

МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ВЕСТНИК

№ 3

(152) 2024



MARITIME UNIONS HERALD

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

**АДМИНИСТРАЦИЯ
АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ
ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ ТЕРМИНАЛ»
НЕ ОСТАВЛЯЕТ ПОПЫТОК
РАЗГРОМИТЬ ПРОФСОЮЗНУЮ
ОРГАНИЗАЦИЮ ДОКЕРОВ**

**THE ADMINISTRATION OF INTERNATIONAL
MARINE TRANSshipment TERMINAL
JSC IS STILL TRYING TO DEFEAT
THE DOCKERS' UNION ORGANIZATION**

ФЕДЕРАЦИЯ
ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ
МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА



www.fprmt.ru

В ЕДИНОЙ
И ДРУЖНОЙ
КОМАНДЕ!



ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

СУХОРОУКОВ Ю. Ю., председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта; председатель Российского профессионального союза моряков
ПАВЛОВ И. Н., заместитель председателя РПСМ
ФИШОВ С. А., начальник отдела инспекции труда РПСМ
СИРОТЮК В. М., председатель ЦС Российского профсоюза работников морского транспорта
КОЛЯДИНЦЕВ М. С., председатель Российского профсоюза докеров
КАБАНОВ В. А., председатель Межрегионального профсоюза лоцманов

Редакция:

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

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.
Подписан в печать: 19.08.2024

Адрес редакции:

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

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

16+

MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

Editorial team:

Y. SUKHORUKOV, Chairman of the Maritime Transport Workers' Federation of Russia, SUR Chairman
I. PAVLOV, SUR Vice Chairman
S. FISHOV, Head of the SUR Labor Inspection
V. SIROTYUK, Chairman of the Central Council of the Maritime Transport Workers' Union of Russia
M. KOLYADINTSEV, Chairman of the Dockers' Union of Russia
V. KABANOV, Chairman of the Interregional Pilots' Union

Editorial office:

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

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.
Signed to print on: 19.08.2024

Editorial address:

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

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

В HOMEPE
IN ISSUE



ПРОФФРОНТ

TRADE UNION FRONT

4-8

Администрация АО «Международный морской перегрузочный терминал» не оставляет попыток разгромить профсоюзную организацию докеров

The administration of International Marine Transshipment Terminal JSC is still trying to defeat the dockers' union organization

ПАРТНЕРСТВО

PARTNERSHIP

10-11

Скоцен готов к переговорам с судовладельцами
SCOCEEN is ready for negotiations with shipowner

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

PAGES OF HISTORY

46-49

К истории наливного транспорта
A glimpse into history of bulk liquid transport

20-21

45 МЛН РУБЛЕЙ — МОРЯКАМ
И ИХ СЕМЬЯМ

45 MILLION RUBLES
TO SEAFARERS AND THEIR
FAMILIES



36-39

ВРЕМЯ АКТИВНОГО
ОТДЫХА

TIME FOR OUTDOOR
ACTIVITIES

АДМИНИСТРАЦИЯ АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ ТЕРМИНАЛ» НЕ ОСТАВЛЯЕТ ПОПЫТОК РАЗГРОМИТЬ ПРОФСОЮЗНУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ ДОКЕРОВ

Славянка — поселок городского типа на юге Приморского края. В свое время здесь работал судоремонтный завод, который впоследствии разделился на несколько частей. Одной из них стала небольшая стивидорная компания АО «Международный морской перегрузочный терминал». На официальном сайте компании говорится, что порт Славянка является важным звеном российского международного транспортного коридора «Приморье-2», имеет выходы на Транссибирскую магистраль и федеральную трассу Раздольное — Хасан, автомагистраль Владивосток — Хабаровск, автодороги в направлении Китая и Корейского полуострова. Расстояние по автомобильной дороге до Владивостока — 186 км, морским путем — 50 км (27 морских миль), до ближайшей китайской провинции Цзилинь — 60 км. Отмечается также, что важным стратегическим фактором является непосредственная близость терминала к границам Северо-Восточной Азии.

Председатель Российского профсоюза докеров Максим Колядинцев говорит, что это небольшая и перспективная компания, у которой действительно есть потенциал для развития, если бы не одно «но»: люди на терминале трудятся в нечеловеческих условиях. Например, у докеров нет нормальных бытовых помещений, в том числе отсутствуют душевые. Два умывальника появились в порту лишь в прошлом году: по сути, это две кухонные раковины, вода в краны поступает из пластикового куба, установленного на высоте с помощью креплений на стене здания. Замысловатая конструкция находится на улице. Но и это не все прелести условий труда на «Международном морском перегрузочном терминале». В XXI веке докеры вынуждены пользоваться уличным ямным туалетом — другого нет. Все, что смог улучшить работодатель, — это облагородить его внешний вид: если раньше был сарай, то теперь это здание из белого кирпича на два туалета — для мужчин и женщин.

Тех докеров, которые осмеливаются вступать в РПД и бороться за человеческие условия труда, выдавливают из профсоюза. Тех, кто плохо понимает, выживают с предприятия.

Как раз через такой опыт сейчас проходит председатель первичной профсоюзной общественной организации РПД АО «Международный морской перегрузочный терминал» Станислав Арефьев. В конце июня,

THE ADMINISTRATION OF INTERNATIONAL MARINE TRANSSHIPMENT TERMINAL JSC IS STILL TRYING TO DEFEAT THE DOCKERS' UNION ORGANIZATION

Slavyanka is an urban-type settlement in the south of Primorsky Krai. Some years ago, there was a ship-repairing yard in Slavyanka that was later split into several parts. One of them became a small stevedoring company, International Marine Transshipment Terminal JSC. The official company website says that the port of Slavyanka is an important link of the Russian international transportation corridor Primorye-2, Slavyanka has access to the Trans-Siberian Railway and the federal highway Razdolnoye — Khasan, the highway Vladivostok — Khabarovsk, as well as the roads going to China and the Korean Peninsula. The distance to Vladivostok by road is 186 km, by sea — 50 km (27 nautical miles), and to the nearest Chinese province of Jilin — 60 km. It can be also noted that an important strategic factor is the close proximity of the terminal to the borders of Northeast Asia.

Maxim Kolyadintsev, Chairman of the Dockers' Union of Russia, says that this is a small and promising company that really has a potential for development, but there is one significant drawback: inhuman working conditions. For example, the dockers have no adequate amenities, there are no showers. Last year, two wash basins appeared in the port. They are basically two kitchen sinks, with water flowing to the faucets from a plastic cube mounted on the wall of the building. The entire intricate construction is located outdoors. But these are not the only charms of the working conditions at the International Marine Transshipment Terminal. In the 21st century, dockers are forced to use a street pit toilet — there is no other option. The only thing the employer was able to do is to upgrade the facade: before there was a shed, now there is a white brick building with two toilets — one for men and one for women.

Those dockers daring to join the DUR and fight for decent working conditions are pushed out of the union. Those who don't understand such "hints" are forced out of the company.

Stanislav Arefiev, Chairman of the Primary Union Public Organization of DUR of International Marine Transshipment Terminal JSC, is now going through such an experience. At the end of June, not suspecting anything, he was going to the night shift as usual, when he got a message about receiving money on his account being full payment for work in connection with his dismissal. Actually, he had not read any order of his dismissal and had not signed any documents.

DIRTY CAMPAIGN

The campaign to dismiss Stanislav Arefiev started long before this strange message, at the beginning of the year, when the knowledge of labor safety requirements was checked. By the way, enterprises and companies often use the annual labor safety knowledge check as one of the ways to apply pressure to the workers registered with the union. For those dockers,

ничего не подозревая, он, как обычно, собирался в ночную смену на предприятие, когда ему пришло сообщение о поступлении на счет денежных средств — полный расчет за работу в связи с увольнением. К слову, с приказом об увольнении он не был ознакомлен, приказ не подписывал.

ГРЯЗНАЯ КАМПАНИЯ

Кампания по увольнению Станислава Арефьева началась задолго до странного сообщения, а точнее — с начала года, когда проходила проверка знаний требований охраны труда. К слову, предприятия нередко используют ежегодную проверку знаний по охране труда как один из многих способов давления на работников, состоящих на учете в профсоюзе. Для докеров, которые регулярно сталкиваются с прессингом, это вообще не новость: пересдавать проверку знаний по охране труда 2-3 раза, а то и больше — не нормально, но привычно.

Схема давления довольно проста и очень удобна работодателю. При желании можно отстранить любого работника по результатам этого экзамена, так как ежегодная проверка знаний по охране труда — вещь субъективная. Без успешного прохождения проверки знаний к работе не допускают, а значит,

who regularly face pressure, it is old news: it is not normal, but it is quite usual to go through the labor safety knowledge check 2-3 times, or even more.

The pressure scheme is quite simple and very convenient for the employer. If required, the employer can suspend a worker based on the results of the labor safety check, as this check is rather subjective. It is not allowed to work without successfully passing the knowledge test, which means people are sitting without wages for 2-3 months. Those without additional sources of income and having families leave the union upon a written application and, strangely enough, successfully pass the knowledge test.

Stanislav Arefiev turned out to be a man of principle, he did not allow himself to be manipulated. He could not pass the knowledge test, which is very surprising, because the docker had been working in the port for a long time executing his duties perfectly well.

The terminal management made an attempt to dismiss the Chairman of the primary union stating the “not having passed the certification” reason after his several failed tests. This is how the Dockers’ Union of Russia received the order to dismiss Stanislav Arefiev for approval: according to the law, in addition to following the general dismissal procedures, the company has to obtain the consent of the superior union, in this case the DUR.

Maxim Kolyadnitsev, the DUR Chairman, provided a reasoned response in due time. He noted that the procedure of labor safety knowledge testing at the terminal in Slavyanka was carried out with some violations. For example, it followed from the documents that the dockers had passed not the labor safety test, but the industrial safety test, which is an exam that has nothing to do with this profession.

It was not possible to dismiss the leader of the primary union. Stanislav Arefiev finally passed the labor safety knowledge test and had to return to work.

люди по 2-3 месяца сидят без заработной платы. У кого нет дополнительных источников дохода и есть семьи, по заявлению выходят из профсоюзных рядов и, как ни странно, успешно проходят проверку знаний.

Станислав Арефьев оказался человеком принципиальным, манипулировать собой не позволил — пройти проверку знаний не смог, что тоже удивляет, ведь докер работает в порту не первый день, со своими обязанностями прекрасно справляется.

После неоднократно проведенных экзаменов руководство терминала предприняло попытку уволить председателя первички как «не прошедшего аттестацию». Так на согласование в Российский профсоюз докеров поступил приказ об увольнении Станислава Арефьева: по закону компании помимо соблюдения общих процедур увольнения необходимо получить согласие вышестоящего профсоюза, в данном случае — РПД.

Председатель РПД Максим Колядинцев предоставил в срок мотивированный ответ. Он отметил, что процедура проверки знаний по охране труда на терминале в Славянке была проведена с нарушениями. Например, по документам выходило, что докеры сдавали не охрану труда, а промышленную безопасность — экзамен, который к этой профессии не имеет никакого отношения.

Уволить лидера первички не получилось. Станислав Арефьев наконец прошел проверку знаний по охране труда и должен был вернуться к работе.

ОТКАЗ ОТ МЕДОСВИДЕТЕЛЬСТВА

Для этого его пригласили в отдел кадров, чтобы ознакомиться с приказом о допуске к работе. По словам Максима Колядинцева, на встрече присутствовал заместитель директора по безопасности. Поскольку представитель работодателя уже не раз позволял себе оскорбления в адрес Станислава Арефьева, председатель первички включил запись на телефоне.

— Из-за этого началась потасовка, и телефон оказался в сейфе у заместителя директора по безопасности терминала, что Арефьев расценил как хищение, написав заявление в полицию, — рассказал председатель РПД. — Через некоторое время его вызвали к руководству, где его встретили двое мужчин в гражданском, оба представились сотрудниками полиции.

Они приехали из Владивостока в Славянку по заявлению о хищении имущества, преодолев ни много ни мало 186 км.

Беседа с пострадавшим велась в кабинете в присутствии того самого замдиректора по безопасности, который положил телефон в сейф. В ходе разговора один из представившихся полицейским предположил, что Станислав находится в состоянии наркотического опьянения, и на этом основании его увезли в больницу, где предложили пройти медицинское освидетельствование. Получив вежливый отказ, Станислава Арефьева задержали на сутки.

После этого он и был уволен, фактически узнав об этом через SMS от банка.

REFUSAL OF MEDICAL EXAMINATION

For that purpose, he was invited to the HR department to familiarize himself with the

work authorization order. According to Maxim Kolyadintsev, the Deputy Director for Safety was present at the meeting. Since the employer’s representative had repeatedly used insults against Stanislav Arefiev, the chairman of the primary union turned on the recording on his phone.

The DUR Chairman explained, “Because of this, a bicker broke out, and the phone ended up in the safe box of the terminal’s Deputy Security Director, which Arefiev regarded as stealing and filed a police report. Some time later, Arefiev was summoned to the management office, where he was met by two men in civilian clothes, both of whom introduced themselves as police officers.”

They came from Vladivostok to Slavyanka on the claim of stealing, having traveled no less than 186 kilometers.

The meeting with the victim was held in the office and in the presence of the Deputy Security Director, the one who had put the phone in the safe box. During the conversation, one of those who introduced himself as a police officer suspected that Stanislav Arefiev

Получив сообщение, он отправился в порт. Пройти на территорию не смог — пропуск уже был заблокирован. Оставалось ждать до утра, чтобы встретиться с кем-то из администрации.

Утром ему сообщили, что он и правда уволен — «за нахождение на территории порта в наркотическом опьянении». При этом документов, подтверждающих употребление запрещенных веществ, у администрации нет, а отказ от прохождения медосвидетельствования это не подтверждает.

Зато на руках у председателя ППОО РПД АО «Международный морской перегрузочный терминал» имеется другая медицинская справка — о том, что в его крови не обнаружено даже следов употребления запрещенных веществ, а, как известно, они остаются в организме довольно продолжительное время. Справку он получил, пройдя тест по собственной инициативе: Станислав Арефьев прекрасно понимал, что против него развита кампания, цель которой — увольнение.

РПД будет защищать интересы председателя первичной профсоюзной общественной организации РПД АО «Международный морской перегрузочный терминал» Станислава Арефьева в суде.

Председатель РПД Максим Колядинцев добавил, что вести полноценную профсоюзную работу сложно — один конфликт перетекает в другой. Тем не менее докеров это не пугает и не останавливает. 

was under the influence of drugs, and on this basis he was taken to the hospital, where he was offered to undergo a medical examination. After a polite refusal, Stanislav Arefiev was detained for 24 hours.

After that he was finally dismissed, in fact having learned about it by an SMS from the bank.

Having received the message, he went to the port. He could not get to the territory as his personal pass was already blocked. He had to wait until morning to meet someone from the administration staff.

In the morning he was notified that he had been actually dismissed “for being at the port territory under the influence of drugs.” However, the administration had no documents confirming the use of prohibited substances, and the refusal to undergo a medical examination does not confirm it.

On the other hand, the Chairman of the PUPO of DUR of International Marine Transshipment Terminal JSC has another medical certificate in his hands showing that Arefiev’s blood did not contain even traces of the use of prohibited substances, and it is well known that such substances remain in the body for quite a long time. He got this certificate by taking a medical examination test upon his own initiative: Stanislav Arefiev understood perfectly well that a campaign targeted at his dismissal was launched.

DUR will defend the interests of Stanislav Arefiev, Chairman of the Primary Union Public Organization of DUR of International Marine Transshipment Terminal JSC, in court.

Maxim Kolyadintsev, the DUR Chairman, added that it is hard to carry out full-fledged trade union work as one conflict follows another. Nevertheless, the dockers are not intimidated or deterred by this fact. 

СПАСИБО ЗА ВАШ ТРУД!

Накануне Дня работников морского и речного флота — профессионального праздника, который ежегодно отмечается в первое воскресенье июля, Российский профсоюз моряков и ПАО «Совкомфлот» проводили специалистов компании на заслуженный отдых. Политика СКФ такова, что до работы на судах не допускаются рядовые сотрудники старше 60 лет, а возраст командного состава не должен превышать 65 лет.

Чтобы поддержать людей, которые находятся на рубеже одного из самых непростых периодов в жизни, уже много лет компания совместно с профсоюзом реализует социальную программу поддержки.

В этом году «Совкомфлот» прощается с 56-ю специалистами. В среднем они отработали в компании по 10 лет, но есть и те, которые трудились на ее флоте почти 30 лет. Все они посвятили свою жизнь сложной и невероятно интересной работе на грузовых судах. Они с ностальгией вспоминают свои первые пароходы, дружные экипажи и даже длинные рейсы. У каждого — множество историй о флотском опыте.

По традиции в рамках социальной программы моряки-пенсионеры получили единовременную материальную помощь и благодарственные письма — все это предусмотрено совместной социальной программой, разработанной компа-

нией и профсоюзом для поддержки моряков, выходящих на заслуженный отдых.

В благодарственном письме, подписи под которым поставили генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов и председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков, говорится:

«ПАО «Совкомфлот» и Российский профсоюз моряков выражают сердечную признательность за многолетний труд, профессионализм и преданность делу. Своим ответственным отношением к работе и безупречным трудом вы внесли весомый вклад в достижение высоких производственных результатов группы компаний «Совкомфлот» и отечественной морской отрасли. За все те годы работы, что вы отдали флоту, вам много раз приходилось сталкиваться с трудностями, но вы всегда преодолели их благодаря своему профессионализму и выдержке — главным качествам настоящих моряков. Благодарим за то, что вы всегда делились с молодым поколением моряков своим богатым опытом, практическими навыками работы, служили наглядным примером того, как крепко и развивалось знаменитое морское братство, которое отличает моряков всех континентов. От всей души желаем крепкого здоровья, удачи и благополучия!» 

THANK YOU FOR YOUR WORK!

On the eve of Marine and River Fleet Workers’ Day, a professional holiday celebrated annually on the first Sunday of July, the Seafarers’ Union of Russia and Sovcomflot PJSC led the company’s specialists to a well-deserved retirement. SCF allows no rank-and-file employees over 60 to work on boats, while the age of command staff should not exceed 65 years.

To support people who are at the turn of one of the most difficult periods in their lives, the company, jointly with the union, has been implementing a social support program for many years now.

This year Sovcomflot bids farewell to 56 specialists. On average, they have worked at the company for 10 years, but there are also those who have worked for the company fleet for almost 30 years. All of them dedicated their lives to the complex and incredibly interesting work on cargo ships. They recall their first steamships, bonded crews and even long voyages with nostalgia. Everyone has many stories about their fleet experience.

Traditionally, within the social program, retired seafarers received lump sum financial aid and letters of thanks — all this is provided for by the joint social program developed

by the company and the union to support seafarers taking a well-deserved retirement.

The letter of thanks, signed by Igor Tonkovidov, CEO of Sovcomflot PJSC, and Yuri Sukhorukov, Chairman of the Seafarers Union of Russia, reads:

“Sovcomflot PJSC and the Seafarers Union of Russia express their heartfelt gratitude for many years of labor, professionalism and dedication. With your responsible attitude and impeccable work, you have made a significant contribution to the high performance of Sovcomflot Group and the domestic maritime industry. Over all those years of work that you have dedicated to the fleet, you have had to face multiple difficulties, but you have always overcome them thanks to your professionalism and endurance which are the main qualities of true seafarers. We thank you for the fact that you have always shared your rich experience and practical skills of work with the younger generation of seafarers, served as a clear example of how to strengthen and develop the famous maritime brotherhood, which distinguishes seafarers of all continents. We wish you good health, good luck and prosperity!” 



SCOCEEN ГОТОВ К ПЕРЕГОВОРАМ С СУДОВЛАДЕЛЬЦАМИ

В конце июня в Бухаресте (Румыния) прошла 74-я ежегодная рабочая встреча членов Комитета моряков Восточной, Центральной Европы и Норвегии (SCOCEEN) — в ней участвовали представители морских профсоюзов России, Украины, Польши, Болгарии, Норвегии, Хорватии, Латвии, Литвы, Румынии и Грузии. Интересы российских тружеников флота, а их на судах норвежских судовладельцев работает больше, чем моряков других национальностей, представляли председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков и заместитель председателя РПСМ Вадим Иванов.

На встрече в качестве гостей присутствовали и работодатели — Ассоциация норвежских судовладельцев презентовала свой флот. Так, на сегодняшний день он насчитывает 1585 судов, которые зарегистрированы в норвежском международном (втором) судовом регистре (NIS) и под удобным флагом (FOC). Поскольку норвежских моряков в мире не так много, местные судовладельцы нанимают членов экипажей из других стран. Не секрет, что особой популярностью за профессионализм пользуются российские моряки. Для сведения: на судах NIS работают 804 российских моряка, FOC — 982 россиянина. С учетом смены речь идет о 3572 рабочих местах для специалистов из России. За россиянами следуют украинцы, поляки, латвийцы и хорваты. Вадим Иванов рассказал, что на заседании SCOCEEN речь шла об уровне зарплат моряков, поправках в коллективный договор



SCOCEEN IS READY FOR NEGOTIATIONS WITH SHIPOWNERS

At the end of June, Bucharest (Romania) hosted the 74th annual working meeting of the members of the Seafarers Committee of Central, Eastern Europe and Norway (SCOCEEN) — representatives of maritime trade unions from Russia, Ukraine, Poland, Bulgaria, Norway, Croatia, Latvia, Lithuania, Romania and Georgia took part in the event. Yury Sukhorukov, Chairman of the Seafarers' Union of Russia, and Vadim Ivanov, SUR Vice Chairman, represented the interests of Russian maritime workers. It's worth noting that there are more Russian seafarers working on board of Norwegian vessels than seafarers of other nationalities.

Employers also attended the meeting as guests. The Association of Norwegian Shipowners presented its fleet. To date, the fleet has 1,585 vessels registered in the Norwegian International (Second) Ship Register (NIS) and under the flag of convenience (FOC). Since there are not many Norwegian seafarers in the world, local shipowners hire crew members from other countries. It is no secret that Russian seafarers are especially popular for their professional expertise. For information, there are 804 Russian seafarers working on NIS vessels, and 982 Russians working on FOC vessels. Taking into account the shifts, we are talking about 3,572 jobs for specialists from Russia. The Russians are followed by Ukrainians, Poles, Latvians and Croatians.

и состоянии судоходной отрасли в целом: «Мы на регулярной основе вырабатываем единую позицию по условиям труда моряков перед предстоящими переговорами с Ассоциацией норвежских судовладельцев, цель которых — найти точки соприкосновения профсоюзов и работодателей в борьбе за трудовые права членов экипажей, занятых на судах норвежских компаний».

Добавим, что в этом году Комитет моряков Восточной, Центральной Европы и Норвегии отмечает 30-летие с момента образования. В рамках юбилейной даты за вклад в работу SCOCEEN председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков был награжден памятным знаком.

Действительно, РПСМ ведет серьезную работу в рамках SCOCEEN, который создавался по инициативе норвежских морских профсоюзов для ведения переговоров с норвежскими судовладельцами совместно с профсоюзами стран-поставщиков рабочей силы, а Россия, по сути, стала кузницей кадров для флота норвежских судовладельцев.

— Создание достойных условий труда для россиян, занятых на судах норвежского международного (второго) судового регистра и под удобными флагами, — одна из приоритетных задач РПСМ, — сказал Вадим Иванов. — Она успешно решается благодаря многолетним и прочным отношениям с норвежскими работодателями и братскими профсоюзами — членами SCOCEEN. 🇺🇦

Radetiketter	Summer av Antall
Russland	804
Ukraina	436
Polen	397
Latvia	256
Kroatia	220
Romania	49
Litauen	46
Bulgaria	45
Estland	44
Ungarn	1
Georgia	1
Tsjekkia	1
Totalsum	2300

↑
На судах норвежского (второго) судового регистра (NIS) работают 804 россиянина
804 Russian seafarers work on board the Norwegian (second) ship register (NIS) vessels

According to Vadim Ivanov, the level of seafarers' wages, amendments to the collective agreement and the state of the shipping industry in general were discussed at the SCOCEEN meeting, "We regularly develop a joint stance on the working conditions of seafarers before the upcoming negotiations with the Association of Norwegian Shipowners, which aim to find the common ground between trade unions and employers in a bid for labor rights of crew members employed on the vessels of Norwegian companies." It should be added that this year the Seafarers Committee of Central, Eastern Europe and Norway celebrates its 30th anniversary. As part of the celebration of the anniversary, Yury Sukhorukov, SUR Chairman, was awarded a commemorative token



Radetiketter	Summer av Antall
Russland	982
Ukraina	894
Polen	550
Bulgaria	342
Kroatia	297
Latvia	217
Romania	133
Georgia	118
Litauen	74
Estland	22
Belarus	6
Moldova	4
Serbia	2
Slovakia	1
Slovenia	1
Totalsum	3643

↑
На судах под удобным флагом (FOC) работают 982 россиянина
982 Russian seafarers work on board Flag of Convenience (FOC) vessels

for his contribution to the work of SCOCEEN. Indeed, SUR is immensely engaged in the SCOCEEN activity, which was established by the initiative of Norwegian maritime trade unions to negotiate with Norwegian shipowners together with trade unions of labor-supplier countries, with Russia being an essential talent pool for the fleet of Norwegian shipowners. "Creating decent working conditions for Russians employed on the vessels of the Norwegian International (Second) Ship Register and on the vessels of flags of convenience is one of the priority tasks of SUR," Vadim Ivanov said, "It is being successfully addressed thanks to long-term and strong relations with Norwegian employers and fraternal trade unions — SCOCEEN members." 🇺🇦

В НАХОДКЕ ПРОШЛА РАБОЧАЯ ВСТРЕЧА ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ РПСМ И РПД

В конце мая председатели Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков и первичной профсоюзной общественной организации Российского профсоюза докеров ОАО «Находкинский морской торговый порт» Николай Суханов и Вячеслав Пак соответственно обсудили взаимодействие профсоюзов по защите прав и интересов моряков и докеров на Дальнем Востоке России.

— В первую очередь мы говорили о заключении коллективных договоров — основного документа, который позволяет улучшить условия труда и безопасность на рабочих местах, — рассказал Николай Суханов.

Вячеслав Пак сообщил, что у профкома заключен коллективный договор с администрацией морского торгового порта, который позволяет решать множество вопросов, касающихся трудовых отношений. Они могут касаться мотивации, материальной поддержки, системы оплаты труда работников и многого другого.

— Коллективный договор помогает внести ясность во взаимоотношения работодателя и работника, позволяет соблюдать требования трудового законодательства и защищать интересы сторон, — пояснил он.

Помимо этого обсуждался вопрос взаимодействия докеров и моряков в период проведения акций по борьбе с удобными флагами. Коллеги пришли к решению, что необходимо заранее обсуждать время и место проведения акции, а также конкретную помощь при возникновении конфликтных ситуаций, связанных с условиями труда на судне или в порту. К ним

относится — задолженность по зарплате, увеличение размера оплаты труда, улучшения условий труда, обеспечение моряков и докеров спецодеждой.

Николай Суханов напомнил, что в случае отказа докеров от обработки судна по объективным причинам моряки не обязаны выполнять работу докеров. Он особо подчеркнул, что ДВРО РПСМ имеет договор о сотрудничестве с Дальневосточной транспортной прокуратурой, который играет огромную роль в деле защиты прав и интересов моряков. Прокуратура и профсоюз выразили заинтересованность в конструктивном сотрудничестве, придавая важное значение использованию имеющихся правовых инструментов, с целью повышения эффективности прокурорского надзора и общественного контроля за соблюдением трудового законодательства и международных конвенций о трудовых правах моряков. [↗](#)

A WORKING MEETING OF SUR AND RUD REPRESENTATIVES WAS HELD IN NAKHODKA

— A collective agreement helps clarify the relationship between employer and employee, allows complying with the requirements of labor legislation and protect the interests of the parties, — he explained. In addition, the issue of interaction between dockers and seafarers during the period of actions to combat flags of convenience was discussed.

Colleagues came to the decision that it is necessary to agree in advance the time and place of the action, as well as direct assistance in the event of conflict arises regarding working conditions on board a vessel or in the port. These include delayed wages, demand to increase wages, improving working conditions, and providing seafarers and dockers with work clothing. Nikolay Sukhanov reminded that if dockers refuse to handle the vessel for objective reasons, seafarers are not obliged to perform the dockers' job.

He especially emphasized that FETO SUR has a cooperation agreement with the Far Eastern Transport Prosecutor's Office, which plays a huge role in protecting the rights and interests of seafarers.

The prosecutor's office and the trade union expressed interest in constructive cooperation with focus on importance of implementation of current legal instruments, in order to increase the effectiveness of prosecutorial supervision and public control over compliance with labor laws and international conventions on the labor rights of seafarers. [↗](#)

At the end of May, Nikolay Sukhanov, the Chairman of the Far Eastern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia and Vyacheslav Pak, the Chairman of the Primary trade union public organization of the Russian Union of Dockers of OAO "Nakhodka Commercial Sea Port" discussed the cooperation of the trade unions in protecting the rights and interests of seafarers and dockers of the Russian Far East.

— Firstly, we talked about concluding of collective agreements — the main document that allows us to improve working conditions and safety in the workplace, — Nikolay Sukhanov said. Vyacheslav Pak noted that the trade union committee has concluded a collective agreement with the administration of the commercial sea port, which allows addressing many issues related to labor relations. They may concern motivation, financial aid, employee remuneration system and much more.

НОВОСТИ РПСМ

КОЛДОГОВОР — САМАЯ НАДЕЖНАЯ ЗАЩИТА В РЕЙСЕ

Старший механик сердечно поблагодарил Российский профсоюз моряков за оперативное вмешательство в решение проблемы, связанной с репатриацией.

Он подписал контракт на работу на балкере Butinah (флаг Либерии, ИМО 9494046) с Bernhard Schulte Shipmanagement Ltd с 15 декабря 2023 года по 14 апреля 2024 года. Когда подошло время списания, компания предложила ему пролонгировать трудовой договор, но старший механик отказался. Поняв, что смена в ближайшем порту не планируется, он обратился в профсоюз за помощью.

Международный отдел РПСМ, получив сообщение от моряка, незамедлительно направил в компанию письмо о том, что нарушается коллективный договор. Кроме того, РПСМ заручился поддержкой коллег из Сингапурского профсоюза моряков с просьбой оказать содействие россиянину по вопросу репатриации.

Буквально на следующий день стармех сообщил, что ему предложили замену: удобным портом для списания стал Сингапур — отсюда он вылетел в Москву.

В РПСМ напоминают: коллективный договор — самая надежная защита в рейсе. Об этом свидетельствуют ситуации, в которых иногда оказываются моряки. [📌](#)

МЕХАНИКИ- ПЕРВОКУРСНИКИ ВПЕРВЫЕ ПОБЫВАЛИ НА МОРСКОМ СУДНЕ

Калининградская региональная организация Российского профсоюза моряков организовала для механиков-первокурсников Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота экскурсию на научно-исследовательское судно «Академик Сергей Вавилов». Курсанты спустились к «сердцу» НИС и своими глазами увидели, как устроено машинное отделение.

Однако началось все с инструктажа по технике безопасности, который провел старший помощник капитана Владимир Титов. И только после этого ребята отправились на экскурсию. На мостике и в ходовой рубке им рассказали о тонкостях работы и взаимодействия с «машинной». Затем они смогли оценить каюты членов экипажа, быт и столовую — понять, как живет моряк. Здесь инструктор по работе с моряками КРО РПСМ Владимир Сычев обратил внимание курсантов на индивидуальные и коллективные средства спасения, спасательные плотники.

О работе главной силовой установки судна и о том, кто из членов машинной команды чем заведует, первокурсникам рассказал третий механик Николай Мыльников — человек, увлеченный своим делом. Он обстоятельно и с удовольствием показал ребятам основные меха-

низмы «машины» и, конечно же, главные двигатели и вспомогательные дизель-генераторы. Он же провел небольшую экскурсию в ЦПУ, разъяснил, как ведется документация, показал «Вахтенный журнал» и ответил на вопросы будущих моряков.

Отметим, что на НИС «Академик Сергей Вавилов», как и на других научно-исследовательских судах Атлантического отделения ФГБУН Института океанологии им. П. П. Ширшова Российской академии наук, есть коллективный договор РПСМ. Калининградская региональная организация Российского профсоюза моряков не первый раз организует для ребят такую экскурсию.

Подобные встречи уже состоялись на НИС «Академик Мстислав Келдыш» и НИС «Академик Иоффе».

Несмотря на общие принципы устройства и работы судов, курсанты всегда с интересом посещают их — каждый пароход по-своему индивидуален. Экскурсия на НИС «Академик Сергей Вавилов» тоже принесла много положительных эмоций, и работа в море заинтересовала их еще больше. Курсанты поблагодарили моряков за гостеприимство и возможность впервые побывать на настоящем морском судне.

В заключение первокурсникам сообщили, что они могут проходить плавпрактику на судах Атлантического отделения ФГБУН Института океанологии им. П. П. Ширшова Российской академии наук. [📌](#)



RUSSIAN SEAFARER THANKED SUR FOR HELP

Today, the Far Eastern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia received a message from the Chief Engineer in which he reported that he had got from Singapore to Moscow, and thanked heartily SUR for prompt assistance in addressing the issue of his repatriation.

The seafarer signed a contract for work on board the bulk carrier Butinah (Liberian flag, IMO 9494046) with Bernhard Schulte Shipmanagement Ltd for the period from December 15, 2023 till April 14, 2024. When it was time to sign-off from the vessel, the company offered the seafarer to extend his employment contract, but the Chief Engineer refused. When he realized that nobody was going to replace him at the nearest port of call, he turned to the union for help.

Having received that message from the seafarer, FETO SUR immediately contacted SUR Foreign Relations Department, which sent a letter on violation of the collective agreement to the company. In addition, SUR gained the backing of colleagues from the Singapore Seafarers' Union to assist the repatriation of the Russian seafarer. The very next day, a letter arrived from the Chief Engineer that a replacement had been arranged for him: Singapore had become a convenient port to sign-off.

SUR reminds: a collective agreement is the most reliable protection during a voyage. This is evidenced by the situations that crew members sometimes confront. [📌](#)

FIRST-YEAR MARINE ENGINEERS VISITED A SEAGOING VESSEL FOR THE FIRST TIME

The Kaliningrad Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia organized an excursion on board the research vessel "Akademik Sergei Vavilov" for the first-year students of Marine Engineering Faculty of the Baltic Fishing Fleet State Academy.

The cadets went down to the "heart" of the research vessel and saw with their own eyes how the engine room worked. However, the excursion started with a safety briefing by the Chief Mate Vladimir Titov, and only after that the guys went on an excursion. On the navigation bridge and in the rudder house they were told about tricks of operating and interacting with the "machine." Then they were given an opportunity to see the cabins of crew members, the mess room, to find out more about living conditions and, thus, to get an insight into a seafarer's life on board.

Vladimir Sychev, a KTO SUR instructor, drew the cadets' attention to personal safety devices, life-saving equipment and life rafts. The 3d Engineer, Nikolay Mylnikov, a man passionate about his profession, told the first-year cadets about the operation of the ship's main propulsion unit and which member of the Engine Room team is in charge of what.

He thoroughly and with pleasure showed the guys the main mechanisms of the "machine" and, of course, the main engines and auxiliary diesel generators. He also gave a short excursion to the control center, explained how documentation is maintained, showed the "Logbook" and answered questions from future sailors.

Let us note that there is a SUR collective agreement on board R/V "Akademik Sergei Vavilov", as well as other research vessels of the Atlantic Fleet Base, a branch of the Shirshov Institute of Oceanology of Russian Academy of Sciences. This is not the first time that the Kaliningrad Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia arranges such an excursion for children. Similar visits have already taken place on board the R/V Akademik Mstislav Keldysh and the R/V Akademik Ioffe.

Despite the similar principles of the design and operation of vessels, cadets always visit them with interest — each vessel is individual in its own way. The excursion on board R/V "Akademik Sergei Vavilov" also brought a lot of positive emotions and provoked even more interest to work at sea. The cadets thanked the crew members for their hospitality and the opportunity to visit a real seagoing vessel for the first time.

In conclusion, the first-year cadets were told that they could undergo shipboard training on the vessels of the Atlantic Branch of the Shirshov Institute of Oceanology of Russian Academy of Sciences. [📌](#)



НОВОСТИ РПСМ

ПРОФСОЮЗ И ПРОКУРАТУРА ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИ- ЧЕСТВЕ

Калининградская региональная общественная организация Российского профсоюза моряков и Калининградская транспортная прокуратура подписали соглашение о взаимодействии и сотрудничестве в вопросах защиты законных прав и интересов членов экипажей морских судов. Подписи поставили председатель КРО РПСМ Людмила Измалкова и Калининградский транспортный прокурор Виктория Заварзина.

Как рассказала Л. Измалкова, соглашение положит начало новому взаимодействию между государственными органами, профсоюзами и гражданами, повысит уровень защиты прав моряков на безопасные рабочие места и справедливую оплату труда. Документ действует до 2027 года.

— Это первое подобное соглашение в нашем регионе, которое, мы полагаем, поможет эффективнее защищать конституционные права моряков на безопасный труд, выявлять, устранять и предупреждать нарушения, повысит информированность членов экипажей судов в сфере реализации и защиты своих прав, — добавила она. 

ДЛЯ ЧЛЕНОВ РПСМ — СКИДКИ НА ОТДЫХ

Российский профсоюз моряков продолжает развивать бонусную партнерскую программу для моряков. Так, в рамках реализации программы лояльности для членов РПСМ и их семей партнерская компания ООО «Курорт» (www.kurort-best.ru) предлагает ряд актуальных услуг.

Среди них — бронирование и продажа авиабилетов различного класса по любым направлениям; бронирование и продажа железнодорожных билетов по России и странам мира; детский отдых: детские оздоровительные лагеря и базы отдыха; бронирование и продажа автобусных билетов межгородских и межрегиональных маршрутов; бронирование и размещение в гостиницах России и по всем странам мира; организация трансферов и транспортного обслуживания; регулярное и индивидуальное экскурсионное обслуживание; индивидуальные и групповые туры по всем курортным направлениям; подбор, оформление и продажа туров по России и всему миру; консультация и помощь в оформлении загранпаспортов; консультация и помощь в оформлении виз во все страны мира; страхование.

— С целью соцподдержки членов РПСМ и их семей предусмотрены выгодные цены на услуги, а на туры — скидки, — пояснил председатель первичной профсоюзной общественной организации

моряков г. Севастополя Российского профсоюза моряков Артем Боев.

Генеральный директор ООО «Курорт» Василий Дьяченко пояснил, что компания готова предложить членам РПСМ гарантированные скидки на размещение в отелях Крыма — до 10%; лечение и оздоровление в санаториях — до 5%; туры по России — до 3%; зарубежные туры — до 2%. Скидки действуют по 31 декабря 2024 года.

Добавим, что компания ООО «Курорт» официально сертифицирована Министерством курортов и туризма России. Работает на туристическом рынке более 15 лет. С 2019 года является надежным социальным партнером РПСМ по программе лояльности, предоставляя членам РПСМ и их семьям скидки. 



Председатель ППОО моряков г. Севастополь РПСМ Артем Боев (слева) и директор ООО «Курорт» Василий Дьяченко (справа)

THE TRADE UNION AND THE PROSECUTOR'S OFFICE HAVE AGREED ON COOPERATION

The Kaliningrad Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia (KTO SUR) and the Kaliningrad Transport Prosecutor's Office signed an agreement on cooperation in the protection of the legal rights and interests of crew members of ocean vessels. The document was signed by KTO SUR Chair Lyudmila Izmailkova and Kaliningrad Transport Prosecutor Victoria Zavarzina.

Izmailkova noted that the agreement will mark the beginning of new interaction between the department and the trade union and will increase the level of protection of seafarers' rights to a safe workplace and fair wages. The document is valid until 2027.

This is the first such agreement in our region. We believe it will allow for more effective protection of the constitutional rights of seafarers to safe work, as well as revealing, eliminating and preventing of violations, and will increase the awareness of crew members on implementing and protecting of their rights, — she added. 

DISCOUNTS ON VACATIONS FOR SUR MEMBERS

The Seafarers' Union of Russia continues developing the bonus partnership program for seafarers. Thus, as part of the loyalty program for SUR members and their families, the partner company Kurort LLC (www.kurort-best.ru) offers a number of relevant services.

Among them there are the following offers: booking and sale of air tickets of various classes to any destination; booking and sale of railway tickets in Russia and all over the world; children's recreation: children's health camps and recreation centers; booking and sale of bus tickets for intercity and interregional routes; booking of accommodation in hotels in Russia and all over the world; organization of transfers and transportation services; regular and individual tour services; individual and group tours to all resort destinations; selection, registration and sale of tours in Russia and all over the world; advisory services and assistance in issuing international passports; advisory services and assistance in issuing visas to all countries of the world; insurance.

Artem Boev, Chairman of the Primary Union Public Organization of Sevastopol seafarers of the Seafarers' Union of Russia, explained that favorable prices for services and some discounts on tours are provided as social support for SUR members and their families.

Vasily Dyachenko, General Director of Kurort LLC, explained that the company is ready to offer SUR members the following guaranteed discounts: accommodation

in hotels in Crimea — up to 10%; medical treatment and recovery in sanatoriums — up to 5%; tours within Russia — up to 3%; international tours — up to 2%. Discounts are valid until December 31, 2024.

It is important to mention that Kurort LLC is officially certified by the Ministry of Resorts and Tourism of the Russian Federation. The company has been operating in the tourist market for more than 15 years. Since 2019, it is a reliable social partner of SUR providing discounts to SUR members and their families under the loyalty program. 



ПОМНИМ, СКОРБИМ



Российский профсоюз моряков с прискорбием сообщает, что в возрасте 72 лет ушел из жизни заместитель председателя Российского профессионального союза моряков, председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Михайлович Бодня. Он был жизнерадостным, добрым и неравнодушным человеком.

Александр Михайлович родился 9 ноября 1951 года в г. Кинель Самарской области. Окончил Ленинградское мореходное училище по специальности «судовождение», работал на судах Балтийского морского пароходства, в том числе участвовал в стратегически важных рейсах на Кубу и в Арктику. Сделав успешную карьеру на флоте, уже имея большой опыт за плечами, он заочно окончил ЛВИМУ им. адм. С. О. Макарова по специальности «управление морским транспортом». Посвятив много лет флоту, Александр Михайлович перешел на береговую работу, также связанную с морем.

Он стал одним из тех моряков, кто стоял у истоков создания Российского профессионального союза моряков. Возглавляемый молодым и инициативным председателем А. М. Бодней профком плавсостава Балтийского морского пароходства в 1989 году поставил вопрос перед ЦК профсоюза работников морского и речного флота о создании отдельного профсоюза моряков, который бы объединил все профкомы плавсоставов пароходств СССР. В результате РПСМ стал правопреемником созданного тогда Межреспубликанского профессионального союза моряков СССР.

Александр Михайлович был человеком ответственным и целеустремленным, всегда уверенно двигался вперед, с достоинством

принимал вызовы и добивался поставленных целей. Он не боялся трудностей ни в жизни, ни в работе, творчески подходил к решению любых вопросов.

Благодаря его усилиям Балтийская территориальная организация РПСМ стала единым целым, командой профессионалов, которые искренне любят свою работу и всегда готовы прийти на помощь членам профсоюза. За эти годы он помог огромному количеству моряков, обратившихся в РПСМ, он никогда не отказывал в помощи тем, кому она была необходима. Он был тем, к кому обращались в трудную минуту. В любой момент он бросался в бой с обстоятельствами и прикладывал максимум усилий для того, чтобы добиться справедливости для тружеников флота. Он всегда умел подбодрить, поддержать, найти выход из трудной ситуации, был отзывчивым и открытым человеком — человеком с большим сердцем.

За многолетний добросовестный труд и высокий профессионализм А. М. Бодне было присвоено почетное звание «Ветеран Балтийского морского пароходства», он награжден медалью «Ветеран труда», юбилейной медалью «300 лет Российскому флоту», нагрудным знаком «Почетному работнику морского флота», нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России».

До последнего дня Александр Бодня верой и правдой служил флоту и морякам. Он был верным товарищем, преданным другом, любящим мужем, отцом и дедом.

Российский профсоюз моряков выражает соболезнования семье, близким, друзьям и единомышленникам Александра Михайловича. Светлая память! 🇷🇺

IN MEMORIAM

The Seafarers' Union of Russia regrets to inform that Alexander Mikhailovich Bodnya, Deputy Chairman of the Seafarers' Union of Russia, Chairman of the Baltic Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia, passed away at the age of 72. He was a cheerful, kind and caring person.

Alexander Bodnya was born on November 9, 1951 in Kinel, Samara Region. He graduated from the Leningrad Maritime School specializing in ship navigation and then worked on the ships of the Baltic Shipping Company. He also participated in strategically important voyages to Cuba and the Arctic Region. Having a successful maritime career and already being very experienced in the field, he graduated as an extramural student from the Admiral S. O. Makarov State Maritime Academy specializing in maritime transport management. After many years dedicated to the fleet, Alexander Bodnya started working at the shore, but his work was still connected with the sea.

He became one of those seafarers who stood at the origins of the Seafarers' Union of Russia. Back in 1989, the Baltic Shipping Company's seafaring personnel union led by the young and enterprising chairman A. M. Bodnya raised before the Central Committee of the Trade Union of Maritime and River Fleet Workers the issue about the establishment of a separate union of seafarers with the aim to unite all the union committees of seafaring personnel of different shipping companies of the USSR. As a result, SUR became the legal successor of the Inter-Republican Professional Union of Seafarers of the USSR created at that time.

Alexander Bodnya was a responsible and goal-oriented person, always moving forward with confidence, accepting challenges with dignity and achieving his goals. He was not afraid of any difficulties in his life or at work; he demonstrated great creativity when solving the issues.

Thanks to his efforts, the Baltic Territorial Organization of SUR became an integral entity, a team of professionals who sincerely love their work and are always ready to help union members. Over the years, Alexander Bodnya has helped a huge number of seafarers reaching out to SUR, he never refused helping those who needed it most. He was the person to be asked for help when needed. At any moment, he rushed to face the circumstances and made every effort to achieve justice for the fleet workers. He always knew how to cheer up, provide support, find a way out of a difficult situation, was a responsive and open person, a man with a really big heart.

For his conscientious labor and high professionalism during many years, A. M. Bodnya was awarded the honorary title "Veteran of the Baltic Shipping Company", the medal "Veteran of Labor", the jubilee medal "300 Years of the Russian Navy", the badge "Honored Worker of the Marine Fleet", and the badge "Honored Worker of Transport of the Russian Federation".

Until his very last day, Alexander Bodnya worked for the navy and seafarers with good faith and fidelity. He was a loyal comrade, devoted friend, loving husband, father and grandfather.

The Seafarers' Union of Russia expresses its condolences to the family, relatives, friends and associates of Alexander Bodnya. We cherish the memory of Alexander Bodnya! 🇷🇺

45 МЛН РУБЛЕЙ — МОРЯКАМ И ИХ СЕМЬЯМ

Столько денег помогла вернуть в первом полугодии 2024 года Дальневосточная региональная организация Российского профсоюза моряков. Всего за этот период в ДВРО РПСМ обратились экипажи восьми судов, еще 18 моряков — в индивидуальном порядке. В основном заявления относились к невыплате заработной платы и возмещению ущерба морякам и их родственникам, чуть меньше — к просьбам о содействии в организации своевременного списания по завершении контрактов. Например, благодаря активному сотрудничеству ДВРО РПСМ и Дальневосточной транспортной прокуратуры российские моряки с судов Polar Star, Polar Night, Jet, Sitki и Tessa под флагом Монголии получили задолженность по зарплате; двое старших механиков с Butinah и MSC Qingdao F, а также второй механик с судна Odessa были благополучно репатриированы.

Что касается работы на местах, то инспекторы ДВРО РПСМ посетили 20 судов в портах Находка и Восточный: семь — под российским флагом и 13 — под иностранными флагами. На шести из 13 судов экипажи полностью состояли из российских моряков. На двух судах под российским флагом имелись коллективные договоры, заключенные с Российским профсоюзом моряков. Владелец флота, где отсутствовали колдоговоры, получили семь нотисов о необходимости заключить соглашения с национальными профсоюзами моряков. К слову, на всех проверенных теплоходах были страховые свидетельства согласно требованиям Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве.

В результате проверок в течение шести месяцев инспекторы РПСМ встретились с более чем 400

членами экипажей. Если от моряков поступали жалобы на задержку зарплаты, то профсоюз оперативно принимал меры по погашению долгов. В этой работе помощь ДВРО РПСМ всегда оказывают капитаны портов, Находкинская и Приморская транспортные прокуратуры, судебные власти. Например, с начала 2024 года были задержаны суда Tessa, Polar Star, Polar Night.

В конце мая 2024 года в офисе Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков прошла рабочая встреча с коллегами из первичной профсоюзной общественной организации Российского профсоюза докеров ОАО «Находкинский морской торговый порт». Стороны обсудили вопросы взаимодействия профсоюзов по защите законных прав и интересов моряков и докеров на Дальнем Востоке России. В первую очередь коснулись вопросов заключения коллективных договоров — основного документа, который позволяет улучшить условия труда и получить социальные гарантии. Так, колдоговор помогает внести ясность во взаимоотношения работодателя и работника и защищать интересы обеих сторон. Коллеги также говорили на тему взаимодействия докеров и моряков в период проведения акций по борьбе с удобными флагами.

Председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов уверен: только наличие коллективного договора с национальным профсоюзом, то есть Российским профсоюзом моряков, дает российскому плавсоставу уверенность и защищает их законные интересы.

— Встречи с моряками на местах и решение проблем, возникающих у них в рейсе, — остаются нашими приоритетами, — добавил Н. Суханов. 



45 MILLION RUBLES TO SEAFARERS AND THEIR FAMILIES

This is the amount of money the Far Eastern Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia helped to recover during the first half of the calendar year of 2024. Over this period, the crews of eight vessels and 18 seafarers asked the FERO of SUR for help. Most of the applications were related to non-payment of wages and reimbursement of damage to seafarers and their relatives, slightly lower number of applications — to the requests for assistance in arranging timely decommission upon termination of contracts. For example, thanks to the active cooperation of the FERO of SUR and the Far Eastern Transport Prosecutor's Office, the Russian seafarers from the Mongolian-flagged ships Polar Star, Polar Night, Jet, Sitki and Tessa received their wage arrears; two chief engineers from Butinah and MSC Qingdao F, as well as the second engineer from the Odessa vessel were safely repatriated.

In terms of fieldwork, the inspectors of FERO of SUR visited 20 vessels in the ports of Nakhodka and Vostochny: seven Russian-flagged and 13 foreign-flagged ships. The crews on six out of 13 vessels consisted entirely of Russian seafarers. Two Russian-flagged vessels had collective labor agreements with the Seafarers' Union of Russia. The fleet owners who did not have collective labor agreements received seven notices about the necessity to conclude such agreements with national seafarers' unions. As a matter of fact, all the inspected motor vessels had insurance certificates in accordance with the requirements of the 2006 Maritime Labor Convention.

As a result of the inspections, the SUR representatives met with more than 400 crew members over

the course of six months. In case of seafarers' complaints about the wage delays, the union promptly took measures to pay off the debts. In these questions, the FERO of SUR is always assisted by port captains, Nakhodka and Primorskaya Transport Prosecutor's Offices, as well as judicial authorities. For example, since the beginning of 2024, the ships Tessa, Polar Star and Polar Night have been detained.

At the end of May of 2024, a working meeting with colleagues from the primary union public organization of the Russian Dockers' Union of Nakhodka Marine Trade Port JSC was held in the office of the Far Eastern Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia. The parties discussed the issues of cooperation between the unions in terms of protection of legal rights and interests of seafarers and dockers in the Far East of the Russian Federation. First of all, the importance of collective labor agreements as the principal document allowing to improve labor conditions and obtain social guarantees was discussed. Thus, collective labor agreements help to clarify the employer-employee relationship and protect the interests of both parties. The colleagues also discussed the issues of interaction between the dockers and seafarers during the actions against flags of convenience.

Nikolay Sukhanov, Chairman of the FERO of SUR, is convinced that only a collective labor agreement with the national union, i. e., the Seafarers' Union of Russia, provides Russian seafarers confidence and protects their legitimate interests.

Nikolay Sukhanov added, "Field meetings with seafarers and solution of their voyage problems remain our top priorities." 

SEAFARERS' UNION NAMED THE WINNERS OF THE OFF-DUTY PHOTO CONTEST

ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ НАЗВАЛ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ФОТОКОНКУРСА «ВНЕ ВАХТЫ»

В Международный день моряка, 25 июня, цеховая профсоюзная организация первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков в МГУ им. адм. Г. И. Невельского подвела итоги ежегодного фотоконкурса «Вне вахты», а председатель ППО моряков г. Владивостока РПСМ Петр Осичанский поздравил победителей и участников.

На отбор поступило 150 фотографий от 16 членов РПСМ. Призерами стали курсанты 11 роты факультета судовождения и связи: Владислав Козлов, Вадим Касьянов и Матвей Кузьмин. Они получили денежные премии от ППО моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков.

Победитель Владислав Козлов в последний день приема фотографий специально для конкурса сделал постановочный кадр. Жюри долго спорило, что именно изображено на фотографии — якорь, кость, дерево, бамбук? И наконец-то пришло понимание, что это — ручка от зонта.

«Кусочек арбуза» Вадима Касьянова тоже выделялся: на фоне

голубого моря он смотрелся как алый парус и очень соответствовал названию конкурса.

Третье место было отдано «Живому ледоколу с глазами и зубками» Матвея Кузьмина. Правда, приняли его сначала за буксир.

Отметим, что без утешительных призов никто не остался — всем конкурсантам выдали сертификаты, подарки от университета и фотографии проекта «Порт приписки Владивосток» из фондов музея университета.

На церемонии награждения также отметили активных членов цеховой профсоюзной организации — курсанта 12 роты факультета судовождения и связи, заместителя председателя цеховой профсоюзной организации ППО моряков г. Владивостока РПСМ, члена молодежного совета РПСМ Даниила Слинкова, курсанта 11 роты факультета судовождения и связи Максима Добрунова и курсанта 52 роты Морского инженерного колледжа Руслана Балыкина. Они получили сертификаты организаторов мероприятий и подарки от Дальневосточной ассоциации морских капитанов. ⚓

On the International Seafarer Day, on June 25, the shop union organization of the Vladivostok seafarers' primary union organization of the Seafarers' Union of Russia summarized the results of the Annual Off-Duty Photo Contest at MSU named after Admiral G. I. Nevelsky, and Petr Osichansky, Chairman of the Vladivostok seafarers' PUO of SUR congratulated the winners and all participants.

150 photos from 16 SUR members were submitted for this contest. The cadets of company 11 of the Ship Navigation and Communication Faculty became the winners: Vladislav Kozlov, Vadim Kasyanov and Matvey Kuzmin. They received money reward from the Vladivostok seafarers' PUO of the Seafarers' Union of Russia.

Vladislav Kozlov, one of the winners, made a special staged shot for the contest on the last photo submission day. The judges argued for a long time what exactly was shown in the photo: was it an anchor, a bone, a tree, maybe a bamboo? Finally they realized that it was an umbrella handle.

"A watermelon slice" by Vadim Kasyanov was also very notable: it looked like a scarlet sail with the blue sea on the background, and was very relevant to the contest name.

The third place was awarded to Matvey Kuzmin's "Living Icebreaker with Eyes and Teeth". However, this icebreaker was first mistaken for a tugboat.

→
Председатель ППО моряков г. Владивостока РПСМ Петр Осичанский с победителями и участниками конкурса

Chairman of the Primary Organization of Vladivostok of the Seafarers' Union of Russia Petr Osichansky with the winners and participants of the competition



Козлов Владислав



Касьянов Вадим

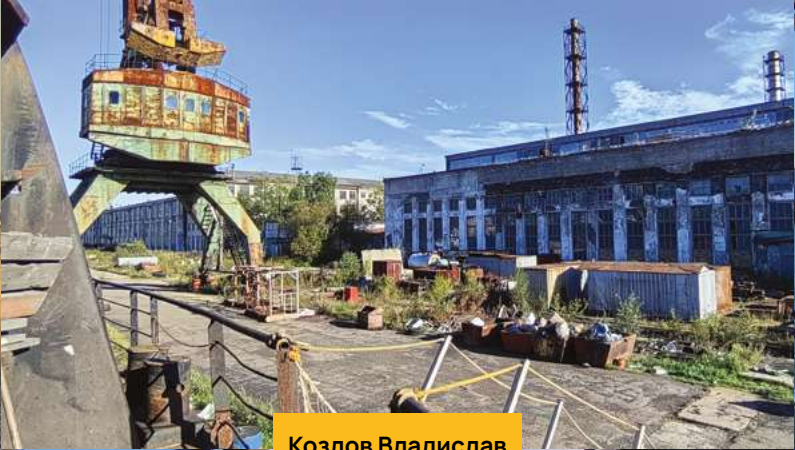


Кузьмин Матвей





Добрышева Ольга



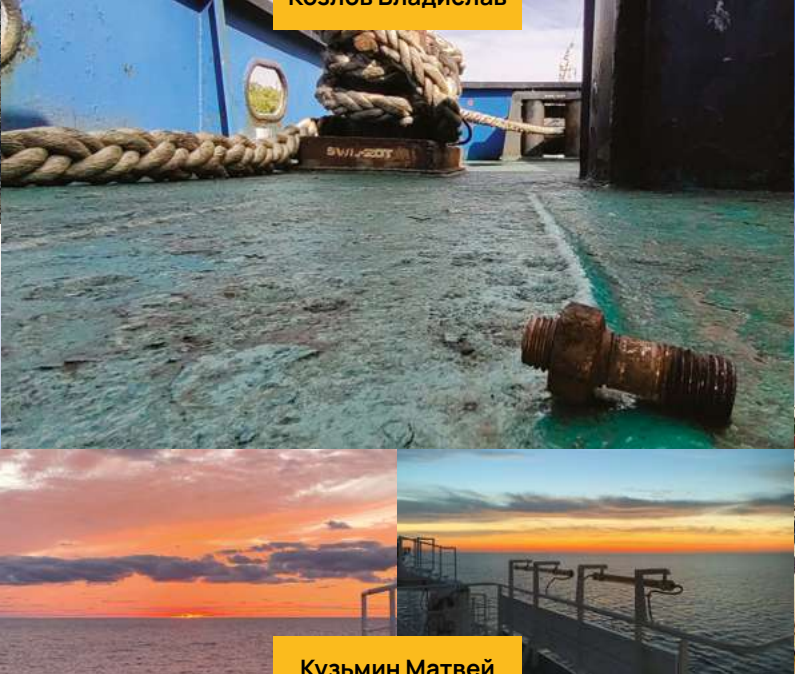
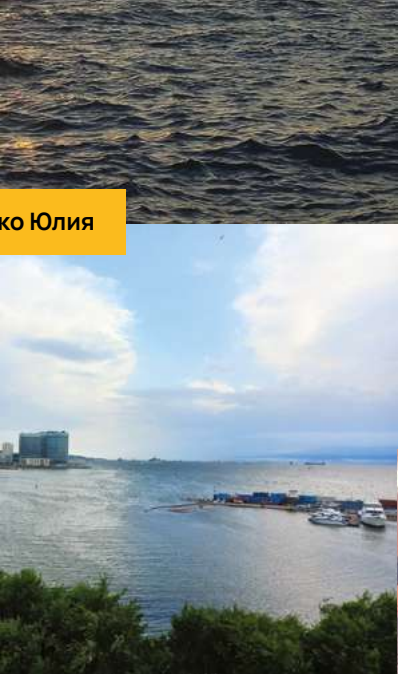
Козлов Владислав



Панкратьев Максим



Педченко Юлия



Кузьмин Матвей



Кардаш Иван



Евграфов Никита



Балыкин Руслан

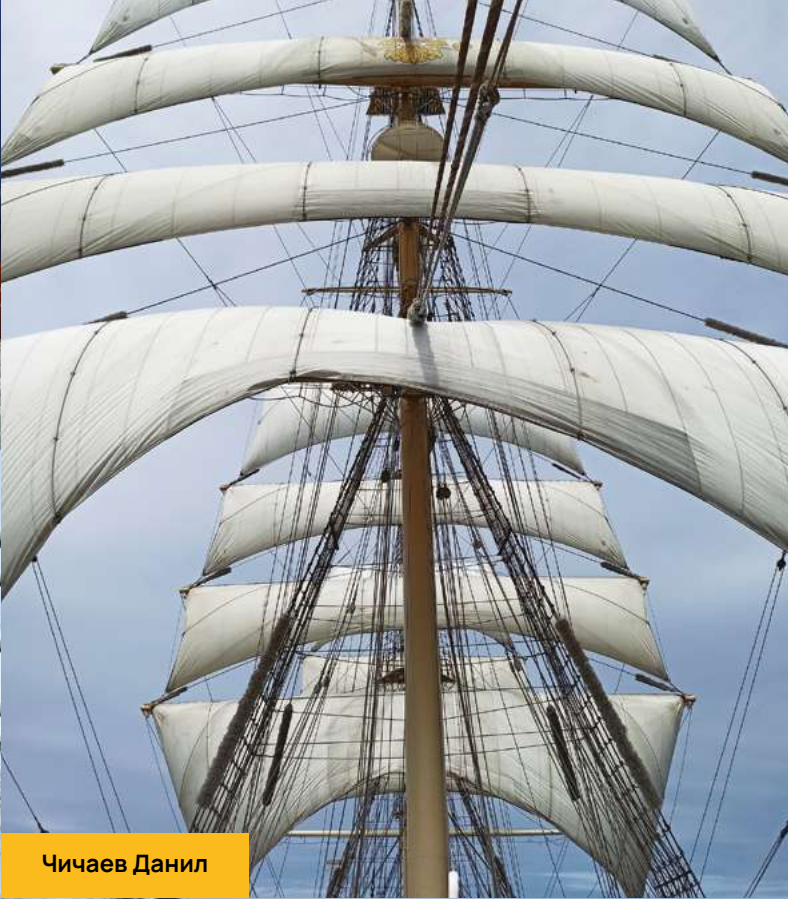




Николаев Олег



Елисеева Ася



Чичаев Данил



Витенко Вадим



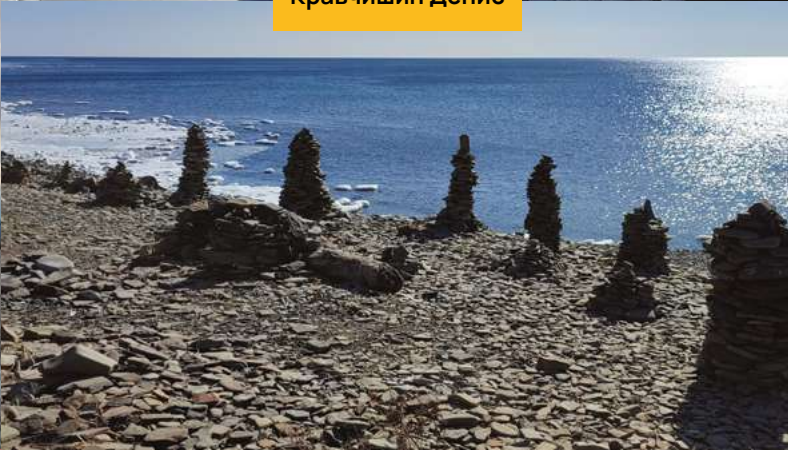
Касьянов Вадим



Кравчишин Денис



Землянов Артем



Рябинин Артем



ОТКРЫВАЯ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК



Курсанты-члены Российского профсоюза моряков одержали победу в интеллектуально-развлекательной игре Межвузовского чемпионата «Открывая Дальний Восток» — команда «Все свои» МГУ им. адм. Г. И. Невельского состояла из Дениса Кравчишина, Олега Николаева, Даниила Слинкова, Андрея Кипаренко и Елизаветы Марковой. Победители получили дипломы, денежный приз от первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ и брендовую продукцию университета.

Интеллектуально-развлекательная игра была приурочена к профессиональным праздникам участников чемпионата — Международному дню моряка (25 июня), Дню работников морского и речного флота (7 июля), Дню медицинского работника (16 июня) и Дню города (2 июля). Учитывая сложности сессионного периода, в третьей игре приняли участие всего три команды: две — от Морского университета и одна команда от Тихоокеанского государственного медицинского университета (ТГМУ).

Команда «Рында» Морского инженерного колледжа в составе курсантов 52 роты — членов РПСМ Руслана Балькина, Кирилла Жданова, Дениса Кихва, Андрея Ковтуна, Ивана Бондарева и Михаила Балышева играла впервые, но, несмотря на это, заняла второе место. Третье место в этой игре у команды военно-патриотического клуба ТГМУ «Победоносцы». Все участники получили сертификаты и новые знания о своей профессии и городе, в котором живут и учатся.

Игроки оценили задания викторины, особенно вопрос про свинью. А вы знаете, зачем в эпоху парусных судов английские моряки обязательно брали на борт свинью и берегли ее? Никто не знал ответ, хотя правильная версия при обсуждении озвучивалась одним из участников команды победителей.

На самом деле при сильном тумане для безопасности мореплавания свинью дергали за хвост, она громко визжала, обозначая местоположение корабля при плохой видимости на море. Существует еще и другая версия — при крушении свинья всегда плыла в сторону суши.

Организаторы чемпионата ТГМУ и МГУ им. адм. Г. И. Невельского выразили благодарность председателю первичной профсоюзной орга-

низации моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков Петру Осичанскому за финансовую помощь при проведении Межвузовского чемпионата.

Напомним, что ранее прошла игра «Широка страна моя родная» Межвузовского чемпионата «Открывая Дальний Восток», — она была посвящена истории Великой Отечественной войны и Дню России. Игра проводилась на территории Тихоокеанского государственного медицинского университета. Тогда в ней приняли участие пять команд: две из них — студенты первого курса факультета инженерии и цифровых технологий и курсанты второго курса факультета судовождения и связи МГУ им. адм. Г. И. Невельского; еще две — команды от Тихоокеанского государственного медицинского университета; самые юные участники — КГА ПОУ «Колледж технологий и сервиса».

Тогда победителями стала команда военно-патриотического клуба ТГМУ «Победоносцы». Член Молодежного совета РПСМ, заместитель председателя цеховой организации профсоюза моряков в МГУ им. адм. Г. И. Невельского, курсант 12 роты факультета судовождения и связи Даниил Слинков вручил победителям денежный приз от ППО моряков г. Владивостока РПСМ. 🇵🇸

DISCOVERING THE FAR EAST

Cadets — members of the Seafarers' Union of Russia — are the winners of the third intellectual and entertaining game of Discovering the Far East Interuniversity Championship: the team "This Is Us" of MSU named after Admiral G. I. Nevelsky consisted of Denis Kravchishin, Oleg Nikolaev, Daniil Slinkov, Andrey Kiparenko, and Elizaveta Markova. The winners received diplomas, a money prize from the Vladivostok seafarers' primary union organization of SUR, as well as branded products of the University.

The intellectual and entertaining game was timed to coincide with the professional holidays of the championship participants: International Seafarer's Day (June 25), Maritime and River Fleet Workers' Day (July 07), Medical Worker's Day (June 16) and City Day (July 02). Due to the period of term exams, only three teams participated in the third game: two from the Maritime University and one team from the Pacific State Medical University (PSMU).

The team "Ship Bell" of the Marine Engineering College consisting of cadets of company 52, SUR members, — Ruslan Balykin, Kirill Zhdanov, Denis Kikhva, Andrey Kovtun, Ivan Bondarev, and Mikhail Balyshv — participated in the event for the first time, but despite this, they took the second place. The third place in this game was taken by the team "Conquerors" of the military and patriotic club of PSMU. All participants received certificates and new knowledge about their profession and the city where they live and study.

The teams appreciated the quiz tasks, especially the question about the pig. Do you actually know why in the era of sailing ships English seafarers always took a pig on board and kept it safe? Nobody knew the answer, although the correct version was proposed by one of the participants of the winning team.

In fact, in case of heavy fog the pig was pulled by the tail for safety of navigation, as it squealed loudly, thus marking the ship location in case of poor visibility at sea. There is also another version — in case of a ship wreck, the pig always swam towards land.

The championship organizers PSMU and MSU named after Admiral G. I. Nevelsky expressed gratitude to Petr Osichansky, Chairman of the Vladivostok seafarers' primary union organization of the Seafarers' Union of Russia, for his financial support in holding the Interuniversity Championship.

It's worth mentioning that prior to this event the game "My Native Land is Broad" of the Discovering the Far East Interuniversity Championship was also organized, and it was dedicated to the history of the Great Patriotic War and the Day of Russia. The game was held in the territory of the Pacific State Medical University. Five teams took part in this event: two of them being first-year students of the Faculty of Engineering and Digital Technologies and second-year cadets of the Navigation and Communication Faculty of the MSU named after Admiral G. I. Nevelsky; two more teams were from the Medical University; and the youngest participants were the team of RSA PEI College of Technology and Service.

Back then, the team of the military and patriotic club of PSMU "Conquerors" became the winners. Daniil Slinkov, member of the Youth Council of SUR, Deputy Chairman of the shop organization of the seafarers' union at MSU named after Admiral G. I. Nevelsky, a cadet of company 12 of the Ship Navigation and Communication Faculty, awarded the winners with a money prize from the Vladivostok seafarers' PUO of SUR. 🇵🇸

СУДОМОДЕЛИРОВАНИЕ: ИНТЕЛЛЕКТ ПЛЮС КРАСОТА

Создание моделей судов — один из самых красивых видов творческой деятельности. Сегодня судомоделирование относят как к виду творчества, которое для миллионов людей является любимым увлечением, так и к спортивной дисциплине, когда построенная своими руками модель судна не только радует глаз, но и максимально соответствует исходным чертежам реального судна, по которым была создана, а также способна быстро передвигаться по воде, выполнять задачи по управляемости и маневренности движения.

ЧТО НАМ СТОИТ СУДНО ПОСТРОИТЬ?

Судомоделирование не имеет возрастных ограничений — им увлекаются дети и подростки, а также люди вполне зрелого возраста. Главное условие — усидчивость, внимание к деталям, максимальная точность и... любовь к кораблям (судам). Как правило, к этому виду деятельности приходят, когда появляется желание воссоздать в мельчайших деталях тот или иной корабль, участвовавший в грандиозном сражении или побывавший в удивительном путешествии. При этом материалы, используемые для создания моделей, могут быть самые разные. Эксклюзивные модели изготавливают из шпона ценных пород дерева, для более простых моделей подойдут картон, бумага, деревянные рейки. Важно при этом соблюдать максимальную точность, чтобы модель до мельчайших деталей была приближена к своему реальному прототипу. Чаще всего прототипами для создания моделей являются реальные суда, имеющие отношение к знаковым историческим событиям, очень красивые парусники. Поэтому созданию модели судна, военного или гражданского, предшествует изучение его истории, а также подробное

SHIP MODELING: INTELLIGENCE AND BEAUTY

Building ship models is one of the most beautiful forms of creative activity. Currently, ship modeling is regarded as both a creative activity, which is a preferred pastime for millions of people, and a sports discipline. A hand-crafted ship model not only pleases the eye but also closely matches the original drawings of an actual vessel, as it was constructed. It is also capable to move speedily in the water, performing steering and maneuvering tasks.

изучение того периода времени, в течение которого происходили те или иные события, напрямую связанные с биографией прототипа. Это в значительной степени расширяет исторический и географический кругозор судомоделиста, обогащая его новыми знаниями. Кроме того, необходимо уметь читать чертежи и работать с ними, дополнять модель новыми конструкциями, деталями, что требует определенных технических знаний или навыков. Согласитесь, судомоделирование — это занятие не только для того, чтобы заполнить свободное время, но и способ значительно повысить свой интеллектуальный уровень.

ЦАРСКОЕ ХОББИ

Создание моделей кораблей — старейшее из технических увлечений, которому уже более шести тысячелетий. Известно, что самая древняя из найденных при раскопках моделей — ритуальная серебряная ладья с веслами — была обнаружена в гробнице в Месопотамии. Археологи относят время ее создания к началу четвертого тысячелетия до нашей эры. Но предназначение подобных моделей первоначально было другим: они использовались

WHAT SHOULD WE NEED TO BUILD A SHIP?

Ship modeling has no age limit — children and teenagers, as well as persons of quite ripe years, are keen on it. The main requirements are diligence, attention to detail, maximum accuracy and ... love for ships (vessels). Usually, people turn to this type of activity when they want to recreate in the smallest detail a particular ship that participated in a great battle or an incredible voyage.

The materials used to build ship models can vary greatly. Exclusive models are made from precious wood veneer, for simpler models cardboard, paper, batten are suitable. It is important to maintain maximum accuracy so that the model is as similar to the real prototype as possible, down to the smallest detail.

Most often, the prototypes for creating models are real ships related to significant historical events, incredibly beautiful sailing ships. Therefore, the creation of a ship model, naval or civil one, requires firstly a study of its history, as well as a detailed study of the period in which certain events took place, directly related to the "biography" of the prototype. This significantly expands the historical and geographical scope of a ship modeler, enriching him with new knowledge. In addition, it is necessary to be able to interpret drawings and manipulate, supplement the model with new designs, details, which requires certain technical

knowledge or skills. You should admit, a ship modeling isn't a kind of activity just to fill your spare time, but also a way to increase significantly your intellectual level.

ROYAL HOBBY

Ship modeling is the oldest technical hobby, dating back more than six thousand years. The oldest known ship model found during excavations is a silver ceremonial boat with oars, which was discovered in a tomb in Mesopotamia. Archaeologists date it to the early 4th millennium BC. But the original purpose of these models was different: they were used in rituals, cult rites or ceremonies.

Later, ship modelers started pursuing the creation of miniature replicas of authentic ships, displaying every component of the ship. The rigging of the sailing ship models replicated the ropes of the real ships, and the sails were made from the fabrics identical to those used to make the prototype. Numerous sailing ship models were highly valuable not only due to their aesthetics, but also due to the materials used. They were very expensive, English lords collected them, and currently some of them are now kept in museums in Great Britain.

Russian ship modeling is much younger. It is believed that the first Russian ship modeler was Tsar Peter I. Upon returning from the "Grand Embassy" in Europe, he made a reduced copy of a frigate based on his own drawings. Then, by his decree, the creation



при проведении ритуалов, для культовых действий или обрядов.

Позднее макеты кораблей стали создавать, чтобы в точности повторить оригинал в уменьшенном виде, демонстрируя каждый элемент судна. Такелаж моделей парусников повторял оснастку настоящих кораблей, паруса изготавливали из таких же тканей, что использовались при создании оригинала. Многие модели парусников были ценны не только из-за своей красоты, но и из-за использованного материала. Они стоили огромных денег, их коллекционировали английские лорды, а в настоящее время некоторые из них хранятся в музеях Великобритании.

Российский судомоделизм значительно моложе. Считается, что первым русским моделистом был царь Петр I. Вернувшись из «Великого посольства» по Европе, он построил уменьшенную копию фрегата по своим собственным чертежам. После чего по его указу началось создание «Модель-каморы», где хранились уменьшенные копии всех вновь построенных кораблей. Здесь были собраны точные детальные копии конструкций корпусов с частично снятой обшивкой, выполнявшие роль наглядных пособий для корабельных плотников, плохо разбиравшихся в чертежах. С собрания этой самой каморы, находившейся на месте нынешнего фонтана перед Адмиралтейством, начиналась коллекция Центрального военно-морского музея имени Петра Великого.

САМАЯ БОЛЬШАЯ КОЛЛЕКЦИЯ В МИРЕ

Сегодня в стенах Центрального военно-морского музея (Санкт-Петербург, пл. Труда, д. 5) хранится самая большая коллекция моделей кораблей и судов в мире — две с половиной тысячи экспонатов. Здесь находится немало уникальных моделей, в том числе такой раритет, как «дедушка русского флота» — ботик Петра Великого («Святой Николай»). Модель была изготов-



лена для экспонирования на Всероссийской промышленной выставке 1872 года в Москве, приуроченной к 200-летию со дня рождения Петра I.

В конце июня на территории музея проходил Открытый конкурс по стендовому судомоделизму, принять участие в котором изъявили желание более двухсот участников из 25 субъектов Российской Федерации и Республики Беларусь. На конкурсе были представлены уникальные модели — точные копии известных исторических кораблей, как, например, фрегат «Аврора», бриг «Лебедь», трехмачтовый линейный корабль короля Людовика XIV «Королевское солнце», поражающий воображение современников красотой и причудливостью резных форм, и многие другие модели. Они и сегодня поражают воображение уже наших современников — невероятной точностью к деталям и мастерством исполнения. По мнению организаторов мероприятия, часть работ будет приобретена для пополнения коллекции музея, так как выполнены они уникально, с максимальной исторической достоверностью.

Судомоделизм — увлечение для тех, кто любит море, интересуется историей флота и его традициями. Точное воспроизведение существовавших когда-то судов позволяет сохранить для истории славные страницы флотской жизни, сберечь для потомков великое прошлое — пусть и в миниатюрном формате. ⚓

of a "model-kammer" began, where miniature copies of all newly built ships were stored. There were collected accurate and detailed copies of the hull structures with the plating partially removed, which served as a visual aids for ship carpenters who had a poor grasp of drawings. The collection of the Central Naval Museum named after Peter the Great began with the collection of this very "kammer" ("chamber"), located on the site of the current fountain in front of the Admiralty.

The largest collection in the world Today, the largest collection of ship and vessel models in the world — two and a half thousand pieces — are stored within the walls of the Central Naval Museum (St. Petersburg, Truda pl., d. 5). There are many unique models there, including such a rarity as the "grandfather of the Russian fleet" — the small boat of Peter the Great ("Saint Nicholas"). This model was made for exhibition at the All-Russian Industrial Exhibition of 1872 in Moscow, dedicated to the 200th anniversary of the birth of Peter I.

At the end of June, the museum held the Open Competition for scale ship modeling. More than two hundred representatives of 25 subjects of the Russian Federation

and the Republic of Belarus declared their readiness to participate in this event. Unique models were presented at the competition — exact copies of famous historical ships such as the frigate "Aurora", the brig "Swan", the three-masted ship of the line "Royal Sun" built for King Louis XIV, which boggled the imagination of contemporaries with the beauty of intricate fretwork, and many others. Today, they still amaze our contemporaries with their incredible precision to details and craftsmanship. The organizers of the event believe that some of the works will be acquired to complete the museum's collection, because they are unique and made with the highest historical accuracy. Ship modeling is a hobby for those who love the sea and are fond of the history and traditions of the fleet. The accurate reproduction of ships that once existed enables us to preserve for the history the glorious pages of naval life and to preserve for posterity the great past, even in miniature form. ⚓

БУДУЩИМ СУДОВОДИТЕЛЯМ — О КТМС

У курсантов, решивших связать свою трудовую биографию с морем и выбравшим для получения высшего образования ГУМРФ имени адм. С. О. Макарова, существует хорошая возможность — в течение всего периода обучения не только приобретать теоретические знания по выбранной профессии, но и получать практические, общаясь с возможными работодателями.

В ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова в начале июня в формате круглого стола прошли практико-ориентированные занятия для курсантов-судоводителей 3 курса. Тема встречи — «Реализация в Российской Федерации Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС)» — довольно актуальна, она затрагивает важнейшие аспекты международных требований при освидетельствовании судов на соблюдение норм труда в деятельности судоходных компаний. КТМС, которую еще называют Биллем о правах моряков, объединяет современные нормы существующих конвенций и рекомендаций о труде в морском судоходстве, обеспечивая тем самым морякам уверенность в том, что они будут защищены в случае возникновения сложных ситуаций. Поэтому будущим судоводителям важно знать о том, как на практике может пригодиться знание ее основных положений.

В работе круглого стола приняли участие доктор экономических наук, профессор, проректор по развитию образовательного комплекса и взаимодействию с учебно-методическими объединениями Елена Лаврентьева, начальник управления персоналом ООО «СКФ Арктика» Алан Татаров, руководитель группы обеспечения КТМС отдела координации системы управления морской безопасности

ООО «Газпром флот» Павел Землянский, советник председателя Российского профессионального союза моряков Владимир Зубков.

Выступая перед курсантами, советник председателя Российского профессионального союза моряков Владимир Зубков рассказал об истории РПСМ и той помощи, какую профсоюз оказывает попавшим в беду морякам: от возмещения зарплат брошенным экипажам и репатриации до консультативной юридической помощи по различным вопросам. Он рассказал также о том, какую важную роль играет РПСМ в работе Российской трехсторонней комиссии, контроле за соблюдением трудового законодательства, социальных прав и интересов работников морского транспорта, как профсоюз следит за соблюдением выполнения всех пунктов трудовых договоров работников флота, за тем, чтобы не было задолженностей по заработной плате, чтобы судовладелец вовремя платил налоги в пенсионный фонд и фонд социального страхования.

Из выступлений присутствующих на мероприятии участников курсанты узнали много нового о том, как на практике реализуются требования Конвенции, а также получили ответы на актуальные вопросы возможности прохождения плавательной практики и дальнейшего трудоустройства в судоходных компаниях. 



TO FUTURE SHIP NAVIGATORS ABOUT MLC

The cadets who have decided to link their careers with the sea and have chosen to receive higher education at the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping get a great opportunity during their entire period of studies not only to acquire knowledge in the chosen profession, but also to acquire practical skills by communicating with possible employers.

In the beginning of June, the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping hosted practice-oriented classes for 3rd year cadets-ship navigators in the format round-table format. The topic of the meeting “Implementation of the Maritime Labor Convention 2006 in the Russian Federation (MLC 2006)” is rather relevant, it highlights the most important aspects of international requirements in the course of ship inspection for compliance with labor standards in the activities of shipping companies. The MLC, also called as the Seafarers’ Bill of Rights, brings together the applicable norms of existing maritime labor conventions and recommendations, thus assuring seafarers that they will be protected in the case of some difficult situations. Therefore, it is important for future ship navigators to know the way how to implement its main conditions in practice.

The round table was attended by Doctor of Economics Sciences, Professor, Vice Principal for Development of the Educational Complex and Interaction with Educational and Methodological Associations Elena Lavrentieva; Head of Personnel Management of LLC SCF Arctica Alan Tatarov; Head of the MLC Implementation Group of the Department for Coordination of the Maritime Safety Management System of Gazprom Flot LLC Pavel Zemlyansky; and Advisor to the Chairman of the Seafarers’ Union of Russia Vladimir Zubkov.

Communicating with the cadets, Vladimir Zubkov, Advisor to the Chairman of the Seafarers’ Union of Russia, spoke about the history of SUR and the assistance the union provides to seafarers in difficult situations: from wage reimbursement to abandoned crews and repatriation to legal advice services on various issues. He also told about the important role of SUR in the work of the Russian Tripartite Commission, control over observance of labor legislation, social rights and interests of maritime transport workers, how the union makes sure that all the clauses of employment

agreements of the fleet workers are fulfilled, that there are no wage arrears, that the shipowner pays taxes to the pension fund and social insurance fund on time.

Listening to the participants attending the event, the cadets learned a lot about how the requirements of the Convention are implemented in practice, as well as they got answers to the relevant questions about the possibility of sailing internship and further employment in shipping companies. 

“

КТМС, КОТОРУЮ ЕЩЕ НАЗЫВАЮТ Биллем о правах моряков, объединяет современные нормы существующих конвенций и рекомендаций о труде в морском судоходстве, обеспечивая тем самым морякам уверенность в том, что они будут защищены в случае возникновения сложных ситуаций.

THE MLC, ALSO CALLED AS THE SEAFARERS’ BILL OF RIGHTS, BRINGS TOGETHER THE APPLICABLE NORMS OF EXISTING MARITIME LABOR CONVENTIONS AND RECOMMENDATIONS, THUS ASSURING SEAFARERS THAT THEY WILL BE PROTECTED IN THE CASE OF SOME DIFFICULT SITUATIONS.

ВРЕМЯ АКТИВНОГО ОТДЫХА

Летнее время — самая горячая пора для курсантов и преподавателей Беломорско-Онежского филиала ФГБОУ ВО Государственный университет морского и речного флота имени адм. С. О. Макарова. И не только по причине экзаменов и зачетов, но и потому, что именно на этот период приходится пора большого количества культурных, военно-патриотических и спортивных мероприятий, которые проходят при активной поддержке Карельской территориальной организации Российского профсоюза моряков.

Особенно богатым на мероприятия месяцем является июнь. Так, 8 июня БОФ ФГБОУ ВО Государственный университет морского и речного флота имени адм. С. О. Макарова отмечал свой день рождения. Накануне этой даты в актовом зале провели классный час с показом видеофильмов, снятых к 10-летию и 60-летию филиала, также ребята увидели архивные фотографии курсантов, сделанные в разные годы. В этот день в гости к курсантам пришел выпускник 1982 года Петрозаводского речного училища Вадим Евгеньевич Маркелов — почетный гражданин Республики Карелии, директор МВ Barbell — компании, являющейся признанным лидером российского и одним из ведущих участников мирового рынка по производству профессионального спортивного оборудования.

А уже на следующий день пришло время активной подготовки к Кубку филиала по спортивному сапбордингу, приуроченному ко Дню рождения Республики Карелии. Соревнование, организованное руководством вейк-парка Onego Pirates!, проходило в парке «Карьер».

Надо признать, что этот довольно молодой вид спорта, являющийся одной из разновидностей серфинга, стал очень популярным среди карельской молодежи. В отличие от доски для серфинга, сапборд комплектуется специальным веслом, с помощью которого и осуществляется управление. Этот вид спорта привлекателен тем, что кататься на доске можно не только стоя или на коленях, но также и сидя. Кроме того, с такой доской устроить отдых возможно на любой водной поверхности, будь то море, речка, озеро или пруд, тихая вода или волны.

TIME FOR OUTDOOR ACTIVITIES

Summer time is the rush period for the cadets and professors of the Belomorsky-Onega branch of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Professional Education "Admiral Makarov State University of Maritime and River Fleet." And this is not only because of exams and end-of-term tests, but also because this period is the time of a large number of cultural, military and patriotic, as well as sports events held with the active support of the Karelian territorial organization of the Seafarers' Union of Russia.

The month of June is particularly rich in such events. For example, on June 08, the Belomorsky-Onega branch of the FSBEI HPE "Admiral Makarov State University of Maritime and River Fleet" celebrated its birthday. On the eve, an educational hour with demonstration of videos filmed for the 10th anniversary and 60th anniversary of the branch was held in the auditorium, the cadets could also look at archival photos of cadets from different years. On this day, Vadim Evgenievich Markelov, graduate of Petrozavodsk River School, class of 1982, came to visit the cadets. Vadim Markelov is an honorary citizen of the Republic of Karelia and Director of MB Barbell, a company being an acknowledged leader of the Russian market and one of the world market leaders in manufacturing professional sports equipment.

The following day, active preparation for the Branch Cup in sport SUP boarding dedicated to the Republic of Karelia's Birthday took place. The competition organized by the management of Onego Pirates! wake park was held in the Karier park.

It is important to admit that this relatively young sport being one of the surfing varieties has become very popular among Karelian youth. Unlike a surfboard, a SUP board is equipped with a special paddle used to control the movement of the board. This sport is particularly appealing because a person can ride the board not only in standing or kneeling position, but also sitting on it. In addition, the board of this type allows to rest on any water surface, including sea, river, lake or pond, calm water or waves.

Before the start of the competition, the participants were briefed and the rules of the race were announced: according to the conditions of the competition, three qualifying races were held, following which three winners participated in the final and continued competing for the Cup. The regatta started at 12:30 p. m., and the water literally boiled around the participants, but at the end of the first lap there were clear leaders among the partici-





Перед началом соревнований для участников был проведен инструктаж, озвучены правила гонки: по условиям соревнований было проведено три квалификационных гонки, по итогам которых по три победителя вышли в финал и продолжили борьбу за Кубок. В 12:30 был дан старт регаты, и вода буквально закипела вокруг участников, но уже в конце первого круга наметились явные лидеры. Ребята старались изо всех сил обуздать сап, некоторые не справлялись с равновесием, падали в воду, но снова забирались на снаряд и продолжали участие. Атмосфера на соревнованиях царила оживленная: было весело и спорт-сменам, и болельщикам. Победители регаты были награждены медалями и дипломами.

В День России курсанты Беломорско-Онежского филиала ФГБОУ ВО ГУМРФ имени адм. С. О. Макарова приняли активное участие в праздничных мероприятиях, посвященных главному празднику нашей страны. Торжественная церемония открытия мероприятия началась у Петровского дворца: прозвучал гимн России, участник СВО, курсанты БОФа и юнармейцы подняли в небо триколор. Церемония открытия была очень яркой и красочной, после официальной части начался праздничный концерт, собравший большое количество слушателей, а во второй половине дня в центре культуры «Петровский» все желающие могли принять участие в мастер-классе по приготовлению карельских калиток.

Не остались без внимания и выпускники прошлых лет. Так, 17 июня в БОФе состоялась необычная встреча выпускников разных лет, которых объединила любовь к спорту. Во время обучения все они были участниками сборной речного училища по мини-футболу. Теперь большинство выпускников — настоящие профессионалы морской отрасли, которые с большим трепетом и благодарностью вспоминали годы учебы в Петрозаводском речном училище. И, конечно же, спортивную сборную по мини-футболу, которая выиграла

множество соревнований муниципального и республиканского уровня. В завершение встречи состоялся товарищеский матч по мини-футболу, в котором победила, конечно же, дружба.

В августе состоялась XXVI Кижская регата. Это — первый в России фестиваль народного судостроения и судоходства и одно из самых красивых мероприятий заповедного острова Кижь. Курсанты Беломорско-Онежского филиала ФГБОУ ВО ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова при поддержке Музея-заповедника «Кижь» и Карельской региональной организации Российского профсоюза моряков приняли участие в регате.

Так, 1 августа варяжская ладья «Рюрик» Морского клуба «Полярный Одиссей» отправилась по маршруту Петрозаводск – Кижь – Петрозаводск. Курсанты упражнялись в связывании морских узлов, изучали порядок швартовки судна и прошли обучение по оказанию первой доврачебной помощи пострадавшему. Под руководством капитана Александра Кучерова каждый попробовал себя в роли рулевого. Следующие два дня команда работала на острове Кижь, в том числе участвовала в Большой весельной гонке протяженностью 15 км. На обратном пути в Петрозаводск на палубе ладьи состоялся турнир по настольному хоккею: 1 место занял курсант Даниил Маврин, 2 место — Александр Алешин, 3 место — Арсений Рудаков.

Погода предоставила команде возможность проявить себя в разных условиях: это и полный штиль, и жаркое солнце, и проливные дожди, и даже небольшой шторм. Курсанты получили яркие и незабываемые впечатления.

Лето — самое подходящее время для того, чтобы получить заряд бодрости и накопить положительные эмоции и ресурсы на предстоящий учебный год. Ведь скоро курсантам придется продолжить обучение, чтобы овладеть новыми знаниями, навыками, умениями, на которых будет основываться их профессионализм. ⚓

pants. All participants tried their best to curb the SUP, some of them could not keep the balance, fell into the water, but climbed on the board again and continued the race. The competition atmosphere was bubbling with joy: both athletes and fans had fun. The winners of the regatta were awarded with medals and diplomas.

On the Day of the Russian Federation, the cadets of the Belomorsk-Onega Branch of the FSBEIHP «Admiral Makarov State University of Maritime and River Fleet» took an active part in the festive events dedicated to the main holiday of our country. The solemn opening ceremony began at the Petrovsky Palace: the Russian national anthem was sung, a participant of the SMO, cadets of the University's branch and young army cadets raised the tricolor into the sky. The opening ceremony was very bright and colorful, the official part was followed by a festive concert, which gathered a large number of listeners, and in the afternoon, the Petrovsky cultural center hosted a public master class on cooking Karelian pies.

The graduates of the previous years were not left aside. Thus, on June 17, an unusual meeting of graduates of different years, united by their love for sports, took place at the University's Belomorsk-Onega branch. During their educational process, all of them were members of the River School's mini-football team. Now, most of the graduates are real maritime professionals, who remembered the years of study at Petrozavodsk River School with great love and gratitude. They also remembered their mini-football team, which won multiple municipal and republican competitions. At the end of the meeting, there was a friendly mini-football match with winners all around.

The XXVI Kizhi Regatta took place in August. This is the first festival of folk shipbuilding and shipping in Russia and one of the most beautiful events on the reserve Kizhi Island. Cadets of the Belomorsk-Onega branch of the Admiral

Makarov State Maritime University of Maritime and Inland Shipping with the support of the Kizhi Reserve Museum and the Karelian Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia took part in the regatta.

On the 1st of August, the Varangian longship Rurik of the Marine Club "Polar Odyssey" set off along the Petrozavodsk-Kizhi-Petrozavodsk route. The cadets practiced tying sailor's knots, learned the mooring procedure, and were trained to apply premedical first aid to an injured person. Under the supervision of Master Alexander Kuchеров, every cadet tried his hand at being a helmsman.

The team spent the next two days working on Kizhi Island, including participating in the 15 km Big Rowing Race. A table hockey tournament was held on the longship on the way back to Petrozavodsk. Daniil Mavrin won the first place, Alexander Alechin became the second, and Arseny Rudakov took the third place. The weather enabled the cadets to demonstrate their worth in diverse conditions, including flat calm sea, hot sun, heavy rains, and even a small storm. The cadets acquired vivid and unforgettable experiences.

Summer is the most suitable time to get a charge of vigor and accumulate positive emotions and resources for the academic year to come. After all, very soon the cadets are going to continue their education to master new knowledge, skills and abilities, which will become the base of their future professionalism. ⚓

СОАВТОРЫ МОРСКИХ АВАРИЙ, ИЛИ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Titanic — шикарный пароход своего времени — затонул очень быстро. По роковому стечению обстоятельств первый же рейс лайнера стал последним. В ночь с 14 на 15 апреля 1912 года судно, на борту которого находилось в общей сложности больше 2200 человек из числа пассажиров и членов экипажа, столкнулось с айсбергом, а уже через 2,5 часа оказалось на дне Северной Атлантики. Погибло более 1500 человек. Проведенное расследование показало, что спасти можно было больше людей, если бы на борту были спасательные шлюпки в достаточном количестве. Жуткая трагедия того времени привела к изменениям с точки зрения обеспечения безопасности мореплавания, в частности, к рождению Международной конвенции по охране человеческой жизни на море. Капитан Андрей Сергеевич Вдовин, отдавший торговому флоту более 50 лет жизни, имеет любопытную точку зрения на тему аварийности в судоходстве и ее причинах, которая вылилась в материал «Соавторы морских аварий, или Человеческий фактор».

РОЖДЕНИЕ СОЛАС

В 1914 году, спустя почти два года после гибели лайнера Titanic, 13

стран определили морскую политику более чем на сто лет вперед. Так появилась Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, или СОЛАС. Решался вопрос, как минимизировать аварийные случаи на море.

Еще тогда вариантов было два: предсказывать и не допускать аварии или контролировать и расследовать аварии.

Аварийность на флоте — это серьезная и объективная реальность, которую не стоит списывать на человеческий фактор. Страховые компании прогнозируют потери флота с хорошей сходимостью результатов. Это доказывает признание аварийности действительностью, в основе которой лежат случайные явления.

Но борцы с аварийностью пошли вторым путем. Посчитали,

CO-AUTHORS OF MARITIME ACCIDENTS, OR HUMAN FACTOR

Titanic, a luxury steamship of its time, sank very quickly. By fatal coincidence, the first voyage of the ocean liner became its last. The night of April 14-15, 1912, the ship, with a total of more than 2,200 passengers and crew members on board, collided to its demise with an iceberg, and sank to the bottom of the North Atlantic within 2.5 hours. More than 1,500 people died. The investigation showed that more people could have been saved if there had been enough lifeboats on board. The terrible tragedy of that time led to changes in terms of maritime safety, in particular the birth of the International Convention for the Safety of Life at Sea. Captain Andrey Sergeevich Vdovin, who dedicated more than 50 years of his life to the merchant fleet, has a curious point of view on the topic of accidents in shipping and its causes, which resulted in the material "Co-Authors of Maritime Accidents, or Human Factor".

BIRTH OF SOLAS

In 1914, almost two years after the sinking of the sea liner Titanic, 13 countries set a maritime policy for more than a hundred years to come. The International Convention for the Safety of Life at Sea,

or SOLAS, was born. The issue at hand was minimizing accidents at sea.

Even then there were two options: predict and prevent accidents or control and investigate them.

Accidents in the fleet are a serious and objective reality that should not be attributed to the human factor only. Insurance companies predict fleet losses with good convergence of results. This proves that accident rates are recognized as a reality based on random events.

However, the accident fighters took a second route. They considered that the cause of accidents is human error and adopted IMO Resolution A 884(21). In 1982 in Paris, the European maritime powers signed a document with the official title Memorandum of Understanding on Ship Control in the Ports of European States and North Atlantic States. In maritime circles it received the common name of the Paris Memorandum. This field in the fight against accidents seemed promising to the maritime community. The original essence of the memorandum was the fight against sub-standard vessels on the European freight market.

But even this measure did not solve the issue of fleet accidents, so the International Maritime Organization adopted a new document — the International Maritime Safety Management Code. The IMSMC is now in its fourth decade, but accidents at sea still occur.

что аварии происходят по причине человеческого фактора, и приняли Резолюцию ИМО А 884(21).

В 1982 году в Париже европейские морские державы подписали документ с официальным наименованием «Меморандум о взаимопонимании по контролю судов в портах европейских государств и государств Северной Атлантики». Он получил в морских кругах обиходное название «Парижский меморандум». Это направление борьбы с аварийностью морскому сообществу показалось перспективным. Первоначальная суть меморандума — борьба с субстандартными судами на фрахтовом европейском рынке.

Но и эта мера не решила вопрос с аварийностью на флоте, поэтому в Международной морской организации приняли новый документ — Международный кодекс по управлению безопасностью на море. МКУБ существует четвертый десяток, но аварии на флоте по-прежнему происходят.

НАРУШЕНИЯМИ ПРЕНЕБРЕГАЮТ

В настоящее время квалификация морских аварий определяется по размерам материальных убытков. Это катастрофа, авария, аварийное происшествие. В этом списке нет нарушений условий морского плавания. Например, в автомобильном секторе наказанию подвергаются нарушители, даже если аварии не произошло. А на флоте ждут аварий.

Так как нарушения плавания не привели к тяжелым последствиям, ими пренебрегают, а зря. Ведь, к примеру, нарушители правил — суда с ограниченным

районом плавания из Керчи на Стамбул — идут не вдоль берега, соблюдая дистанцию района плавания, а напрямую. Много судов, особенно «на коротком плече», грузятся с утопленной грузовой маркой. На других судах в балластных танках стоят на корпусе цементные ящики, а это недопустимо. Для всех этих нарушителей до поры до времени все кончается благополучно.

Еще один яркий пример — столкновение балкера «Петр Васев» и пассажирского парохода «Адмирал Нахимов». Мало кто обратил внимание на время аварии — 31 августа 1986 года в 23 часа 12 минут. «Петр Васев» уже ждал лоцманский катер, после приема лоцмана на борт капитан Ткаченко должен был доложить об окончании рейса. Рейс надо было закрывать 31 августа. Если бы «Петр Васев» уступил дорогу «Адмиралу Нахимову», сбавив ход до малого, рейс пришлось бы закрывать 1 сентября. Вот почему «Петр Васев» не сбавил ход. Это важно для чартера. Капитаны это прекрасно знают.



VIOLATIONS ARE NEGLECTED

Currently, the qualification of maritime accidents is determined by the size of material losses. It may be a catastrophe, an accident, an emergency. However, this list does not include violations of maritime navigation conditions. For example, in the automobile sector, violators are penalized even if there is no accident. Meanwhile, in the navy, one waits for the accident to happen.

Since sailing violations did not lead to severe consequences, they are neglected, but it shouldn't be that way. After all, for example, the ships with a limited navigation area from Kerch to Istanbul violate the rules as they don't go along the coast, observing the navigation area distance, but cut the distance by crossing the sea directly. Many vessels, especially "on the short leg", are loaded with a sunken cargo mark. Other vessels have cement boxes on the hull in ballast tanks, which is unacceptable. For all these violators everything ends well for the time being.

The collision of the bulk carrier vessel "Petr Vasev" and passenger steamer "Admiral Nakhimov" serves as another vivid example. Few people paid attention to the time of the accident — August 31, 1986 at 23 hours 12 minutes. "Petr Vasev" was already waiting for the pilot boat; upon receipt of the marine pilot on board, Captain Tkachenko had

to report on the end of the voyage. The voyage had to be closed on August 31. If "Petr Vasev" had given way to "Admiral Nakhimov", having slowed down to a low speed, the voyage would have to be closed on September 01. That is why "Petr Vasev" did not slow down. It is important for chartering. Captains know it very well.

WHO IS IN CHARGE OF PREVENTING ACCIDENTS?

It is a complex system, which consists of different units independent of each other: port captains; port supervisors; AIR or VTMS; marine pilot services; port fleet services; hydrometeorological services; PSC; classification societies; rescue coordination centers; Rostransnador; transport prosecutor's office; insurance companies. The list may go on.

The task is to gather them all into a unified coastal system, like the coastal IMSMC, for prevention, monitoring and responsibility for maritime accidents. There shall be appointed a single head, with the area of responsibility determined and a relations charter created.

The causes of accidents today are blamed only on the ship service organization. The volumes of SOLAS and IMSMC documentation are increasing. When the number of guidelines tends to infinity, their efficiency tends to zero.



НА КОГО ВОЗЛОЖЕНА ОБЯЗАННОСТЬ ПРЕДОТВРА- ЩЕНИЯ АВАРИЙ?

Это сложная система, которая состоит из независимых друг от друга разных подразделений: капитаны портов; портовые надзоры; БРЛС или СУДС; лоцманские службы; службы портофлота; службы гидрометеорологии; PSC; классификационные общества; координационные спасательные центры; Ространснадзор; транспортная прокуратура; страховые компании. Список можно продолжить.

Задача именно в том, чтобы их всех собрать в единую береговую систему, типа береговой МКУБ, для предупреждения, контроля и ответственности за морские аварии. Назначить единого руководителя, определить меру ответственности каждого, создать устав взаимоотношений.

Причины аварийности сегодня возлагают только на организацию судовой службы. Объемы документации по СОЛАС и МКУБ все возрастают. А когда количество руководящих документов стремится к бесконечности, их эффективность стремится к нулю.

ВЕЗДЕ ПРИСУТСТВУЮТ ДЕНЬГИ

Невозможно изучать аварийность без привлечения экономистов. Они должны показать структуру миро-

вого флота: как зарабатываются деньги, куда они тратятся, какая экономическая модель самая устойчивая, из каких средств выделяются деньги на поддержание безопасности. Тогда станет понятно: если мы не хотим нести дополнительные расходы на обеспечение безопасности мореплавания, то должны принимать существующий уровень аварийности как объективную реальность. И напротив: если мы не хотим мириться с аварийностью, то расходы на безопасность нужно рассматривать как неизбежную необходимость.

В настоящее время аварийность мирового флота составляет всего 0,6%. Значит, аварии «дешевле» затрат на безопасность. Компании экономят на всем: минимизируют затраты на ремонты, сокращают снабжение, сокращают экипажи до минимума, уменьшают зарплаты морякам.

При этом на проверяющих не экономят. Зато скрывается информация о том, какой бюджет выделяется на обеспечение безопасности в полном ее понимании — навигационную, техническую, экологическую, охрану труда, охрану судна. Потому что суммы ни в какое сравнение не идут с бюджетом на содержание самой системы контроля и проверяющих лиц. ⚓

← Балкер «Петр Васев», построенный в 1981 году на японской верфи «Minaminippon Shipbuilding», в 1985 году был передан Черноморскому морскому пароходству

Bulk carrier "Pyotr Vasev", built in 1981 at the Japanese shipyard "Minaminippon Shipbuilding", was transferred to the Black Sea Shipping Company in 1985

MONEY EVERYWHERE

It is impossible to study the accident rate without involving economists. They have to show the world fleet structure: the way money is made, where it is spent, which economic model is the most sustainable, from which funds money is allocated to maintain safety. Then it will become clear: if we do not want to incur additional expenses to ensure navigation safety, we have to accept the existing level of accidents as an objective reality. And vice versa: if we do not want to tolerate accidents, then the safety expenses have to be seen as an unavoidable necessity.

Currently, the accident rate of the world fleet is only 0.6%. So, accidents turn out to be "cheaper" than safety costs. Companies are saving on everything: minimizing repair costs, cutting supplies, reducing crews to a minimum, reducing seafarers wages.

Herewith, they do not save money on inspectors. Yet, they hide information about the budget allocated for ensuring safety in its full sense — navigational, technical, environmental, labor protection, vessel safety. Meanwhile, the amounts cannot be compared with the budget for maintaining the control system and inspectors. ⚓



> 70 000
МОРЯКОВ

8
ИНСПЕКТОРОВ
ТРУДА

РПСМ
представлен во всех
морских
регионах России:

48
первичных

11
территориальных
организаций

**МОРЯК
ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК!**

К ИСТОРИИ НАЛИВНОГО ТРАНСПОРТА

A GLIMPSE INTO HISTORY OF BULK LIQUID TRANSPORT



Сегодня трудно представить себе перевозку нефти и других наливных грузов без танкера. Настолько огромные нефтевозы стали привычными на бескрайних морских просторах, что создается впечатление, что они существовали всегда. Но это не так: первый танкер, точнее прототип танкера, появился всего лишь во второй половине XIX века. До этого жидкие наливные грузы перевозились в обычных бочках.

КТО СТОЯЛ У ИСТОКОВ СОЗДАНИЯ

Существует мнение, что первый танкер создали братья Нобели. Но еще за несколько лет до этого в России нечто подобное создали братья Николай и Дмитрий Артемьевы. В 1725 году императором Петром I был подписан указ, определивший правила перевозки нефти на парусных судах и баржах. После Каспийского похода он уделял большое значение развитию нефтедобычи и делал все возможное для ее развития. Но указ, подписанный им незадолго до смерти, вскоре утратил свое приоритетное значение. Однако он позволял нефтедобытчикам делать все возможное, чтобы наладить поставки «жидкого золота» в России. Этим указом и воспользовались астраханские судовладельцы братья Артемьевы, транспортировавшие несколько лет нефть на судах в бочках, расходы на изготовление которых обходились недешево. К тому же довольно много времени уходило на перевалку бочек в портах, частыми были

случаи разлива нефти при поломке бочек. Предприимчивые братья, имевшие собственный судоремонтный завод, в 1873 году установили цистерну-ларь на небольшую шхуну «Александр». Поначалу это новшество вызывало лишь усмешки у их конкурентов, но они резко поутихли после того, когда выяснилось, что «Александр» совершил восемь рейсов за время навигации, а другие грузовые плавсредства с бочками на борту — не более шести. Оказалось, что шхуна, оборудованная цистерной, способна была брать на борт примерно 80 тонн нефти, к тому же значительно экономить время при наливке и сливе нефти в портах — при помощи ручного насоса.

Вскоре братья переоборудовали еще семь судов и в 1874 году отправили нефть наливом из Баку в Нижний Новгород. На обратном пути, в отличие от конкурентов, они везли не пустые, грязные от нефти бочки, а различные сухие грузы, которые размещали на засте-

“
NOWADAYS, OIL AND OIL PRODUCTS ARE THE MAIN CARGO OF THE GLOBAL MARITIME FLEET. ACCORDING TO STATISTICAL DATA, THEIR SHARE IN THE TOTAL TONNAGE OF THE MERCHANT NAVY EXCEEDS 40%. ACCORDING TO DIFFERENT EXPERT ESTIMATES, THE NUMBER OF EXISTING TANKERS IN THE WORLD VARIES FROM 8,000 TO 4,400. MOST OF THEM BELONG TO INDEPENDENT SHIPPING COMPANIES. OIL CORPORATIONS CONCLUDE CHARTERING CONTRACTS WITH THESE COMPANIES, THUS OBTAINING THE RIGHT TO USE THE VESSEL.

Nowadays, it is hard to imagine transportation of oil and other bulk liquid cargoes without a tanker. Huge oil tankers have become so common on the vast expanses of the sea that it is easy to get the impression that they had always been there. However, it is not true: the first tanker, or rather a tanker prototype, appeared only in the second half of the XIX century. Before that time, bulk liquid cargoes were transported in ordinary barrels.

THEY STOOD AT THE ORIGINS

There is an opinion that the first tanker was designed by the Nobel brothers. But a few years before, something similar was designed by the brothers Nikolay and Dmitry Artyemyevs in Russia.

In 1725, Emperor Peter the Great signed a decree setting the rules for oil transportation on sailing ships and barges. After the Caspian campaign, he paid great attention to oil production development and did everything possible to promote it. But this decree signed by the Emperor shortly before his death lost its priority importance quite soon. However, it allowed oil producers to do everything possible to establish the “liquid gold” supplies in Russia. The Artyemyev brothers, being Astrakhan shipowners, took advantage of this decree and for several years transported oil on ships in barrels, even though their manufacturing was not cheap. Moreover, it took quite a lot of time to transship the barrels in ports, and oil spills were frequent due to barrels’ damages. The enterprising brothers, who had their own shipyard, installed a tank-locker on a small schooner Alexander back in 1873. At first, this innovation made their competitors sneer, but those mockeries sharply subsided once it turned out that Alexander made eight trips during the navigation season, while other cargo vessels with barrels aboard made no more than six. It showed that the schooner equipped with a tank was able to take about 80 tons of oil on board, in addition to significantly saving time when pouring and discharging oil in ports with the help of a hand pump. Very soon, in 1874, the brothers re-equipped seven more ships and sent oil in bulk from Baku to Nizhny Novgorod. On the way back, unlike their competitors, they carried not



“

НЕФТЬ И НЕФТЕПРОДУКТЫ В НАШЕ ВРЕМЯ ЯВЛЯЮТСЯ ОСНОВНЫМ ГРУЗОМ МИРОВОГО МОРСКОГО ФЛОТА. СОГЛАСНО СТАТИСТИЧЕСКИМ ДАННЫМ, ИХ ДОЛЯ В ОБЩЕМ ТОННАЖЕ МОРСКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА ПРЕВЫШАЕТ 40%. СОГЛАСНО РАЗНЫМ ЭКСПЕРТНЫМ ОЦЕНКАМ, В МИРЕ СУЩЕСТВУЕТ ОТ 8000 ДО 4400 ТАНКЕРОВ. БОЛЬШИНСТВО ИЗ НИХ ПРИНАДЛЕЖАТ НЕЗАВИСИМЫМ СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ. НЕФТЯНЫЕ КОРПОРАЦИИ ЗАКЛЮЧАЮТ С НИМИ ДОГОВОРЫ ФРАХТОВАНИЯ, ПОЛУЧАЯ ПРАВО НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СУДНА.

ленном камышом полу металлического ларя. Это примерно в три раза увеличило рентабельность наливного флота братьев Артемьевых по сравнению с другими судами, использовавшими бочки.

Система перевозок, введенная братьями Артемьевым, значительно повысила экономичность флота. Но на достигнутом они не остановились. В 1878 году братья впервые применили паровой насос, изготовленный на их астраханском заводе, который ежечасно перекачивал четыре тысячи пудов нефти. Позже они изготовили и пустили в ход насосы мощностью 20 тысяч пудов в час. С применением парового насоса нефтеналивные суда Артемьевых за сезон стали совершать из Баку в Астрахань по 14 рейсов. После таких успехов нефтепромышленники стали перестраивать свой флот по системе братьев Артемьевых.

Новаторство братьев было оценено по заслугам — Артемьевы были награждены Большой золотой медалью от правительства, а Императорское общество содействия морскому торговому флоту выдало им денежную награду.

ПРОТОТИП СОВРЕМЕННОГО ТАНКЕРА

Доставка нефти до места назначения в цистернах, бесспорно, стала прорывом в перевозке

←

Прототипом современных нефтяных танкеров считается судно «Зороастр», которое было создано в условиях строгой конфиденциальности по заказу «Товарищества братьев Нобелей»

The prototype of modern oil tankers is considered to be the vessel "Zoroaster", which was built by order of the "Partnership of the Nobel Brothers" in utter secrecy

empty barrels that were dirty from oil, but various dry cargoes that were placed on the floor of a metal locker covered with cane. This approximately tripled the profitability of the Artemyev brothers' bulk liquid fleet if compared to other vessels using barrels.

The transportation system introduced by the Artemyev brothers significantly increased the economic efficiency of the fleet. But they did not stop at this achievement. In 1878, the brothers for the first time were able to pump four thousand poods of oil per hour using a steam pump manufactured at their Astrakhan plant. Later they manufactured and put into operation the pumps with a capacity of 20 thousand poods per hour. With the use of a steam pump the Artemyev oil tankers started to make 14 voyages from Baku to Astrakhan per season. Such success resulted in oil producers beginning to rebuild their fleet according to the Artemyev brothers' system.

The innovation of the brothers was highly appreciated, the Artemyev brothers were awarded the Big Gold Medal by the government, and the Imperial Society for the Promotion of the Merchant Navy gave them a monetary award.

PROTOTYPE OF THE MODERN TANKER

The delivery of oil to its destination point in tanks has undoubtedly

become a breakthrough in transporting liquid cargoes, but the ship Zoroaster is still considered to be the prototype of modern oil tankers. In 1876, the Nobel brothers founded the BraNobel oil company in Baku, where oil production and production of "liquid gold" products were actively developing at the time, and in 1877, in strict confidentiality they started to design a tanker that appeared a few years later and became the prototype of modern oil tankers. It was named Zoroaster. It is believed to be the world's first oil tanker. Unlike the development of the tanker ship by the self-educated Artemyev brothers, large funds were invested in developing and constructing the Zoroaster. It was built according to the order of the Nobel brothers at the Lindholmen shipyard in Gothenburg, Sweden, and then delivered to Baku. After launching the Zoroaster, the Nobel brothers' company began to actively build similar vessels: by September 01, 1899 there were already 345 bulk liquid vessels working at the Caspian Sea — 133 steam and 212 sailing vessels. Being the fuel transportation pioneer, for many years the Zoroaster itself was used to deliver kerosene from Baku to Tsaritsyn (now Volgograd) and Astrakhan.

Its further destiny is rather unusual... In November 1948, a group of geologists and drillers landed on the rocky ridge of Chernye Kamni (Black Stones) 42 km south-east of the Apsheron peninsula. Construction of a cabin on stilts and a power station was started, and in June 1949 exploratory drilling works began. One year later, an oil fountain started gushing. The place of Chernye Kamni was renamed into Neftyanje Kamni (Oil Stones), and an artificial island was constructed on the place of the rocky ridge. It is known that seven decommissioned ships, including the Zoroaster vessel, were sunk to construct this artificial island, now being the largest offshore oil field in Azerbaijan. ⚓

“

В ОСНОВНОМ ТАНКЕРЫ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ, СЖИЖЕННОГО ПРИРОДНОГО ГАЗА (СПГ), ПРОДУКЦИИ ХИМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. СУЩЕСТВУЮТ ТАКЖЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ДРУГИХ ЖИДКИХ ГРУЗОВ — ПИТЬЕВОЙ ВОДЫ, ВИНА, — НО ПРОЦЕНТ ИХ НЕВЕЛИК.

TANKERS ARE MAINLY USED FOR TRANSPORTATION OF OIL AND OIL PRODUCTS, LIQUEFIED NATURAL GAS (LNG), AND CHEMICAL INDUSTRY PRODUCTS. THERE ARE ALSO SPECIALIZED ONES FOR TRANSPORTING OTHER LIQUID CARGOES, FOR EXAMPLE DRINKING WATER OR WINE, BUT THEIR SHARE IS RATHER SMALL. NATIONAL MARITIME MUSEUM IN GREENWICH HAS A PORTRAIT OF THIS HEROIC CAT PAINTED BY ARTIST GEORGINA SHAW BAKER.

Materials from cpc-online.ru were used when preparing this article.

При подготовке статьи использованы материалы с сайта cpc-online.ru.

150 ЛЕТ ТЕЛНЯШКЕ

ЛЕГЕНДАРНАЯ ОДЕЖДА МОРЯКА

Трудно представить себе любой другой предмет мужской одежды, который был бы так же популярен, как обычная тельняшка. Ее носят мужчины на всех континентах, омываемых морями и океанами, а в России даже отмечается День рождения тельняшки. И хотя он не установлен официально, но довольно популярен и ежегодно отмечается 19 августа. В 2024 году тельняшка отметила свой 150-летний юбилей. Так за что же скромная полосатая одежда заслужила такие почести?

ОТКУДА РОДОМ?

Принято считать, что первыми, кто стали носить такой вид мужской одежды, были западно-европейские моряки: тельняшки появились в Голландии, где был развит парусный флот. А они, в свою очередь, позаимствовали фасон и расцветку у «бретонской рубашки» — нательной рубашки в черно-белую полоску, считавшейся традиционной рабочей одеждой рыбаков Бретани. Но и это еще не все: оказывается, подобная одежда была в ходу у корсаров Сен-Мало и Дюнкерка, промышлявших в проливах Ла-Манш и Па-де-Кале. В те стародавние времена пираты хоть и были людьми отчаянными, верили в приметы и обереги. Например, надежными оберегами являлись серьга в ухе и полосатая рубаха. Причем полосок должно было быть 12 — по количеству ребер у скелета человека. Считалось, что если ты «в полоску», значит,

уже скелет, — следовательно, злым духам неинтересен и вряд ли они тебя станут трогать. Так было на самом деле или нет, доподлинно неизвестно, но то, что полосатые нательные рубахи уважали и продолжают уважать моряки разных стран, факт неоспоримый.

ТЕЛНЯШКА В РОССИИ

На морских просторах Российской империи тельняшки тоже активно прижились. Первая наша тельняшка имела узкие синие полосы (по цветам Андреевского флага), расположенные на расстоянии 4,5 см друг от друга. Ношение ее не было обязательным до того момента, когда 19 августа 1874 года был подписан Указ о введении нового стандарта военной формы и полосатая нательная рубаха, надеваемая через голову, стала частью обязательной формы одежды русского моряка. Именно эта дата и стала считаться Днем рождения русской тельняшки.

Надо признать, что в царской России производство тельняшек было налажено не сразу. Долгое время их привозили из-за рубежа. Собственное производство было организовано в Санкт-Петербурге, где моряков было особенно много, на трикотажной фабрике, которая работает и поныне и носит название «Красное знамя».

LEGENDARY SEAFARER'S CLOTHING

It is hard to imagine any other piece of men's clothing that would be as popular as the common seafarer's striped vest. It is worn by men on all continents washed by seas and oceans, and Russia even celebrates the birthday of the seafarer's striped vest. Although this holiday is not official, it is still quite popular and celebrated annually on August 19. In 2024, the seafarer's striped vest celebrated its 150th anniversary. So why has the common striped garment earned such honor?

WHERE DOES IT COME FROM?

It is generally believed that the first ones to wear this kind of men's clothing were Western European seafarers: striped vests appeared in Holland, where the sailing fleet was highly developed. Those seafarers, in turn, had borrowed the style and coloring from the "Breton shirt", which is an undershirt in black and white stripes considered the traditional working clothes of fishermen of Brittany. But the story doesn't end there: it turns out that similar clothing was in use by the corsairs of St. Malo and Dunkirk sailing in the English Channel and the Pas de Calais. In those ancient times, despite being desperate people, the pirates believed in omens and amulets. For example, an earring and a striped vest were reliable amulets. And a striped vest should have had exactly 12 stripes according to the number of ribs in the human skeleton. It was believed that if you were "striped", it meant that you were already a skeleton, and evil spirits had no interest in you and didn't want to touch you. It is not known whether this was actually the truth or not, but the fact that striped undershirts were and still are respected by seafarers of different countries is undeniable.

SEAFARER'S STRIPED VEST IN RUSSIA

Striped vests have been actively used in the maritime area in the Russian Empire as well. Our first seafarer's striped vest had narrow blue stripes (according



© Фото из архива МПВ.

↑

Тельняшка — обязательный элемент комплекта формы курсантов военно-морских и гражданских морских и речных учебных заведений

The striped sailor's shirt is a mandatory element of the uniform of cadets at naval and civil maritime and river training institutions

Популярность русской тельняшки особенно возросла по время Русско-японской войны 1905 года. Полосатая рубаша вошла в моду и закрепились не только в гардеробе моряков и матросов, но и среди других слоев русского общества. А после того как сам цесаревич Алексей стал носить морской костюмчик с полосками, эту моду тут же подхватили юноши и подростки из дворянских и купеческих семей. Более того, моду на полоску оценили также женщины. Морской стиль летней женской одежды в виде блуз или платьев с большим белым воротником с синими полосками был популярен не один десяток лет.

На новый виток популярности тельняшка вышла во время революции 1917 года, когда особой славой и уважением пользовались революционные матросы. На них смотрели как на героев, изменивших ход истории.

Во время Великой Отечественной войны морские пехотинцы, идя в атаку, снимали с себя гимнастерки, оставаясь в тельняшках, чтобы показать свое бесстрашие и готовность биться до победного конца. Увидев полосатых крепких парней, идущих в рукопашную, враг был деморализован. Парни в тельняшках вкупе с боевым кличем «Полундра!» сметали все на пути, не оставляя соперникам ни единого шанса на победу.

И сегодня не только моряки, но морские пехотинцы, десантники, пограничники, спецназовцы, спасатели МЧС и др. носят тельняшку как элемент формы, а также гражданские чины и обычные люди — просто в быту. Одежда удобная, приметная, к тому же легендарная. Само же слово «тельняшка» тоже довольно активно используется в нашем лексиконе: так называют клубы по интересам, специализированные магазины одежды и даже заведения общепита.

ПРЕДМЕТ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ

Синее на белом смотрится всегда зрелищно. Поэтому легендарная тельняшка много раз попадала в зону внимания художников. Пожалуй, самым известным фанатом этой одежды был испанский художник, основоположник кубизма Пабло Пикассо. Он очень любил ходить в тельняшке, о чем свидетельствуют многочисленные фотографии, на которых он позирует в тельняшке, берете, с палитрой и кистями в руках. Живописец сам любил ее носить и героев своих картин также наряжал подобным образом. Среди известных картин Пикассо, где можно увидеть этот предмет одежды, — полотна «Человек в тельняшке» 1939 года, «Моряк» 1942 года. Считается, что картина «Моряк» — автопортрет, написанный в очень тяжелый для Пикассо период оккупации Франции. Известно, что незадолго до ее создания оставшегося во Франции художника чудом не отправили в концлагерь.



to the colors of St. Andrew's flag) located at a distance of 4.5 cm from each other. It was not mandatory to wear it until August 19, 1874 when the Decree on Introduction of a New Standard of Military Uniform was signed and the striped under-shirt worn over the head became the mandatory part of the uniform of a Russian seafarer. This date is now considered the birthday of the Russian seafarer's striped vest.

It shall be noted that the striped vest manufacturing in tsarist Russia was not well developed at the beginning. For a long time striped vests were imported from abroad. Local manufacturing was organized in St. Petersburg, a city with a lot of sailors, at the knitting factory, which still operates and is called "Krasnoye Znamya".

The popularity of the Russian seafarer's striped vest especially increased during the Russian-Japanese War of 1905. The striped vest became fashionable and took its steady spot not only in the closets of sailors and seafarers, but also among other classes of Russian society. And once Tsarevich Alexey himself began to wear a navy suit with stripes, this fashion was immediately picked up by young men and teenagers from noble and merchant families. Moreover, women also appreciated the fashion for stripes. Marine style of summer women's clothing in the form of blouses or dresses with a large white collar and blue stripes was popular for decades.

Seafarer's striped vests regained their popularity during the revolution of 1917, when revolutionary sailors were treated with special glory

and respect. They were considered to be the heroes who had changed the course of history.

During the Great Patriotic War, marine soldiers going into the attack took off their uniforms remaining in striped vests to show their fearlessness and willingness to fight to the victorious end. Seeing striped strong guys going into hand-to-hand combat, the enemy was demoralized. Men in seafarer's striped vests driven by the battle cry "Under below!" swept away everything in their way leaving their opponents no chance to win.

Today, not only seafarers, but also marine soldiers, paratroopers, border guards, special forces, EMERCOM rescuers, etc. wear seafarer's striped vests as an element of uniform, as well as civilian ranks and ordinary people wear such vests just in everyday life. This piece of clothing is comfortable, conspicuous, and legendary. The word "telnyashka" (seafarer's striped vest) itself is also quite actively used in our vocabulary: some hobby clubs, specialized clothing stores and even catering companies are called this way.

OBJECT OF CULTURAL HERITAGE

Blue on white always looks quite spectacular. That's why the legendary striped vest has fallen into the spotlight of artists many times. Perhaps the most famous fan of this clothing was the Spanish artist Pablo Picasso, a founder of Cubism. He was very fond of wearing a seafarer's striped vest, as evidenced by numerous photos in which he poses in a striped vest and a beret holding a palette and brushes in his hands. The painter himself liked to wear it and the characters of his paintings were also dressed up similarly. The canvases "Young Man in a Sailor Shirt" of 1939, "The Sailor" of 1942 are among the famous paintings by Picasso, where we can see this

В нашей отечественной живописи также есть примеры картин, на которых изображены мужчины в тельняшках. Пожалуй, одной из самых известных картин с изображением этого вида одежды является полотно «Моряк в тельняшке», написанное в 1937 году художником Владимиром Лебедевым — русским и советским живописцем, графиком, признанным мастером плаката, основателем ленинградской школы книжной графики.

Также морская тема была очень модной в советское время при производстве фаянсовых и фарфоровых статуэток, которые и по сей день пользуются огромной популярностью среди коллекционеров. Каких только моряков и юнг не производили на ленинградском Ломоносовском (ныне Императорском) фарфоровом заводе! И в наше время в коллекции завода можно найти фигурки моряков, изготовленные уже в 21-м веке. Большая часть из них одета в знаменитую тельняшку.

Принято считать, что статуэтки в фарфоре являются отображением исторического и культурного наследия, так как являются пусть и не большими, но уникальными произведениями искусства, позволяющими погрузиться в определенную историческую эпоху, понять, как меняются обычаи, традиции и модные явления.

Русская тельняшка в моде уже 150 лет и, похоже, своей популярности и привлекательности она не утратит еще много-много лет. В ее честь устраивают культурные мероприятия, проводят конкурсы, дарят как сувенир. Она, как и много лет назад, служит символом моря, мужественности и атрибутом настоящего мужчины, способного на смелые и благородные поступки. 🇷🇺



↑
Известный испанский художник Пабло Пикассо сделал тельняшку частью своего образа
The famous Spanish artist Pablo Picasso made the sailor's shirt part of his image

piece of clothing. It is believed that the painting “The Sailor” is a self-portrait of the artist created in a very difficult for Picasso period of France occupation. It is known that shortly before its creation the artist, who stayed in France, was miraculously not sent to a concentration camp.

There are also some examples of paintings representing Russian art that show men in striped vests. Perhaps one of the most famous paintings with this type of clothing is the canvas “The Sailor in a Striped Vest” painted in 1937 by the artist Vladimir Lebedev, Russian and Soviet painter, graphic artist, recognized master of posters, founder of the Leningrad school of book graphics.

The nautical theme was also of high importance in Soviet times in the production of earthenware and porcelain figurines, which are still extremely popular among collectors. The Leningrad Lomonosov (now Imperial) porcelain factory produced

all kinds of seafarers and sailor boys! Nowadays, the factory collection can offer some sailor figurines made in the 21st century. Most of them are dressed in the famous stiped vest.

It is believed that porcelain figurines are a reflection of historical and cultural heritage, as they represent, despite not being large in size, unique works of art allowing one to immerse oneself in a certain historical era, to understand the course of changing customs, traditions and fashions.

The Russian seafarer’s striped vest has been in fashion for 150 years already, and it seems that it will not lose its popularity and charm for many years to come. Cultural events are organized, and contests are held in its honor, it is given as a souvenir. Like many years ago, it serves as a symbol of the sea, masculinity and an attribute of a real man capable of brave and noble deeds. 🇷🇺

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.



Кто изобрел сигнальную (семафорную) азбуку, которая используется для передачи сообщений на расстоянии? Who invented the signal (semaphore) alphabet used to transmit messages at a distance?	Как называется длинная палка с острым наконечником, используемая скалолазами при восхождении на горы? What is the name of a long stick with a sharp tip used by rock climbers when climbing mountains?	Популярная спортивная игра с мячом и ракеткой в закрытом помещении, в которой вместо сетки используется стена? What popular indoor sports game with a ball and a racket uses a wall instead of a net?
Что является объектом изучения палеографии? What is the study object of paleography?	С каким видом земноводных пауки-птицееды прекрасно уживаются и не употребляют их в пищу? What species of amphibians do tarantulas get along with and do not eat them?	Кто придумал и оборудовал первый танкер для перевозки нефти? Who invented and equipped the first tanker for oil transportation?
Какое животное спит дольше всех в сутки? What animal sleeps the longest hours a day?	Как изначально назывался паровоз? What was the original name of the steam locomotive?	Символом какой страны является цветок гибискуса? What country has a hibiscus flower as its symbol?
Что должен был выполнять кравчий при царском дворе? What was the job of a royal carver at the royal court?	Как называется легкая лодка на металлических коньках с мачтой и парусом, предназначенная для скольжения по льду? What is the name of a lightweight boat on metal skates with a mast and a sail designed for sliding on ice?	Какой популярный предмет мужской одежды в 1960–1970-е годы назывался «битловка»? What popular item of men’s clothing in the 1960s and 1970s was called the “Beatles clothes”?
Какое море расположено прямо посередине океана? Which sea is located right in the middle of the ocean?	Что измеряется с помощью единиц шкалы Сковилла (ЕШС)? What is measured using the units of the Scoville scale (SHU)?	Кто является рекордсменом по количеству выходов и общей продолжительности пребывания в открытом космосе? Who holds the record for the number of spacewalks and total duration of staying in outer space?

Ответы
 Answers

Сквош.

Squash.

Альпеншток — «альпийская палка».

Alpenstock meaning “alpine stick”.

Автором семафорной азбуки, которую до сих пор иногда используют моряки, является адмирал С. О. Макаров.

The author of the semaphore alphabet, which is still sometimes used by seafarers, is Admiral S.O. Makarov.

Братья Артемьевы в 1873 году оборудовали шхуну «Александр» для перевозки нефти, заливая ее в железные ящики, встроенные в корпус судна.

The Artemyev brothers in 1873 they equipped the schooner “Alexander” to transport oil by pouring it into iron boxes built into the vessel hull.

Гибискус является национальным символом Южной Кореи.

The hibiscus is the national symbol of South Korea.

Первый русский паровоз Черепанова изначально назывался «пароход» или «пароходка».

Cherepanov’s first Russian steam locomotive was originally called a “parokhod” (steamer) or “parokhodka” (steam vessel).

Рекордсменом является коала — сумчатое млекопитающее, способное спать по 20-22 часа в сутки.

The record holder is the koala, a marsupial mammal capable of sleeping 20–22 hours a day.

Водолазка. Это связано с группой The Beatles, музыканты которой часто надевали этот вид одежды под пиджак или куртку.

A roll-neck sweater. It is associated with the band The Beatles, its musicians often wore this type of clothing under a jacket or a coat.

Бюер — от нидерл. boeier.

Iceboat, the original Dutch name is boeier.

Кравчий — придворный, занимающийся организацией пиршеств, во время которых он лично прислуживал царю.

A royal carver was a courtier who organized feasts, during which he personally served the tsar.

Российский космонавт Анатолий Соловьев — 16 выходов продолжительностью пребывания 78 часов 48 минут.

Russian cosmonaut Anatoly Solovyev went into outer space 16 times, while his duration of staying in outer space amounted to 78 hours and 48 minutes.

Шкала, предложенная химиком У. Сковиллом, предназначена для определения жгучести разных видов перца.

The scale proposed by chemist W. Scoville is used to determine the pungency (spiciness or “heat”) of chili peppers.

Саргассово море расположено в районе круговорота вод в Атлантическом океане и не имеет четких границ.

The Sargasso Sea is located in the Atlantic Ocean’s water cycle area and has no clear boundaries.



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
 СОЮЗ МОРЯКОВ

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

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

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

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

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

БАЛТИЙСКАЯ территориальная организация
И. о. председателя
 КАУНИН Сергей Петрович
 Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, кор. 2, 7-й этаж
 Тел./факс: +7 (812) 251-18-07
 E-mail: spb@sur.ru

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

АДРЕСНАЯ КНИГА
 ADDRESS BOOK

SEAFARERS’ UNION OF RUSSIA

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

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

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

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

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

SUR BALTIC Territorial Organization
Acting Chairman
 Sergey KAUNIN
 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 Territorial Organization
Chairman of the Board
 Alexander KRASNOSHTAN
 58/1 Lomonosov Prospect, Bld. 1 Arkhangelsk
 Tel/fax: +7 (8182) 63-72-60
 E-mail: arkhangelsk@sur.ru

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

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

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

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

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

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

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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Председатель СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж
Тел./факс: +7 (495) 229-91-19

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ
РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)
Председатель СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж
Тел./факс: +7 (495) 229-91-19
E-mail: union@sur.ru

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПМРТ)
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

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@nvrrsk.ru

MARINE TRANSPORT WORKERS FEDERATION

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

MTWF AFFILIATES
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA
Chairman of the Central Council Valentin SIROTUYUK
6 Bolshoy Koptevsky Proezd, 4th floor, Moscow
Tel/fax: +7 (495) 229-91-19
E-mail: union@sur.ru

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF RUSSIA (MTWUR)
Chairman of the Central Council Valentin SIROTUYUK
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@nvrrsk.ru

ИНСПЕКТОРЫ ТРУДА РПСМ

Начальник отдела
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

ОСИЧАНСКИЙ Петр Иванович
690019, Владивосток,
ул. Стрельникова, д. 3А
Тел./факс: +7 (4232) 512-485,
Моб.: +7 (914) 790-64-85

АНАНЬИНА 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

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

СУХОРУКОВ Родион Юрьевич
198035, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт., оф. 715
Тел./факс: +7 (812) 718-63-80
Моб.: +7 (921) 952-25-62

SUR LABOR INSPECTION

Head of the SLI
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

Petr Osichansky (Mr.)
3A Strelnikova St., Vladivostok,
690019, Russia
Tel/fax: +7 (4232) 512-485
Mob.: +7 (914) 790-64-85

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

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

Sukhorukov Rodion (Mr.)
10/2 Dvinskaya St., office 715,
St.Petersburg, 198035, Russia
Tel/fax: +7 (812) 718-63-80
Mob.: +7 (921) 952-25-62

ВАЖНЫЕ ПРАВИЛА

относительно брошенных экипажей, вступившие в силу 18 января 2017 года



Что следует знать

Согласно Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC, 2006) судовладельцы обязаны иметь страховой полис для оказания помощи морякам на борту брошенных судов. На всех судах, на которые распространяется действие Конвенции, чьи государства флага ратифицировали MLC, необходимо иметь страховой полис на английском языке, вывешенный на видном месте.



Что нужно делать

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



Судно считается брошенным, если судовладелец:

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

По страховому полису вам выплатят максимум за 4 месяца задержанную заработную плату и причитающиеся по колдоговору надбавки! Страховой полис должен охватывать также обоснованные затраты, такие как репатриация, продукты питания, спецодежда, проживание, питьевая вода, топливо для выживания на борту судна и 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 RULES

came into force on abandonment On 18 January 2017

Here's what you need to know

Under the Maritime Labour Convention 2006 (MLC) shipowners must have insurance to assist the seafarers on board vessels if they are abandoned. All ships, to which the convention applies, whose flag states have ratified the MLC must have the insurance certificate on board and on show in English.

What you need to do

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

Abandonment occurs when the shipowner:

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

The insurance will cover you for up to four months outstanding wages and entitlements in line with your employment agreement or CBA! The insurance must also cover reasonable expenses such as repatriation, food, clothing where necessary, accommodation, drinking water, essential fuel for survival on board and any necessary medical care. It will apply from the moment of abandonment to the time of arrival back home. If you are recruited through a crewing agency, try to make sure that the agency is properly run and has a system for checking the stability of the companies for which they supply crew. Check maritime social media to see which companies are the subject of frequent complaints by other seafarers.

CONTACT YOUR UNION!



SEAFARERS UNION OF RUSSIA sur.ru

