

# МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ВЕСТНИК

№ 6

(143) 2022



MARITIME UNIONS HERALD

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

# PROTECTING

# THE

**ЗАЩИТИТЬ ПРАВА**

**ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА**

**СУДНА SOYA**

# RIGHTS

# OF SOYA

# CREW

# MEMBERS





С Новым Годом и Рождеством!

2023

Merry Christmas & Happy New Year!





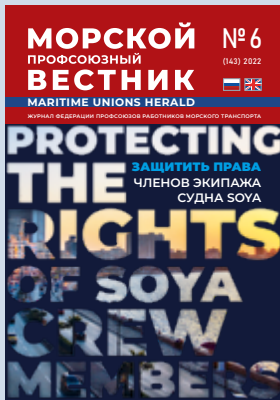


Фото на обложке: Александрия, Египет. © David Evers

## ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

### Редакционная коллегия:

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

**ПАВЛОВ И. Н.**, заместитель председателя РПСМ

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

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

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

**КОЛЯДИНЦЕВ М. С.**, председатель Российского профсоюза докеров

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

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

### Редакция:

**Ирина УСТЮМЕНКО**, главный редактор

Информация: Ирина Устюменко, Наталья Куликова, Маргарита Якубенко

Дизайн, верстка: Анастасия Колесникова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна. Подписан в печать: 15.12.2022

### 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 Anastasia Kolesnikova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required. Signed to print on: 15.12.2022

### 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.



© U.S. Department of State

## КТМ

### MLC

## 6-7

Прямое нарушение конвенции

A direct violation of the convention

### Пятое обращение в РПСМ

The fifth appeal to the SUR

## МФТ

### ITF

## 8-10

С прекращением действия колдоговора МФТ могут начаться проблемы

Problems may emerge after termination of the ITF collective agreement

## КРИМИНАЛИЗАЦИЯ

### CRIMINALIZATION

## 14-21

Защитить права членов экипажа судна Soya

Protecting the Rights of Soya Crew Members

## АДРЕСНАЯ КНИГА

### ADDRESS BOOK

## 57-58

**РАБСКИЙ ТРУД НА РОСКОШНЫХ ЛАЙНЕРАХ: ЭТО НЕ ТО, С ЧЕМ ДОЛЖЕН АССОЦИИРОВАТЬСЯ ФУТБОЛ**

**SLAVE LABOR ON LUXURY LINERS: THIS IS NOT WHAT FOOTBALL SHOULD BE ABOUT**



© Laxminarayan Proddutoor

**СИНТЕТИЧЕСКОЕ ЧУДО С ОПАСНЫМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ**

**SYNTHETIC MIRACLE WITH DANGEROUS IMPLICATIONS**

## 42-52

# «НАМ НАДО БЫТЬ СОБРАННЫМИ И СПЛОЧЕННЫМИ»

“WE MUST  
BE FOCUSED AND UNITED”

С такими словами председатель Российского профессионального союза моряков Юрий Сухоруков обратился к участникам Совета РПСМ, проходившего 1-2 ноября в Санкт-Петербурге. На фоне сложившейся ситуации моряки снова невольно оказываются заложниками — теперь уже политического конфликта.

К трудностям со сменой экипажей добавились проблемы с получением заработной платы и оформлением виз, что снова выводит кризис смены экипажей, ранее спровоцированный пандемией Covid-19, на новый уровень.

Не добавляет оптимизма и возможная мобилизация, это также создает определенные препятствия как для ротации, так и полноценного укомплектования экипажей судов: морякам может быть отказано в пересечении российской границы при направлении к своему рабочему месту.

Как выяснилось, мобилизованные моряки переживают о финансовой поддержке своих семей. Ведь зачастую они являются единственными кормильцами, поэтому их тревога обоснована.

Напомним, в связи с принятием Указа Президента РФ от 21 сентября 2022 года № 647 «Об объявлении частичной мобилизации в Российской Федерации» РПСМ обращался в Правительство РФ, Министерство обороны РФ и Министерство транспорта РФ с предложением об отсрочке для моряков, поскольку около 40% членов экипажей судов, плавающих под российским флагом, могут быть отнесены к первому

разряду запаса, регламентированному ст. 53 Федерального закона от 28 марта 1998 года № 53-ФЗ «О воинской обязанности и военной службе», а значит, подлежат призыву на военную службу по мобилизации.

— Заменить такое количество моряков на судах практически невозможно, — пояснил председатель РПСМ Юрий Сухоруков. — Если для подготовки даже рядового члена экипажа требуется немалое время на прохождение соответствующих курсов и тренингов, то подготовка квалифицированных лиц командного состава экипажей судов занимает порядка 7-10 лет. К тому же для безопасности мореплавания, согласно ст. 53 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, каждое судно должно иметь на борту экипаж, состоящий из моряков надлежащей квалификации, и достаточный по численности. Это требование вытекает из Свидетельства о минимальном составе экипажа судна. Отсутствие

With these words, the Chairman of the Seafarers' Union of Russia Yury Sukhorukov addressed the participants of the SUR Council held on November 1-2 in Saint Petersburg. In the current situation, seamen again become hostages, but now of the political conflicts. Aside from the challenges with shift rotation, there are new concerns about receiving salaries and obtaining visas, which brings the shift rotation crisis, previously provoked by Covid-19 pandemic, to a new height.

Possible mobilisation adds to the pessimism and provides certain hurdles to rotation and effective crew manning: seafarers may be denied crossing the Russian border on their way to work.

As it turns out, the mobilised seafarers worry about their families' financial support. They are frequently the ones who provide for the entire family, so their anxiety is justified.

Following Presidential Decree No. 647 “On the Declaration of Partial Mobilisation in the Russian Federation” dated September 21, 2022, the SUR approached the Russian Government, Ministry of Defense, and Ministry of Transportation with a suggestion of a deferment for seafarers, as 40% of crews under the Russian flag could be attributed to the first reserve cate-



## ← **ЮРИЙ СУХОРУКОВ**

председатель РПСМ

## **YURY SUKHORUKOV**

SUR chairman

данного свидетельства или несоответствие количественного состава экипажа судна указанному свидетельству может явиться основанием для задержания судна в российском или иностранном портах и последующего запрета на его эксплуатацию.

Однако, несмотря на важность моряков торгового флота и ключевую роль в поддержании мировой цепочки поставок, они такой отсрочки не получили. И президентский приказ об окончании мобилизации пока не подписан. Поэтому РПСМ в случае необходимости будет оказывать помощь семьям мобилизованных членов профсоюза.

Из других насущных проблем, с которыми сталкиваются моряки — это запрет схода на берег. Как отметил председатель ППО моряков г. Владивостока Петр Осичанский, обращения моряков по этому поводу в профсоюз превысили обращения по задолженности по заработной плате. Это и понятно: в большинстве иностранных портов сход морякам на берег по-прежнему запрещен. Правда, как отметил Петр Осичанский, во Владивостоке такой проблемы нет. А председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов добавил, что при желании моряки могут посетить Международный морской клуб Находки, куда их бесплатно доставит автобус клуба. [📍](#)

category specified by Article 53 of Federal Law No. 53-FZ “On military duty and military service” dated March 28, 1998, and correspondingly are eligible for the draft under mobilisation.

“It is virtually impossible to substitute this amount of personnel on ships,” explained the SUR Chairman Yuri Sukhorukov. “While even an average crew member requires extensive preparation, it takes about 7-10 years to train qualified crew chiefs.” Besides, according to Article 53 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation, navigation safety requires each ship to have on board a crew whose members have proper qualifications and whose number is sufficient. This requirement results from the Minimum Safe Manning Certificate. Absence of such a certificate, or failure to meet its manning standard, may result in the vessel's detention in Russian or foreign ports, as well as a subsequent prohibition of its operation.

However, despite vital importance of merchant seafarers and their key role in support of the global supply chains, they didn't receive the deferment. And the presidential decree terminating the mobilisation has yet to be signed. That is why in the event of an emergency, SUR will aid the families of mobilised union members.

Another current issue is that the seamen are prohibited to come ashore. According to Pyotr Osichansky, Chairman of the Primary Union Organization in Vladivostok, such claims of seamen outnumbered the complaints about late payments. This is due to the fact that they are not permitted to exit the ship in the majority of foreign ports. This, however, is not a problem in Vladivostok. The chairman of the Far East Regional Organization of the SUR Nikolay Sukhanov added that the seamen can always visit the International Marine Club of Nakhodka where they will be transported by the club's bus for free. [📍](#)





# ПРЯМОЕ НАРУШЕНИЕ КОНВЕНЦИИ


На связь с РПСМ вышла супруга моряка. Она рассказала, что муж из-за невыносимых условий труда хочет досрочно вернуться домой — вместо положенного восьмичасового рабочего дня он стоял вахты шесть через шесть, то есть по 12 часов в сутки. Несмотря на то, что на т/х Leros отсутствует коллективный договор, профсоюзу в довольно короткие сроки удалось договориться с судовладельцем.

Стороны сошлись на том, что моряку выплатят заработанные деньги, но вычтут средства за репатриацию, поскольку он находился на испытательном сроке. Такой вариант устроил и самого члена экипажа. Через 10 дней его репатриировали, он благополучно вернулся домой, но заработанных денег ему не заплатили.

В РПСМ сверили контракт моряка с Конвенцией о труде в морском судоходстве и реальным положением дел в период его работы на судне и все обнаруженные нарушения режима труда и отдыха направили в компанию. Так, трудовой договор включал 48-часовую рабочую неделю с одним выходным и 103 часа дополнительного овертайма, однако на самом деле у моряка был 12-часовой рабочий день без выходных, включая фиксированный овертайм, то есть 360 часов в месяц. Что является прямым нарушением Конвенции о труде в морском судоходстве.

Вопросы возникли и по пункту договора о репатриации. Так, Стандарт A2.5.3 КТМС запрещает судовладельцам требовать с моряков авансовые платежи в счет расходов при найме, а также возмещения средств из заработной платы или других выплат на проезд сменщика до судна. Однако, как выяснилось, бывший работодатель члена экипажа т/х Leros удержал с него средства именно за проезд сменщика на судно.

— На наш взгляд, расхождение между документами и реальными условиями труда свидетельствует об умышленном нарушении конвенции, — уверены в РПСМ.

Однако здравый смысл взял верх. Компания признала ошибку, выплатив россиянину согласно первоначальной договоренности все деньги, за исключением средств, затраченных на его билеты до дома. 



© FleetMon

## A DIRECT VIOLATION OF THE CONVENTION


The sailor's wife got in touch with the SUR. She said that her husband wants to return home before the completion of the Contract of Employment because of unbearable working conditions. Instead of an eight-hour working day, he did work six through six, that is, 12 hours a day. Despite the fact that the vessel Leros is not covered by the ITF collective agreement, the trade union managed to reach an agreement with the shipowner in a fairly short time.

The parties agreed that the seafarer would be paid the money earned, but the funds for repatriation would be deducted, since he was on probation period. This option suited the crewmember himself. After 10 days he was repatriated, he returned home safely, but the salary was not paid.

SUR inspectors verified the seafarer's contract with the Maritime Labor Convention's requirements and the real state of affairs during his work on the ship, and the detected violations of the work and rest regime were sent to the company. Thus, the employment contract included a 48-hour working week with one day off and 103 hours of additional overtime, but in fact the seafarer had a 12-hour working day without days off, including fixed overtime, that is, 360 hours per month. This is a direct violation of the MLC.

Questions also arose about the clause of the repatriation agreement. So, the A2 Standard.5.3 prohibits shipowners from requiring advance payments from seafarers against manning expenses, as well as recovering of funds from wages or other payments for the reliever's travel expenses.

However, as it turned out, the former employer of a crewmember of m/v Leros withheld the cost of the replacement from the his salary.

«In our opinion, the discrepancy between the documents and the actual working conditions indicates a deliberate violation of the convention», — the SUR is confident. Nevertheless, common sense prevailed. The company admitted the mistake by paying the seafarer according to the original agreement all the money, except for the repatriation's cost. 

# ПЯТОЕ ОБРАЩЕНИЕ В РПСМ

В Дальневосточную региональную организацию Российского профессионального союза моряков обратился второй механик контейнеровоза MSC Donata — до этого в связи с окончанием срока контракта он многократно, но безрезультатно, связывался с судовладельцем и просил о списании. При поддержке ДВРО ему удалось успешно репатрироваться, и он специально приехал из Владивостока в Находку, чтобы лично выразить благодарность профсоюзу за поддержку — по его словам, это было уже пятое его обращение в РПСМ, и все они решались положительно.

Так, MSC Donata следовал в порт Лас-Пальмас-де-Гран-Канария на Канарских островах, когда моряк сообщил о возникших у него проблемах со списанием. Представители профсоюза подготовили обращение в адрес входящего в Международную федерацию транспортников Итальянского профсоюза моряков, коллективный договор с которым был на MSC Donata. Также ДВРО РПСМ связался с инспектором МФТ в порту Лас-Пальмас с просьбой помочь моряку списаться с судна. Инспектору удалось пообщаться с компанией, которая пообещала обеспечить смену в следующем порту захода — Дакаре, Сенегал. Получив билеты на самолет, моряк согласился подождать.

Однако перед заходом в порт Дакар компания уведомила, что замены не будет в связи с проблемами

с оформлением документов у сменщика. Компании незамедлительно напомнили, что ответственность за поиск замены лежит на судовладельце, а моряк в настоящее время в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве работает нелегально: у него нет контракта, и он не застрахован. Если член экипажа не будет репатрирован в Дакаре, то профсоюз сообщит о происходящем в государственный портовый контроль, государство флага, Международную организацию труда и клуб взаимного страхования. Моряку же РПСМ рекомендовал с прибытием в порт прекратить работу, поскольку его контракт истек. В итоге второго механика все же, как и планировалось, репатрировали из Дакара. 📄



## THE FIFTH APPEAL TO THE SUR

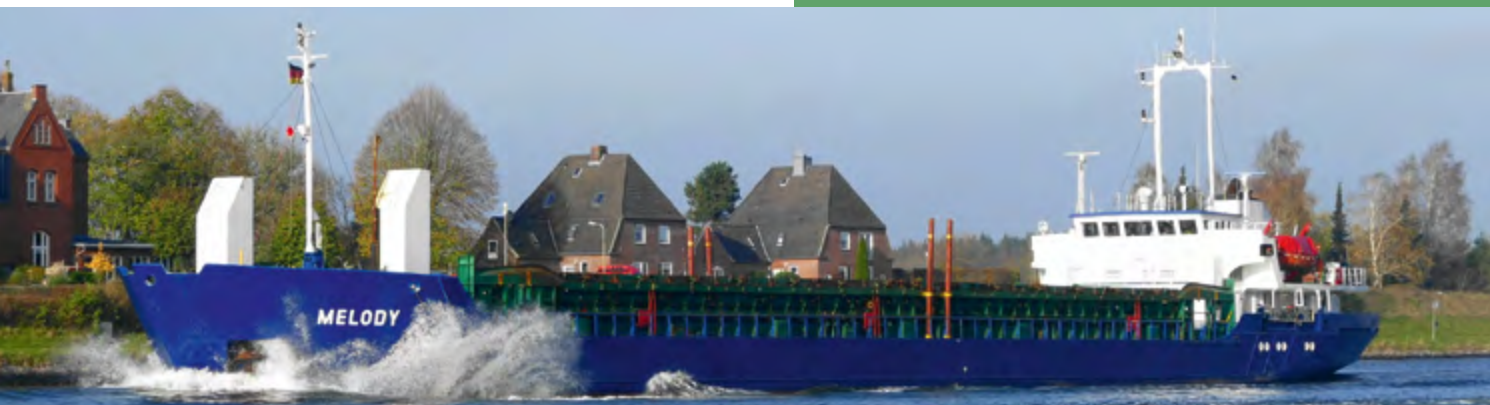
The 2nd Engineer of the containership MSC Donata turned to the Far Eastern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia. Previously he contacted the shipowner many times and asked to sign off him from the vessel due to the expiration of the contract, but in vain. The seafarer was successfully repatriated with the FETO support. He came from Vladivostok to Nakhodka personally to express gratitude to the trade union for the support. According to him, this has already been his fifth appeal to the SUR, and all of them turned to be a success.

Recall that the seafarer applied to the FETO when MSC Donata was en route to the port of Las Palmas de Gran Canaria (the Canary Islands). Representatives of the trade union prepared an appeal to the Italian Union of Seafarers — a member of the International Federation of Transport Workers, as there was a collective agreement on board signed with this trade union. The SUR FETO also contacted the ITF Inspector at the port of Las Palmas with a request to assist the seafarer to sign off from the vessel. The Inspector managed to communicate with the company, which promised to arrange a change for the crew member at the next port of call — Dakar, Senegal. Having received the tickets, the seafarer agreed to wait.

However, before entering the port of Dakar

the company called the seafarer telling that there would be no replacement in Dakar as his relief had problems with documents.

The company was promptly advised that it was the responsibility of the shipowner to find a replacement and that the seafarer was currently working illegally under the 2006 Maritime Labor Convention because he had no contract and was not actually insured. If the crew member is not repatriated in Dakar, the union will report the case to Port State Control, the flag state, the International Labor Organization and the P&I Club. The SUR advised the seafarer to stop working upon arrival at the port, since his contract had expired. As a result, the 2nd Engineer was repatriated from Dakar, as scheduled. 📄



© Hinkelstein

## НЕ РАССМАТРИВАТЬ LIGA И ДРУГИЕ СУДА КОМПАНИИ TARRON OPERATING ДЛЯ ТРУДОУСТРОЙСТВА

Уже второй раз за текущий год в Международную федерацию транспортников обращается экипаж судна Liga (ИМО 8406779, флаг Камеруна, 1985 года постройки) — на борту вновь возникли проблемы с выплатой заработной платы. Причитающихся им денег моряки — семеро россиян из Ростова-на-Дону, Астрахани, Калининграда и Краснодара и старший механик из Сирии — не получают с июня, к тому же компания отказалась переводить 50% доплаты за работу в Африке. В общем счете, за это время накопилась задолженность более 140 тысяч долларов. К этому добавляются практически невыносимые условия труда: питьевая вода на борту закончилась, еды осталось на 5-7 дней. К тому же из-за неработающих кондиционеров температура не только снаружи, но и в каютах временами достигает +50 градусов — на данный момент судно находится в Сенегале.

Как рассказала инспектор МФТ в Новороссийске Ольга Ананьина, прошлое обращение от экипажа пришло в конце мая, когда судно находилось в районе Гвинеи. На тот момент заработная плата морякам не выплачивалась более двух месяцев, и в начале июня они даже отказались идти на выгрузку. Кроме того, два члена команды

заболели малярией, и потребовалось много усилий, чтобы добиться от компании — базирующейся в Клайпеде (Литва) Tarron Operating Ltd — госпитализации и лечения.

Судовладелец раз за разом отказывался выплачивать экипажу зарплату, ссылаясь на трудности переводов, санкции, отсутствие наличных, поэтому

## NOT TO CONSIDER M/V/ LIGA AND OTHER TARRON OPERATING SHIPS FOR EMPLOYMENT

The crew of the m/v Liga (IMO 8406779, flag of Cameroon, 1985-built) appeals to the International Transport Workers Federation for the second time this year as they have faced the problems with payment of wages again. The crew consisted of 7 Russian seafarers — from Rostov-on-Don, Astrakhan, Kaliningrad and Krasnodar and a the Chief Engineer from Syria — have not received the money owed them since June, moreover, the company refused to pay them 50% bonus for work in Africa. The total amount of debt has reached to more than USD140,000. To make the things even worse the working conditions on board are near unbearable: they ran out of drinking water on board, they food stores are down to 5-7 days. In addition, as air conditioners are in disrepair, the temperature not only outside, but also in the cabins at times reaches +50C — at the moment the ship is in Senegal.

According to Olga Ananina, the ITF Inspector in Novorossiysk, the last appeal from the crew came at the end of May, when the vessel was in the Guinea region. At that time, the seafarers were not paid wages for more than two months, and in early June they

even refused to carry out unloading. In addition, two crew members contracted malaria and it took a lot of effort to get the company Tarron Operating Ltd, based in Klaipeda (Lithuania), to arrange hospitalization and medical treatment for them.



инспектору МФТ пришлось занести Liga в список брошенных — согласно положениям Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС), экипаж может считаться оставленным без помощи, если ему не выплачивается заработная плата за период не менее двух месяцев. После этого практически сразу же исчезли все трудности, на которые ссылалась компания: экипажу выплатили долги с марта по май, а заболевших репатриировали. Всего с судна с полной выплатой списалось шесть человек.

### В ЧЕРНОМ СПИСКЕ


Однако уже в начале ноября команда — часть оставшихся на борту моряков и несколько новоприбывших — вновь попросила о помощи в связи с невыплатами зарплаты с июня и другими проблемами на борту. Помимо нехватки продовольствия и невыносимых температур, моряки жалуются на то, что на судне есть блохи и клопы, из-за которых люди периодически болеют. Инспектор МФТ отмечает: учитывая, что судовладелец не реагирует на письма, а флаг Камеруна давно находится в черном списке Парижского меморандума, судно вновь будет занесено в список брошенных.

### НЕНАДЕЖНЫЙ СУДОВЛАДЕЛЕЦ

Отметим, что заключенные с Tarron Operating договоры моряков подписаны ее директором Карчемовым Сергеем Евгеньевичем.

В управлении компании числятся еще два судна. Одно из них, Lahta (ИМО 8420086, флаг Камеруна, 1985 года постройки), было задержано в августе текущего года в Брунсбюттеле (Германия) на 22 дня. Всего инспекторы государственного портового контроля вынесли ему 43 замечания, включая два по КТМС, в том числе — невыплату зарплаты. В менеджменте компании есть еще одно судно, Litsa (ИМО 8906286, флаг Камеруна, 1990 года постройки).

Надо отметить, что тем же Сергеем Карчемовым были подписаны и контракты моряков, работавших на судне «Александр Твардовский» (ИМО 9057290, флаг России, 1996 года постройки) компании ООО «КРОНКАРГО». В августе экипаж также обращался за помощью в МФТ и Российский профсоюз моряков в связи с тем, что ему несколько месяцев не выплачивалась зарплата. На борту также были проблемы с поставками продуктов.

Российский профсоюз моряков призывает не рассматривать Liga и другие суда компании Tarron Operating для трудоустройства: постоянно повторяющиеся проблемы с заработными платами и условиями труда, которые судовладелец начинает решать только после вмешательства профсоюза или портового контроля, красочно говорят о ненадежности компании. В противном случае моряки рискуют остаться брошенными. 

The shipowner repeatedly refused to pay the crew wages, citing difficulties in money transfers, sanctions, lack of cash, so the ITF Inspector had to put Liga on the list of abandoned shipst — according to the provisions of the Maritime Labor Convention (MLC) the crew can be considered abandoned if they wages are not paid for a period of at least two months. After that all the difficulties that the company referred to disappeared almost immediately: the crew was paid off debts owed them for the period from March to May, and the sick crew members were repatriated. In total, six people signed off the vessel with payment in full.

### ON THE BLACK LIST


However, already in early November the crew — some of the seafarers who remained on board and several new crew members — again asked for assistance in relation with non-payment of salaries since June and a number of other problems on board. In addition to food shortages and unbearable temperatures the seafarers complain that there are fleas and bedbugs on the ship, because of which they get sick. The ITF Inspector notes that as the shipowner does not respond to letters, and the flag of Cameroon has long been on the Black List of the Paris Memorandum, the ship will again be listed as abandoned.

It should be noted that the crew's contracts of employment concluded with Tarron Operating were signed by its director

Karchemov Sergey Evgenievich. The company has in its management two more vessels. One of them, m/v Lahta (IMO 8420086, flag of Cameroon, 1985-built), was detained in August this year in Brunsbüttel (Germany) for 22 days. Port State Control Inspectors found out 43 deficiencies on board the vessel including 2 related to the MLC among which was non-payment of wages. The company has in its management one more vessel — Litsa (IMO 8906286, flag of Cameroon, 1990-built).

### UNRELIABLE SHIPOWNER

It should be noted that the same Sergey Karchemov also signed the employment contracts with the seafarers who worked on board the m/v Alexander Tvardovsky (IMO 9057290, flag of Russia, 1996-built) owned by LLC KRONCARGO. In August, these seafarers turned to the ITF and the Seafarers' Union of Russia for help due to the fact that they had not been paid their salaries for several months. There were problems with food supplies on board their vessel either.

The Seafarers' Union of Russia urges not to consider m/v/ Liga and other Tarron Operating ships for employment: continuous problems with wages payment and working conditions, which the shipowner begins to address only after the intervention of the union or State port control clearly signal the unreliability of the company. Otherwise, seafarers risk being abandoned. 



© ITF

## С ПРЕКРАЩЕНИЕМ ДЕЙСТВИЯ КОЛДОГОВОРА МФТ МОГУТ НАЧАТЬСЯ ПРОБЛЕМЫ



↑

**ЛЮДМИЛА  
ИЗМАЛКОВА**

Председатель КРО РПСМ

**LYUDMILA  
IZMALKOVA**


Chairman of the KRO SUR

В этом на собственном опыте убедился моряк из Калининграда: после продажи судна и приостановки действия коллективного договора Международной федерации транспортников новый работодатель не выплачивал ему заработную плату. С 7 июня 2022 года компания кормила члена экипажа обещаниями и отговорками. В итоге он обратился за помощью в Калининградскую региональную организацию Российского профсоюза моряков.

Председатель КРО РПСМ Людмила Измалкова рассказала, что для решения возникшей проблемы хватило одного предупреждения:

— Связавшись с судовладельцем, мы объяснили, что при заходе в следующий порт — планировалась швартовка в Ирландии — судно может быть задержано местными властями за столь серьезное нарушение, как невыплата зарплаты моряку.

Прошло совсем немного времени, как снова вышедший на связь с профсоюзом калининградец подтвердил, что агент привез всю сумму долга, а также билеты домой — моряк решил списаться.

За оперативное решение проблемы КРО РПСМ получила благодарность. 

**«ДЛЯ РЕШЕНИЯ  
ВОЗНИКШЕЙ  
ПРОБЛЕМЫ  
ХВАТИЛО ОДНОГО  
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ».**

**"ONE WARNING WAS  
ENOUGH TO RESOLVE  
THE ISSUE".**


## PROBLEMS MAY EMERGE AFTER TERMINATION OF THE ITF COLLECTIVE AGREEMENT

That was the first-hand experience of a seafarer from Kaliningrad: a new employer did not pay him wages after the sale of the vessel and the suspension of the ITF collective agreement. Since June 7, 2022, the company had been feeding the crew member with promises and excuses. As a result, he turned to the Kaliningrad Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia for assistance.

Chairman of the KRO SUR Lyudmila Izmalkova has told that one warning was enough to resolve the issue:

— We contacted the shipowner and explained that at the next port of call — scheduled in Ireland — the ship could be detained by local authorities for such a serious violation as non-payment of the seafarer's salary.

It was not too long as the seafarer got in touch with the trade union again. He confirmed that the agent had brought him the entire amount of the debt and tickets home as the seafarer decided to sign off from the vessel.

The KRO SUR received gratitude for the urgently address the problem. 



# НОВЫЕ ВАЖНЫЕ ПРАВИЛА

## ОТНОСИТЕЛЬНО БРОШЕННЫХ ЭКИПАЖЕЙ ВСТУПИЛИ В СИЛУ 18 ЯНВАРЯ 2017 ГОДА

### ЧТО СЛЕДУЕТ ЗНАТЬ:

Согласно Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC, 2006) судовладельцы обязаны иметь страховой полис для оказания помощи морякам на борту брошенных судов.

На всех судах, на которые распространяется действие Конвенции, чьи государства флага ратифицировали MLC, необходимо иметь страховой полис на английском языке, вывешенный на видном месте.

### ЧТО НУЖНО ДЕЛАТЬ:

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

**СУДНО СЧИТАЕТСЯ БРОШЕННЫМ**, если судовладелец:

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

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

Страховой полис должен охватывать также обоснованные затраты, такие как репатриация, продукты питания, спецодежда, проживание, питьевая вода, топливо для выживания на борту судна и требуемую медицинскую помощь. Это распространяется на период с момента оставления судна до возвращения домой.

Если вы устраиваетесь через круинговое агентство, убедитесь, что агентство работает должным образом и имеет систему проверки стабильности компаний, для которых они поставляют экипаж. Проверьте морские социальные сети, чтобы увидеть, какие компании являются предметом частых жалоб со стороны других моряков.

## ОБРАТИТЕСЬ В СВОЙ ПРОФСОЮЗ!

# IMPORTANT NEW RULES CAME INTO FORCE ON ABANDONMENT ON 18 JANUARY 2017

### HERE'S WHAT YOU NEED TO KNOW:

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

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

### WHAT YOU NEED TO DO:

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

**ABANDONMENT OCCURS** when the shipowner:

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

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

The insurance must also cover reasonable expenses such as repatriation, food, clothing where necessary, accommodation, drinking water, essential fuel for survival on board and any necessary medical care. It will apply from the moment of abandonment to the time of arrival back home.

If you are recruited through a crewing agency, try to make sure that the agency is properly run and has a system for checking the stability of the companies for which they supply crew. Check maritime social media to see which companies are the subject of frequent complaints by other seafarers.

## CONTACT YOUR UNION!



# ДВОЕ РОССИЯН С VIVA TRINITY ВЕРНУЛИСЬ ДОМОЙ

15 октября они покинули Клайпеду и направились в Калининград, откуда самолетом прибыли в Москву и сели на поезд до родного города. В настоящий момент оба моряка уже дома.

Напомним, что Viva Trinity (ИМО 9193692, флаг Панамы) с сентября стоит на якоре возле порта Клайпеда. Ранее двум членам экипажа судна потребовалась медицинская помощь. Так, 6 и 17 октября судовладелец — турецкая компания Unity Navigation Denizcilik AS — за существенную сумму денег нанимал дорогостоящий катер, и моряков переправили на берег в больницу. Тогда у одного из членов экипажа диагностировали проблемы с сердцем и давлением. Другой страдал от сильных болей в колене: обследование показало воспаление сухожилий, сустава, проблемы с мениском. Моряков вернули на судно, хотя им было рекомендовано уехать

в Россию для дообследования и лечения.

Однако это стало непростой задачей. Несмотря на наличие медицинских показаний для репатриации, пограничные службы не выдали морякам транзитные визы. Сослались при этом на формальный повод — дескать, судно стоит не в самом порту, а на якорной стоянке, и юридически моряки не находятся в Литве.

В ответ компания обратилась во все возможные инстанции, включая панамские органы власти. Были задействованы российские дипломаты, которые также связались с МИДом Литвы. В конечном итоге с разрешения местных властей моряков сначала переправили на берег и поселили в гостинице, затем



© Ultrabarqueros

## TWO RUSSIANS FROM VIVA TRINITY RETURN HOME

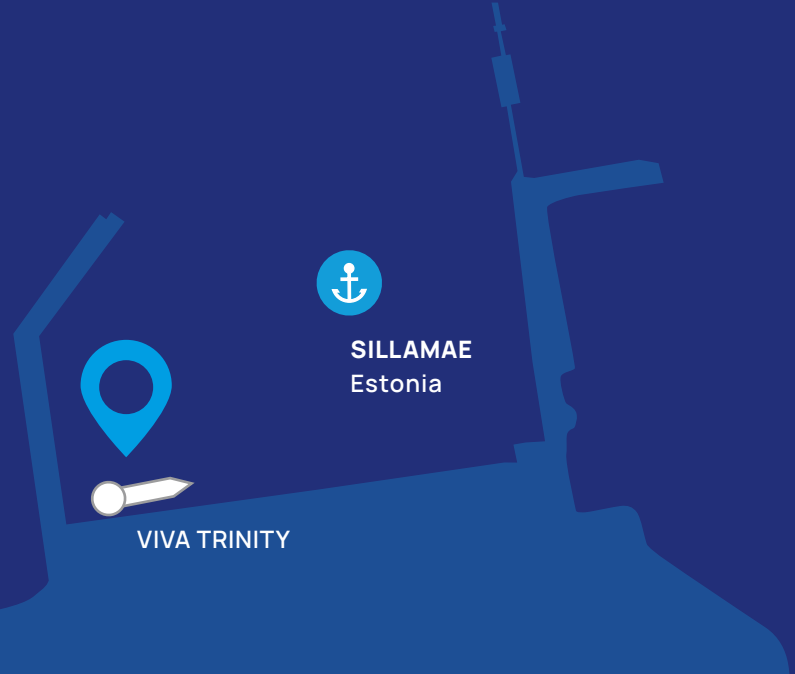
On October 15, they left Klaipeda for Kaliningrad, wherefrom they flew to Moscow and took a train back to their hometown. Now they are both home.

As you may remember, m/v Viva Trinity (IMO: 9193692, Panama flag) has been anchored near the port of Klaipeda since September this year. Previously the two members of the crew sought medical assistance. On October 6 and 17, the ship owner, Turkish company Unity Navigation Denizcilik AS, had to hire a high cost motor boat to transfer the seamen ashore to the hospital. One of them was diagnosed with a heart disorder and abnormal blood pressure. The other suffered

from severe knee pain: examination revealed tendonitis, arthritis and meniscus problems. The seamen were returned to the vessel, though they were recommended to go back to Russia for a follow-up examination and treatment.

But that was not easy to accomplish. Despite medical indications for repatriation, the border guard service denied transit visas for the two seamen. The formal pretext was that the vessel was not in the port, but at an anchorage, so techni-






решился вопрос с визой, и они, наконец, смогли отправиться домой.

Ранее также сообщалось, что на Viva Trinity были проблемы с обеспечением едой, водой и топливом, связанные с правилами, распространяющимися на стоящие на рейде суда. Как рассказал первый заместитель председателя Российского профсоюза моряков Игорь Ковальчук, в настоящий момент запасы продуктов и топлива пополнены и дефицита нет. На борту смешанный экипаж, в составе которого осталось, по крайней мере, семь россиян.

Отметим, что в связи с проведением спецоперации в Украине многие европейские страны изменили пограничные требования к гражданам РФ. В частности, Литва с 19 сентября 2022 года закрыла границы для туристов из России с любой действующей шенгенской визой. С различными проблемами на пограничных переходах в европейские страны сталкивались и моряки, следующие на судно и с его борта

домой: от конфискации зарплаты в связи с существованием ограничений на вывоз валюты из Европы в Россию до запретов на пересечение границы на автобусе с водителем и необходимости добираться до судна своим ходом.

«Однако сложившаяся политическая ситуация не должна влиять на права моряков, закрепленные в международном законодательстве, — уверен Игорь Ковальчук. — Так, согласно Конвенции о труде в морском судостроении, член экипажа должен иметь право на репатриацию в случае заболевания или травмы, или по иным медицинским соображениям, которые требуют их репатриации, если врачи считают его пригодным для транспортировки. Никакие надуманные предлоги не должны становиться этому препятствием. Радует, что в конечном счете ситуация разрешилась в пользу моряков и литовские власти все же предоставили им законную возможность репатрироваться». 


cally the seamen were not in Lithuania.

The company did its best to solve the problem, even turned to Panama authorities. Russian diplomats were involved who got in contact with the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania. Eventually the local authorities allowed the mariners to be transported ashore and accommodated in the hotel, some days after they were granted visas and could finally go home.

Previously Viva Trinity was reported to have issues with water, food and fuel supply, as the result of the rules applicable to vessels off the harbor. According to the First Deputy Chairman of the Seafarers' Union of Russia Igor Kovalchuk, currently the food and fuel supply are replenished, there is no shortage. The vessel has a mixed crew with at least seven Russians in it.

In view of the special operation in Ukraine, many European countries changed border regulations for citizens of the Russian Federation. In particular, Lithuania, starting from September 19, 2022, closed borders for tourists from Russia irre-

spective of the type of valid Schengen visa. Seamen on their way to the vessel or heading back home also faced various problems at the borders of the European countries, from salary confiscation (due to the limits on currency export from Europe to Russia) to prohibition for border crossing by bus with a driver and the need to get to the vessel on their own.

“However, the current political situation should not influence the rights of seamen granted by international law,” Igor Kovalchuk is positive. “According to the Maritime Labor Convention, crew members should have the right to be repatriated in case of illness or injury, or for other medical reasons that require their repatriation, if doctors consider them fit to be transported. No far-fetched pretexts should become an obstacle to this. We are glad that the situation was eventually resolved in favor of the mariners and the Lithuanian authorities still provided them with a legal opportunity to repatriate.” 

# ЗАЩИТИТЬ ПРАВА ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА СУДНА SOYA

4 ноября в Александрии (Египет) был арестован экипаж т/х Soya (ИМО 8421731, флаг Коморские острова, 1985 года постройки) — в трех из доставленных в страну контейнеров содержалось 28 тонн медицинского препарата «Трамadol». По словам обратившихся в Российский профсоюз моряков за помощью родственников членов экипажа, египетские власти утверждают, что препарат запрещен к ввозу в страну. В связи с этим моряков, среди которых пятеро россиян и трое болгар, задержали в полицейском участке. Близкие долгое время не могли выйти на связь с членами экипажа и местными властями и понять степень обоснованности этого заключения под стражу. Узнав о ситуации, профсоюз обратился в МИД, призвав запросить египетские власти о подробностях инцидента, организовать посещение моряков консульским работником, чтобы получить данные об их состоянии здоровья и нуждах и предпринять меры по защите их законных прав.

## PROTECTING THE RIGHTS OF SOYA CREW MEMBERS

On November 4, in Alexandria (Egypt), the crew of Soya motor vessel (IMO: 8421731, flag of Comoros, built in 1985) was arrested. Three of the containers delivered to the country contained 28 tonnes of Tramadol medication. According to the sailors' relatives who turned to the Seafarers' Union of Russia for help, Egyptian authorities claim that this medication is prohibited for import into the country. The sailors (five Russians and three Bulgarians among them) were therefore detained in the police station. For a long time, relatives were unable to contact the crew members or local authorities in order to understand whether the reason for detention was valid. Having learned about the situation, the Union turned to the Ministry of Foreign Affairs urging them to question the Egyptian authorities about the incident and arrange for a consular to visit the seamen, in order to learn about their health and needs and take steps to protect their legal rights.



## АРЕСТ КОМАНДЫ СУДНА SOYA — ЯВНО ЧРЕЗМЕРНАЯ МЕРА

Отметим, что «Трамадол» — это опиоидный синтетический анальгетик, который применяется при серьезных травмах, хирургических операциях и запущенных формах онкологии. Он относится к списку сильнодействующих веществ для целей статьи 234 и других статей Уголовного кодекса Российской Федерации, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 29 декабря 2007 г. № 964. В то время как в России он входит в перечень жизненно необходимых и важнейших лекарственных препаратов, в Египте, как и в ряде других стран (Беларусь, Украина, Узбекистан и т. п.), он включен в список наркотических средств и запрещен к ввозу.

Однако в РПСМ считают, что арест команды судна Soya — явно чрезмерная мера даже в случае, если ввоз препарата в страну запрещен. «Экипаж не может перевозить какие-либо грузы по своему усмотрению, — отмечается в обращении профсоюза в МИД. — Обязанностью моряков является исключительно обеспечение сохранности груза при перевозке. С учетом того, что, как утверждается, груз находился в контейнерах, которые обычно заперты и опломбированы, у экипажа нет доступа к их содержанию. Ответственность за законность перевозки того или иного груза несут грузоотправитель,

грузополучатель и фрахтователь судна, если имеется, а также судовладелец». Им, к слову, является компания Marine Inspektor Ltd, зарегистрированная в Турции.

— Если моряки прямо не совершали противоправных действий, а просто исполняли свои служебные обязанности, их содержание под стражей избыточно, — говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков. — Обычно в морской практике в таких случаях следует арест судна. Экипаж может находиться на борту и продолжать выполнять свои обязанности без права его покинуть до установления вины или невинности моряков. Эта ситуация требует внимания МИД РФ: права тружеников флота должны быть защищены в любой точке мира.

## ТРОЕ РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ В РОССИЮ

Обращение родственников в РПСМ и СМИ привлекли внимание к проблеме, и 17 ноября около семи утра старший механик, повар и моторист из экипажа задержанного в Египте судна прилетели в Москву, откуда отправились домой — в Казань, Керчь и Сочи. Вместе с ними из страны выпустили троих болгар, также работавших на Soya. Еще двое россиян — капитан и старший помощник капитана из Керчи — остались в Александрии, когда их отпустят — пока не известно.

Вернувшиеся на родину члены экипажа рассказали о нечеловеческих условиях заключения в Египте.

## SOYA CREW ARREST AS AN OVERREACTION

Tramadol is a synthetic opioid pain medication used to treat serious injuries, in surgical interventions, and late-stage oncological diseases. It is included in the list of potent substances for the purposes of Article 234 of the Criminal Code of the Russian Federation adopted by Government Decree of the Russian Federation No. 964 dated December 29, 2007. Being considered an essential and vital medicine in Russia, it is included in the list of narcotic substances and prohibited for import into Egypt (as well as other countries such as Belarus, Ukraine, and Uzbekistan).

SUR, however, believes that the Soya crew arrest is apparently an overreaction, even if the medication is not permitted to be imported into the country. “The crew cannot ship cargo at their own discretion,” the Union’s appeal to the Ministry of Foreign Affairs says. “Seamen are only responsible for the cargo’s integrity during transportation. Given that the cargo is reported to be kept in closed and sealed containers, the crew had no access to its contents. The responsibility for the legality of shipment rests with the consignor, consignee, freighter (if any), or ship owner.” The latter, by the way, is Marine Inspektor Ltd, a Turkey registered company.

“If the seafarers did not directly commit unlawful acts, but were

simply performing their duties, their detention is excessive,” says Yury Sukhorukov, SUR chairman. “The vessel would be arrested under normal maritime procedure. The crew may remain on board and perform their duties until their guilt or innocence is proven. This situation requires attention of the Ministry of Foreign Affairs: the rights of the crewmen should be protected in any part of the world.”

## THREE RUSSIANS RETURN HOME

The relatives’ appeal to SUR and the media drew attention to the problem, and around 7 AM on November 17, the chief mechanic, cook and motorman of the vessel detained in Egypt flew to Moscow, and then home to Kazan, Kerch, and Sochi. Three Bulgarians who had also served on Soya were released from the country as well. The remaining two Russians, the captain and chief mate from Kerch, are still being held in Alexandria with no release date set.

The repatriated crew members spoke out about inhuman conditions in Egyptian jail.

## HOW IT ALL BEGAN

Seven months ago, on May 23, the Russians arrived to Turkey for crew rotation. They had to wait on shore for about two months. When they finally came aboard, the vessel was found to be in poor state and required repairs that took another few months. Then it set out for a passage to Alexandria, the first and the last on this ship for the seamen.



**«ТРАМАДОЛ» — ЭТО ОПИОИДНЫЙ СИНТЕТИЧЕСКИЙ АНАЛЬГЕТИК, КОТОРЫЙ ПРИМЕНЯЕТСЯ ПРИ СЕРЬЕЗНЫХ ТРАВМАХ, ХИРУРГИЧЕСКИХ ОПЕРАЦИЯХ И ЗАПУЩЕННЫХ ФОРМАХ ОНКОЛОГИИ.**

**В РОССИИ ОН ВХОДИТ В ПЕРЕЧЕНЬ ЖИЗНЕННО НЕОБХОДИМЫХ И ВАЖНЕЙШИХ ЛЕКАРСТВЕННЫХ ПРЕПАРАТОВ, В ЕГИПТЕ, КАК И В РЯДЕ ДРУГИХ СТРАН (БЕЛАРУСЬ, УКРАИНА, УЗБЕКИСТАН И Т.П.), ОН ВКЛЮЧЕН В СПИСОК НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ И ЗАПРЕЩЕН К ВВОЗУ.**



© Praetorian11

### КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Семь месяцев назад, 23 мая, россияне приехали в Турцию для смены экипажа. Ее пришлось ждать на берегу еще около двух месяцев. Когда они наконец поднялись на борт, оказалось, что Soya в очень запущенном состоянии и нуждается в ремонте, занявшем еще несколько месяцев. Затем последовал рейс в Александрию — для моряков первый и последний на этом судне.

Так, 2 ноября Soya подошла к Александрии, еще около двух дней заняло оформление документов, и 4 числа теплоход зашел в порт. Поначалу ничто не предвещало беды: на борт, как обычно, пришел агент и забрал документы. Однако через три часа все изменилось — на судно внезапно ворвалось несколько десятков вооруженных полицейских с собаками: «Всех нас, восьмерых человек, выгнали на ют и удерживали там, пока проводили обыск в каютах без нашего участия, — рассказал повар. — Никаких свидетелей не было: они делали, что хотели, брали вещи, все ломали. Перерыли все каюты, перевернули все вверх дном, порвали даже подушки в поисках чего-то». Моряки наблюдали за этим в полном непонимании.

По сообщениям членов экипажей, прямо на борту полицейские грубо вскрыли контейнеры, каким-то образом провели анализ таблеток, в которых наркотических средств не оказалось.

После этого моряков в чем есть — большинство в шортах и тапках — отвезли в первый полицейский участок, скорее всего, прямо в порту. Там их по очереди допрашивали в течение двух суток, угрожая и запугивая 25-летними сроками заключения. Расспрашивали про груз, что они знали, что делали во время погрузки и выгрузки. «Мы все рассказали, как было, никто ничего не скрывал», — поделился моторист.

### В УЧАСТКЕ КОМАНДУ НЕ КОРМИЛИ

В один из дней двоих моряков в сопровождении полицейских вновь отправили на борт, чтобы забрать еду для экипажа — в участке команду не кормили и не поили. Когда моряки уже покидали судно, заметили, что один из блюстителей порядка взял чемодан из каюты россиянина-

моториста. В участке полицейские это полностью отрицали, однако после поднятого шума моряку все-таки вернули деньги, бывшие в вещах. «Меня немного побили за то, что я начал просить свои вещи — чемодан, набитый разными подарками для жены, дочки, тещи, и в итоге мне все равно их не вернули, хотя я делал заявление на английском, пытался объяснить им», — рассказал моторист.

«В каютах был полный разгром, вынесли все вещи и технику, — рассказывает повар. — В моей не осталось практически ничего: ни моих, ни детских, ни купленных для жены вещей. Забрали ноутбук, машинку для стрижки, пауэрбанк — просто все».

По словам членов экипажа, никаких дел по поводу краж на борту не заводелось. «На протяжении всего нашего пребывания в заключении наши права никого не волновали, с нами обращались, как с последними террористами, со скотом», — вспоминает старший механик.

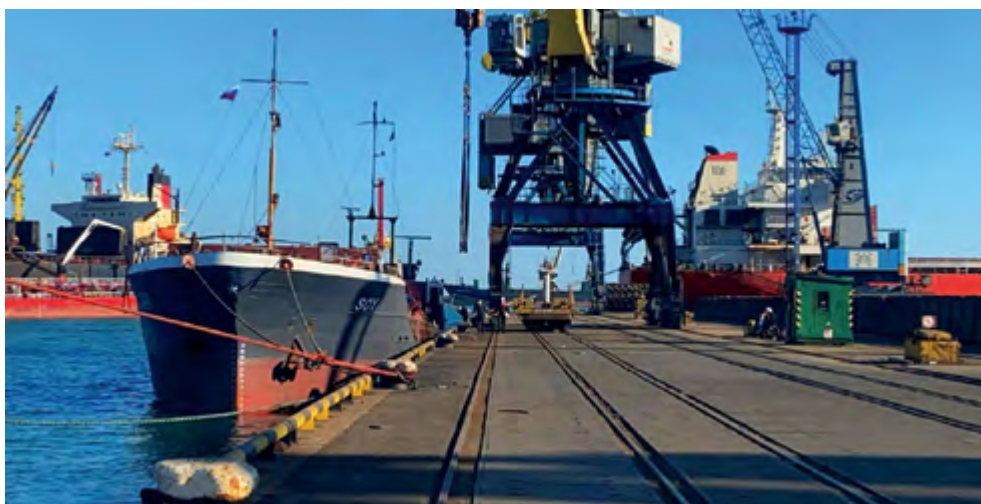
Впоследствии матрос из Болгарии и старший механик в наручниках еще раз поднимались на борт за вещами, но судно было фактически разграблено. «Все новые принтеры, судовое имущество, инструменты, все украдено, — говорит стармех. — Моя каюта была закрыта, я не смог в нее попасть, а там была часть моих денег, все документы и дипломы об образовании, что с ними — мне до сих пор непонятно».

### В ОЖИДАНИИ КОНСУЛА

В целом в полицейском участке условия были нечеловеческими: в камере, куда поместили восьмерых человек, находилось всего три стула. Вместо представителя консульства, которого заключенные просили вызвать в участок, приходили какие-то подставные люди, говорящие по-русски.

Через два дня моряков повезли в прокуратуру и продолжили допросы уже там. «Здесь тоже была бетонная камера, извесь, грязь, полнейшая антисанитария, жуткий запах, — поделился старший механик. — Туалетов не было, в углу стояли оставшиеся после кого-то бутылки с мочой. В течение пяти дней с утра и примерно до двух





© Pavel Stryukov

On November 2, Soya approached Alexandria. Two more days were spent doing paperwork, and on November 4, the motor vessel called at the port. At first, nothing seemed wrong: an agent came aboard the ship and took the documents as usual. However, in three hours everything changed: several dozen armed policemen with dogs burst into the ship. “They sent all eight of us to quarter deck while they rummaged through the cabins in our absence,” the cook recounted. “There were no witnesses; they did as they pleased, taking and breaking things. The raked around the cabins, turned everything upside down, even tore the pillows searching for something.” The mariners had no clue to what was going on.

According to the crew, the policemen roughly unsealed the containers right on board, somehow conducted an analysis of the pills and found no narcotic substances in them.

After that, the crew was taken to the nearest police station, most likely in the port, in whatever they had on — the majority of them in shorts and slippers. They were interrogated for two days one by one, threatened and intimidated with 25 years of prison. They were questioned about the cargo, what the crew knew about it, and what they were doing during cargo handling. “We told them everything, nobody withheld anything,” says the motorman.

#### **DETAINED CREW STARVED**

One day, two seamen were sent to the ship accompanied by the policemen to get some food and drinks: no water or meals were given to them at the station. When

the seamen were leaving the vessel, they noticed that one of the officers took a suitcase from the cabin of the Russian motorman. The policemen denied everything at the station, but after the crew caused a commotion, the motorman was returned the money kept in personal belongings. “I was beaten a little for claiming my belongings back — the suitcase was full of presents for my wife, daughter and mother-in-law — but they hadn’t given anything back, though I made a statement in English trying to explain,” the motorman says.

“The cabins were a mess; they took all belongings and appliances,” tells the cook. “There was nothing left in mine: neither my things, nor the things I bought for my children and wife. They took my notebook, hair trimmer, power bank — literally everything.”

According to the crew, no robbery-related cases were filed. “For the whole period of our stay in prison, no one cared about our rights. We were treated as if we were terrorists or animals,” recalls the chief mechanic.

Later on, the Bulgarian seaman and chief mechanic went aboard, still cuffed, to retrieve their belongings, but the vessel was ransacked. “All new printers, ship’s effects, tools, everything was taken,” says the chief mechanic. “My cabin was locked, I couldn’t get there to get back some of my money, documents and diplomas, and I still have no idea what happened to them.”

#### **WAITING FOR THE CONSUL**

The police station’s conditions were inhuman: there were only three chairs in a cell with eight prisoners. Instead



**TRAMADOL IS A SYNTHETIC OPIOID PAIN MEDICATION USED TO TREAT SERIOUS INJURIES, IN SURGICAL INTERVENTIONS, AND LATE-STAGE ONCOLOGICAL DISEASES.**

**BEING CONSIDERED AN ESSENTIAL AND VITAL MEDICINE IN RUSSIA, IT IS INCLUDED IN THE LIST OF NARCOTIC SUBSTANCES AND PROHIBITED FOR IMPORT INTO EGYPT (AS WELL AS OTHER COUNTRIES SUCH AS BELARUS, UKRAINE, AND UZBEKISTAN).**



**«С МОМЕНТА ПРИХОДА НА СУДНО ПОЛИЦЕЙСКИХ МЫ В ИХ ГЛАЗАХ, КАК Я ПОНИМАЮ, УЖЕ БЫЛИ ПРЕСТУПНИКАМИ И ТЕРРОРИСТАМИ, С КОТОРЫМИ ИМ МОЖНО ОБРАЩАТЬСЯ, КАК ЗАХОЧЕШЬ».**

**НА НОЧЬ НАС ПРИВОЗИЛИ УЖЕ В ДРУГОЙ ПОЛИЦЕЙСКИЙ УЧАСТОК: ТАМ БЫЛА КАМЕРА С БЕТОННЫМ ПОЛОМ, ТУАЛЕТ, ЛЕДЯНАЯ ВОДА — МНОГО КТО ЗАБОЛЕЛ, ЧАСТЬ ДЕРЖАЛАСЬ. НА ДЕНЬ ИЗ ЕДЫ НАМ ДАВАЛИ ТОЛЬКО ЛЕПЕШКУ, ОГУРЕЦ И СЫР ФЕТА, НЕМНОГО ПОМОГАЛИ С ЕДОЙ СОСЕДИ ИЗ СОСЕДНЕЙ КАМЕРЫ. НА ПРОТЯЖЕНИИ ЭТИХ ДНЕЙ ВСЕ НАШИ ПРОСЬБЫ ПРЕДОСТАВИТЬ РУССКОЯЗЫЧНОГО АДВОКАТА, СВЯЗАТЬСЯ С КОНСУЛОМ, ДАТЬ СОЗВОНИТЬСЯ С СЕМЬЯМИ НИ К ЧЕМУ НЕ ПРИВОДИЛИ.**

ночи мы находились в таких условиях. На ночь нас привозили уже в другой полицейский участок: там была камера с бетонным полом, туалет, ледяная вода — много кто заболел, часть держалась. На день из еды нам давали только лепешку, огурец и сыр фета, немного помогали с едой соседи из соседней камеры. На протяжении этих дней все наши просьбы предоставить русскоязычного адвоката, связаться с консулом, дать созвониться с семьями ни к чему не приводили.

#### **В НЕВЕДЕНИИ**

Никто толком не объяснял, что происходит. Показания моряков записывали и без перевода с арабского не только на русский, но и на английский, давали им под подпись. «Мы подписали их, хотя даже не могли понять ни слова», — рассказал повар. Потом, по словам моряков, капитана и старпома вдвоем повели на суд, но из того, что там происходило, они не поняли почти ничего: переводчик то присутствовал, то нет. Затем россиян повезли в миграционный департамент, где посмотрели оставшиеся документы, которые

не разорвали и не потеряли, и, ничего не объясняя, увезли их обратно в камеру.

В целом, непонимание происходящего, как и тяжелейшие условия содержания, сопровождало моряков на протяжении всего пребывания в заключении. «В предпоследний день к нам пришел русскоязычный египтянин, вроде бы из египетского консульства, который сказал что все хорошо, мы ни в чем не виноваты, и скоро нас отправят домой, — вспоминает старший механик. — Пообещал, что завтра придут из российского консульства. Капитану принесли необходимые медицинские препараты от диабета».

#### **«ЛЕВЫЙ» АДВОКАТ**

Однако встретиться с консулом морякам не удалось. Вечером к ним пришел адвокат. Надо сказать, что прежде некий защитник писал родственникам задержанных с предложением своих услуг. В Российском профессиональном союзе моряков, однако, им рекомендовали ни в коем случае не иметь с ним дел и прежде дожидаться прихода консула, потому



© Josh Estey



of the consular officer requested by the prisoners, fake Russian-speaking individuals arrived.

Two days later, the seamen were brought to the public prosecution office and interrogated further. “Here, too, was a cell with concrete walls, lime, dirt, lurid smell,” recalls the chief mechanic. “No toilet, there were some bottles with urine left in the corner. We endured such conditions for five days, from the morning till approximately 2 AM. They transferred us to another police station for the night, where there was a cell with concrete floor, a toilet, and ice-cold water — many of us got ill, but some held on. The only food we were given for the day was flatbread, cucumber and feta cheese. Prisoners from the adjacent cell helped us with food a bit. All the while our pleas for a Russian-speaking lawyer, consul, or phone call to our families were ignored.”

#### KEPT IN IGNORANCE

Nobody told us anything. Testimonies of the seamen were recorded in Arabian and given to them untranslated even into English, let alone Russian, for signing. “We signed them even though we couldn’t understand a word,” the cook recalls. The captain and chief mate were later brought to the court, but they could understand little of what was going on because the interpreter kept coming and going. Then the Russians were taken to the Migration Department, where the employees went through the remaining documents that were neither torn or lost, before the police brought the mariners back to the cell without explanation.

Throughout their imprisonment, the sailors were kept in complete ignorance and in harsh conditions. “The day before our release, a Russian-speaking Egyptian, allegedly from the Egyptian consulate, came by and told us that everything was fine, we weren’t guilty, and we’d be sent home soon,” the chief mechanic recalls. “He assured us that the Russian consular officers would arrive the following day. The captain received much-needed diabetes medication.”

#### FAKE LAWYER

However, the sailors weren’t destined to meet the consul. Instead, a lawyer came to visit them in the evening. In fact, previously, a certain defense

attorney wrote to the relatives of the detainees to offer his services. However, the Seafarers’ Union of Russia advised them to reject his offer and wait for the consul first, because of high likelihood of fraud. Nevertheless, the dogged lawyer demanded money for his services and for buying the tickets — about three thousand US dollars that they could hardly scrape together from the remaining funds. In the night the sailors — three Bulgarians and three Russians (except captain and chief mate) — were transferred to Cairo for deportation.

They couldn’t board the flight that time, though. “Having arrived at the airport, we discovered that the lawyers had booked the tickets but hadn’t paid for them,” the cook explains. “We sat on rugs in the airport for a while and then were returned to Alexandria.”

#### CAGED AND CUFFED

“Four hours there and four hours back,” adds the chief mechanic. “They brought us to Alexandria around 6 PM. The consul had already showed up, only we weren’t there. That is, we were taken away on purpose, so that we couldn’t report the outrageous situation we were in, that we were robbed. Truth be told, that was the only time we had some real food — the consulate brought us food enough for six people. Two hours later we were transported back to Cairo. That is, for two days, we were constantly dragged back and forth from Cairo to Alexandria and back.”

In Cairo, the Russian seamen remained cuffed in a cold metallic cage for 10 hours. All this time they were deprived of food or water, and even had no chance to go to the toilet. “They were abusing us, didn’t let us go to the toilet,” the motorman says. “They handed us a bottle and instructed us to use it. They also threatened us with 15 more days in prison if anything gets on the floor. It was unspeakable, but we somehow made it through.”

Eventually, the sailors boarded a flight to Dubai, and from there, to Moscow. “There’s a lot more to add, but frankly, we’d like to leave it all behind as a bad dream,” the cook admits.

The crew was subjected to every imaginable form of abuse, from hunger to psychological bullying. “As soon as the policemen came aboard the ship, they regarded us as criminals



**“AS SOON AS THE POLICEMEN CAME ABOARD THE SHIP, THEY REGARDED US AS CRIMINALS AND TERRORISTS, SO THEY TREATED US HOWEVER THEY PLEASD.”**

**THEY TRANSFERRED US TO ANOTHER POLICE STATION FOR THE NIGHT, WHERE THERE WAS A CELL WITH CONCRETE FLOOR, A TOILET, AND ICE-COLD WATER — MANY OF US GOT ILL, BUT SOME HELD ON. THE ONLY FOOD WE WERE GIVEN FOR THE DAY WAS FLATBREAD, CUCUMBER AND FETA CHEESE. PRISONERS FROM THE ADJACENT CELL HELPED US WITH FOOD A BIT. ALL THE WHILE OUR PLEAS FOR A RUSSIAN-SPEAKING LAWYER, CONSUL, OR PHONE CALL TO OUR FAMILIES WERE IGNORED.**



**ОТМЕТИМ, ЧТО РПСМ СРАЗУ УВЕДОМИЛ О СИТУАЦИИ, В КОТОРУЮ ПОПАЛИ МОРЯКИ, КООРДИНАТОРА СЕТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ (МФТ) ПО АРАБСКОМУ МИРУ И ИРАНУ МОХАМЕДА АРРАЧЕДИ. К ЗАЩИТЕ МОРЯКОВ ПОДКЛЮЧИЛСЯ АДВОКАТ, ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ МФТ, О ЧЕМ УВЕДОМИЛИ КОНСУЛА.**

что велика вероятность связаться с мошенником. Тем не менее настойчивый адвокат потребовал у моряков денег за свои услуги и покупку билетов — около трех тысяч долларов, которые они еле наскребли из оставшихся средств. А ночью моряков — троих болгар и троих россиян за исключением капитана и старпома — повезли в Каир, депортировать.

В самолет они тогда, правда, так и не сели. «По приезде в аэропорт оказалось, что товарищи адвокаты заказали билеты, но их не оплатили, — рассказал повар. — Просидев какое-то время на ковриках в аэропорту, мы вернулись обратно в Александрию».

#### **В КЛЕТКЕ И НАРУЧНИКАХ**

«Четыре часа езды туда, четыре часа езды обратно, — добавил старший механик. — Привезли в Александрию нас уже, наверное, к шести вечера. Консул уже приходил, но мы его не застали. То есть нас специально увезли оттуда, чтобы мы ничего не могли рассказать о беспределе, который творился, о том, что нас обокрали. Правда, мы единственный раз нормально поели — от консульства привезли еду на шесть человек. Где-то через два часа нас опять увезли обратно в Каир. То есть практически двое суток нас возили из Каира в Александрию и обратно».

В Каире россияне около 10 часов провели в холодной металлической клетке в наручниках. Все это время их не кормили, не давали воды и даже не пускали в туалет. «Очень сильно издевались и не давали выйти, — рассказывает моторист. — На просьбы дали бутылку, сказали «сюда ходи». Причем угрожали дать еще 15 суток, если что-то попадет на пол. В общем, это было непередаваемо, но мы как-то выдержали».

Все же моряков посадили на самолет в Дубай, из которого они отправились в Москву. «Можно многое еще добавить, но, если честно, хочется просто всю эту историю забыть, как страшный сон», — признается повар.

Моряки испытали на себе все — от голода до психологических издевательств. «С момента прихода на судно полицейских мы в их глазах, как я понимаю, уже были преступниками и террористами, с которыми им можно

обращаться, как захочешь», — считает старший механик.


Он обеспокоен положением оставшихся членов экипажа — капитана и старпома: никакой здоровый молодой человек не выдержит таких психологических условий, а они — люди в возрасте и имеют серьезные хронические заболевания».

#### **АРЕСТ ПРОДЛЕН**

21 ноября в Александрии состоялось судебное слушание, оно проходило в онлайн-режиме — капитан и старший помощник капитана могли наблюдать за ним только на мониторе, оставаясь в полицейском участке. По итогам слушания вынесено решение, что моряки проведут в заключении еще как минимум 15 суток — до следующего заседания суда. Поставит ли оно в этом деле точку, и отпустят ли их домой — большой вопрос.

Отметим, что РПСМ сразу уведомил о ситуации, в которую попали моряки, координатора сети Международной федерации транспортников (МФТ) по Арабскому миру и Ирану Мохамеда Аррачеди. К защите моряков подключился адвокат, предоставленный МФТ, о чем уведомили консула.

Консулу, по его словам, разрешают навещать моряков только раз в неделю. Он сообщил родственникам, что капитану и старпому предоставлены питание, теплые одеяла, некоторое количество наличных, денежный депозит, с которого они при желании смогут оплатить какие-то необходимые вещи. Морякам передали необходимые медикаменты.

Адвокату от МФТ, помимо защиты интересов остающихся в заключении россиян, предстоит еще одна важная задача — по возможности восстановить честное имя и вернуть деньги членов экипажа, в том числе уже покинувших Египет. В дополнение к фактическому ограблению моряков, с нарушением международных законов проходила и их депортация — средства на нее требовали у самих членов экипажа, к тому моменту оставшихся почти без денег. Также остались открытыми вопросы с зарплатой. В связи с этим адвокат уже запросил необходимые заявления и документы у моряков, покинувших Египет. 



and terrorists, so they treated us however they pleased,” the chief mechanic resumes.

He is concerned about the still imprisoned crew members, the captain and chief mate; even a healthy young man cannot withstand such psychological strain, and the two Russians are elderly people with chronic diseases.


#### ARREST PROLONGED

On November 21, a court hearing was held in Alexandria, broadcast online — the captain and chief mate could only watch it on the screen in the police station. The court ordered that the seamen stay incarcerated for at least another 15 days — until the next hearing. It’s unclear whether this will be the final one, after which they would be sent home.

By the way, SUR immediately notified the International Transportation Federation (ITF) network coordinator for Arab World and Iran Mohamed Arrachedi of the situation. ITF sent

a lawyer who joined the legal defense, of which the consul was informed.

According to the consul, he is allowed to visit the sailors only once a week. He informed the relatives that the captain and chief mate have been provided with food, warm blankets, some cash, and a monetary deposit which they can use to purchase some necessities. They were also given proper medication.

Aside from defending the interests of the still imprisoned Russians, the ITF-sent lawyer will address another issue: if possible, clear the reputation and return the money of the crew members, including those who have already left Egypt. On top of the fact that the sailors had been robbed, their deportation was carried out in violation of international law — the money for it was requested from the crew, who had almost no money left at the time. The salary issues also remain unresolved. In this regard, the lawyer asked the sailors who had already left Egypt for all necessary applications and documents. 



**BY THE WAY, SUR IMMEDIATELY NOTIFIED THE INTERNATIONAL TRANSPORTATION FEDERATION (ITF) NETWORK COORDINATOR FOR ARAB WORLD AND IRAN MOHAMED ARRACHEDI OF THE SITUATION.**



# НАЛАДИТЬ СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО И РЕШИТЬ НАКОПИВШИЕСЯ ПРОБЛЕМЫ

В преддверии Совета Российского профсоюза докеров председатель РПД Максим Колядинцев объехал все первичные организации профсоюза на юге России, посетив Ейск, Севастополь, Феодосию, Новороссийск и Туапсе. На местах он встретился с лидерами и членами РПД, а также с руководством некоторых стивидорных компаний – все для того, чтобы наладить диалог между профсоюзом и работодателями в рамках социального партнерства и решить накопившиеся у докеров проблемы. О результатах поездки Максим Колядинцев рассказал членам Совета РПД, заседание которого состоялось 17 октября 2022 года в Санкт-Петербурге.

«Самая тяжелая ситуация сложилась в Ейске – докеры в прямом смысле бегут из порта: если раньше в бригадах состояло по 30-40 человек, то теперь – по 15. К работе часто привлекают людей, которые к профессии не имеют никакого отношения. Обсудить это не с кем – работодатель от встречи отказывается и по факту на конструктивный диалог не идет, ссылаясь на командировки и колоссальную загруженность», – говорит Максим Колядинцев.





## НЕ ПРЕЦЕДЕНТНОЕ ПРАВО

Поездка председателя по южным портам началась с Ейска. Она совпала с судебным заседанием по делу одного из двух докеров, состоящих в первичной профсоюзной организации РПД ОАО «Ейский морской порт». Оба получили дисциплинарные наказания и пытались оспорить их в законном порядке.

— Суть проблемы в том, что работники якобы не согласовали выходные дни, положенные донорам за сдачу крови, за что обоим впяли выговоры, — объясняет М. Колядинцев. — На самом деле докеры написали заявления, приложили донорские справки для использования выходных дней, тем самым поставив руководителя в известность. Сделали они это в очень ограниченное время — практически перед сменой, но в целом ничего не нарушили — регламента в организации не существует.

Действительно, процедуры подачи заявлений в порту Ейска нет, то есть за сколько дней нужно подать заявление для согласования и получения выходных дней и кому его принести, не определено. Работники отдали документы диспетчеру смены — тот поставил визу, что получил заявления и справки.

— Докеры должны были выйти на смену в 8.00 утра, но на работу не пришли — получился скандал. За что они заработали дисциплинарные наказания — нам не ясно. Потому что не предоставить выходной по донорской справке работодатель не имеет права. В целом объяснялось, что выговоры оба получили за то, что якобы не вовремя подали заявления, хотя, повторюсь, сроки нормативными актами не регламентированы, — продолжает М. Колядинцев.

На суде представитель работодателя пытался объяснять, что с ним должны согласовываться такие вещи, а предоставлять или не предоставлять выходной по донорской справке — на усмотрение работодателя.

— По одному делу мы суд выиграли, то есть доказали,

# BUILDING SOCIAL PARTNERSHIP AND RESOLVING PILED-UP ISSUES

Prior to the meeting of the Russian Union of Dockers' council, RUD Chairman Maxim Kolyadintsev visited all of the Union's primary organizations in southern Russia, including Yeysk, Sevastopol, Feodosia, Novorossiysk, and Tuapse. He met with RUD leaders and members, as well as heads of some stevedore companies, to establish a constructive dialogue between the Union and the employers within the social partnership and to resolve issues that had accumulated over time. Maxim Kolyadintsev reported the results of his trip to RUD members at the meeting held on October 17, 2022, in Saint Petersburg.

“The situation is the most dire in Yeysk: dockers are literally fleeing the port; where there used to be 30-40 men in a crew, there are now only 15. Occasionally people that are hired have no relation to the profession. There was no one to discuss it with: employers backed away from the meetings and didn't support constructive dialogue, referring to business travels and colossal workload,” says Maxim Kolyadintsev.

## NON-PRECEDENT LAW

The Chairman's trip to the southern ports started from Yeysk. It coincided with the court hearing of the case against one of the two dockers who were members of a primary RUD organization at Yeysk Sea Port OJSC. Both received disciplinary punishment and were trying to legally dispute the decision.

“The employees allegedly didn't get approval for the days off to which donors are entitled, and received reprimands,” explains M. Kolyadintsev. “The truth is, the dockers submitted the applications for days off and attached donor certificates, thus informing their supervisor. The applications were submitted shortly before the shift, but still there was no violation, as the company has no regulation in this regard.”

Indeed, there is no procedure at the port of Yeysk for submitting such applications, i. e., how many

days in advance one should submit an application for the approval of days off and who is the person the application should be submitted to. The employees submitted the documents to the shift engineer who signed off the receipt of applications and certificates.

“The dockers were to start the shift at 8 AM, but didn't come to work, which resulted in a scandal. The reason for the disciplinary reprimand is unclear. The employer cannot reject the donor's request for a day off, upon the donor certificate presented. The explanation was that the applications were submitted too late, though, as I repeat, there are no regulations that establish the time of submission,” continues M. Kolyadintsev.

At the court, the employer's representative tried to explain that such things must be approved by him and the donor's day off may be granted or not granted upon presentation



**НЕ ПРЕКРАЩАЯ ПРОСТОЯ, ЛЮДЕЙ ВЫЗЫВАЛИ НА РАБОТУ. СЕЙЧАС МЫ НЕ ПОНИМАЕМ, КАКИМ ОБРАЗОМ ОПЛАЧИВАЛСЯ ТРУД ДОКЕРОВ, ТАК КАК ДОСТУПА К ДОКУМЕНТАМ У ПЕРВИЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РПД НЕТ.**

что работник действовал в рамках закона, по второму, которое рассматривалось немного раньше, нет, хотя речь идет об одних же обстоятельствах произошедшего, одинаковых выговорах и исках, но о разных решениях судей, — говорит председатель РПД.

После заседания Максим Колядинцев пообщался с представителем работодателя ОАО «Ейский морской порт», предложив разработать регламент, как правильно действовать в подобных ситуациях, чтобы коллизий не возникало — чтобы работник знал, за какое время нужно предъявить документы для согласования выходного дня.

### РАБОТА В ПРОСТОЙ

В феврале этого года, когда было временно приостановлено судоходство по Азовскому морю, работодатель, пользуясь этим, объявил временную приостановку работы на два месяца — докеров отправили в простой за 2/3 от должностного оклада. По факту же работы было полно — погрузку-разгрузку вагонов и машин никто не отменял.

— Не прекращая простоя, людей вызывали на работу. Сейчас мы не понимаем, каким образом оплачивался труд докеров, так как доступа к документам у первичной организации РПД нет, — рассказывает Максим Колядинцев.



Вопросы к оплате возникают постоянно, известно, что двое работников одной бригады, на протяжении месяца выполнявшие одну и ту же работу и отработавшие одинаковое количество часов, получили по итогам месяца разную зарплату. «Как такое возможно?» — удивляется председатель РПД.

В Ейске, по его мнению, сложилась крайне тяжелая ситуация: «Я даже не могу сказать, что ситуация на контроле — с работодателем элементарно не поговорить».

### ПЕЧАЛЬНАЯ ФЕОДОСИЯ

После Ейска в плане стояли порты Севастополя и Феодосии. В первом всегда была небольшая первичка РПД.

— На самом деле там пассажирский порт, поэтому членами профсоюза являются матросы и капитаны, — рассказывает М. Колядинцев. — Каких-то серьезных глобальных проблем здесь нет. Единственное, что вызывает всеобщее недоумение — пассажирские морские трамвайчики и паромы передали в троллейбусное управление. Руководство шокировано: что делать с паромами, не представляют, что общего у водителя троллейбуса и капитана — тоже непонятно. Но работа есть, людям зарплату, хоть и небольшую, платят.

of the donor's certificate, at the employer's discretion.

“We managed to win one of the cases, that is, we proved that the employee acted according to the law. For the other case, which was considered by the court earlier, despite the same circumstances, the judge ruled otherwise,” says RUD Chairman.

Following the hearing, Maxim Kolyadintsev spoke to the Yeysk Sea Port OJSC representative and offered to develop a regulation for similar situations to avoid future collisions, and to inform the workers of the minimum period for submitting documents in order to approve a day off.

### WORKING IN DOWNTIME

When Azov sea navigation was halted in February this year, the employer declared a temporary two-month downtime, during which the dockers were paid two-thirds of their wages. In fact, there was plenty of work: loading and unloading of carriages and trucks had to be done anyway.

“Downtime still in effect, people were called to work. Now there is no way to understand how the dockers were paid, because the primary RUD organization has no access to the documents,” explains Maxim Kolyadintsev.

Payment issues keep reoccurring; two workers from the same crew performed the same duties, worked



В Феодосии ситуация гораздо печальнее.

— До того, как Крым воссоединился с Россией, это был самый глубоководный — самый серьезный порт полуострова. Из-за санкций работа там практически встала. Сейчас в Феодосии появляются два пароходика в месяц, — продолжает председатель РПД. — На предприятии за прошедшие несколько лет прошли катастрофические сокращения. В 2014 году в порту было около 1000 рабочих мест, сейчас там остаются 270 человек — сокращаться уже некуда.

Он добавляет, что основная часть грузовой техники простаивает: в работе всего один кран, остальные — законсервированы. Технику работники собирают сами — например, из двух-трех погрузчиков мастерят один.

#### ПАРТНЕРСТВО

Завершилась поездка по югу портами Новороссийск и Туапсе. В первом ситуацию Максим Колядинцев описывает как стабильную — «грех жаловаться»:

— Работники состоят в профсоюзах: часть в Российском профсоюзе докеров и подавляющее большинство в Профсоюзе работников водного транспорта. Проблемы,

equal hours, and received different payments at the end of the month. “How can that be?” RUD Chairman wonders.

He believes that the situation in Yeysk is very difficult. “I cannot even say that we are monitoring the situation — I couldn’t even get the employer to talk to me.”

#### SAD FEODOSIA

After Yeysk, Sevastopol and Feodosia followed. The former had always had a small primary RUD organization.

“In fact they have a passenger port, so the union members are sailors and captains,” says Maxim Kolyadintsev. “There are no wide-scale issues there. The only thing causing common bewilderment is that the water buses and ferries were transferred under trolleybus department supervision. The executives are perplexed: they don’t know what to do with the ferries, and they have no idea what a trolleybus driver and a boat captain could have in common. There is still work to be done, and employees are paid, albeit not too well.”



**DOWNTIME STILL IN EFFECT, PEOPLE WERE CALLED TO WORK. NOW THERE IS NO WAY TO UNDERSTAND HOW THE DOCKERS WERE PAID, BECAUSE THE PRIMARY RUD ORGANIZATION HAS NO ACCESS TO THE DOCUMENTS.**

The situation is far worse in Feodosia.

“Before Crimea reunited with Russia, it was the deepest and the most serious water port of the peninsula. Sanctions stopped almost all the work. Nowadays, only two steamboats a month enter the port of Feodosia,” RUD Chairman continues. “Within a few years, personnel headcount was drastically reduced. In 2014, there were nearly 1000 workplaces at the port; now there are only 270, with no further possibility to downsize.”

He adds that the hoisting equipment is mostly idle: only one crane is operational, and the rest are mothballed. The workers assemble the vehicles on their own, combining two or three loaders into one.



© Hreuter

если они возникают, решаются спокойно и в рабочем порядке.

На ситуации в Туапсе он остановился чуть подробнее. Здесь долгое время с давлением сталкивались члены профкома ОАО «Морской порт Туапсе». Отстранение от работы за различные мелкие нарушения, связанные с требованиями по охране труда, считалось чуть ли не нормой.

— Фактически ситуация выравнивается, — говорит председатель РПД. — У нас есть вопросы и к состоянию техники, и по охране труда, но в то же время мы видим, что предпринимаются попытки решить проблемы. Конечно, на раз-два ничего не изменится — на все нужно время. Самое главное — сейчас работа ведется совместно, руководство идет на диалог.

### КОНТЕЙНЕРОВ НЕТ

На совете РПД обсуждались и другие темы, в частности, падение грузооборота и сохранение рабочих мест докеров. Так, на Дальнем Востоке все более-менее спокойно.

«Это совсем другие логистические потоки, — объясняет председатель РПД. — Дальний Восток работает с Азией, Юг — с Турцией, Северо-Запад в основном был связан с Европой — это 80% грузов, поэтому именно здесь с грузами крайне плохо».


Так, по Северо-Западу из-за санкций ощущается серьезное падение контейнерного грузооборота.

— Сейчас все стивидорные компании региона работают на удобрениях — калийные соли, селитра, сера, то есть с навалочными опасными грузами, — продолжает М. Колядинцев. — Терминалы, которые никогда с этим не сталкивались, теперь заставлены «биг бэгами» — мешками по тонне. Основная трудность в том, что в некоторых компаниях под такие грузы практически нет техники. Но Северо-Запад выкручивается, пытается хоть что-то предпринимать, потому что контейнеров нет от слова «совсем».

В связи с этим председатель РПД особо подчеркнул, что ни одна

из стивидорных компаний региона не сократила работников. Так, Первый контейнерный терминал вводил сокращенную рабочую неделю, но постепенно возвращается к обычному режиму работы, на Бронке докеров отправляли в добровольно-принудительный простой за 2/3 от должностного оклада, часть предприятий Северо-Запада действовали по ситуации. Например, АО «Нева-Металл», понимая, что прогноз по работе неутешительный, договаривалась с докерами о вынужденной приостановке работы за 2/3 от оклада, но всегда — с согласия самого работника.

В целом стивидорные компании пытаются привлекать грузы — работа налаживается.

— Сейчас ситуация в России сложная, — заключает председатель РПД Максим Колядинцев. — Нельзя допускать раскачивания внутри страны, но в то же время налаживать социальное партнерство и защищать права и интересы работников обязательно нужно, что Российский профсоюз докеров и продолжит делать. 





## PARTNERSHIP

The southern journey concluded in Novorossiysk and Tuapse.

The former could be described as stable — “one can’t complain”:

“Workers are members of trade unions: partly the Russian Union of Dockers, and mostly the Water Transport Union. The issues are resolved as they emerge, in a steady manner.”

The situation in Tuapse required a more detailed report. For a long time, members of Tuapse Sea Port OJSC union council were under pressure. It was considered quite normal to dismiss an employee for minor violations of labor safety.

“The situation evens out gradually,” says RUD Chairman. “We have questions both to the state of machinery and labor safety, but we can see the attempts to resolve the issues. Of course, things cannot change at a blink of an eye, it takes time. It is crucial that the work is now done in collaboration, and the senior management is open to discussion.”

## NO CONTAINERS

RUD council considered other topics as well, including the decrease in cargo turnover and preserving dockers’ workplaces. It is more or less quiet in the Far East. “These are completely different logistic flows,” RUD Chairman explains. “The Far East works with Asia, the South operates with Turkey, the North-West was mainly engaged with Europe, which amounted to 80% of freights, so the situation with cargo is really bad here.”

Thus, in the North-West there is a substantial decrease in container cargo turnover due to sanctions.

“Now all stevedore companies of the region are working with fertilizers — potassium salts,



© Ivan Studenov

saltpeper, sulfur, i. e., bulk hazardous materials,” M. Kolyadintsev continues. “Terminals that had never had to do it are now full of tonne-sized big bags. The main difficulty is that some companies have next to no proper handling equipment for such cargo. But the North-West is making the best of the situation, because there are simply no containers.”

In this regard, RUD Chairman emphasized that none of the stevedore companies in the region had laid off workers. The First Container Terminal introduced shorter working week, but gradually returns to the standard schedule. At Bronka they sent dockers on a forced downtime at two-thirds of wages, and some of the North-West enterprises acted depending on the situation. For instance, Neva Metal JSC, seeing that the forecast was unpromising, agreed with the dockers on a downtime with two-thirds of wages, but only upon the worker’s consent.

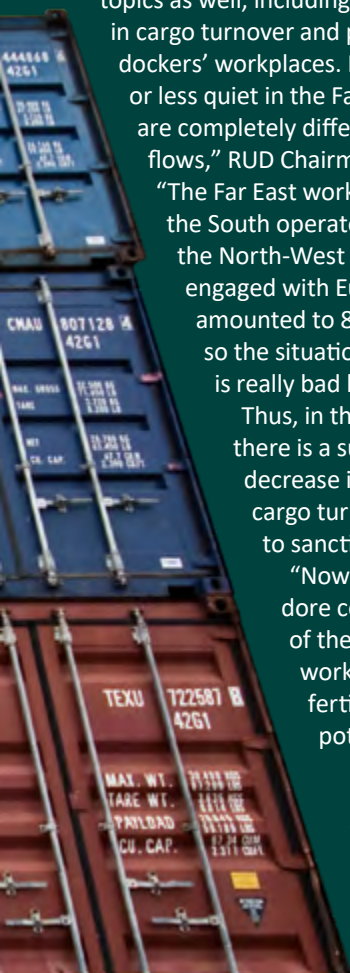
Generally, stevedore companies are working to attract cargo, so the situation is improving.

“The situation in Russia is complicated right now,” RUD Chairman Maxim Kolyadintsev concludes. “We cannot allow turmoils within the country, but we must build social partnerships and protect workers’ rights and interests, which is what the Russian Union of Dockers plans to do.”



**В ЦЕЛОМ  
СТИВИДОРНЫЕ  
КОМПАНИИ  
ПЫТАЮТСЯ  
ПРИВЛЕКАТЬ  
ГРУЗЫ — РАБОТА  
НАЛАЖИВАЕТСЯ.**

**GENERALLY,  
STEVEDORE  
COMPANIES  
ARE WORKING  
TO ATTRACT CARGO,  
SO THE SITUATION  
IS IMPROVING.**



© Håkan Dahlström

## БАРЬЕРЫ НА ПУТИ К ГЕНДЕРНОМУ РАВЕНСТВУ

Последние данные Всемирного экономического форума показывают: чтобы сократить глобальный гендерный разрыв, по оценкам, потребуется еще 132 года.

### ГЕНДЕРНОЕ РАВЕНСТВО: ЧТО ЭТО ТАКОЕ И ПОЧЕМУ ЭТО ВАЖНО

Гендерное равенство на рабочем месте означает создание возможностей для представителей всех полов пользоваться достойным трудом с точки зрения свободы, справедливости, безопасности и человеческого достоинства. Например, этого можно добиться за счет расширения доступа женщин к образованию, профессиональной подготовке и медицинскому обслуживанию. Достижение гендерного равен-

ства на работе является одним из основных прав человека и ключевым элементом Целей ООН в области устойчивого развития (ЦУР 5 и ЦУР 8). Кроме этого, достижение гендерного равенства на работе экономически выгодно. Доказано, что расширение прав и возможностей женщин создает социальную и экономическую ценность на рынке и в обществе в целом, одновременно повышая репутацию бизнеса и его способность привлекать таланты и удерживать сотрудников.

## BARRIERS TO GENDER EQUALITY

Latest data by the World Economic Forum estimating it will take another 132 years to close the global gender gap.

### GENDER EQUALITY: WHAT IT IS AND WHY IT IS IMPORTANT

Gender equality at work means promoting opportunities for all genders to enjoy decent work in terms of freedom, equity, security and human dignity. For example, this can be achieved by improving women's access to education, skills training, and health care. Achieving gender equality at work is a fundamental human right

and a key pillar of the UN Sustainable Development Goals (SDG 5 and SDG 8).

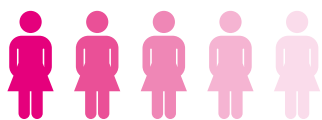
Except for this, achieving gender equality at work is important, not only because it is economically beneficial. It is proven that empowering women creates social and economic value in the marketplace and the whole community, while enhancing businesses' reputation and ability to attract talent and retain employees.

## ГЕНДЕРНОЕ РАВЕНСТВО НА РАБОТЕ: КЛЮЧЕВЫЕ ЦИФРЫ KEY FIGURES

< 20 %

Во всем мире женщинам платят примерно на 20% меньше, чем мужчинам.

Globally, women are paid approximately 20% less than men.



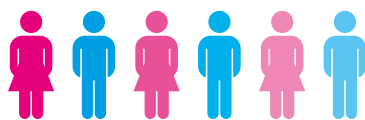
В 2022 году количество женщин, управляющих компаниями из списка Fortune Global 500, увеличилось до 24, что составляет менее 5% компаний.

In 2022, the number of women running Fortune Global 500 companies increased to 24, which is less than 5% of the companies.

27 %

Женщины составляют всего 27% всех руководящих должностей.

Women represent just 27% of all manager positions.



При нынешних темпах прогресса для достижения полного паритета потребуется 132 года.

At the current rate of progress, it will take 132 years to reach full parity.

68,1 %

В 2022 году глобальный гендерный разрыв сократился на 68,1%.

In 2022, the global gender gap has been closed by 68.1%.



Северная Америка и Европа занимают первое и второе места соответственно по гендерному паритету на работе, а Южная Африка занимает последнее место.

North America and Europe rank first and second, respectively, in gender parity at work while South Africa ranks last.





Хотя ни одна страна еще не достигла полного гендерного паритета, 10 крупнейших экономик закрыли по крайней мере 80% своего гендерного разрыва, при этом Исландия (90,8%), Финляндия (86%), Норвегия (84,5%) и Швеция (82,2%) составляют пятерку лучших.

While no country has yet achieved full gender parity, the top 10 economies have closed at least 80% of their gender gaps, with Iceland (90.8%), Finland (86%), Norway (84.5%) and Sweden (82.2%) making the top-five.

# 22%

На женщин приходится 22% руководящих должностей в цепочках поставок и транспортной отрасли на основе выборки из 155 стран.

Women account for 22% of leadership roles in Supply Chain and Transportation industry based on a sample from 155 countries.



Технологии, энергетика, цепочка поставок и транспорт — три сектора, демонстрирующие наибольшее улучшение показателей найма женщин на руководящие должности.

Technology, Energy, Supply Chain and Transportation are the three sectors showing the biggest improvement in their women-in-leadership hiring rate.

## КЛЮЧЕВЫЕ БАРЬЕРЫ НА ПУТИ К ГЕНДЕРНОМУ РАВЕНСТВУ KEY BARRIERS TO GENDER EQUALITY



### ОГРАНИЧЕННЫЙ ДОСТУП К ОБРАЗОВАНИЮ:

женщины часто несоразмерно обременены неоплачиваемым уходом и домашней работой, что может способствовать ограничению доступа к занятости и экономическим возможностям.

### LIMITED ACCESS TO EDUCATION:

women are often disproportionately burdened with unpaid care and domestic work, which can contribute to limited access to employment and economic opportunities.



### МАТЕРИНСТВО:

около 649 миллионов женщин во всем мире сталкиваются с недостаточной защитой материнства.

### MATERNITY:

About 649 million women face inadequate maternity protection globally.



### НАСИЛИЕ:

по оценкам, во всем мире до 75% женщин старше 18 лет — не менее 2 миллиардов женщин — подвергались сексуальным домогательствам на работе. Домогательства являются особенно чувствительным вопросом в судоходном секторе, где закрытая среда на судне и отсутствие контроля создают благодатную почву для издевательств и домогательств в отношении женщин и представителей любого пола на борту. Недавний опрос 1128 женщин из 78 стран, показал, что 60% из них столкнулись с гендерной дискриминацией на борту.

### VIOLENCE:

Estimates suggest that globally as many as 75% of women over age 18 — at least 2 billion women — have experienced sexual harassment at work. Harassment is a particularly sensitive issue in the shipping sector, where the enclosed ship environment and lack of monitoring create a fruitful ground for bullying and harassment of women and any other gender onboard. A recent survey of 1128 women from 78 countries, a 60% reported encountering gender-based discrimination onboard.

## ОТПРАВИТЬ ДЕНЬГИ ДОМОЙ СЛИШКОМ СЛОЖНО

Инновации, представленные на суше, еще не достигли морской области: высокие затраты и частые задержки кредита и доступа к заработной плате привели к тому, что судоходная отрасль отстала в отношении решений по оплате и компенсации, что усилило общее недовольство как среди судоходных компаний, так и среди моряков.

В 2022 году цифровизация коснулась многих аспектов эксплуатации судов, включая проектирование и управление судами, связь и навигацию. Однако способ оплаты труда моряков

не менялся десятилетиями. Он устарел и основан на технологиях 1970-х годов. Например, система SWIFT по-прежнему является основным методом оплаты труда моряков наряду с наличными платежами.

Цифровизация выплаты заработной платы — это не просто сокращение затрат; она играет важную роль в улучшении благосостояния моряков, обеспечивая финансовую независимость и облегчая их повседневную жизнь. Более высокие выплаты заработной платы обеспечивают безопасность, прозрачность, контроль и душевное спокойствие.

## IT IS TOO DIFFICULT TO SEND MONEY HOME

Innovations granted on land are yet to reach the maritime field; high costs and frequent delays in credit and access to salary have brought the shipping industry to fall behind in regards to payment and compensation solutions, increasing general discontent among shipping companies and seafarers alike.

In 2022, digitalization has entered multiple aspects of ship operations, including ship design and management, communications, and navigation. However, the way that seafarers have been paid hasn't changed for decades.

It is outdated and relies on 1970s technology. For instance, the SWIFT system still constitutes a main method by which seafarers are paid, along with cash payments.

Digitalization is undoubtedly beneficial for both shipping companies and their seafarers. In recent years, the focus on the well-being of seafarers has widely increased, and crew retention is becoming a more pressing topic for shipping companies, who at times struggle to find the right tools and channels to improve their seafarers' happiness.

### В ХОДЕ ОПРОСА\*, ПРОВЕДЕННОГО KADMOS GMBH И PROPEL SOCIAL LTD, 700 МОРЯКОВ ПОДЕЛИЛИСЬ СВОИМИ МЫСЛЯМИ О ВЫПЛАТЕ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ.

#### IN A SURVEY\* BY KADMOS GMBH AND PROPEL SOCIAL LTD, 700 SEAFARERS SHARED THEIR THOUGHTS REGARDING WAGE PAYMENTS.

**76%**

Согласны или полностью согласны с тем, что отправить деньги домой слишком сложно.

Agree or strongly agree that it is too difficult to send money home.

**86%**

Согласны или полностью согласны с тем, что увеличение количества мобильных банковских услуг улучшит их благосостояние.

Agree or strongly agree that more mobile banking services would improve their well-being.

**86%**

Согласны или полностью согласны с тем, что выбрали бы судоходные компании, использующие новые цифровые технологии.

Agree or strongly agree that they would choose shipping companies that use new digital technologies.

\* Опрос спонсировался и финансировался Kadmos GmbH и проводился PROPEL SOCIAL LTD с 4 августа 2022 года по 5 сентября 2022 года в приложении PROPELme, которое является платформой для образа жизни исключительно для моряков. Вопросы опроса были на английском языке и прошли проверку на понятность и ясность с небольшой фокус-группой моряков до начала опроса.

\* The survey was sponsored and funded by Kadmos GmbH and conducted by PROPEL SOCIAL LTD from 4th of August 2022 through 5th of September 2022. The survey was hosted exclusively on the PROPELme app, which is a lifestyle platform exclusively for seafarers. The survey questions were in English and had undergone validation for understanding and clarity with a small seafarer focus group prior to the commencement of the survey.



# МОРЯК

ВНЕ ПРОФСОЮЗА-  
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ  
МОРЯК

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ  
СОЮЗ МОЛЯКОВ  
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA



# «СМОТРЯЩИЙ ЗА ВАХТОЙ — НЕ ЗЕВАЙ НА РУЛЕ»

## “HEY, DUTY MAN, WATCH YOUR HELM!”

«Профсоюзная морская газета»

Union Marine Newspaper

В мае этого года «Совкомфлот» объявил среди членов экипажей судов фотоконкурс на тему «Морская профессия». Недавно компания огласила имя победителя — им стал матрос первого класса Вячеслав Якушев из Астрахани. В Южной территориальной организации моряка расспросили об его увлечении фотографией, истории присланных им снимков и любви к своему делу.

### ТОТ САМЫЙ КАДР

Вячеслав увлекается фотографией не первый год, поэтому участие в конкурсе, посвященном морским профессиям, стало для него естественным. Он прислал в оргкомитет СКФ совершенно разные снимки — «В море», «Пассажир», «Индийский колорит», а победу принесло фото пернатого героя под названием «Смотрящий за вахтой — не зевай на руле».

— Я сделал этот снимок во время утренней вахты, в интервале с 4 до 8 утра, — рассказал

победитель. — Птица сидела достаточно долго, внимательно смотрела, но потребовался не один десяток кадров, прежде чем удалось поймать тот самый. А название родилось само собой — я как раз стоял вахту на руле.

Вячеслав часто фотографирует в рейсах. «Закаты и рассветы всегда получаются потрясающе, — говорит моряк. — Я не могу сказать, что меня вдохновляет что-то конкретное, просто вижу красоту и стараюсь ее запечатлеть. Раньше даже специально возил с собой фотоаппарат».



This May Sovkomflot had launched a photo contest among ship crew members titled “Maritime Profession”. The company has recently named a winner – Vyacheslav Yakushev, an able seaman from Astrakhan. Southern Territorial Organization asked the seaman about his passion for photography, the story behind the photographs he submitted, and his love of his profession.

### THAT VERY SHOT

Vyacheslav is not a newbie to photography, so participation in the contest devoted to maritime professions was a natural move. He submitted several photos to the contest – all of them widely different: “At Sea”, “Passenger”, “Indian Colors”, but the winning photo was a shot of an avian character with the title “Hey, duty man, watch your helm!”

“I shot this photo at the morning watch, between 4 and 8 AM,” says the winner. “The bird remained in place for quite

a long time, but it took several dozen attempts to make that very shot. The title suggested itself – I was keeping watch at the helm.” Vyacheslav takes many pictures while at sea. “Sunsets and dawns always look fantastic on photos,” says the seaman. “I cannot say that I’m inspired by something in particular. I simply see the beauty and do my best to capture it. I even used to bring my camera everywhere I went.”

### INDIAN WEDDING

One of the most unusual photos Vyacheslav sent





Победившее фото «Смотрящий за вахтой — не зевай на руле».

Winning photo "Hey, duty man, watch your helm!"



Вячеслав Якушев  
Vyacheslav Yakushev

## ИНДИЙСКАЯ СВАДЬБА

Одна из самых необычных фотографий Вячеслава, присланных на конкурс, — снимок с индийскими молодоженами в Мангалуре. «После вахты решили сходить на экскурсию в индийский храм, — рассказывает Вячеслав. — Пришли — а там свадьба в самом разгаре. Мы подошли, поздравили молодоженов, сфотографировались с ними. Запомнились их яркие наряды и украшения. Еще одно отличие от наших свадеб — это отсутствие алкоголя. А так — те же пляски и веселье».


В СКФ отметили: выбор победителя по итогам голосования был очевиден, ведь все работы Вячеслава Якушева члены жюри отметили за оригинальность идеи и высокое качество исполнения.

В победу Вячеслава в фотоконкурсе, конечно, верили близкие, особенно супруга. Поэтому звонок из Москвы с приятным известием обрадовал

всю семью. Теперь они готовятся к увлекательному путешествию — в качестве приза Вячеславу досталась поездка на отдых за границу. Сейчас он в рейсе в составе экипажа танкера Tower Bridge, поэтому выигрывать получит по возвращении домой.

## КОГДА ТРУД В РАДОСТЬ

Вячеслав говорит о работе в море с большим уважением. «Конечно, хочу расти в профессиональном смысле, делать карьеру на флоте, — отвечает он на вопрос о перспективах. — Потому что действительно люблю эту работу за все ее преимущества».

В своей семье Вячеслав стал первым, кто связал жизнь с морем. Но, скорее всего, не последним — сыновья, глядя на отца, хотят пойти по его стопам. «Мне кажется, море должно быть в крови, тогда все получится», — резюмирует моряк. И его победа в фотоконкурсе это только доказывает. 




to the contest was one of Indian newlyweds in Mangalore. "After the watch we decided to go sightseeing to an Indian temple," Vyacheslav recounts. "When we came in, there was wedding in full swing. We congratulated the newly married couple and made photographs together. They had most memorable bright clothes and decorations. No alcohol is another difference from our weddings. The dancing and fun are all the same."

According to Sovkomflot, based on the voting, the winner was obvious — all of Vyacheslav Yakushev's works were praised by the jury for their originality and high quality of photography. Of course, Vyacheslav's family, especially his wife, believed that he would win. That is why the call from Moscow was a pleasant but expected

news for the whole family. They are now preparing for an exciting journey — the prize of the contest was a foreign trip. Vyacheslav is currently at sea as part of Tower Bridge tanker crew. He will receive his award upon return.

## WHEN WORK IS A JOY

Vyacheslav talks about work at sea with great deference. "Of course, I want to advance my career in the fleet," he answers our question about the prospects. "I really love this job and appreciate all its advantages."

Vyacheslav was the first in his family to connect his life with the sea. But his sons are likely to follow in his steps. "I think, the sea must be in your blood, then you will succeed," he recaps. Apparently, his victory in the contest is a confirmation of this belief. 

# ОФЕР И МАРИНАКИС: БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПРОСТО БОЛЕЛЬЩИКИ



© metaratings.ru

Первый чемпионат мира по футболу на Ближнем Востоке уже начался, и как минимум два судовладельца наблюдают за ним более пристально, чем обычно.

Футбольный джамбори 2022 года впервые проводится вне июня и июля из-за летней жары.

Чемпионат, который ещё до его начала преследовала череда неприятностей, связанных с гибелью строительных рабочих и обвинениями в нарушениях прав человека, обещает стать одним из самых скандальных за всю историю проведения мировых футбольных первенств. Одна из восьми арен, на которых будут проводиться матчи первенства, «Стадион 974» в Рас-Абу-Абуд, частично состоит из 974 переработанных транспортных контейнеров, и после окончания чемпионата будет полностью разобран.

Можно не сомневаться, что среди тех, кто будет с особым волнением следить за происходящим на футбольной арене, окажутся судовладельцы Идан Ofer и Эвангелос Маринакис. Дело в том, что Ofer владеет испанским «Атлетико Мадрид», семь игроков из которого выступают на этом чемпионате, а Маринакис — владелец клуба «Ноттингем Форест», пятеро игроков которого участвуют в первенстве в Катаре.

Игроки «Атлетико» Коке, Альваро Мората и Маркос Льоренте выступают на чемпионате за испанскую сборную, Науэль Молина и Родриго де Поль защищают цвета

## OFER AND MARINAKIS WATCH NERVOUSLY AS WORLD CUP

The first World Cup to be held in the Middle East is about to get underway, with one or two shipowners watching more keenly than usual.

The 2022 edition of the football jamboree is the first to be held outside the months of June and July, due to the summer heat there. A competition plagued by construction-worker deaths and human-rights issues will also see some matches played in the World Cup's first temporary arena. Stadium 974 in Ras Abu Aboud is made partially of 974 recycled shipping containers.

It will be dismantled after the final game is played.

Designed by Fenwick Iribarren Architects, the stadium can hold 40,000 people.

When the football begins, you can be sure shipowners Idan Ofer and Evangelos Marinakis will be watching closely. Ofer owns Spain's Atletico Madrid, which has seven players in Qatar, and Marinakis' Nottingham Forest is contributing another five.



аргентинской сборной, а Янник Карраско и Аксель Витсель попробуют сделать всё возможное, чтобы привести к победе сборную Бельгии.

Из числа бойцов клуба «Ноттингем Форест» английской премьер-лиги в мундиале примут участие Бреннан Джонсон, Нeco Уильямс и Уэйн Хеннесси, выступающие за Уэльс, а также Шейхоу Куяте в составе сборной Сенегала и полузащитник Ремо Фройлер, надевший майку сборной Швейцарии.

#### **ФУТБОЛ И СУДОХОДНАЯ ОТРАСЛЬ ПЕРЕПЛЕТЕНЫ**

Офер стал самым известным владельцем футбольного клуба после того, как в 2018 году приобрел долю в испанском «Атлетико». Его Quantum Pacific Group владеет 32% акций клуба.

Маринакис (глава Capital Shipping Group, которая управляет флотом из 70 судов общим дедевейтом около 8 млн тонн) владеет сразу двумя футбольными клубами — самым успешным греческим клубом «Олимпиакос» и английским «Ноттингем Форест».


Среди других заметных связей между судоходной отраслью и футболом стоит отметить главу Freight Investor Services Джона Банашкевича, который был директором английского ФК «Бернли», а также Глауко Лолли-Гетти, деда руководителя компании Scorpio, Эмануэля Лауро, который возглавлял итальянский клуб «Сампдория».

#### **«СТАДИОН 974» В РАС-АБУ-АБУД, ЧАСТИЧНО СОСТОИТ ИЗ 974 ПЕРЕРАБОТАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ.**

#### **STADIUM 974 IN RAS ABU ABUOD IS MADE PARTIALLY OF 974 RECYCLED SHIPPING CONTAINERS.**

Банашкевич сказал, что не планирует лично присутствовать на ЧМ, сейчас его больше интересует недавнее приобретение английского клуба Coventry City его другом и бывшим коллегой по Cargill Дугом Кингом.

Тор Олав Тройм, опытный инвестор, бизнесмен и топ-менеджер судоходной отрасли, долгое время возглавлявший компании Джона Фредриксона, владеет базирующимся в Осло клубом «Valerenga», который не слишком выделяется на фоне остальных европейских клубов.

Однако никто не может сравниться со славой испанского судовладельца Висенте Болуда, который был президентом «Реала» в 2009 году. 

Atletico have Koke, Alvaro Morata and Marcos Llorente in the Spanish squad, while Nahuel Molina and Rodrigo de Paul will turn out for Argentina, and Yannick Carrasco and Axel Witsel will line up for Belgium.

English Premier League strugglers Forest have Brennan Johnson, Neco Williams and Wayne Hennessey competing for Wales, Cheikhou Kouyate has been named in Senegal's squad and fellow midfielder Remo Freuler will pull on the jersey for Switzerland.

#### **FOOTBALL AND SHIPPING INTERTWINED**

Ofer became shipping's most high-profile football club owner in 2018 after snapping up a stake in Atletico. His Quantum Pacific Group acquired 32% of the La Liga giants after buying a 17% stake from China's Dalian Wanda Group.

Forest owner Marinakis also controls Piraeus-based Olympiacos — the most successful football club in Greece. He is a rival of the Alafouzou clan, which owns rival club Panathinaikos.

Others to have had strong footballing allegiances include Freight




#### **FIFA WORLD CUP Qatar 2022**

Investor Services boss John Banaszkiwicz as a director of England's Burnley FC, while Glauco Lolli-Ghetti, the grandfather of Scorpio boss Emanuele Lauro, was president at Italy's Sampdoria.

Banaszkiwicz told he had no plans to see any matches live, and was more interested in the recent takeover of English club Coventry City by his friend and former Cargill colleague Doug King.

Bulker investor Tor Olav Troim owns Oslo-based Valerenga, who are relative minnows in European football terms. The club had its debt wiped out earlier by former Troim employer John Fredriksen.

However, no one can match Spanish shipowner Vicente Boluda's claim to fame, as he was president of Real Madrid in 2009. 



# РАБСКИЙ ТРУД НА РОСКОШНЫХ ЛАЙНЕРАХ: ЭТО НЕ ТО, С ЧЕМ ДОЛЖЕН АССОЦИИРОВАТЬСЯ ФУТБОЛ

Одни из самых дорогих современных круизных лайнеров в мире – MSC World Europe, MSC Opera и MSC Poesia – на время проведения чемпионата мира по футболу в Катаре пришвартовались в порту Дохи. В их роскошных каютах остановились жены и подруги членов известных сборных команд и многие состоятельные болельщики. Однако в то время как гости наслаждаются великолепием и ослепительной роскошью – стоимость пакетных предложений по проживанию на борту доходит до 6000 фунтов стерлингов, владелец и оператор судов, компания MSC Cruises, находится под следствием Международного уголовного суда (МУС) по вопросу использования рабского труда на борту своих лайнеров. В частности, компания обвиняется в эксплуатации кубинских членов персонала.

[www.nybreaking.com](http://www.nybreaking.com)

перевод ЦИА РПСМ

## SLAVE LABOR ON LUXURY LINERS: THIS IS NOT WHAT FOOTBALL SHOULD BE ABOUT

Some of the most expensive modern cruise ships in the world – MSC World Europe, MSC Opera and MSC Poesia – are moored in the port of Doha during the World Cup in Qatar. The wives and girlfriends of famous national teams and many wealthy fans are stayed in their luxurious cabins. However, while guests indulge in dazzling luxury, with stay-on-board packages costing up to £6,000, MSC Cruises, the owner and operator of the ships, is under investigation by the International Criminal Court (ICC) over allegations that Cuban workers are subject to 'slave-like' conditions.



## РАБОТА СТАЛА ПРОДОЛЖЕНИЕМ РЕПРЕССИЙ

Расследование по этому поводу в течение последних пяти лет ведет базирующаяся в Испании правозащитная организация Prisoners Defenders. В эксплуатации кубинских работников обвиняют два лайнера — MSC Opera и MSC Poesia. Сенсационные обвинения стали известны, когда Prisoners Defenders направила в адрес МСC подробное досье, содержащее показания и другие свидетельства более тысячи кубинских работников о том, как с ними обращаются на борту лайнеров MSC и в других отраслях по всему миру.

Среди прочего, например, кубинцы утверждают, что получали только 20% от своей зарплаты, а все остальное уходило коммунистическому правительству Кубы, остро нуждающемуся в пополнении своих валютных резервов. Кроме того, по их словам, сотрудники MSC забрали у них паспорта.

В общем счете кубинский персонал круизных лайнеров должен был работать не менее 40 часов в неделю. В досье Prisoners Defenders содержатся показания бывшего работника лайнера MSC, которому платили £357 в месяц, из которых кубинское правительство получало £275. Базовая ставка другого сотрудника составляла £287, из них £229 доставались кубинскому государству.

В материалах дела, копия которого была также передана в ООН, говорится: «Потерпевшие заявляют, что работа в MSC Cruises стала для них продолжением репрессий кубинского режима». Кроме того, утверждается, что в ходе расследования правозащитники установили, что филиппинский персонал на лайнерах MSC получал зарплату с 80% удержанием, а также что их «несладко эксплуатировали и обращались с ними отвратительным образом, заставляя выполнять самую черную работу в подпалубных помещениях».



© Pline

## WORK HAS BECOME AN EXTENSION OF THE REPRESSION

Prisoners Defenders has been conducting its research for the past five years. Two of the ships noted as using Cuban ‘slaves’ are the MSC Opera and the MSC Poesia, which are used for the World Cup. The sensational accusations came to light when Prisoners Defenders sent a detailed dossier to the ICC containing testimonies and other evidence from more than 1,000 Cuban workers about their treatment while on MSC ships and in other industries around the world.

Among the allegations is that they received only 20 percent of their salaries, with the rest going to the communist Cuban government to help it collect vital foreign exchange reserves and that MSC officials confiscated their passports.

The Cuban ship’s personnel had to work a minimum of 40 hours a week. In its evidence, Prisoners Defenders highlighted the case of a former MSC employee who was paid £357 a month, but from which the Cuban government received £275. Another had a base salary of £287, of which £229 went to the Cuban state.

The file, which has also been submitted to the United Nations, states: ‘Victims state that MSC Cruises employees have become for them an extension of the repression of the Cuban regime.’

Further allegations made during the investigation were that Filipino workers on MSC ships also received an 80 percent pay cut, believed to be paid to private agents, and were often treated in an “exploitative, ugly manner”, does the most menial jobs below deck.

## A “LEGAL REQUIREMENT”

The problems are known not only from the words of the participants: among the submitted documents the ICC has also obtained contracts given to Cuban MSC personnel that state that up to 80% of their wages can be withheld.

MSC hired its Cuban staff through the Selecmar agency in Havana, which is part of the country’s government and sends thousands of citizens around the world to work in various industries.

According to campaigners, this brings the government as much as \$8bn (£6.7bn) a year and is the main source of foreign revenue.

Javier Larrondo, director of Prisoners Defenders, told MailOnline: ‘Why is a company under investigation by the ICC for human rights violations allowed to attend and benefit from the World Cup?’

“I’m sure many of the wealthy, high-profile people on board their ships and casual fans don’t know how MSC works.”

MSC insisted it no longer employed Cuban workers, but accepted that it did pay part of their wages to Cuban authorities as it was a “legal requirement.”

## A PERFECTLY NORMAL ARRANGEMENT

It said in a statement: “We are aware of the Prisoner Defender report, which represents an action against the Cuban government for their management of crew salaries, not against cruise lines or MSC Cruises. It makes some extraordinary accusations about our

## **В ДОСЬЕ PRISONERS DEFENDERS СОДЕРЖАТСЯ ПОКАЗАНИЯ БЫВШЕГО РАБОТНИКА ЛАЙНЕРА MSC, КОТОРОМУ ПЛАТИЛИ £357 В МЕСЯЦ, ИЗ КОТОРЫХ КУБИНСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОЛУЧАЛО £275.**

### **IN ITS EVIDENCE, PRISONERS DEFENDERS HIGHLIGHTED THE CASE OF A FORMER MSC EMPLOYEE WHO WAS PAID £357 A MONTH, BUT FROM WHICH THE CUBAN GOVERNMENT RECEIVED £275.**

#### **«ЗАКОННОЕ ТРЕБОВАНИЕ»**

Об имеющихся проблемах известно не только со слов участников: среди документов, переданных в МУС, есть контракты с кубинским персоналом MSC, в которых говорится, что до 80% их заработной платы может быть удержано. Компания нанимала кубинский персонал через государственное агентство Selectmar в Гаване, которое трудоустраивает в различные отрасли за рубежом тысячи кубинских граждан. Сообщается, что ориентировочно это приносит правительству Кубы до \$8 млрд в год и является основным источником ее валютных доходов.

«Почему компании, в отношении которой МУС расследует дело о нарушении прав человека, позволено быть причастной к чемпионату мира и получать от этого прибыль?» — возмутился Хавьер Ларрондо, директор Prisoners Defenders. — «Я уверен, что большинство богатых, известных людей и простых болельщиков, живущих сейчас на борту этих лайнеров, не в курсе методов работы MSC».

MSC в свою очередь утверждает, что больше не осуществляет наем кубинских работников, но признает,

что перечисляла часть их зарплаты кубинским властям, поскольку это было их «законным требованием».

#### **СТАНДАРТНАЯ ПРАКТИКА**

В заявлении компании говорится следующее: «Нам известно о досье, собранном Prisoner Defender, которое, по сути, направлено против применяемых кубинским правительством методов управления заработной платой кубинского персонала, а не против круизных линий вообще или компании MSC Cruises в частности. В досье выдвигаются какие-то экстраординарные обвинения в отношении нашего поведения, которые мы полностью отвергаем. Как и всем судоходным компаниям, которые осуществляют свою деятельность на Кубе, чего мы больше не делаем, нам пришлось нанимать кубинских членов экипажа через агентство Selectmar, поскольку таково было требование местных властей. В то время как мы всегда выплачивали полную заработную плату каждому, кто когда-либо работал на борту любого из наших судов, местные правила предполагали, что часть этой суммы перечислялась кубинским властям для дальнейшего распределения среди семей кубинских членов экипажа».

В ответ на обвинения в несправедливом обращении с филиппинскими работниками компания признала, что выплачивала определенный процент от их зарплаты «через агентства по трудоустройству» и так же поступает сейчас. «Это абсолютно стандартная практика в определенных юрисдикциях, и мы всегда будем соблюдать юридические требования стран, из которых мы набираем персонал, а также обеспечим ему достойные условия труда и конкурентоспособную зарплату».

Отметим, что на борту MSC World Europe не менее шести бассейнов, 14 джакузи с видом на океан, 200-метровый променада, а также самая высокая из всех существующих на лайнерах горка под названием The Venom Drop, ее высота —

behavior, which we absolutely refute.

“Like all shipping companies when we had operations in Cuba — which we no longer do — we had to employ our Cuban crew members through Selectmar, which was a requirement of the Cuban authorities. While we have always paid the full salary of every crew member who has ever worked on our fleet, local regulations meant that a portion of this was provided to the Cuban authorities for allocation to the families of Cuban crew members.”

In response to allegations of mistreatment of Filipino workers, the company admitted that it paid a percentage of their salary “through employment agencies” and this remains in effect.

It added: ‘This is a perfectly normal arrangement in certain jurisdictions, and we will always follow the legal requirements of the countries our crew comes from, in addition to providing good working conditions and competitive pay packages to attract them.’

MSC World Europe has no less than six swimming pools, 14 whirlpools with ocean views and a 200-metre long promenade. There is also an 11-deck high helter-skelter called The Venom Drop — at 75 meters it is the highest slide on any ship in the world. England’s WAGs are expected to be among 6,762 guests in 2,633 cabins. MSC Opera is a cruise ship built in 2004 with a capacity of 2,700 passengers. It underwent a thorough renovation in 2015 and, in addition to its own shopping center, also has other luxurious facilities. MSC Poesia can accommodate 3,000 passengers and is described as ‘elegant’ with swimming pools and luxury bars. During the World Cup, the cheapest room on one of the three MSC ships in Doha port will cost nearly £400 per night, with fans required to book a minimum of two nights.

#### **JUST ANOTHER SAD CHAPTER IN A WORLD CUP**

Mr. Larrondo enraged: ‘There is no doubt that the beautiful wives and girlfriends of the players and fans from all over the world will have a great time on MSC’s luxury ships. Who not? But I hope they change their minds now.’






© Chamarasca

75 метров, она проходит через 11 палуб. 2633 каюты вмещают 6762 гостей. MSC Opera — круизный лайнер 2004 года постройки вместимостью 2700 пассажиров. Он прошел капитальный ремонт в 2015 году. На судне, помимо собственного торгового центра, есть множество других развлекательных объектов. MSC Poesia вмещает 3000 пассажиров, на официальном сайте он описывается как элегантный лайнер с бассейнами и роскошными барами. Во время чемпионата мира стоимость самой дешевой каюты на одном из трех круизных судов MSC, стоящих в порту Дохи, составляет около 400 фунтов стерлингов (более 30 тысяч рублей) за ночь, причем бронировать их можно минимум на две ночи.

### ПЕЧАЛЬНАЯ ГЛАВА В ИСТОРИИ ЭТОГО ЧЕМПИОНАТА

«Нет никаких сомнений в том, что жены и подруги игроков и болельщики со всего мира прекрасно проведут время на роскошных лайнерах MSC.

Однако я надеюсь, что теперь они передумают. Судебное разбирательство в отношении компании MSC, которая причастна к ЧМ — еще одна печальная глава в истории этого чемпионата, омраченного скандалами, связанными с эксплуатацией и нарушениями прав человека», — отмечает Ларрондо. — «Это не то, с чем должен ассоциироваться футбол».


Напомним, что Конвенция 2006 года о труде в морском судостроении гласит: принцип равного вознаграждения за равноценный труд должен применяться ко всем морякам, занятым на одном судне, без какой-либо дискриминации по признаку расы, цвета кожи, пола, вероисповедания, политических взглядов, национальной принадлежности или социального происхождения. В Российском профессиональном союзе моряков уверены: судовладельцы должны придерживаться этих принципов, а любые нарушения, если они действительно были допущены, необходимо расследовать и пресекать. 

↑

**Утверждается, что рабочим на судах, принадлежащих MSC Cruises, которой принадлежит MSC World Europe, платят менее 100 фунтов стерлингов в месяц.**

Workers on ships owned by MSC Cruises, which own MSC World Europe, have been paid less than £100 a month, it is alleged.

MSC's involvement is just another sad chapter in a World Cup overshadowed by exploitation and human rights violations. This is not what football should be about."

Let us recall that the Maritime Labor Convention, 2006 states that the principle of equal pay for work of equal value should apply to all seafarers employed on the same ship, without any discrimination based on race, colour, sex, religion, political opinion, national affiliation or social origin. The Seafarers Union of Russia is confident that shipowners must adhere to these principles, and any violations, if they have really been committed, must be investigated and stopped. 



# CHOICE MADE RIGHT

# ВЫБОР СДЕЛАН ВЕРНЫЙ

Новороссийский курсант, будущий электромеханик Даниил Завальнюк, избран новым членом Молодежного совета РПСМ. Даниил вернулся из своего первого рейса — компания BGI отобрала его практикантом на танкер Nordic Breeze. На судне молодой человек провел больше шести месяцев, досконально изучил работу и убедился: профессию выбрал совершенно верно.



↑  
Даниил Завальнюк и Николай Попов, председатель ЮТО РПСМ (слева направо).

Daniil Zavalniuk and Nikolay Popov, STO SUR Chairman (left to right).

A cadet from Novorossiysk, future electrical officer Daniil Zavalniuk elected new member of SUR Youth Council. Daniil returned from his first voyage — BGI selected him as a trainee at the Nordic Breeze tanker. The young man spent more than six months onboard the ship, thoroughly studied the work and confirmed his choice of profession.

## TRADE UNION VOCABULARY

During his freshman year, Daniil started participating in the social life of the institution — he created a team of young men and girls who care, the blood donors. He is always there to help others, so when the opportunity to protect the seamen's rights arose, he jumped at the chance.

"I'm not yet aware of all the possibilities available for the trade union to assist mariners," the cadet explains. "However, I'm eager to dig deeper into the subject since I believe it will provide me with useful knowledge."

As of now, the "collective agreements", "international ITF standards" and other definitions from the trade union vocabulary are still a grey area for the new member of SUR. But there's a whole life ahead. The union established a special structure for young mariners to study, raise their concerns, exchange experience, and learn more about effective ways to solve problems.

"The labor relations system is a whole realm of expertise," STO SUR Chairman Nikolay Popov explains to the cadet. "The union's major area of work is the conclusion of collective agreements in accordance with international standards. A sailor cannot observe the entire process from A to Z; he arrives at the firm where they pay decent wages and believes it has always been that way. The truth is that many people worked to create these worthy conditions."

## OUR POTENT WEAPON

STO SUR Chairman adds that today nearly 250 Novorossiysk cadets are members of the Seafarers' Union

## ПРОФСОЮЗНЫЙ СЛОВАРЬ

Даниил еще на первом курсе начал активно заниматься общественной деятельностью в стенах ВУЗа — создал большую группу неравнодушных молодых людей и девушек, доноров крови. Он живо откликается на чужое горе, поэтому на предложение включиться в работу по защите моряков отреагировал с готовностью.

— На данном этапе я мало знаком с возможностями профсоюза, которые можно на практике применить на благо моряков, — отметил курсант. — Но с удовольствием погружусь в эту тему, потому что, думаю, она даст действительно нужные знания.

Пока же «коллективные договоры», «международные стандарты ИТФ» и другие определения из профсоюзного словаря новому члену РПСМ говорят немного. Но все впереди — не зря профсоюз организовал отдельную структуру, где молодые моряки могут учиться, заявлять о своих проблемах, обмениваться опытом и узнавать об эффективных методах решения.

— Система трудовых отношений — это целая наука, — сказал курсанту председатель ЮТО РПСМ Николай Попов. — Основным направлением работы профсоюза остается заключение коллективных договоров по международным стандартам. Моряк не видит весь этот процесс от «А» до «Я», он приходит в компанию, где платят хорошие зарплаты, и думает, что так было всегда. На самом деле над созданием этих достойных условий трудилось множество людей.

## НАШЕ ГРОЗНОЕ ОРУЖИЕ


Председатель ЮТО РПСМ добавил, что сегодня в рядах Российского профсоюза моряков — около 250 курсантов новороссийского ВУЗа. Всем им предоставляется бесплатная возможность посещать профсоюзный спортзал в центре города, получать консультации квалифицированных юристов о трудовых и гражданских правах, обращаться за помощью при возникновении спорных ситуаций на борту

и ряд других преимуществ. Курсанту также объяснили, что РПСМ — это единственный в России морской профсоюз, который является членом Международной федерации транспортников ИТФ — организации, зарекомендовавшей себя среди моряков «грозным оружием» против произвола работодателей.

А для того, чтобы этот рычаг продолжал работать эффективно, профсоюзы должны быть сильными и мощными. «Когда на борту есть члены РПСМ, судовладельцу приходится идти на переговоры и заключать коллективный договор, тем самым повышая трудовые стандарты для всего экипажа до международного уровня», — продолжил Н. Попов. — «Поэтому связь между профсоюзом и моряками должна быть сильная и крепкая».

## КАК НЕ ПОПАСТЬ В «ЧЕРНЫЙ СПИСОК»

Даниил решил сразу задать интересующие его и других курсантов вопросы. И прежде всего — могут ли у моряка возникнуть какие-то проблемы после обращения в профсоюз. Ему объяснили, что это невозможно в тех случаях, когда требования законны и справедливы в рамках действующего коллективного договора. Более того, профсоюз старается сохранять анонимность обратившегося, если проблема касается всего экипажа, например, невыплата зарплаты. Если же моряк не уверен в правомерности своих требований, он может обратиться в профсоюз за разъяснениями по любым пунктам трудового контракта и коллективного договора, в том числе, заблаговременно перед выходом в рейс.

После того, как все тревоги были развеяны, курсанту рассказали о текущей работе Молодежного совета РПСМ: конкурсах, флеш-мобах, викторинах, презентационных мероприятиях в морских ВУЗах. Даниил предложил принять эстафету в деле популяризации профсоюза среди курсантов лучшего морского университета страны и организовать для этого ознакомительные лекции в «Ушаковке». 


of Russia. All of them are provided with numerous free opportunities, including the ability to visit the union's sports facility in the city center, obtain legal advice from experienced labor and civil rights attorneys, seek aid in the event of onboard conflicts, and a variety of other benefits.

The cadet also discovered that SUR is Russia's only maritime trade union that is a member of the International Transportation Federation (ITF), which has proven to be a potent tool against employer's abuse of authority.

Trade unions must remain strong and powerful in order for this instrument to stay effective. "When there is a SUR member on board, the ship owner has to negotiate and conclude a collective agreement, thus raising the labor standards for the entire crew to an international level," N. Popov continues. "This is why the relationship between the trade union and the sailors must be kept strong."

## HOW TO AVOID GETTING IN "BLACK LISTS"

Daniil decided to immediately ask all questions vital for him and his fellow cadets. First and foremost, may there be any issues once the sailor seeks assistance from SUR? He was told that it cannot be the case when the request is legal and justified within the scope of the effective collective agreement. When an issue affects the entire crew, such as when wages are delayed, the union does its best to maintain anonymity of the informer. If the mariner is unsure about the legitimacy of his demands, he may seek clarification from the union on any clauses of the employment contract or collective agreement at any time, even before the voyage.

After all concerns were dismissed, the cadet learned more about SUR Youth Council's current activities, which includes contests, flash mobs, quizzes, and presentation events at marine institutions. Daniil volunteered as a promoter of the union among the students of the country's best maritime university, and organize introductory lectures in Ushakov State Maritime University for this purpose. 

# СИНТЕТИЧЕСКОЕ ЧУДО С ОПАСНЫМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ

Изо дня в день проблемы защиты окружающей среды становятся острее, а экологические протесты принимают все более экстремальный характер, попадая в топы новостей во всем мире. Не на последнем месте — вопросы к количеству пластика, производимому человеком: так, начиная с 1950-х годов прошлого века люди оставили после себя около 7 миллиардов тонн пластиковых отходов, из которых только порядка 10 процентов были переработаны. Миллионы тонн пластика потеряны в окружающей среде: это сигаретные окурки, упаковки из-под еды, пакеты, пластиковые соломинки — все то, чем регулярно пользуется огромное количество людей. Значительная часть этих отходов оказывается в океане — на сегодняшний день их масса оценивается в 75-199 миллионов тонн. Много мусора попадает в воду с берега, однако часть ответственности лежит на рыбаках, сети которых по разным причинам теряются в море, и на моряках, нередко также использующих на борту одноразовый пластик.

**SYNTHETIC  
MIRACLE  
WITH  
DANGEROUS  
IMPLICATIONS**





## КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Первые полусинтетические пластики появились еще в середине XIX века, когда с ростом масштабов производства некоторые материалы животного происхождения становились все более дефицитными. Стало понятно, что если ничего не изменится, на грани исчезновения, в частности, окажутся слоны, кость которых шла на изготовление бильярдных шаров, клавиш пианино и многого другого. Та же судьба ожидала и черепах, чьи панцири использовались для изготовления гребней. Ученые стали биться над изобретением новых полусинтетических материалов на базе натуральных веществ вроде пробки и молока, многие из которых были запатентованы. Одним из первых был изобретенный Александром Парком в 1862 году паркезин, изготовленный на основе нитрата целлюлозы — хлопковых волокон, растворенных в азотной и серной кислотах, затем смешанных с растительным маслом. Нитроцеллюлоза также стала использоваться как подложка киноплёнки.

Изначально восприятие пластика было совсем иным, чем сейчас — его считали почти чудом. Например, в рекламе бакелита, первого в мире полностью синтетического, к тому же устойчивого к едким химическим реагентам негорючего и сверхпрочного пластика, в 1907 году изобретенного бельгийским химиком Лео Бакеландом, утверждалось, что человечество наконец вышло за рамки привычной системы, в которой существовали только растения, животные и минералы. И теперь появилось «четвертое царство, чьи возможности не ограничены».

В действительности это было недалеко от истины. XX век во многом стал веком пластика — с самого начала изделия из новых материалов характеризовались более демократичными ценами, что сделало многие вещи доступными для широкого круга людей. Еще на заре века бакелит использовался для изготовления телефонов, радиоприемников, фотокамер,

Environmental protection concerns become more serious by the day, and green protests get more extreme, making headlines throughout the world. Not the least of these are concerns about the quantity of plastic. Since 1950s, mankind has generated over 7 billion tons of plastic waste, only 10% of which has been processed. Millions of tons of plastic are lost in the environment, including cigarette butts, food packaging, plastic bags, and straws — things that a lot of people frequently use. A significant share of this waste ends up in the ocean; as of today, it is estimated to be 75-199 million tons. Much of the garbage enters the water from the shore, but fishermen are also at fault, as their nets get lost in the sea for various reasons, and sailors, as they often use throwaway plastic on board.

## HOW IT BEGAN

The first semi-synthetic plastics appeared in the mid-nineteenth century, when growing industrialization made some animal-based materials rare. It became evident that unless something changed, some of the animal species, such as elephants whose ivory was used to make billiard balls, piano keys, and so on, would become extinct. Turtles whose shells were used for making combs faced the same fate. Scientists worked hard to develop novel semi-synthetic materials based on natural ingredients such as cork or milk; many of them were patented. One of the first inventions was made by Alexander Parkes in 1862. He created Parkesine on the basis of nitrocellulose — cotton fibers soaked in nitric and sulfuric acids and then combined with plant oil. Nitrocellulose also became the basis for motion picture film.

At first, plastic was perceived as something like a miracle. For example, the advertisement of bakelite — the first-in-the-world fully synthetic inflammable and ultrastrong plastic resistant to caustic chemical agents, invented by a Belgian chemist Leo Baekeland in 1907 — stated that the mankind finally moved beyond the conventional system consisting of plants, animals and minerals. Now, there was an emerging “fourth kingdom that has no boundaries”.

It was actually not that far away from truth. In many respects, the twentieth century became the century of plastic; from the start, commodities made of new materials were less expensive and thus more accessible to a wider audience. At the turn of the century,

bakelite was used to make phones, radio sets, photo cameras, pens, combs, dishware, furniture, bijouterie, and a variety of other items.

During the first decades of the twentieth century, oil and chemical industries developed alliances that grew into large corporations such as Dow Chemicals, ExxonMobil, DuPont, and BASF. At that time, they were driven by the idea to find applications for by-products of natural gas and raw oil refining processes. The most widespread of such by-products was ethylene. British Imperial Chemical Industries company was the first to utilize it in 1930s to make plastic, creating ethylene polymer — polyethylene — which is possibly the most popular type of plastic today. It is extremely widely used, from plastic bags to artificial hip and knee joints.

## PLASTIC WORLD

Plastic increasingly gained a stronger foothold in people's lives. After the war, plastic replaced more expensive materials such as paper, glass, and metal in the production of disposable goods such as consumer packaging. Polyethylene terephthalate (PET) bottles have also become increasingly popular alongside plastic bags and polystyrene food containers. The bottles were first patented in 1973 by American inventor Nathaniel Wyeth. They had various benefits over glass, like being lightweight, easily transportable, safe, and nearly unbreakable. PET was originally designed for soda water, but in the 21st century it became

Это произведение искусства, созданное с использованием японской техники Йодогава, изображает гигантскую рыбу, сотворенную из пластика и других отходов, выбрасывающихся из Балтийского моря в Эльсиноре, Дания, — красноречивый комментарий к обширному загрязнению Мирового океана несгоряющими пластиковыми отходами.

This piece of Art, created using Yodogawa Technique of Japan, depicts a giant fish created out of plastic and other waste, churning out of the Baltic sea in Elsinore, Denmark, — is a telling comment on the extensive pollution by non-perishable plastic refuse in the world's oceans.



ручек, расчесок, посуды, мебели, декоративной бижутерии и много другого.

В первые десятилетия XX века в нефтяной и химической промышленности стали формироваться альянсы, такие крупные компании, как Dow Chemicals, ExxonMobil, DuPont и BASF. В то время они были движимы желанием найти применение отходам переработки сырой нефти и природного газа. Одним из самых распространенных из них был этилен, который британская компания Imperial Chemical Industries первой смогла использовать для изготовления пластика: в 30-х годах она произвела полимер этилена — полиэтилен, который сегодня, пожалуй, является самым распространенным видом пластика. И крайне широко используется —

от производства пакетов до искусственных тазобедренных и коленных суставов.

### ПЛАСТМАССОВЫЙ МИР

Чем дальше, тем прочнее и шире пластмассы входили в жизнь людей. В послевоенный период пластик часто начал заменять более дорогую бумагу, стекло и металлические материалы, используемые в производстве одноразовых предметов, таких как потребительские упаковки. Все большее распространение наряду с полиэтиленовыми





popular as a container for non-carbonated beverages, particularly water.

The same chemical properties that make plastic so useful and durable have also made it a problem in the modern world: it takes thousands, if not tens of thousands, of years for some varieties of plastic to decompose. The decomposition process is also environmentally hazardous, since plastic degrades to microscopic particles that pollute the seas and ecosystems.

Aside from microplastic (particles less than 5 mm), there is also nanoplastic (1 to 1000 nm). Today they can be found in all parts of the world, in air, water, and food. The tiny plastic particles enter the bodies of fish, animals and, of course, humans, mostly in the form of synthetic fibers. The process is so advanced by now that in blood samples collected from 22

anonymous healthy adult donors and tested for tiny particles by researchers at Free University Amsterdam, they discovered microplastics with the size of up to 0.0007 mm in 17

of the participants. Half of them were found to be PET, one-third contained polystyrene, which is commonly used in food packaging, and one-quarter contained polyethylene. Microplastic was even discovered in breast milk.

#### MIRACULOUS BUT HAZARDOUS?

At the same time, the influence of these particles on human body is still understudied. More than a hundred laboratory studies were carried out where animals, mostly aquatic, were exposed to microplastics. But the results — that this may lead to less active proliferation or physical damage — are not easy to interpret because microplastic particles actually vary in size, shape and chemical composition, while many studies have used materials that are quite different from those found in the environment.

However, some data still give cause for concern. A research team at the Norwegian University of Science and Technology recently conducted a study in which they observed 24 typical plastic goods for 10 days to check if they released chemical compounds into water. The water was subsequently examined for chemical contaminants and toxicity. Each of the products appeared to be releasing chemical substances into the water. Some of the compounds were potentially toxic: 22 out of 24 plastic products were closely associated with oxidative stress, which can injure cells and induce inflammation and chronic illnesses.

13 of the products released antiandrogens, which can impair male fertility; one of the materials left estrogens in the water, which can affect both male and female fertility.

A single plastic object can release up to 8700 different chemicals into water. In the course of another research, scientists discovered that common plastic goods contain substances that might disrupt metabolism and lead to weight gain.

Experts are concerned about the smallest particles, nanoplastics, which may enter cells and probably disrupt their activities. Some of the researchers assume that their mere presence can cause irritation. But the majority of nanoplastics are too small for the scientists to even discern them.

**ПЕРВЫЕ ПОЛУСИНТЕТИЧЕСКИЕ ПЛАСТИКИ ПОЯВИЛИСЬ ЕЩЕ В СЕРЕДИНЕ XIX ВЕКА, КОГДА С РОСТОМ МАСШТАБОВ ПРОИЗВОДСТВА НЕКОТОРЫЕ МАТЕРИАЛЫ ЖИВОТНОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ СТАНОВИЛИСЬ ВСЕ БОЛЕЕ ДЕФИЦИТНЫМИ.**

**XX ВЕК ВО МНОГОМ СТАЛ ВЕКОМ ПЛАСТИКА.**

**THE FIRST SEMI-SYNTHETIC PLASTICS APPEARED IN THE MID-NINETEENTH CENTURY, WHEN GROWING INDUSTRIALIZATION MADE SOME ANIMAL-BASED MATERIALS RARE.**

**IN MANY RESPECTS, THE TWENTIETH CENTURY BECAME THE CENTURY OF PLASTIC.**







**МАССОВОЕ  
ПРОИЗВОДСТВО  
ДЕШЕВЫХ  
ПЛАСТМАССОВЫХ  
ИЗДЕЛИЙ  
ПОРОДИЛО  
КУЛЬТУРУ  
ОДНОРАЗОВОГО  
ПОТРЕБЛЕНИЯ —  
СЕГОДНЯ ОКОЛО  
500 МЛРД  
ПЛАСТИКОВЫХ  
БУТЫЛОК  
ПРОДАЕТСЯ  
КАЖДЫЙ ГОД,  
ПРИЧЕМ ЭТО ЧИСЛО  
РАСТЕТ.**

пакетами и контейнерами для еды из полистирола стали получать бутылки из полиэтилентерефталата (ПЭТ). Впервые они были запатентованы в 1973 году американским изобретателем Натаниэлем Уайетом и имели множество преимуществ перед стеклянными, среди которых малый вес, удобство в транспортировке и безопасность — ведь их практически невозможно разбить. ПЭТ был разработан специально для газировки, однако в XXI веке его популярность пережила бум и в сфере негазированных напитков, и прежде всего — воды. В целом массовое производство дешевых пластмассовых изделий породило культуру одноразового потребления — сегодня около 500 млрд пластиковых бутылок продается каждый год, причем это число растет.

И именно те химические свойства, которые делают пластик невероятно полезным и долговечным материалом, в современном мире стали проблемой: избавиться от него очень непросто, ведь некоторым видам пластмасс требуются тысячи и даже десятки тысяч лет, чтобы разложиться на свалке. Само это разложение является не меньшей экологической проблемой, потому что разрушение пластмассы до микроскопических частиц загрязняет океан и экосистемы. Помимо микропластика (частицы длиной менее 5 миллиметров) существуют еще более мелкие частицы — нанопластик (от 1 до 1000 нм). Сегодня их обнаруживают во всех концах света — в воздухе, воде и в пище. С ними мельчайшие частицы пластика попадают в организмы рыб, животных и, конечно, человека — не в последнюю очередь из волокон синтетических тканей. Процесс зашел далеко — недавно ученые из Амстердамского свободного университета проанализировали образцы крови 22 анонимных доноров и обнаружили пластиковые частицы размером до 0,0007 мм в 17 из них. В половине образцов был найден ПЭТ-пластик, треть содержала полистирол, часто использующийся для упаковки еды и прочих продуктов, еще четверть — полиэтилен. Микропластики даже обнаружили в материнском грудном молоке.

### ЧУДЕСНЫЙ И ОПАСНЫЙ?

При этом влияние этих частиц на людей и другие живые организмы до сих пор до конца не изучено. Было проведено более сотни лабораторных исследований, в которых животные, по большей части водные организмы, подвергались воздействию микропластиков. Но результаты — что это может приводить к менее активному размножению или физическим повреждениям — непросто интерпретировать, потому что частицы микропластика в действительности различаются по размеру, форме и химическому составу, в то время как во многих исследованиях применялись материалы, довольно сильно отличающиеся от тех, которые встречаются в окружающей среде.

Однако некоторые данные все же вызывают опасения. Так, например, недавно Норвежский университет естественных и технических наук провел исследование, в котором в течение 10 дней ученые наблюдали за тем, выделяют ли 24 распространенных пластмассовых изделия в воду химические вещества. Затем было проведено исследование воды на наличие химических веществ и токсичность. Выяснилось, что каждый из продуктов выделил в воду химикаты. Некоторые из веществ были потенциально токсичными: окислительный стресс, который может наносить вред клеткам, а также вызывать воспаления и хронические заболевания, связали с 22 из 24 пластиковых изделий; 13 из продуктов выделили антиандрогены, которые могут влиять на мужскую фертильность; после одного из материалов в воде были обнаружены эстрогены, также способные затронуть фертильность у мужчин и женщин. При этом одно изделие из пластика может выделить до 8700 разных веществ в воду. В ходе другого исследования ученые также обнаружили в распространенных пластиковых изделиях вещества, способные влиять на метаболизм и способствовать набору веса.

Очень беспокоят экспертов мельчайшие частицы — нанопластики — некоторые из них могут проникать в клетки и, вероятно, нарушать их работу. Как предполагают некоторые исследова-



### OCEAN ENDANGERED

The current extent of plastic pollution is quite astounding. The majority of plastic waste ends up in the ocean, with at least 8 million tons added each year. It even gave birth to a new “continent” — the Great Pacific Garbage Patch. This plastic garbage collection forms within a vortex created by the North Pacific System of Currents. According to the research carried out by L. Lebreton et al. in 2018, at least 79,000 tons of oceanic plastic float within the area of 1.6 million square kilometers.

Of course it's not an island you can walk, it's basically an accumulation of small particles of garbage resulting from photodegradation of plastic in the upper waters. Fishing nets accounted for 46 percent of the waste. There was also a variety of fishing gear, such as ropes, oyster spacers, eel traps, boxes, and baskets in the water. They mostly threaten marine fauna, such as birds that mistake plastic items for food. According

to the UN, all marine species, from plankton and shellfish to birds, turtles, and mammals, will face increased danger in the near future, including the possibility of poisoning, behavioral disorders, hunger, and asphyxia. Besides, plastic debris blocks oxygen and light for corals, mangrove and kelp forests. Many marine creatures become entangled in plastic rubbish that kills hundreds of thousands of aquatic mammals and turtles each year. According to scientists, by 2050 the volume of plastic in the water would outweigh the volume of fish. According to the Eyesea Pollution Mapping Initiative, several ship owners report that increasing plastic pollution impedes ships: so, operators claim that a ship was unable to continue at full speed due to overheating of the cooler's mesh filters, which were clogged with plastic.

### LOOKING FOR SOLUTION

Plastic menace is more and more obvious for many nations, necessitating

**THE MANUFACTURE OF INEXPENSIVE PLASTIC ITEMS GAVE RISE TO THROWAWAY CULTURE: ABOUT 500 BILLION PLASTIC BOTTLES ARE SOLD YEARLY — AND THIS NUMBER IS GROWING.**





**БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ПЛАСТМАССОВОГО МУСОРА ЗАКАНЧИВАЕТ СВОЮ ЖИЗНЬ В ОКЕАНЕ: В НЕГО КАЖДЫЙ ГОД ПОПАДАЕТ ПО МЕНЬШЕЙ МЕРЕ 8 МЛН ТОНН ПЛАСТИКОВЫХ ОТХОДОВ. ИХ НАСТОЛЬКО МНОГО, ЧТО НА НАШЕЙ ПЛАНЕТЕ ПОЯВЛЯЕТСЯ БУКВАЛЬНО НОВЫЙ МУСОРНЫЙ КОНТИНЕНТ — БОЛЬШОЕ ТИХООКЕАНСКОЕ МУСОРНОЕ ПЯТНО.**



© Subhankar Chatterjee and Shivika Sharma



Тюлень запутался в пластиковой сетке

Seal entangled in plastic netting

тели, одно их присутствие способно вызвать раздражение. Но большинство из них малы настолько, что проблемой для ученых становится даже просто их увидеть.

#### ОКЕАН ПОД УДАРОМ

Масштабы пластикового загрязнения сегодня действительно поражают. При этом большая часть пластмассового мусора заканчивает свою жизнь в океане: в него каждый год попадает по меньшей мере 8 млн тонн пластиковых отходов. Их настолько много, что на нашей планете появляется буквально новый мусорный континент — Большое тихоокеанское мусорное пятно. Это скопление пластиковых отходов формируется внутри водоворота, который образуется Северо-тихоокеанской системой течений. Всего, согласно данным завершеного в 2018 году исследования Л. Лебретона с соавторами, по меньшей мере 79 000 тонн океанического пластика плавает внутри зоны размером в 1,6 млн квадратных километров.

Конечно, это не остров, по которому можно пройти — в основном в верхних водных слоях скапливаются небольшие частицы мусора, на которые распадается пластик под действием света. Также значительную часть мусора — 46 процентов — составляли рыболовные

сети. Помимо этого в воде обнаружили много другого рыболовного снаряжения — веревок, распорки для устриц, ловушек для угрей, ящиков, корзин. От этого в первую очередь страдают морские обитатели: например, птицы заглатывают частицы пластика, принимая их за пищу. При этом в ООН считают, что в ближайшем будущем все морские виды — от планктона и моллюсков до птиц, черепах и млекопитающих окажутся в еще большей, чем сегодня, опасности: им грозит серьезный риск отравления, поведенческого расстройства, голода и удушья. К тому же пластиковый мусор лишает кислорода и света кораллы, мангровые леса и заросли водорослей. Многие морские животные становятся жертвами запутывания в пластиковом мусоре: в течение года от этого гибнут сотни тысяч морских млекопитающих и черепах. По прогнозам ученых, к 2050 году объемы пластика в морях превысят объемы рыбы. Кроме того, по данным инициативы по картированию океанического пластика Eusea, ряд судовладельцев сообщал о том, что растущее пластиковое загрязнение мешает судам: например, по сообщениям оператора, теплоход не мог продолжать двигаться на полной скорости из-за перегрева забитых пластиком сетчатых фильтров охладителя.

prompt action. Disposable plastic is prohibited in at least 130 countries, according to Greenpeace. For example, in July 2021, the European Union banned 10 categories of plastic goods, including plastic bags, cotton buds, dinnerware, plates, plastic straws, drink stirrers, balloon holders, oxo-degradable objects, food containers, and polystyrene cups. Today, Europe is the world leader in plastic recycling.

There are attempts to reduce the use of plastic items on sea-going vessels. For instance, in 2019 India announced a pending ban on the use of throwaway plastic products on board motor ships entering Indian ports and territorial waters. Later, the project was postponed until further notice, but Kuwait expressed similar intentions later. Several ship owners, including Carnival Corporation, one of the leading cruise tourism companies, outlined plans to drastically reduce or eliminate the use of disposable plastic tubes, cups, caps, bags, individual food packing, and decorations aboard their ships by the end of 2021.

The ships do add to plastic litter; just think about the bottled water on board.

A Swedish water purification business, Jowa, projected that over a year, a 15-man crew may consume water from up to 10,000 1.5-liter bottles. That's why numerous maritime enterprises introduce water filtration devices to avoid bottled water and reduce plastic pollution.

Besides, the industry has generated a variety of remarkable initiatives aimed at plastic collection and recycling. Thus, in 2022, Mitsui OSK Lines, Japan's largest ship owner, introduced a novel centrifugal system for microplastic collection developed in collaboration with Miura. The device can continuously collect garbage at sea. It is being tested on one of the company's vessels, Emerald Ace. The devices of the previous generation have been installed aboard five MOL motor ships, and the ship owner converted a part of the collected garbage into energy resources comparable to hardwood granules. In the meantime, H2-Industries (New York) and TECHNOLOG Services (German sea architects) are developing a 3D model of a ship to gather and convert plastic debris into pure oxygen while bringing the surplus on shore. Maersk, for its part, sponsors The Ocean Cleanup,



**THE MAJORITY OF PLASTIC WASTE ENDS UP IN THE OCEAN, WITH AT LEAST 8 MILLION TONS ADDED EACH YEAR. IT EVEN GAVE BIRTH TO A NEW "CONTINENT" — THE GREAT PACIFIC GARBAGE PATCH.**



© Rey Perezoso





↑

**Микроорганизмы перифитон, живущие на поверхности водяной лилии. Увеличение 200X. Техника освещения — поляризованный свет.**

Microorganisms Periphyton living on watermilfoil surface.  
Magnification is 200X.  
Technique of the illumination is polarized light.

**В ЯПОНИИ УЧЕНЫМ УДАЛОСЬ ВЫДЕЛИТЬ ОДИН ВИД БАКТЕРИЙ, КОТОРЫЙ СПОСОБЕН ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПЛАСТИК В КАЧЕСТВЕ ОСНОВНОГО ПИТАТЕЛЬНОГО СУБСТРАТА — IDIONELLA SAKAIENSIS.**

### РАБОТА НАД РЕШЕНИЕМ

Надо сказать, что пластиковая угроза становится все более очевидной для многих стран, а с этим — и необходимость действий. Так, по данным Greenpeace, запрет на разные товары из одноразового пластика действует по меньшей мере в 130 странах. Например, с июля 2021 года Евросоюз запретил продажу целых 10 товаров из пластика, среди которых пакеты, ватные палочки, столовые приборы, тарелки, трубочки, мешалки для напитков, держатели для воздушных шаров, изделия из оксоразлагаемого пластика, контейнеры для еды и стаканчики из полистирола. Кроме того, сегодня Европа занимает лидирующие позиции в переработке пластика.

Есть попытки сократить использование пластмассовых изделий и на морских судах. Например, в 2019 году стало известно, что Индия собирается запретить использование одноразовых пластиковых изделий на борту теплоходов, заходящих в ее порты и территориальные воды. Затем, правда, инициатива была отложена до дальнейших указаний, но позже о намерении ввести подобные ограничения заявил Кувейт. Также о планах значительно снизить уровень использования одноразового пластика к концу 2021 года заявляло несколько судовладельцев, в том числе Carnival Corporation — одна из крупнейших в мире круизных туристических компаний, — в том числе, оператор намеревался уменьшить или исключить использование пластиковых трубочек, стаканчиков, крышек, пакетов, индивидуальной упаковки еды и декоративных элементов на борту своих судов.

Суда действительно вносят свой вклад в пластиковое загрязнение: чего стоит только бутилированная вода на борту. Так, по подсчетам шведской компании Jowa, специализирующейся на очистке воды, экипаж из 15 человек за год может использовать около 10 000 1,5-литровых бутылок. Поэтому различные судоходные компании уже внедряют системы, установка которых позволяет фильтровать воду и избегать употребления бутилированной воды на борту, что также способствует уменьшению количества пластикового мусора с судов.

Кроме того, в отрасли рождаются различные любопытные инициативы по сбору пластика или его переработке. Например, крупнейший японский судовладелец Mitsui OSK Lines в 2022 году представил обновленное устройство центробежного типа по сбору микропластика, разработанное в сотрудничестве с компанией Miura, которое может постоянно собирать мусор в море. Оно тестируется на одном из судов компании, Emerald Ace. Предыдущий вариант установлен еще на пяти теплоходах MOL, причем судовладелец перерабатывал часть подобранного мусора в энергоресурсы, подобные древесным гранулам. Нью-Йоркская компания H2-Industries и немецкие морские архитекторы TECHNOLOG Services тем временем совместно разрабатывают 3D-проект концепции судна, которое будет собирать пластиковые отходы и затем перерабатывать его в чистый водород, при этом его излишки будут доставляться на берег. Maersk в свою очередь поддерживает работу The Ocean Cleanup — неправительственной инженерной организации, которая трудится над технологиями для извлечения пластикового мусора из океанов. Попытки найти решение проблемы микропластиков в океане также делает ряд других компаний.

### КОРМ ДЛЯ БАКТЕРИЙ

Однако все это не борется с корнем проблемы — пластики по-прежнему очень долго разлагаются, и даже если все отходы будут доходить до переработки (сегодня в США это примерно 9% пластмасс, а в Европе — от 15% до 30%), вопрос это не решит, потому что процесс не бесконечен: при существующих сегодня методах ресайклинга качество полимерного сырья с каждым витком

a non-governmental engineering group that is researching the technology for removing plastic from the ocean. Other companies are also attempting to remedy the problem of ocean microplastics.

#### FORAGE FOR BACTERIA

However, none of these measures address the underlying issue: plastics still take too long to degrade, and even if all waste were recycled (the United States recycles only 9% of plastic, while Europe recycles 15% to 30%), it would not solve the problem because the process is not unlimited: current recycling methods degrade polymer quality at each loop. Biodegradable polymers are also being produced, but in small amounts. Scientists are seeking for solutions in a wide range of areas, including the world of bacteria.

According to Olesya Ilyina, Russia's leading microplastic expert and fellow researcher at the Biological Faculty of the Moscow State University, scientists are currently exploring plastic disposal with the help of bacteria. Scientists isolate bacteria from

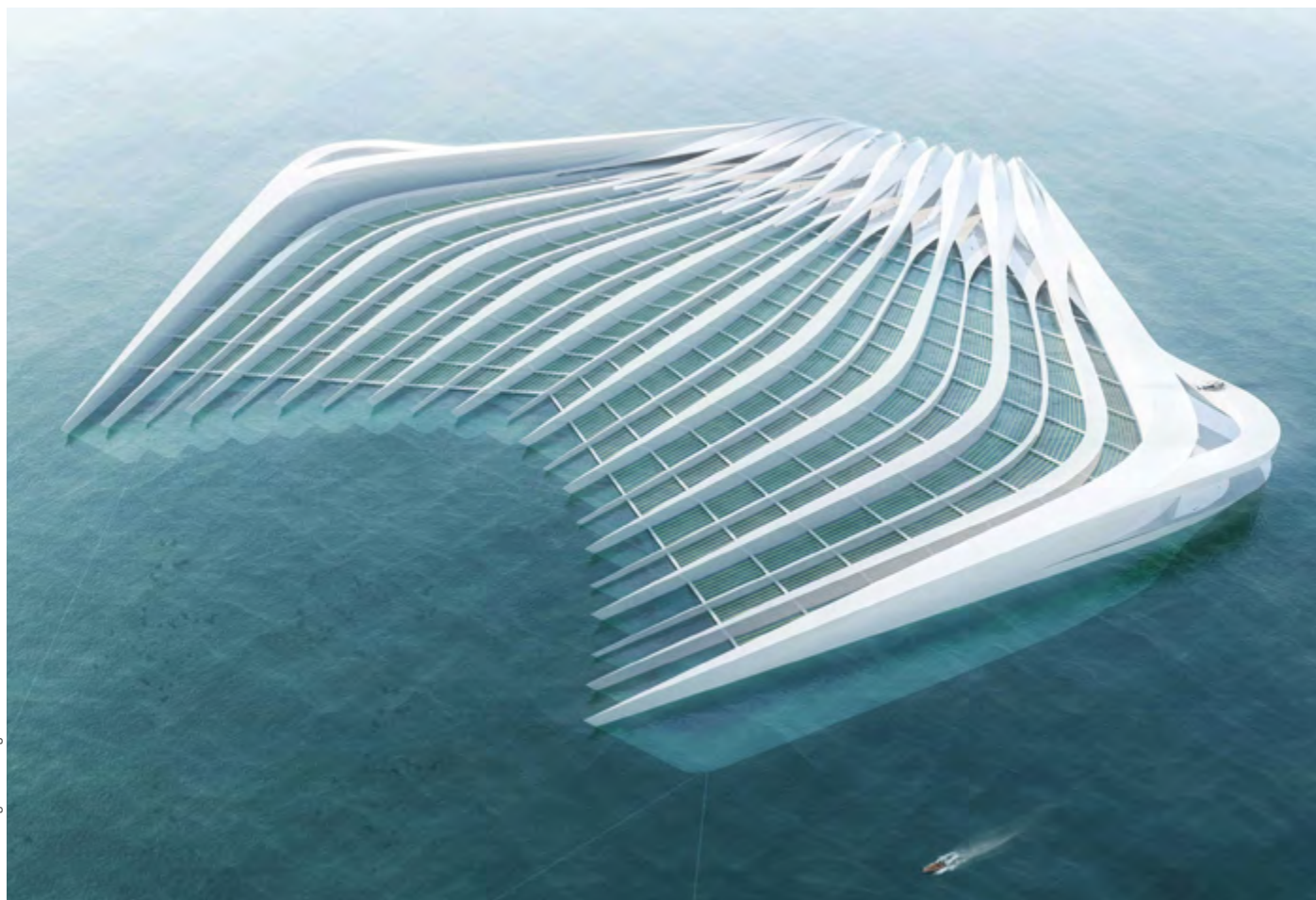
plastic periphyton, culture them, then test and monitor for the ability to use plastic as a feed substrate by degrading it. The issue is that the bacteria have limited capacity, and plastic is an extremely unappealing and chemically stable substrate. However, she claims that scientists in Japan were able to isolate *Idionella sakaiensis*, a species of bacterium that can feed on plastic.

"Many species of bacteria, fungi, and even microalgae have been described, for which microplastic is not the major source of carbohydrates, but one of the available sources," the specialist explained in an interview with RIA Novosti. "First and foremost, they are all selective; different bacteria prefer different kinds of plastic. A bacterium may prefer polystyrene, but will not tolerate polyethylene. Second, it may need special composting conditions, such as a comfortable temperature, because bacteria are not very active at cold temperatures. The medium is also very important; the bacteria must have no choice: it won't touch plastic if there

#### SCIENTISTS IN JAPAN WERE ABLE TO ISOLATE *IDIONELLA SAKAIENSIS*, A SPECIES OF BACTERIUM THAT CAN FEED ON PLASTIC.

Плавательная платформа, которая отфильтровывает частицы пластика из океана.

Swimming platform with filters particles of plastic out of the ocean.






снижается. Также, хотя и в малых количествах, но в настоящее время уже производятся биоразлагаемые пластики. Однако ученые ищут решение в разных направлениях — и не исключено, что оно придет из мира бактерий.

Так, например, по словам ведущего специалиста по микропластику в России и сотрудницы биологического факультета МГУ Олеси Ильиной, в настоящий момент специалисты занимаются изучением утилизации пластика с помощью бактерий. Ученые выделяют их из пластикового перифитона (оброста), культивируют, тестируют и смотрят, насколько они способны использовать пластик как пищевой субстрат, разлагая его. Дело осложняется тем, что возможности бактерий ограничены, а пластик — крайне непривлекательный субстрат, который довольно химически стабилен. Однако, по ее словам, в Японии ученым удалось выделить один вид бактерий, который способен использовать пластик в качестве основного питательного субстрата — *Idionella sakaiensis*.

«Описаны многие виды бактерий, грибов, даже микроводоросли, для которых пластик является не основным, а одним из возможных источников углеводов, — рассказала эксперт в интервью РИА Новости. — Но, во-первых, они все избирательны — разные бактерии могут разлагать разные виды пластика. Допустим, бактерии нравится полистирол, а полиэтилен она разлагать не хочет. Во-вторых, требуют специфических условий — им нужно создать специальные условия компостирования с комфортной температурой, потому что в холоде бактерии не очень хорошо работают. Также необходимо подобрать состав среды и следить, чтобы у них не было выбора: при наличии более привлекательных органических веществ связываться с пластиком бактерия не будет. Это не дает масштабного решения, потому что эффективность биоразложения пластиков по массе составляет минус 5-8% в месяц. То есть, если мы в месяц инкубируем 100 кило-

граммов пластика, то в конце месяца остается около 92-95 килограммов. В связи с этим сегодня биокомпостирование применяется лишь локально и для определенных видов пластиков».


Весной этого года, однако, китайские ученые из Института океанологии при Академии наук КНР заявили об обнаружении морского гриба, который очень активно разлагает пластмассы: по их словам, всего за четыре месяца он перерабатывает практически любой пластик на 95%, а отдельные виды (полиэстер и полиуретан) — за две недели. При этом его жизнедеятельность не наносит вреда окружающей среде. Возможно, в будущем он сможет послужить решением проблемы пластиковых отходов. 

**Роб Гринфилд в своем мусоре — в пластиковом костюме в Нью-Йорке в 2016 году во время информационной кампании Trash Me.**

Rob Greenfield wearing his trash in a plastic suit in New York City in 2016 during the Trash Me awareness campaign.

→

are other enticing organic substances around. And again, this is not a scalable method, because the efficiency of plastic biodegradation by weight is minus 5-8% per month. That said, after incubating 100 kg of plastic, we will have 92-95 kg remaining at the end of the month. In this context, biocomposting is now only employed locally and for specific types of plastic.”

However, this spring, researchers from the Institute of Oceanology of the Chinese Academy of Sciences announced the discovery of a marine fungus that actively destroys plastic: they claim it recycles nearly any plastic by 95% in four months, and some plastics (polyester and polyurethane) in two weeks. Besides, its activity has no negative impact on the environment. It might be the solution to the plastic waste problem. 



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

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



В сиквеле какого праздничного фильма снялся Дональд Трамп?

In what holiday movie sequel Donald Trump had a cameo?

Что является национальным животным Шотландии?

What is the national animal of Scotland?

Какая страна производит больше всего кофе в мире?

Which country produces the most coffee in the world?

Какой безалкогольный напиток первым был взят в космос?

What was the first non-alcoholic beverage taken to outer space?

Кто написал знаменитый дневник, скрываясь от нацистов в Амстердаме?

Who wrote the famous diary in Amsterdam while hiding from Nazis?

Кто написал эпическую поэму “Потерянный рай”?

Who wrote the great epic poem “Paradise Lost”?

Кто был главой государства в Японии во время второй мировой войны?

Who was the head of state in Japan during World War II?

Какова длина олимпийского плавательного бассейна?

What is the length of the Olympic swimming pool?

Сколько вкусовых рецепторов имеет средний человеческий язык?

How many taste buds are there on a human tongue on average?

Какой боксер был известен как “The Greatest” и “The People’s Champion”?

What boxer was nicknamed “The Greatest” and “The People’s Champion”?

Сколько было пилотируемых высадок на Луну?

How many moon landings were piloted?

Какое стихийное бедствие измеряется по шкале Рихтера?

What natural phenomenon is measured by Richter scale?

Из какого вещества состоят ногти?

What do fingernails consist of?

Кто была первой женщиной, получившей Нобелевскую премию в 1903 году?

Who was the first female Nobel Prize winner in 1903?

Как называется самый маленький океан?

What is the smallest ocean?



# ОТВЕТЫ

## Answers

Бразилия — производит около трети всего кофе в мире.

Brazil. It produces about one-third of the world's coffee.

Единогор.

Unicorn

Один дома 2:  
Затерянный в Нью-Йорке

Home Alone 2:  
Lost in New York

Джон Мильтон. «Потерянный рай» считается одной из величайших поэм на английском языке.

John Milton "Paradise Lost" is one of the greatest poems in the English language.

Анна называла свой дневник «Дневник Анны Франк»

Anne called her diary "The Diary of Anne Frank"

Кока-Кола. 12 июля 1985 года астронавты на борту космического челнока «Челленджер» испытали «космическую банку Кока-Колы».

Coca Cola. July 12, 1985 astronauts tested the "Coca Cola space can" aboard the Space Shuttle Challenger.

10,000. Средний язык имеет длину около 8 см.

10,000. Standard human tongue is approximately 8 cm.

50 метров — бассейн олимпийского размера вмещает от 700 000 до 850 000 галлонов воды.

50 metres — the Olympic-size pool accommodates 700 to 850 thousand gallons of water.

Император Хирохито — он был 124-м императором Японии.

Emperor Hirohito, the 124th emperor of Japan.

Шкала Рихтера измеряет силу землетрясений.

The Richter scale measures the strength of an earthquake.

Шесть. Шестью пилотируемыми посадками на Луну были Аполлон 11, 12, 14, 15, 16 и 17.

Six. There were six piloted missions to the Moon: Apollo 11, 12, 14, 15, 16 and 17.

Мухаммед Али.

Muhammad Ali.

Северный Ледовитый океан. Его размер составляет около 8% от размера Тихого океана.

The Arctic Ocean. It is 8% the size of the Pacific Ocean.

Мари Кюри. Она получила Нобелевскую премию по химии за дальнейшее исследование радия и полония.

Marie Curie. She was awarded the Nobel Prize in Chemistry for advanced study of Radium and Polonium.

Кератин. Он защищает ногти от повреждений, делая их сильными и упругими.

Keratin. It protects nails from damage making them strong and resilient.

Швейцария. CH означает латинские слова Confoederatio Helvetica, то есть Швейцарская Конфедерация.

Switzerland. CH stand for Latin words Confoederatio Helvetica, which means Swiss Confederation.

Гренландия. Это самый большой в мире остров, который не является континентом.

Greenland. It is the world's largest island that is not a continent.

Непал. Граничит с Китаем на севере и Индией на востоке, юге и западе.

Nepal. It borders China on the North and India on the East, South and West.

Медуза. Когда медузу разрезают пополам, она обладает способностью регенерировать свои клетки и создавать других медуз.

Jellyfish. When a jellyfish is cut in half it can regenerate its cells to create new jellyfishes.

Кошки. Существует закон, который позволяет кошкам жить без помех в том месте, где они родились.

Cats. There is a law that allows cats to dwell freely in the place where they were born.

Джордж Р. Р. Мартин.

George R. R. Martin.

«Один дома».  
"Home Alone".

Три. Помимо трех рогов, узнаваемым трицератопса делает его огромный череп.

Three. Aside from the three horns, the triceratops is recognizable by its huge skull.

Гепард — может развивать скорость до 70 миль в час.

Cheetah can move at a speed of up to 70 miles an hour.

О знаменитых персидских коврах.  
Famous Persian carpets.

Так как дуэли происходили, как правило, в сумерках, либо на рассвете, либо вечером, то в левой руке они держали фонарь.

They carried lanterns in their left hands as the duels commonly took place in half-light (either at dawn or in the evening).

Тойота.

Toyota.

Минутная готовность.  
The signal for 1-minute readiness.

День рождения В. И. Ленина (ВЛ-100 — Владимир Ленин, 100 лет).

Birthday of Vladimir Lenin (VL-100, Vladimir Lenin, 100 years).

«После драки кулаками не машут».

"It is too late to shut the stable-door after the horse has bolted".



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

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



Высота горы Эверест составляет 29 029 футов. Но знаете ли вы, какая страна претендует на эту всемирно известную достопримечательность?

Everest is 29,029 feet high. But do you know which country claims ownership of this internationally recognised landmark?

Какой самый большой остров в мире?

What is the biggest island in the world?

Какая страна имеет аббревиатуру “СН”?

What country does the abbreviation “СН” stand for?

Какой автор написал книги “Игра престолов”?

Who is the author of the “Game of Thrones” books?

Какое животное находится под защитой закона в Риме?

What animal is legally protected in Rome?

Какое популярное морское существо обладает способностью клонировать себя?

What well-known marine organism can clone itself?

Какое самое быстрое сухопутное животное?

What is the quickest terrestrial animal?

Сколько рогов было у трицератопса?

How many horns did a triceratops have?

Какой фильм Криса Колумбуса во Франции вышел в прокат под названием «Мама, я пропустил самолет»?

What movie by Chris Columbus was released in France under the title “Mom, I Missed the Plane”?

Какой автомобильный гигант начал свою деятельность с производства швейных машин?

What automotive giant started as a manufacturer of sewing machines?

Почему дуэлянты держали левую руку поднятой вверх?

Why did the duelists hold their left hand up in the air?

«Иранцы бросают свое богатство на пол», — так гласит известное иранское изречение. О чем это изречение?

“Iranians throw their riches on the floor,” says an Iranian proverb. What is it about?

Назовите русский аналог французской поговорки: «Нечего ругать кошку, когда сыр съеден».

Give an analog to the French proverb: “No point in chastising the cat when the cheese has already been eaten”.

В СССР в 1969 году был начат выпуск переносных телевизоров «Электроника-ВЛ 100». К какому событию он был приурочен?

In 1969, the USSR started production of portable “Electronica VL 100” TV-sets. What was the event it was associated with?

Во время переговоров перед стартом Королёв сказал Гагарину, что после ЭТОГО пройдет примерно шесть минут. Назовите ЭТО.

In communication before the launch, Korolyov told Gagarin that after THIS, about 6 minutes will pass. Name THIS.



## РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (АФФИЛИРОВАННЫЙ ЧЛЕН ITF)

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

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

### ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге

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

### АЗОВО-ДОНСКАЯ территориальная организация Председатель

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

### АРКТИЧЕСКАЯ региональная организация

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

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

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

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

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

**СЕВЕРНАЯ региональная организация**  
**Председатель Совета**  
КРАСНОШТАН Александр Анатольевич  
Архангельск, пр. Ломоносова,  
д. 58, корп. 1, стр. 1  
Тел./факс: +7 (8182) 63-72-60  
E-mail: arkhangel'sk@sur.ru

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

### Председатель СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич

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

### ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

#### РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

##### Председатель СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич

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

#### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

##### Председатель ЦС профсоюза

##### СИРОТЮК Валентин Михайлович

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

#### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

##### Председатель КОЛЯДИНЦЕВ Максим Сергеевич

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

#### «МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

##### Территориальная профсоюзная организация

##### Председатель ПАРШЕВ Павел Юрьевич

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

#### ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

##### Председатель ЧЕРНЕНКО Ирина Николаевна

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

#### АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

##### Председатель Совета КЛИНДУХОВ Петр Николаевич

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

#### СЕВЕРНАЯ региональная организация

##### Председатель Совета КРАСНОШТАН Александр Анатольевич

163061, Архангельск, пр. Ломоносова, д. 58, корп. 1 стр. 1  
Тел./факс: +7 (8182) 63-72-60. E-mail: arkhangelsk@sur.ru

#### САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

##### Председатель Совета СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич

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

#### МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

##### Председатель КАБАНОВ Владимир Александрович

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

#### СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

##### Председатель Совета

##### ДРОБАХИН Николай Михайлович

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

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

##### Председатель координационного совета

##### ПОПОВ Николай Яковлевич

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

## MARINE TRANSPORT WORKERS FEDERATION

### President Yury SUKHORUKOV

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

### MTWF AFFILIATES

#### SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

##### President Yury SUKHORUKOV

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

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

##### Chairman of the Central Council Valentin SIROTYUK

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

#### DOCKERS UNION OF RUSSIA

##### Chairman Maksim KOLYADINTSEV

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

#### MURMANSK TRAWL FLEET TERRITORIAL ORGANIZATION

##### Chairman Pavel PARSHEV

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

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

##### Chairman Irina CHERNENKO

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

#### ARCTIC TERRITORIAL ORGANIZATION

##### Chairman of the Board Petr KLINDUKHOV

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

#### NORTHERN TERRITORIAL ORGANIZATION

##### Chairman of the Board Alexander KRASNOSHATAN

58/1 Lomonosov Prospect, Bld. 1 Arkhangelsk  
Tel/fax: +7 (8182) 63-72-60  
E-mail: arkhangelsk@sur.ru

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

##### Chairman of the Board Yury SUKHORUKOV

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

#### INTERREGIONAL PILOTS UNION

##### Chairman Vladimir KABANOV

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

#### NORTH CASPIAN REGIONAL ORGANIZATION

##### Chairman of the Board Nikolay DROBAKHIN

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

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

##### Chairman of the Coordination Board Nikolay POPOV

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



## ITF В РОССИИ

### ITF координатор

#### ФИШОВ Сергей Алтерович

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

### ITF инспектор

#### ОСИЧАНСКИЙ Петр Иванович

690019, Владивосток,  
ул. Стрельникова, д. 3А  
Тел./факс: +7 (4232) 512-485,  
Моб.: +7 (914) 790-64-85  
E-mail: osichansky\_petr@itf.org.uk

### ITF инспектор

#### АНАНИНА Ольга Федоровна

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

### ITF Инспектор

#### ПАВЛОВ Кирилл Игоревич

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

### ITF Inspector Petr Osichansky (Mr.)

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

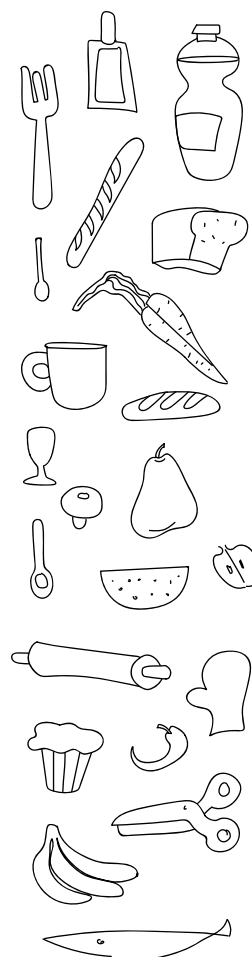
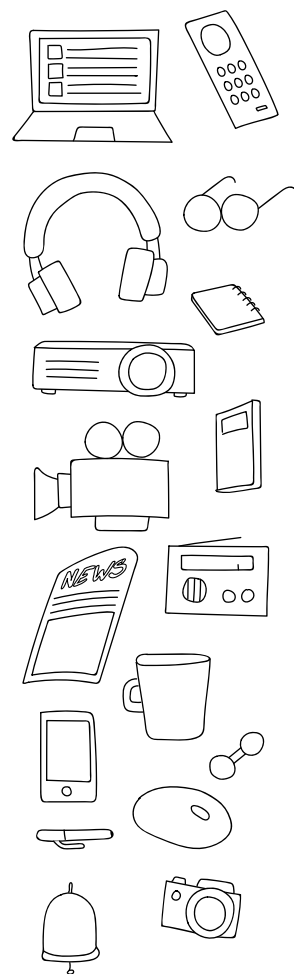
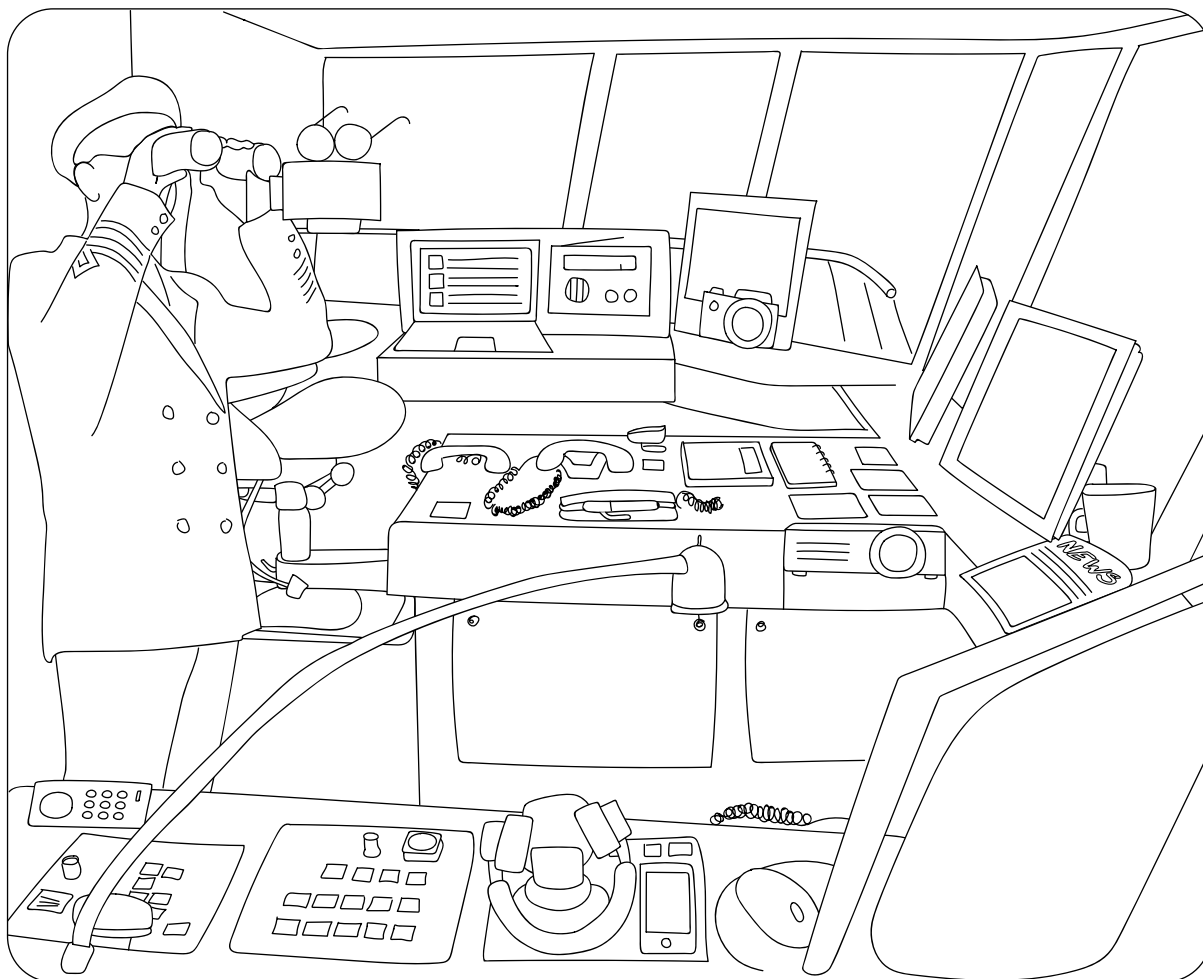
### ITF Inspector Kirill Pavlov (Mr.)

10/2 Dvinskaya St., office 725,  
St.Petersburg, 198035, Russia  
Tel/fax: +7 (812) 718-63-80  
Mob.: +7 (911) 929-04-26  
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  
Tel/fax: +7 (8617) 612-556  
Mob.: +7 (988) 762-12-32  
E-mail: ananina\_olga@itf.org.uk

Найди все предметы на рисунках. Find all the items in the pictures.





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

## Флэшмоб фотографий #SeafarersUnited продолжается!

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

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

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

до 12 августа 2023 года

# ВСЕ НА БОРТ!



Участников ждут памятные подарки от профсоюза!

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