drawing, navigators fixing the features of the coast

in the visual arts dominated at that time. For example, in the Enlightenment, when classicism played a leading role, the Papuans could be portrayed as similar to the Romans and Greeks. At the beginning of the 19th century, romanticism became widespread, and seascapes

не рисковать и не выходили на борт с холстом. Да и писать непосредственно море — задача непростая, экспедиционные художники чаще специализировались на природных объектах и животных. А еще — должны были разбираться в морской профессии, работая под строгим контролем экипажа. Часто команда была первым и самым суровым цензором живописца, а капитан в дневнике давал оценку точности его работы.

ВРЕМЕНА МЕНЯЮТСЯ, ХУДОЖНИКИ ОСТАЮТСЯ

В советское время, когда уже существовали и достаточно широко использовались фотоаппараты, живописцы все равно достаточно часто отправлялись в морские экспедиции. Например,

Федор Решетников, автор известнейшей картины «Опять двойка», тоже работал судовым художником и был одним из тех, кто находился в составе экипажа парохода «Челюскин» в 1930-е годы, когда тот терпел крушение.

Такие мастера сотрудничали не только с научными учреждениями, но и плавали в составе рыболовецких артелей, на торговых и военных судах. Они писали работы, которые потом украшали дома культур и конторы. Созданные ими изображения служили наглядной пропагандой морского труда, показывали романтику и красоту этой трудной профессии и привлекали в нее молодежь.

Как считает историк искусств Павел Матвиец, участвовавший в кругос-

бegan to take on a mood: disturbing clouds or waves were added.

However, ship artists did not have the task of painting a storm, and most often their images are quite calm, if we are not talking about those that were painted after the storm from memory or sketches. Unlike marine painters who mostly worked on the shore in bad weather they preferred not to take risks and did not go on board with canvas. By the way, to paint the sea directly is not an easy task, expeditionary artists often specialized in natural objects and animals. And one more thing, they had to understand the maritime profession and to work under the strict control of the crew. Often the team was the first and most severe censor

of the painter, and the master in the diary gave an assessment of the accuracy of his work.

TIMES CHANGE, ARTISTS STAY

In Soviet times, when cameras already existed and were widely used, painters still quite often went to sea expeditions. For example, Fyodor Reshetnikov, the author of the famous painting “Again poor”, also worked as a ship artist and was one of those who were part of the crew on board the Chelyuskin steamer in the 1930s, when she was wrecked.

Such masters collaborated not only with scientific institutions, but also sailed as part of fishing groups, on board merchant vessels and military ships. They created works that later decorated houses of culture



худ. Решетников Ф. П., «Гибель «Челюскина»



худ. Алексеев Б. В. «Остров Каркар, Океания»

ветном плаванье на паруснике «Седов», с появлением фотографии практической необходимости в художниках на борту стало меньше, однако в XX веке эта традиция превратилась в самостоятельное и самоценное исследование с помощью художественных средств. Работа художника может дать, например, представление не только о внешнем облике жителя какого-то региона, она также раскрывает психологический портрет, рассказывает о среде

обитания, связях с окружающим миром. «Художники, как и ученые, собирают материал: делают десятки маленьких зарисовок, эскизов, этюдов, потом это все обобщают и превращают в живописные полотна. По сути, это художественное произведение, созданное по материалам научной экспедиции», — полагает он.

Например, рисунки художников Марии Плаховой и Бориса Алексеева, участвовавших в рейсе исследовательского судна «Дмитрий

and offices. The images they created served as a visual propaganda of maritime labor, showed the romance and beauty of this difficult profession and attracted young people.

According to art historian Pavel Matviets, who participated in the round-the-world voyage on the Sedov sailing ship, with the advent of photography, the practical need for artists on board became less, but in the 20th century this tradition turned into

an independent and valuable study using artistic means. The work of an artist can give, for example, an idea not only of the appearance of a resident coming from a certain region, but also reveals a psychological portrait, tells about the environment, connections with the outside world. “Artists, like scientists, collect material: they make dozens of small sketches, studies, then they generalize all of this and

Менделеев» в Океанию в 1976–1977 годах, есть в отчетах экспедиции наряду с научными работами, фотографиями и документальным фильмом.

Сегодня руководители экспедиции редко думают о том, чтобы включить художника в ее состав. Во многом напрасно: именно художественные изображения дают возможность еще раз окунуться во впечатления путешествия. «Рисунки более доступны пониманию человека, в отличие, например, от скучноватых научных выкладок. Пропуская все через себя, художник зарисовывает это так, что оно становится понятно обычному человеку, не связанному с наукой. А за этим идет определенная романтизация профессии ученого,

создание положительного образа науки и путешествий», — считает историк искусства.

МОРЕ — ВДОХНОВИТЕЛЬ

Однако море не только притягивает к себе профессиональных живописцев, но и делает настоящих художников из самих моряков. Одним из таких талантов, который проявил себя и на мостике, и в искусстве, был, например, Павел Куянцев, выставки работ которого проходят по сей день. Он родился в самом начале прошлого века, 19 февраля 1912 года во Владивостоке. Еще мальчиком, наслушавшись рассказов о море от своего отца-моряка, Павел захотел пойти по его стопам. И вскоре поступил во Владивостокский морской техникум на механический факультет,

turn them into paintings. In fact, this is a work of art created based on the materials of a scientific expedition,” he believes.

For example, drawings by artists Maria Plakhova and Boris Alekseev who participated in the voyage of the research ship Dmitry Mendeleev to Oceania in 1976-1977 are in the expedition reports along with scientific papers, photographs and a documentary film.

Today, the leaders of the expedition rarely think about inviting the artist. Much wrong: it is artistic images that give the opportunity to once again plunge into the impressions of travel. “Drawings are more accessible to human understanding, unlike, for example, boring scientific calculations.

Passing everything through himself, the artist sketches it in such a way that it becomes clear to an ordinary person who is not related to science. And this is followed by a certain romanticization of the profession of a scientist, the creation of a positive image of science and travel,” the art historian believes.

THE SEA IS THE INSPIRATION

However, the sea not only attracts professional painters, but also makes real artists out of the seafarers. One of these talents who proved himself both on the bridge and in art was, for example, Pavel Kuyantsev, whose art exhibitions are still held today. He was born at the very beginning of the last century, on 19 February 1912 in Vladivostok. As a boy, after listening to stories about the sea from his father-sailor, Pavel wanted to follow his steps. And soon he joined the Vladivostok Marine College, the Faculty of Mechanics, studying at which he also began to attend lectures along with navigators, he wanted to become a master.

But the profession was not his only passion: since childhood, he devoted almost every free minute to painting. Having already started working, in 1934, on board the Svirstroy steamship, he met Nikolai



худ. Плахова М. Л. «Вечер на рифах»

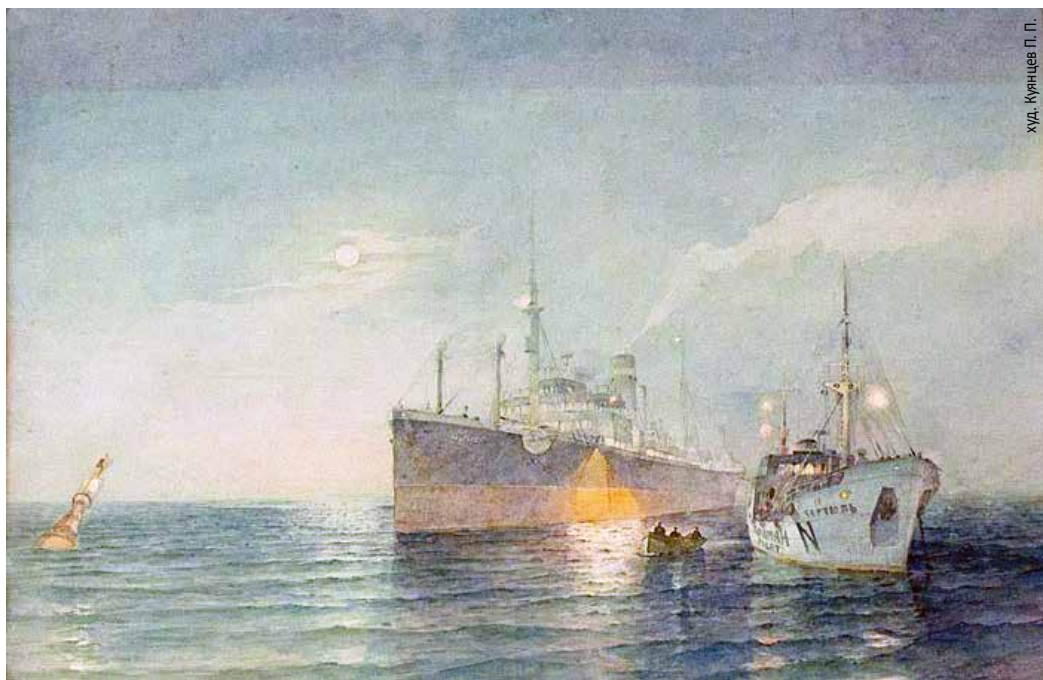
обучаясь на котором, также начал посещать лекции вместе с судоводителями — хотел стать капитаном.

Но профессия была не единственной его страстью: с самого детства почти каждую свободную минуту он посвящал живописи. Уже начав работать, в 1934 году на борту парохода «Свирьстрой» он познакомился с родоначальником дальневосточного маринистического жанра Николаем Штуккенбергом, который заинтересовался творчеством Куянцева, стал его другом и наставником и дал молодому художнику совет, который тот пронес через годы: «Никогда не копируй, не подражай, будь самим собой».

За свою жизнь Куянцев создал более 1000 акварелей, запечатлев на них труд моряков, стихи, пейзажи Дальнего Востока, Арктики, Антарктики и других мест, которые ему удалось посетить. Многие его произведения выставлены в музеях — среди них музей Краснознаменного Тихоокеанского Флота, Приморская картинная галерея, Лондонская национальная галерея и другие. Однако несмотря на это, себя он всегда в первую очередь считал моряком. Когда уже в зрелом возрасте его спросили: «Кто Вы больше? Капитан или художник?», он ответил: «Конечно, капитан!»



худ. Куянцев П. П.



худ. Куянцев П. П.

Капитаном стал в 26 лет, в 46 признан лучшим капитаном Министерства морского флота».

И сегодня стихия тоже нередко вдохновляет моряков на творчество. С некоторыми из таких людей на судах «Совкомфлота» представители Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков встретились в 2018 году.

Shtukenberg, the founder of the Far Eastern marine genre who got interested in Kuyantsev's work, became his friend and mentor and gave the young artist advice that he carried through the years: "Never copy, don't imitate, be yourself."

During his life, Kuyantsev created more than 1000 watercolors, depicting the work of sailors,

the elements, landscapes of the Far East, the Arctic, Antarctic and other places that he managed to visit. Many of his works are exhibited in museums — among them the Museum of the Red Banner Pacific Fleet, the Seaside Art Gallery, the London National Gallery and others. However, despite this, he always considered himself first and foremost

Один из них — повар Вараздат Хачатурян, который самостоятельно начал заниматься карандашным рисунком в 2000 году, уже работая на судах. Через несколько лет он пришел в народную изостудию и стал писать красочные полотна — животных, цветы, пейзажи Черногории, Мексики, Италии, Марокко, Испании и других полюбившихся ему стран.


В судьбу другого художника, моториста Феликса Смирнова, море тоже пришло раньше, чем живопись. В 80-е он служил на Северном флоте в судоремонтном батальоне, потом работал мотористом на торговых судах. За свою жизнь он освоил много рабочих специальностей — токарь, слесарь, электромонтажник, сварщик, строгальщик, — которые в нем сочетаются с тягой к искусству: моряк пишет стихи, имеет образование культуролога со специализацией «галерейное дело» и уже более десяти лет занимается изобразительным искусством.

В творчестве он любит экспериментировать: начинал с судовых двухкомпонентных красок, потом на старых штурманских картах выполнил серию графических работ. Он использует самые



худ. Хачатурян В. Д., «Фрагменты морских подруг»

разные приемы — фотоколлаж, элементы экологического дизайна, мозаику, работу с аэрографом и многое другое. Его работы переносят то в Южную Америку, то в Северную Европу, то в Африку. Первыми их видят коллеги — в конце контракта он устраивает выставку, на которой показывает, что сделал за месяцы в море. «Зачем? Наверное, люди со схожим жизненным опытом острее чувствуют и быстрее считывают те эмоциональные послания, которые автор зашифровывает в своих произведениях», — говорит он.

Искусство и море неразрывно связаны на протяжении столетий. Стихия вдохновляет и дает стимул творить как профессиональным художникам, так и простым морякам. И время показывает, что никакой технический прогресс не способен это изменить. 


a seafarer. When already in adulthood he was asked: “Who are you more? Master or artist?”, he replied: “Of course, master! He became master at the age of 26, at 46 he was recognized as the best master of the Ministry of the Sea Fleet.

And today, the elements also often inspire sailors to creativity. Representatives of the Southern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia met some of these people on board Sovcomflot ships in 2018. One of them is the chef Varazdat Khachatryan who started doing pencil drawing on his own in 2000 already having worked on board ships. A few years later, he came to the folk art studio and began to paint colorful canvases: animals, flowers, landscapes of Montenegro, Mexico, Italy, Morocco, Spain and other countries he loved.

In the fate of another artist, minder Felix Smirnov, the sea also came earlier than painting. In the 80s, he served in the Northern

Fleet with a ship repair battalion, then worked as a motor mechanic on board merchant vessels. During his life, he mastered many working specialties: a lather operator, a locksmith, an electrician, a welder, a planer, which he combines with a craving for art: the sailor writes poetry, has an education in cultural studies with a specialization in gallery business, and was engaged in fine arts for more than ten years.

In art, he likes to experiment: He started with two-component marine paints, then he made a series of graphic works on old navigation charts. He uses a variety of techniques, such as photo collage, environmental design elements, mosaics, airbrushing and many more. His works are transferred to South America, then to Northern Europe, then to Africa. Colleagues are the first to see them: at the end of the contract, he arranges an exhibition where he shows what he has done during the months at sea. What for? Probably, people with similar life experiences feel more acutely and quickly read those emotional messages that the author encrypts in his works,” he says.

Art and the sea have been inextricably linked for centuries. The element inspires and gives an incentive to create both professional artists and ordinary sailors. And time shows that no technical progress can change this. 



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.: +7 (495) 229-91-19,
факс: +7 (495) 234-43-68
E-mail: union@sur.ru

ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

БАЛТИЙСКАЯ

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

региональная организация
Председатель,
заместитель председателя РПСМ
СУХАНОВ Николай Михайлович
Находка, ул. Ленинская, д. 2, оф. 10
Тел./факс: +7 (4236) 6 5-51-44, 5-61-00
E-mail: nakhodka@sur.ru

КАЛИНИНГРАДСКАЯ

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

КАРЕЛЬСКАЯ

территориальная организация
Председатель
ДАВИДЕНКОВ Михаил Михайлович
Петрозаводск, ул. Ригачина, д. 8, оф. 1
Тел.: +7 (8142) 57-58-56,
факс: +7 (8142) 57-73-10
E-mail: petrozavodsk@sur.ru

СЕВЕРНАЯ региональная организация

Председатель Совета
КРАШОШТАН Александр Анатольевич
Архангельск, пр. Ломоносова, д. 58, корп. 1, стр. 1
Тел./факс: +7 (8182) 63-72-60
E-mail: arkhangelsk@sur.ru

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ территориальная организация

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

САМАРСКАЯ территориальная (региональная) организация

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

ЮЖНАЯ территориальная организация

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

МОСКОВСКАЯ первичная профсоюзная организация плавсостава РПСМ

Председатель профкома
КНЯЗЕВ Андрей Евгеньевич
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й эт.
Тел.: +7 (495) 229-91-19,
факс: +7 (495) 234-43-68
E-mail: moscow@sur.ru

НИЖЕГОРОДСКАЯ городская первичная профсоюзная организация РПСМ

Председатель
ГОРИН Сергей Вениаминович
Нижний Новгород, пл. Маркина, д. 15а,
правое крыло, каб. № 9, (вход в кассы
компании Водоходъ)
Тел.: +7 (831) 437 83 67,
моб.: +7 (920) 257 94 24
E-mail: n-novgorod@sur.ru

ППОМ СЕВАСТОПОЛЯ РПСМ

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

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: +7 (8617) 61-33-55
E-mail: cia@sur.ru

SEAFARERS' UNION OF RUSSIA (AFFILIATED WITH ITF)



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

HEADQUARTERS

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

PRESIDENT'S OFFICE in St. Petersburg

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

SUR AZOV SEA AND RIVER DON Territorial Organization

Chairman
Leonid GLUSHAK
184 Sotsialisticheskaya St.,
Office 3, 3rd floor, Rostov-on-Don
Tel/fax: +7 (8632) 63-39-12
E-mail: rostov@sur.ru

SUR ARCTIC Regional Organization

Chairman
Petr KLINDUKHOV
3 Flotsky Proezd, Office 2,
Murmansk
Tel/fax: +7 (8152) 42-28-60
Email: murmansk@sur.ru

SUR BALTIC Territorial Organization

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

SUR FAR EASTERN Regional Organization

Chairman
Nikolay SUKHANOV
2 Leninskaya St., Office 10,
Nakhodka
Tel/fax: +7 (4236) 6 5-51-44, 5-61-00
E-mail: nakhodka@sur.ru

SUR KALININGRAD Regional (Territorial) Public Organization

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

SUR KARELIAN Territorial Organization

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

SUR NORTHERN

Regional Organization
Chairman of the Board
Alexander KRASNOSHATAN
58/1 Lomonosov Prospect, Bld. 1
Arkhangelsk
Tel/fax: +7 (8182) 63-72-60
Email: arkhangelsk@sur.ru

SUR PACIFIC Regional Organization

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

SUR BLACK AND AZOV SEAS Territorial Organization

Chairman Alexey BELYAKOV
17 Kutuzovskaya St., Novorossiysk
Tel/fax: +7 (8617) 67-00-19,
61-45-59
E-mail: novorossiysk@sur.ru

SUR SAMARA Territorial (Regional) Organization

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

SUR SOUTHERN

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

SUR MOSCOW Primary Organization

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

SUR NIZHNY NOVGOROD Primary Organization

Chairman
Sergey GORIN
15A Markina Square, right
wing, Office 9, Nizhny Novgorod
(entrance to the box office
of the Vodokhod Company)
Tel: +7 (831) 437 83 67,
Mob: +7 (920) 257 94 24
E-mail: n-novgorod@sur.ru

SUR SEVASTOPOL Primary Organization

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

SUR Center for Information and Analytics

Director Andrey EREMEEV
15 Naberezhnaya Admirala
Serebryakova, Seafarers
International Center, Novorossiysk
Tel/fax: +7 (8617) 61-33-55
E-mail: cia@sur.ru



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Председатель СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж
Т. +7 (495) 229-91-19, ф. +7 (495) 234-43-68

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

Председатель СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж
Т. +7 (499) 229-91-19, ф. +7 (495) 234-43-68
E-mail: union@sur.ru

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

Председатель ЦС профсоюза

СИРОТЮК Валентин Михайлович

109004, Москва, Земляной вал, д. 64, стр. 2, к. 324
Т./ф.: +7 (495) 915-80-58

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

Председатель КОЛЯДИНЦЕВ Максим Сергеевич

198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 11, оф. 2
Моб.: +7 (921) 945-49-41
E-mail: rpd_pred@mail.ru

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная организация

Председатель ПАРШЕВ Павел Юрьевич

183038, Мурманск, ул. Шмидта, д. 43
Т./ф.: +7 (8152) 28-81-51. E-mail: pav7222@yandex.ru

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

Председатель ЧЕРНЕНКО Ирина Николаевна

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

АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

Председатель Совета КЛИНДУХОВ Петр Николаевич

Мурманск, Флотский пр-д, д. 3, кв. 2.
Т./ф.: +7 (8152) 42-28-60, 42-28-15. E-mail: arorpsm@gmail.com

СЕВЕРНАЯ региональная организация

Председатель Совета КРАСНОШТАН Александр Анатольевич

163061, Архангельск, пр. Ломоносова, д. 58, корп. 1 стр. 1
Т./ф.: +7 (8182) 63-72-60

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

Председатель Совета

СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

Председатель КАБАНОВ Владимир Александрович

Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, кор. 2, оф. 10-Н, лит. «А»
Т./ф.: +7 (812) 380-70-52, моб.: +7 (911) 947-03-37
E-mail: unionpilots@mail.ru

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

Председатель Совета

ДРОБАХИН Николай Михайлович

Астрахань, ул. Краснова, д. 31. Т./ф.: +7 (8512) 58-55-97

«ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России

Председатель координационного совета

ПОПОВ Николай Яковлевич

353900, Новороссийск, ул. Победы, д. 16 Б
Т./ф.: +7 (8617) 61-18-05, 61-38-44
E-mail: ugmor@nvrsk.ru

MARINE TRANSPORT WORKERS FEDERATION

President Yury SUKHORUKOV

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

MTWF AFFILIATES

SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

President Yury SUKHORUKOV

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

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF RUSSIA (MTWUR)

Chairman of the Central Council Valentin SIROTYUK

64/2 Zemlyanoy Val St., Office 324, Moscow
Tel: +7 (495) 915-80-58

DOCKERS UNION OF RUSSIA

Chairman Maksim KOLYADINTSEV

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

MURMANSK TRAWL FLEET TERRITORIAL ORGANIZATION

Chairman Pavel PARSHEV

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

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF THE REPUBLIC OF CRIMEA

Chairman Irina CHERNENKO

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

ARCTIC TERRITORIAL ORGANIZATION

Chairman of the Board Petr KLINDUKHOV

3 Flotsky Proezd, Murmansk
Tel/fax: +7 (8152) 42-28-60
Email: arorpsm@gmail.com

NORTHERN TERRITORIAL ORGANIZATION

Chairman of the Board Alexander KRASNOSHATAN

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

ST. PETERSBURG REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

Chairman of the Board Yury SUKHORUKOV

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

INTERREGIONAL PILOTS UNION

Chairman Vladimir KABANOV

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

NORTH CASPIAN REGIONAL ORGANIZATION

Chairman of the Board Nikolay DROBAKHIN

31 Krasnova St., Astrakhan
Tel/fax: +7 (8512) 58-55-97

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

Chairman of the Coordination Board Nikolay POPOV

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

ФИШОВ Сергей Алтерович

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

ITF инспектор

ОСИЧАНСКИЙ Петр Иванович

690019, Владивосток,
ул. Стрельникова, д. 3А
Т./ф.: +7 (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

ПАВЛОВ Кирилл Игоревич

198035, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт., оф. 725
Т./ф.: +7 (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 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

МОРЯК

ВНЕ ПРОФСОЮЗА-
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA





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

Флэшмоб фотографий #SeafarersUnited продолжается!

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

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

Прием работ осуществляется на адрес электронной почты: youth@sur.ru

до 12 августа 2023 года

ВСЕ НА БОРТ!



Участников ждут памятные подарки от профсоюза!

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