

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

МОРСКОЙ ВЕСТНИК

П Р О Ф С О Ю З Н Ы Й

MARITIME UNIONS HERALD

№ 1 _[130] 2020

ВЫХОДИТ НА ДВУХ ЯЗЫКАХ!



РПСМ ПРЕДЛАГАЕТ МИНТРАНСУ РФ

СРОЧНО ВОЗОБНОВИТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МВК

SEAFARERS' UNION OF RUSSIA SUGGESTS
URGENT RESUMING OF IDC ACTIVITIES
TO THE RF MINISTRY OF TRANSPORT

«ЕДИНАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ЛОЦМАНСКАЯ СЛУЖБА
НУЖНА НЕ ЛОЦМАНАМ, А СТРАНЕ»

«A UNIFIED STATE PILOTAGE SERVICE IS NECESSARY
NOT FOR PILOTS, BUT FOR THE COUNTRY»





WWW.FPRMT.RU

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



В ЕДИНОЙ
И ДРУЖНОЙ
КОМАНДЕ!





**ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ
МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**

Редакционная коллегия:

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

Редакция:

- Ирина Устюменко**, главный редактор
Информация: Ирина Устюменко, Наталья Куликова,
Маргарита Якубенко
www.sur.ru www.bro.sp.ru www.surpr.ru www.stosur.ru
www.novosur.ru www.trosur.ru
Дизайн, верстка: Виктория Иванютина

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.
Подписан в печать: 02.03.2020

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

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

16+

MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

Editorial team:

- Yu. Sukhorukov**, Chairman of the Maritime Transport Workers' Federation of Russia, SUR Chairman
I. Pavlov, SUR Vice Chairman
A. Bodnya, SUR Vice Chairman, Chairman of the Board, SUR Baltic Territorial Organization
S. Fishov, ITF Coordinator in Russia
V. Sirotyuk, Chairman of the Central Council of the Maritime Transport Workers' Union of Russia
V. Kozarenko, Chairman of the Dockers' Union of Russia
V. Kabanov, Chairman of the Interregional Pilots' Union
P. Parshev, Chairman of the Territorial Union Organization «Murmansk Trawling Fleet»

Editorial office:

Irina Ustyumenko, Editor-in-Chief
Information: Irina Ustyumenko, Natalya Kulikova,
Margarita Yakubenko

Design and layout Victoria Ivanutina

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.
Signed to print on: 02.03.2020

Editorial address:

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

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



4-8
ВРЕМЯ РПСМ
TIME FOR THE SUR

«Большое человеческое спасибо за то, что не оставляете без внимания наши обращения»

«We want to thank you for your attention to our requests»

11-22
«Моряки, не отнимайте хлеб у нас и наших детей»

«Seafarers, please, do not take the bread out of our and our kids' mouths»

28-32
МФТ
ITF

Результативная работа МФТ – заслуга всей команды

Efficient ITF activity is the merit of the whole team

**«МОРЯКИ,
НЕ ОТНИМАЙТЕ ХЛЕБ
У НАС И НАШИХ
ДЕТЕЙ»**

**«SEAFARERS, PLEASE,
DO NOT TAKE THE
BREAD OUT OF
OUR AND OUR KIDS'
MOUTHS»**

38-43
НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ
**KEY THINGS FOR SAILOR
TO REMEMBER**

Вес имеет значение: как моряку оставаться в форме

Weight matters: how a sailor can keep fit

АДРЕСНАЯ КНИГА
ADDRESS BOOK



45 – 56
**«Я ВСЕ, ЧТО ХОТЕЛ,
ВИДЕЛ В ПЕТЕРБУРГЕ»**

**«I SAW EVERYTHING
I WANTED TO SEE
IN ST. PETERSBURG»**

«БОЛЬШОЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЕ СПАСИБО, ЧТО НЕ ОСТАВЛЯЕТЕ БЕЗ ВНИМАНИЯ НАШИ ОБРАЩЕНИЯ»

“WE WANT TO THANK YOU FOR YOUR ATTENTION TO OUR REQUESTS”

Российский профессиональный союз моряков более 25 лет защищает трудовые права своих членов, за это время в судоходстве изменилось многое: законодательство, технологии, требования. Соответственно, и профсоюзу приходится решать другие задачи, ставить другие вопросы. Однако изменились ли проблемы моряков, с чем они приходят в профсоюз? На эту тему мы поговорили с председателем Российского профессионального союза моряков Юрием Сухоруковым.

– Как бы ни менялось все вокруг, главной задачей профсоюза всегда было и всегда будет защита трудовых прав и интересов моряков. Это достойная заработная плата, социальные гарантии, рабочие места. И проблемы, с которыми моряки приходят в профсоюз, всегда практически одни и те же, что 25 лет назад, что сегодня: кому-то несколько месяцев не платят заработную плату, кто-то не может получить компенсацию по травме, кто-то застрял на брошенном пароходе в чужой стране. Недобросовестные судовладельцы никуда не делись, они есть и будут.

Но бывают и другие поводы, люди приходят в профсоюз поделиться радостью, сказать спасибо

The Seafarers' Union of Russia has been protecting the labour rights of its members for more than 25 years. During this time, much has changed in shipping: legislation, technologies, requirements. Accordingly, the Union has to solve other tasks and raise other questions. However, have the problems of seafarers changed? Why do they come to the Union? We have discussed this topic with Yuri Sukhorukov, the Chairman of the Seafarers' Union of Russia.

– No matter how everything is changing around, the main task of the Union has always been and always will be to protect the labour rights and interests of seafarers. We are talking about fair wages, social guarantees, and working conditions. The sailors' problems, which they bring to the Union, remain the same as 25 years ago: someone fails to get paid for several months, someone fails to get the compensation for an injury, someone is stuck on board an abandoned ship in a foreign country. Unscrupulous shipowners have not got anywhere, they are always around.

However, there are the other reasons as well, people come to the Union to share their joy, to say



“**КОНВЕНЦИЯ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ ГАРАНТИРУЕТ АНОНИМНОСТЬ. ОНА ВЫРАЖАЕТСЯ В УКАЗАНИИ ДОЛЖНОСТИ БЕЗ ФИО, ЧТО СООТВЕТСТВУЕТ ПРАВИЛУ 5.1.5 КТМС, КОТОРОЕ ТАКЖЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ЗАПРЕТ НА ПРЕСЛЕДОВАНИЕ И НАКАЗАНИЕ МОРЯКА В СВЯЗИ С ПОДАЧЕЙ КАКОЙ-ЛИБО ЖАЛОБЫ. ПРИ ЭТОМ, УЧИТЫВАЯ МОМЕНТ КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТИ, ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРОФСОЮЗА ПРИ ПОСЕЩЕНИИ СУДНА НЕ БУДЕТ ДЕЙСТВОВАТЬ В ЛОБ.**”

за оказанную помощь. Недавно РПСМ помог в расследовании гибели матроса на морозильном траулере «Ардатов». Во время перегрузки сорвался ящик с рыбой и упал ему на голову, парень скончался от очаговой травмы головного мозга. Родители не могли добиться компенсации ни от работодателя – рыболовческой компании «База активного морского рыболовства», ни от Фонда социального страхования, потому что в контракте моряка не была указана сумма компенсации в случае гибели. Только через суд при помощи профсоюза удалось добиться выплаты моральной компенсации в 1,6 миллионов рублей. Родители моряка

направили в профсоюз письмо благодарности за оказанную помощь.

Родственники экипажа российского теплохода «Селенга» поблагодарили профком моряков г. Владивостока. Они написали: «Большое человеческое спасибо за то, что вы не оставляете без внимания наши обращения». А просьба заключалась в том, что в середине января в очередной раз помощи попросил экипаж российского судна «Селенга». Десять человек требовали списания по причине невыполнения судовладельцем контрактных обязательств. Люди жаловались на задержку заработной платы, переработки и недостаточный запас продовольствия.

thank you for the help. Recently, the SUR has helped in the investigation of the sailor's death on the Ardatov freezing trawler. During the transloading, a box with fish fell off and dropped on his head, the guy died from a focal brain injury. His parents could get compensation neither from the employer – The Active Sea Fishing Base, nor from the fishing company, nor the social insurance Fund, because the amount of compensation in case of his death was not specified in the seafarer's contract. Only through the court, with the help of the Union, they managed to achieve the payment of moral compensation amounting to 1.6 million roubles.

The sailor's parents sent a letter of appreciation to the Union for their help.

Relatives of the crewmembers serving on board the Russian ship Selenga thanked the Union of sailors in Vladivostok. They wrote: "We want to thank you for your attention to our requests". And their request was the following: in mid-January, the crew of the Russian ship Selenga once again asked for help. Ten people demanded to be decommissioned because the shipowner failed to fulfil his contractual obligations. People complained about delayed wages, overtime, and insufficient food supplies. When the sailors refused to continue working and wrote applications for decommissioning,

Когда же моряки отказались продолжать работу и написали заявления на списание, капитан перевел их в пассажиры. После вмешательства профсоюза компания «Парус» выплатила экипажу 494 555 рублей, на судно доставили запас продовольствия, моряков репатриировали.

Бывают и такие жалобы. Например, в октябре в профком моряков Владивостока обратился моряк ... с сильной зубной болью. Он хотел списаться с судна, пароход в Пусане, но зарплату за сентябрь экипаж не получил. Списать без денег моряк посчитал делом рискованным, что совершенно правильно. После обращения РПСМ к оператору судна – в компанию «East Line» – экипаж практически сразу получил свои деньги, а моряк – необходимое лечение на берегу, в клинике Пусана.

– В каких ситуациях морякам невозможно помочь?

– Очень часто моряки сообщают о проблеме анонимно. Причем анонимно настолько, что не указывают ни название судна, ни флаг, ни номер ИМО, ни своего имени или телефона. Именно таким образом недавно в Калининградскую региональную организацию РПСМ обратился моряк: «Наше судно стоит в калининградском порту. Капитан нарушает мои трудовые права, меня заставляют бесплатно

перерабатывать, жить в скотских условиях, ко мне относятся без должного уважения. Я требую немедленной помощи!». Это все равно, что сказать: пойдись туда, не знаю куда, найди то, не знаю, что. Не зная данных судна, вычислить, на каком из всех стоящих в порту теплоходов нарушены права работника, сложно. Это как искать иголку в стоге сена. Кроме того, даже теоретически невозможно предположить, в чем именно заключается проблема.

– То есть в обращении обязательно нужно указать данные судна и конкретно обозначить проблему.

– Именно. Тем более что Конвенция о труде в морском судоходстве гарантирует анонимность. Анонимность в этом случае выражается в указании должности без ФИО, что

the captain demoted them to passengers. After the Union interfered, Parus Company paid the crew 494,555 roubles, food was delivered to the ship, and the sailors were repatriated.

There are also other complaints. For example, in October, a sailor with a severe toothache applied to the Seafarers' Union in Vladivostok. He wanted to be decommissioned from a steamer in Busan, but the crew did not receive a salary for September. The sailor considered it risky to do it without money and that was absolutely right. After the SUR applied to the ship's operator, the East Line company, the crew almost immediately received their money, and the sailor received the necessary land-based treatment in the Busan clinic.

– Are there any situations when the Union cannot help to the sailors?

– Very often sailors report the problem anonymously. They even indicate neither name of the ship, nor the flag, nor the IMO number, nor their name and phone number. This is how a sailor recently applied to the Seafarers' Union of Kaliningrad: "Our ship is in the Kaliningrad port. The captain violates my labour rights, I am forced to work overtime for free, live in lousy conditions, I am treated without any respect. I need your help immediately!" This is the same as to say: go there, I don't know where, find something, I don't know what. Without knowing the ship's data, it is difficult to find the ship where the rights of the employee are violated, especially among all the ships in the port. It's



соответствует Правилу 5.1.5 КТМС, которое также обеспечивает запрет на преследование и наказание моряка в связи с подачей какой-либо жалобы. При этом, учитывая момент конфиденциальности, представитель профсоюза при посещении судна не будет действовать в лоб, а скорее «зайдет» с другой стороны, чтобы, в конечном счете, выйти на реальную проблему.

– Насколько сложными могут оказаться ситуации, в которые попадают моряки?

– Невероятно сложными. Например, в конце ноября в британском Портленде задержали судно «Jireh». Теплоход принадлежит нигерийской компании «Herald Marine & Energy Ltd.», однако весь экипаж – крымские моряки. Они перегоняли судно из Норвегии в Сенегал, случилась техническая поломка. Пароход стало относить к берегу. На помощь пришли представители Агентства морской безопасности и береговой охраны Великобритании, пограничники. Когда они поднялись на борт, выяснилось, что судовладелец «пропал» и ни с кем не выходит на связь – ни с судовым агентом, ни с экипажем. При этом запасы еды и воды подошли к концу, срок контрактов моряков истек, и они не получили более 34 000 долларов за свою работу. В довер-

шение ко всему на борту «Jireh» не оказалось страховых свидетельств о финансовых гарантиях судовладельца, а значит, их нельзя репатриировать за счет страховой компании в случае оставления судна, что, в свою очередь, является прямым нарушением норм Сводной конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве.

Но бывают ситуации еще хуже. В последнее время моряков часто задерживают и сажают в тюрьмы по обвинению в незаконной перевозке нелегальных мигрантов и контрабанде наркотиков, как это случилось с российским экипажем теплохода «Eser». 12 моряков, включая капитана, были задержаны 31 января 2019 года в ходе спецоперации у берегов островного государства Кабо-Верде, в 600 км от западного побережья Африки, 2 февраля все они арестованы в качестве меры пресечения по подозрению в контрабанде 9,5 тонн наркотиков. Моряки вину свою не признают, но если суд решит иначе, они проведут в заключении многие годы.

– Но ведь есть возможность избежать всех этих неприятностей?

– В большинстве случаев – да, только моряки – обычные люди, которые думают примерно так: со мной подобное не может случиться, поэтому ведутся на всякого рода обещания. Но если разобрать эти ситуации,



MOREOVER, THE MARITIME LABOUR CONVENTION GUARANTEES ANONYMITY. ANONYMITY IN THIS CASE MEANS INDICATING A POSITION WITHOUT GIVING A FULL NAME THAT IS ACCORDING TO RULE 5.1.5 OF THE MLC, WHICH ALSO PROHIBITS THE PROSECUTION AND PUNISHMENT OF A SEAFARER BECAUSE OF A COMPLAINT. AT THE SAME TIME, CONSIDERING CONFIDENTIALITY ISSUE, THE UNION REPRESENTATIVE WILL NOT ACT HEAD-ON WHEN VISITING THE SHIP, BUT RATHER TRY TO FIND THE OTHER WAYS IN ORDER TO EVENTUALLY GET TO THE REAL PROBLEM.

like looking for a needle in a haystack. In addition, it is not even theoretically possible to guess exactly what the problem is.

– That is, you must specify the vessel's data and the problem in your request.


– Exactly! Moreover, the Maritime Labour Convention guarantees anonymity. Anonymity in this case means indicating a position without giving a full name that is according to Rule 5.1.5 of the MLC, which also prohibits the prosecution and punishment of a seafarer because of a complaint. At the same time, considering confidentiality issue, the Union representative will not act head-on when visiting the ship, but rather try to find the other ways in order to eventually get to the real problem.

– How complicated can the situations with sailors turn out to be?

– Extremely complicated. For example, late November in British Portland, the Jireh ship was detained. The Nigerian company Herald Marine & Energy Ltd owns the ship. However, the entire crew are Crimean sailors. They were transporting a ship from Norway to Senegal, and there was a technical breakdown. The steamer began to drift ashore. Representatives of the Maritime security Agency and the British coast guards and border guards came to their help. When they got on board, it turned out that the shipowner was “missing” and could not be reached – neither by the ship’s agent nor the crew. In addition, food and water supplies came to an end,

то в случае с экипажем «Jireh» все могло сложиться иначе, если бы на судне был коллективный договор с морским профсоюзом, который в свою очередь проследил бы, чтобы на борту обязательно были страховые гарантии судовладельца. Тогда, несмотря на то, что работодатель исчез, экипаж можно было бы репатриировать за счет страховой компании, плюс они получили бы заработную плату за 4 месяца в соответствии с вступившими в силу поправками к КТМС.

Что касается моряков с теплохода «Eser», они нанимались на пароход в каком-то кафе в Мурманске через непонятно кого представлявшего человека, а не через проверенный круинг. Да, они долго сидели без работы, и это обстоятельство сыграло свою роковую роль. Но если бы они просто обратились в профсоюз и спросили: это нормально таким способом трудоустроиваться на пароход? Ответ был бы однозначно отрицательным.

Важно понимать, что любой моряк может обратиться в профсоюз и получить информацию о добросовестных судовладельцах, подписавших колдоговор МФТ, для которых репутация – не пустой звук, и о тех, чья визитная карточка – обман и двойная бухгалтерия. Это относится и к круинговым компаниям. Пренебрежение этой возможностью порой оказывает морякам плохую услугу. 

the sailors' contracts expired, and they did not receive more than \$ 34,000 for their work. On top of it all, Jireh crew did not have insurance certificates for the shipowner's financial guarantees, which means that they cannot be repatriated at the expense of the insurance company if the ship is abandoned, which, in turn, is a direct violation of the norms of the Consolidated Maritime Labour Convention issued in 2006.


However, there are even worse situations. Sailors have often been detained and jailed on charges of illegally transporting illegal migrants and smuggling drugs, as happened with the Russian crew of the Eser ship. Twelve sailors, including the captain, were detained on 31 January 2019 during a special operation near the coast of the island state of Cape Verde, 600 km from the West coast of Africa; on 2 February, all of them were arrested as a preventive measure on suspicion of smuggling 9.5 tons of drugs. The sailors plead not guilty, but if the court decides otherwise, they will spend many years in prison.

– Is there any possibility to avoid these troubles?

– There is a way in most cases. But sailors are ordinary people who think like this: this cannot happen to me. So, they believe in promises. But if we analyse these situa-

tions, for example, in the case with the Jireh crew, all troubles could have been avoided, if the ship had a collective agreement with the Maritime Union, which in turn would have made sure that the shipowner's insurance guarantees were on board. Then, despite the fact that the employer disappeared, the crew could be repatriated at the expense of the insurance company, plus they would receive a salary for 4 months in accordance with the amendments to the MLC that entered into force.

As for the sailors from the Eser ship, they were hired in a cafe in Murmansk by a person who was a representative of somebody and not by a proven crewing company. Yes, they had been out of work for a long time and this circumstance played a fatal role. But if they had just gone to the Union and asked: is it normal to get a job on a boat this way? The answer would have been definitely negative.

It is important to understand that any seafarer can contact and get information about fair ship owners who signed the ITF collective agreement, for whom reputation is not an empty word, and about those for whom fraud and double accounting are like a business card. The same is for crew management companies. Sometimes sailors can regret neglecting this opportunity. 

РПСМ ПРЕДЛАГАЕТ МИНТРАНСУ РФ СРОЧНО ВОЗОБНОВИТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МВК

SEAFARERS' UNION OF RUSSIA SUGGESTS URGENT RESUMING OF IDC ACTIVITIES TO THE RF MINISTRY OF TRANSPORT

Российский профсоюз моряков направил в Министерство транспорта РФ письмо с предложением провести заседание Межведомственной комиссии (МВК) по подготовке к реализации в Российской Федерации Конвенции о труде в морском судоходстве. Известно, что профильные ведомства – Министерство внутренних дел РФ и Министерство транспорта РФ – готовят проекты нормативных правовых актов по имплементации требований КТМС в российское законодательство, но делают это в обход Межведомственной комиссии и Российского профсоюза моряков – полноправного участника МВК.

Так, в данном случае речь идет о нескольких проектах ФЗ. Один из них предусматривает отказ МВД России от лицензирования деятельности по трудоустройству российских граждан для работы в составе экипажей

иностраннх морских судов и передачу этих полномочий в ведение Минтранса России и Ространснадзора. В этом направлении предстоит подготовка целого ряда сопутствующих нормативных правовых актов, но, по мнению РПСМ, между МВД и Минтрансом нет должного взаимодействия, что может повлечь организационно-правовой пробел в этом виде лицензирования и как следствие – несоблюдение КТМС и нарушения трудовых прав российских моряков.

Кроме того, МВД подготовило приказ, утверждающий порядок репатриации с территории РФ моряков – иностранных граждан и лиц без гражданства – входящих в состав экипажей судов, плавающих под Государственным флагом РФ или иностранным флагом.

Также Минтрансом России подготовлен проект ведомственного приказа «Об утверждении Положения о порядке выдачи капитаном морского порта свидетельства о минимальном составе экипажа судна».

The Seafarers' Union of Russia has sent a letter to the Ministry of Transport of the Russian Federation with a proposal to hold a meeting of the Interdepartmental Commission (IDC) on preparations for the implementation of the Maritime Labour Convention (MLC) in the Russian Federation. It is known that relevant departments, i.e. the RF Ministry of Internal Affairs and the RF Ministry of Transport, are preparing draft normative legal acts on the implementation of the MLC requirements in Russian legislation, but they do this bypassing the Interdepartmental Commission and the Seafarers' Union of Russia, a full member of the IDC.

So, in this case it concerns several federal bills. One of them provides for refusal of the RF Ministry of Internal Affairs to license activities related to employment of Russian citizens to foreign sea-going vessel crews, and transfer of these powers to the RF Ministry of Transport and Rostransnadzor. A number of related normative legal acts are to be prepared in this direction, but, according to the Seafarers' Union of Russia, there is no proper interaction between the Ministry of Internal Affairs and the Ministry of Transport, which may entail a legal and organizational gap in this type of licensing and, as a result,





↑ Заседание МВК по подготовке к реализации в России КТМС 4 октября 2017 года


↑ IDC meeting on preparations for MLC implementation, 4 October 2017

– Ни один из этих документов не попал в распоряжение Российского профсоюза моряков как полноправного участника МВК. Это вызывает серьезные опасения РПСМ за качество проектов с точки зрения защиты трудовых прав моряков, – говорит председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков. – Наша цель – убедиться, что все нормативные акты выверены и не ущемляют интересы плавсостава.

Отметим, что несмотря на целый ряд нерешенных вопросов по имплементации требований КТМС в российское законодательство, таких объемных, например, как медицинское освидетельствование моряков, их медицинское обслуживание на борту судна и на берегу, работа МВК не проводилась с июля 2019 года.

Как рассказал главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефедов, последнее заседание комиссии касалось лишь одной темы – прекращения Министерством

внутренних дел РФ исполнения функции лицензирования деятельности по трудоустройству российских граждан на работу за рубежом, в частности, моряков – для работы в составе экипажей иностранных судов, а также ее передача из ведения МВД в другое федеральное ведомство. Решение о наделении какого-либо ведомства этими полномочиями должно было принять руководство Правительства РФ.

– С учетом того, что Правительство РФ остановило свой выбор на Минтрансе России и Ространснадзоре, РПСМ в своем письме предложил Минтрансу РФ провести заседание МВК для обсуждения вопроса о готовности ведомства к принятию новой для себя функции, включая своевременную разработку необходимых нормативных правовых актов, – поясняет Валерий Нефедов. – Кроме того, в связи с большим объемом работы профсоюз просит организовать ежеквартальные заседания МВК. 

non-compliance with the MLC and violation of the labour rights of Russian seafarers.

In addition, the Ministry of Internal Affairs prepared an order establishing the procedure for repatriation of seafarers (foreign citizens and stateless persons) being part of the crews of ships flying the State flag of the Russian Federation or a foreign flag from the territory of the Russian Federation.


Besides, the RF Ministry of Transport has prepared a draft departmental order “On approval of the Regulation on Issuing a Certificate on Safe Manning by a Seaport Master”.

“None of these documents was made available to the Seafarers’ Union of Russia being a full IDC member. This raises serious concerns with the Seafarers’ Union of Russia about the quality of bills as regards protection of seafarers’ labour rights”, says Yuri Sukhorukov, Chairman of the Seafarers’ Union of Russia. “Our objective is to make sure that all regulatory

acts are verified and do not infringe on the interests of the crew.

Note that despite a number of unresolved issues regarding the implementation of the MLC requirements in Russian law, such serious matters as, for example, medical examination of seafarers, medical care for seafarers on board and on shore, the IDC has not been engaged in activities since July 2019.

According to the chief legal expert of the Seafarers’ Union of Russia, Valery Nefedov, the last meeting of the commission was focused on one topic only: to terminate licensing activities related to overseas employment of Russian citizens (in particular, seafarers – to foreign ship crews) by the RF Ministry of Internal Affairs and to transfer this function from the Ministry of Internal Affairs to another federal agency. The decision to vest any authority with these powers should have been taken by the leadership of the Government of the Russian Federation.

“Given that the Government of the Russian Federation opted for the RF Ministry of Transport and Rostransnadzor, the Seafarers’ Union of Russia in its letter invited the RF Ministry of Transport to hold the IDC meeting to discuss if the agency is ready to adopt the new function, including the prompt preparation of necessary regulatory legal acts”, explains Valery Nefedov. “In addition, due to the large scope of work, the Union requests to arrange quarterly IDC meetings.” 

**«МОРЯКИ,
НЕ ОТНИМАЙТЕ
ХЛЕБ У НАС
И НАШИХ ДЕТЕЙ»**

**“SEAFARERS, PLEASE, DO NOT
TAKE THE BREAD OUT OF OUR
AND OUR KIDS’ MOUTHS”**

В сентябре 2016 года, выполняя работу докера, член экипажа судна «Elbfeeder» упал в обморок от истощения. Ирония заключалась в том, что он потерял сознание буквально за миг до прихода инспектора Международной федерации транспортников (ITF) в Бельгии Кристиана Росса, который направлялся на судно, чтобы рассказать экипажу об опасности выполнения работы докеров. По признанию моряков, пострадавший работал в течение 28 часов! Расследование этого случая показало, что члены экипажа регулярно выполняли крепежные работы. Другими словами – во время своего отдыха, когда лучше всего сойти на берег и развеяться, они поневоле выполняли обязанности докеров.

Таких примеров, когда компании вынуждают моряков проводить на судне крепежные или погрузо-разгрузочные операции вместо докеров, множество. По данным ITF, только в период с января по апрель 2019 года погибли три члена экипажей разных типов судов: контейнеровоза, ро-ро и лесовоза. Все они выполняли чужие обязанности во имя прибыли своих боссов на разнице оплаты труда моряка и докера.



БЕЗ ПРАВА НА ОШИБКУ

Вот почему с 1 января 2020 года в портах Северной Европы, Балтийского моря и канадских территориальных водах стартовала кампания «Lash do it!» – «Крепежная работа – докерам!», направленная на защиту условий труда моряков и докеров. Она также приурочена к вступлению в силу изменений в условиях Рамочного соглашения IBF по докерам, известного как «IBF Dockers' Clause», достигнутых в ходе Международного переговорного форума (IBF) между профсоюзами и работодателями.

Согласно Положению по докерам, с указанного дня только они могут выполнять работу по креплению и раскреплению грузов на судах, работающих по коллективным договорам ITF в портах Северной Европы, Балтийского моря и канадских территориальных вод. Однако в Европе выполнение «IBF Dockers' Clause» оказалось под угрозой: ряд евро-

NO RIGHT FOR MISTAKE

In September 2016, a crew member of Elbfeeder ship fainted due to malnutrition while performing duties of a docker. The irony is that he fell unconscious just a moment before the visit of Christian Ross, the inspector of International Transport Workers' Federation (ITF) in Belgium. Mr. Ross was on his way to the ship to give the crew members information about dangers of dockers' work. According to the seafarers, the affected person had worked for 28 hours! Investigation of this case revealed that the crew members performed lashing operations on regular basis. In other words, they had to perform dockers' duties during their free time when they could go ashore and relax.

There are many examples when companies make the seafarers perform lashing or loading/unloading operations on board the ship instead of dockers. According to ITF, 3 crew members of the following types of ships died in January-April 2019, namely: a container ship, a roll-on/roll-off ship and a lumber carrier. The crew members performed someone else's duties for the sake of their bosses' profit received due to the difference between the salary of seafarers and dockers.

That is why Lash do it! campaign aimed at protection of labour conditions for seafarers and dockers was launched in ports of Northern Europe, the Baltic Sea and territorial waters of Canada from 1 January 2020. The campaign was also launched in conjunction with enactment of amendments to the terms of IBF Framework Agreement

пейских судовладельцев, несмотря на договоренность, выступили с критикой в адрес ITF и отказались выполнять решение IBF.

ПРОБЛЕМА СТАРА, КАК МИР

Крепление и раскрепление груза – это трудные и опасные операции на борту морского судна, но жизненно важные для обеспечения безопасности мореплавания и сохранности перевозимого груза. На протяжении десятилетий некоторые судоходные компании пренебрегают услугами портовых бригад – делается это в целях сокращения времени стоянки в порту и в основном экономии денег. При этом моряки редко когда получают достойную прибавку к зарплате: в лучшем случае им грозит стресс или усталость, в худшем – тяжелая травма или гибель.

– Эта проблема стара, как мир, – говорит главный технический инспектор труда Российского профсоюза моряков Евгений Хижняк. – В 1969 году наш сухогруз «Станиславский», где я работал, пришел в канадский порт Гамильтон, где помимо нашего судна стояли еще греческие теплоходы. Первое, что бросилось в глаза, когда я шел вдоль причала, – растяжка огромных размеров: «Моряки, не отнимайте хлеб у нас и наших детей». К нашему экипажу она не имела никакого отношения,

но о существовании проблемы мы прекрасно знали.

Действительно, демпинговали не только в Канаде, но и в СССР. Советским пароходствам, как и компаниям из капиталистических стран, было гораздо выгоднее немного доплатить членам экипажей, нежели оплачивать работу квалифицированных докеров по портовым тарифам. При этом то, чем довольствовались моряки – слезы, по сравнению с той прибылью, которую на разнице в оплате труда плавсостава и докеров за выполнение крепежных и погрузо-разгрузочных работ зарабатывали судовладельцы.

– В процессе подхода судна к порту моряки частенько занимались по сути докерской работой: например, раскрепляли груз, чтобы подготовить его к выгрузке, – рассказывает Виктор Соловьев, инспектор Балтийской территориальной организации РПСМ, проработавший докером в Ленинградском морском торговом порту в общей сложности 20 лет. – Одна из таких инициатив закончилась трагедией. Это произошло в начале 1980-х годов, зимой. Судно «Инженер Мачульский» подходило к Ленинграду, и моряков отправили скалывать лед с контейнеров, чтобы по приходу в порт, не теряя времени, сразу приступить к выгрузке.

for Dockers or IBF Dockers' Clause concluded between trade unions and employers during the International Bargaining Forum (IBF).

According to the Dockers' Clause, starting from the specified date only dockers can perform lashing and unlash operations on board the ships working under ITF collective agreements in ports of Northern Europe, the Baltic Sea and territorial waters of Canada. However, in Europe implementation of IBF Dockers' Clause was at risk as some European shipowners criticized the ITF and refused to fulfil decisions of the IBF, despite an agreement.

THE PROBLEM IS AS OLD AS TIME

Lashing and unlash of the cargo are difficult and dangerous operations on board the ship, but they are extremely important if you want to ensure safety of navigation and transported cargo. Some shipping companies have neglected services of stevedores for decades in order to reduce lying time and, mainly, to save money. However, seafarers rarely get decent salary increase, i.e. at best they are at risk of stress or exhaustion, and in worst

cases they are at risk of severe injuries or death.

“The problem is as old as time,” says Yevgeny Khizhnyak, chief technical labour inspector of the Seafarers' Union of Russia. “In 1969, our Stanislavsky bulk carrier where I was working arrived in Hamilton port, Canada. Greek motor vessels were there alongside with our ship,” he adds. “First thing that caught my eyes when I was walking along the quay was a huge banner with the following phrase: ‘Seafarers, please, do not take the bread out of our and our kids’ mouths’,” he continues. This banner had nothing to do with our crew, but we were well aware of the problem.

Indeed, companies were dumping both in Canada and the USSR. Soviet shipping companies, as well as companies from capitalist countries found it far more profitable to make small additional payments to the crew members rather than pay for services of qualified dockers under port rates. However, seafarers were paid petty amounts of money, as compared to the profit obtained by the shipowners due to the difference between the amounts of money paid to the seafarers and those paid to the dockers for lashing and loading/unloading operations. ▶

Lashing is Dockers' Work!

Lashing is the operation which secures cargo (containers, vehicles, general cargo, etc.) on board a ship. This is a hard and hazardous task, but a vital one to ensure that cargo, ships and seafarers reach their destination safely. That is why seafarers' collective bargaining agreements signed by the ITF and its affiliate unions contain a clause stating that lashing can only be done by qualified dockers, unless otherwise agreed by the local dockers' unions.

Regrettably, this is currently not always the case. Shipping companies want to speed up port operations or save money by not hiring trained dockworkers to do this job. Instead, seafarers are told to do it, while being paid nothing or very little for this extra work. They end up stressed and fatigued because of long working hours and tight sailing schedules. They are being left with no time to go ashore, to rest or to contact friends and family back home. Seafarers have even been injured or killed because they are not properly trained to do lashing work but are being asked to do it anyway.

What is more, in a context of growing automation and digitalisation, lashing and cargo-securing operations are a vital source of work that can retain jobs for dockers in ports.

Нарушив технику безопасности, один из членов экипажа сорвался с контейнера и погиб.

Гонка оптимизации расходов существовала всегда: столько, сколько люди занимаются предпринимательством и бизнесом. Однако апогея достигла во втором тысячелетии: когда работы становилось все больше, а рабочих рук – меньше. Судходство – не исключение: сократив количество людей

в экипаже в среднем с 35 до 15 человек, моряков завалили бумажной работой и замутили проверками в портах. По сути, сегодня им хватает времени только на несение вахтенной службы и выполнение работ по обслуживанию и текущему ремонту судна, поэтому неудивительно, что выполняя работу докеров, они забывают о правилах безопасности, валяются с ног от усталости и становятся частью печальной статистики.

“While the ship was approaching the port, seafarers performed dockers’ work, for example, they unlash the cargo in order to prepare it for unloading quite often,” says Viktor Solovyov, inspector of the Baltic Territorial Organization of the Seafarers’ Union of Russia who has worked as a docker in Leningrad Sea Trade Port for totally 20 years. “One of such initiatives ended up in tragedy. This story happened in early 1980-s, in winter. Inzhener Machulsky ship was approaching Leningrad and seafarers were sent to remove ice from containers in order to start unloading immediately upon arrival in the port. One crew member violated safety regulations, fell down the container and died.

Companies have always done their best to reduce expenses so long as people do business. However, the situation has reached its peak in the second millennium when the amount of work has increased, yet the amount of labour force has reduced. Same has happened with the shipping industry: companies reduced the number of crew members on average from 35 to 15 people, and as a result seafarers were swamped with paper work and tired of numerous checks in ports. In fact, today they have enough time only for watchkeeping and routine maintenance, it is not surprising, therefore, that when performing dockers’ work, seafarers neglect safety regulations, they are falling-down exhausted and become figures in grim statistics.

As far as Russian statistics are concerned, then we can rely only on information provided by the State Maritime and River Oversight Office. For example, in report for 2017 the Office informs about 22 dead and 6 injured seafarers ‘in direct relation with operation of the ship’,” he adds. However, violation of safety regulations is specified as the major reason in all cases.

SEAFARERS VIOLATE LABOUR SAFETY REGULATIONS

Indeed, seafarers’ responsibilities on board the ship are quite risky, but crew members do not give themselves any chance if they perform someone else’s duties.

In July 2018, a fatal accident happened in Port Bronka, Big Sea Port Saint-Petersburg. A seaman from Solong container ship (Portugal flag) on quay No. 3 was checking cargo lashing in the fore part of the ship when he suddenly fell down in water between the board and quay wall. No one could rescue a poor Filipino, divers were summoned to the accident site. Divers were looking for the seaman for about three hours, his body was found under the ship’s hull.

Another seafarer from the Philippines, MV Francop crew member, while performing cargo lashing operations, before unloading operations had been finished, died after being hit by a container. This story happened in Dublin, Ireland.





↑ 19 мая 2019 года во время движения по реке Святого Лаврентия шриланкиец выпал за борт судна «Maersk Patras». Несмотря на длительную поисково-спасательную операцию, его тело так и не нашли.

↑ On May 19, 2019, while driving along the St. Lawrence River, the Sri Lankan fell overboard the Maersk Patras. Despite a lengthy search and rescue operation, his body was never found.

On 19 May 2019, a man from Sri Lanka fell overboard Maersk Patras ship when the ship was moving along the Saint Lawrence River. Investigation conducted by the Transport Canada and ITF revealed that the tragic accident happened when the second mate was lashing containers at the height of more than 2 m without personal protective equipment. Despite the long-running search and rescue operation his body was never found.

Peter Lahey, ITF coordinator in Canada, has shared some details of the accident:

“Our investigation revealed that the seafarer fell into the water when he was holding a container support pole 4 m long and weighing half of his weight, i.e. 40 kg. The informa-

tion collected raises serious issues related to fatigue of the crew members and observance of required safety procedures on board the container ship,” he points out.

It is remarkable that there are certain unbreakable rules of cargo lashing. Thus, all operations performed on top of containers are considered operations at height. That is why seafarers must wear safety harnesses fastened to a strong ship construction with slings. Moreover, such operations are performed on upper tiers and people are lifted and descended using a special cradle. It seems that seafarers neglect labour safety regulations completely.

We know some other sad stories that happened on ships of other types. In July 2019,

Что касается России, то опираться можно только на данные, которые дает Госморречнадзор. Например, в отчете за 2017 год ведомство сообщает о 22 погибших и шести травмированных моряках «в прямой связи с эксплуатацией судна». При этом в качестве причины во всех случаях указывается несоблюдение правил техники безопасности.

МОРЯКИ НАРУШАЮТ ТРЕБОВАНИЯ НОРМ ОХРАНЫ ТРУДА

Работа на судне сопряжена с риском, но, хватаясь за чужую работу, члены экипажей вообще не оставляют себе шансов.

В июле 2018 года в порту «Бронка» Большого морского порта Санкт-Петербург произошел несчастный случай со смертельным исходом. Матрос контейнеровоза «Solong» (флаг Португалии), стоящего под погрузочно-разгрузочными работами на причале № 3, проверял крепление груза в районе носа, сорвался и упал в воду между бортом и причальной стенкой. Спасти филиппинца не смогли, на место происшествия сразу же были вызваны водолазы. Матроса искали около трех часов, тело было обнаружено под корпусом судна.

Другой филиппинский моряк, член экипажа «MV Francor», в ноябре 2018 года, выполняя работы по креплению груза в то время, как

разгрузочные операции еще не были завершены, погиб от удара контейнера. Это случилось в Дублине (Ирландия).

19 мая 2019 года во время движения по реке Святого Лаврентия шриланкиец выпал за борт судна «Maersk Patras». Расследование Министерства транспорта Канады и ITF показало, что трагедия произошла, когда второй помощник закреплял контейнеры, находясь на высоте более двух метров без средств индивидуальной защиты. Несмотря на длительную поисково-спасательную операцию, его тело так и не нашли.

Координатор ITF в Канаде Питер Лахей поделился подробностями происшествия:

– Наше расследование показало, что моряк свалился в воду, когда держал в руках штангу для крепления контейнера длиной в четыре метра и весом в половину своего собственного тела, то есть 40 кг. Собранная нами информация вызывает серьезные вопросы относительно усталости экипажа и соблюдения необходимых процедур безопасности на борту контейнеровоза.

Примечательно, что относительно крепления контейнеров существуют определенные незыблемые правила. Так, все работы, проводимые на контейнерах, рассматриваются как работы на высоте.

Поэтому на моряке обязательно должен быть страховочный пояс, прикрепленный стропом к прочной судовой конструкции. Кроме того, если такие работы выполняются на верхних ярусах, подъем-спуск человека производится в специальной люльке. Судя по всему, моряки напрочь забывают о требованиях норм охраны труда.

Известны печальные истории и на других типах судов. В июле 2019 года в порту Савона (Италия) на балкере «Ilektra» погиб филиппинский член экипажа, упав с 19-метровой высоты в пустой трюм. После трагедии в знак протеста три итальянских транспортных профсоюза начали серию забастовок. Оказалось, что это восьмой инцидент с фатальным исходом с начала 2019 года.

Еще одна трагедия – гибель 50-летнего моряка на судне «Coresky OL» – произошла в порту Истлейк (Новая Зеландия) в апреле 2019 года. Моряк крепил груз, а позже был найден мертвым. Его напарник, выполняя ту же работу, получил серьезную травму. Судно задержали в порту до выяснения причин гибели и травмирования членов экипажа. По предварительным данным, лопнул натяжной трос, которым фиксировался груз.

После этого инцидента портовый контроль Новой Зеландии стал с особой тщательностью проверять



суда. Так, спустя время в том же порту задержали сухогруз под флагом Панамы – «Spinnaker», перевозивший лес. Его капитан стал фигурантом судебного разбирательства: инспекторы выяснили, что члены экипажа работали на высоте без ремней безопасности. И хотя обошлось без жертв, портовый контроль отметил потенциальные проблемы во время погрузки бревен. Примечательно, что на следующий день после выявления нарушений охраны труда, экипаж продолжал работать без страховочных поясов. Капитан признал себя ответственным в совершении данного нарушения, и суд оштрафовал его на 6000 новозеландских долларов (4000 доллар США).

the Ilektra bulk carrier crew member from the Philippines died after falling 19 m down in the empty hold in the Port of Savona, Italy. After the tragic accident three Italian transport trade unions started a series of strikes. It turned out that it is eighth fatal accident from the beginning of 2019.

One more tragic accident happened in April 2019 when a 50-year old seafarer died on board the Coresky OL ship in East Lake Port, New Zealand. He tied timber logs to the deck at night time and later he was found dead. His team mate involved in the same work got a serious injury. The ship was detained in the port until the circumstances related to the death and injury of crew members were clarified. According to preliminary findings, the lashing rope fixing the cargo cracked.

After the accident, New Zealand port control authority started to check ships very carefully. Thus, some time later the Spinnaker bulk carrier transporting timber under Panama flag was detained in the same port. The captain was involved in court proceedings as the inspectors found that the crew members worked at height without safety belts. Although no one was injured, the port control authority highlighted potential issues related to loading of timber logs. It is remarkable that the crew continued working without safety harnesses the next day after violations of labour safety regulations had been reported. The captain declared himself responsible for the said violation and court fined him for NZD 6,000 (USD 4,000).

ДОКЕРЫ ПОТЕРЯЛИ ТЫСЯЧИ РАБОЧИХ МЕСТ

Таких историй – великое множество. Тем временем докеры, для которых работа с грузом – профессиональная обязанность, элементарно даже не могут к ней приступить. По всему миру они лишились тысячи рабочих мест и столько же семей остались без средств к существованию, а между тем в условиях растущей автоматизации и оцифровки операций по креплению и раскреплению грузов это – возможность сохранить источник заработка.

– Только в портах Эстонии за последние 10 лет докеры потеряли сотни рабочих мест, – говорит Александр Мейер из Эстонского независимого профсоюза моряков и портовиков. – Оглядываясь назад, я вспоминаю, что нас было 4000 человек, теперь всего 300.

По данным Европейской федерации транспортников (ETF), в итальянских Палермо, Термини-Имерезе, Трапани и Порто-Эмпедокле, несмотря на присутствие

в этих портах профессиональных докеров, моряки нередко самостоятельно проводили погрузо-разгрузочные мероприятия. ETF даже направляла письмо в администрацию портов Западно-Сицилийского региона с призывом, чтобы все работы с грузом проводились квалифицированными специалистами. По оценкам итальянских профсоюзов, речь шла о сохранении около 500 рабочих мест докеров.

– Сейчас такое время, когда довольно сложно найти работу и сохранить рабочее место, – отмечает Майкл Густафссон, инструктор по крепежным работам в порту Гетеборг (Швеция). – Докерам нужна поддержка, ведь многие операторы терминалов переходят к автоматизированным процессам. Например, сейчас в Гетеборге тестируются новый погрузчик и автоматические ворота в складских помещениях. Я думаю, что вернуть докерам крепежную работу – жизненно важно, так как мы можем выполнять ее сами еще много лет.



**ANZOR LOMTADZE, CHAIRMAN OF THE PRIMARY TRADE UNION ORGANIZATION OF THE RUSSIAN DOCKERS TRADE UNION OF OJSC “SEAPORT SPB”:
“I HAVE NOT HEARD THAT SAILORS IN OUR PORT PERFORMED THE DUTIES OF DOCKERS. THIS IS OUR WORK, THERE ARE PRICES FOR IT.”**

DOCKERS LOST THOUSANDS OF WORKPLACES

There are a lot of such stories. Meanwhile, dockers whose job duty is to handle cargoes can not even perform it. Dockers lost thousands of workplaces and thousands of families lost their livelihood, meanwhile in the context of

increasing automation and digitalization of cargo lashing and unlashings operations, they make an opportunity for dockers to save the source of income.

“Dockers have lost hundreds of workplaces over the last 10 years in Estonian ports alone,” says Alexander Meyer from the Estonian Seamen’s Independent Union.

Анзор Ломтадзе



**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА ДОКЕРОВ ОАО «МОРПОРТ СПБ» АНЗОР ЛОМТАДЗЕ:
«Я НЕ СЛЫШАЛ, ЧТОБЫ В НАШЕМ ПОРТУ МОРЯКИ ВЫПОЛНЯЛИ ОБЯЗАННОСТИ ДОКЕРОВ. ЭТО НАША РАБОТА, НА НЕЕ ЕСТЬ РАСЦЕНКИ».**

– Моряки недостаточно подготовлены и не имеют опыта для выполнения крепления и раскрепления груза при определенных погодных условиях, – объясняет Джин Лалонде из профсоюза CUPE 375, представляющего интересы докеров Монреаля (Канада). – Например, в Монреале в зимний период при температуре минус 35 по Цельсию и огромном количестве осадков только местные докеры знают нюансы работы с грузом. Но мы даже не успеваем приступить к своим обязанностям, потому что их еще в море выполняют моряки, а ведь у нас достаточно работников для этого.

Примечательно, что на сегодняшний день в порту Санкт-Петербург ситуация в корне другая.

– Несколько лет назад в ходе Недели действий против удобных флагов на Балтике технические инспекторы труда Российского профсоюза моряков и профактив Российского профсоюза докеров совместно посещали суда в порту Санкт-Петербург: было одно судно, где моряки осуществляли погрузку, – вот, пожалуй, так нас эта тема когда-то задела.

С тех пор я не сталкивался и не слышал, чтобы в нашем порту моряки выполняли обязанности докеров. Это наша работа, на нее есть расценки, – говорит председатель первичной профсоюзной организации Российского профсоюза докеров ОАО «Морпорт СПб» Анзор Ломтадзе.

“As I look back, I remember that there were 4,000 of us, now there are only 300,” he adds.

According to the European Transport Workers’ Federation (ITF), in some Italian cities, namely, Palermo, Termini Imerese, Trapani and Porto Empedocle seafarers performed loading and unloading operations on their own quite often, despite presence of qualified dockers in the said ports. ETF even sent a letter to the Western Sicily Port Authority appealing for performance of cargo operations by qualified specialists. As estimated by Italian trade unions, it was related to saving about 500 workplaces for dockers.

“Nowadays, it’s rather difficult to find a job and keep it,” points out Michael Gustafsson, lashing opera-

tions instructor in the Port of Gothenburg (Sweden). “Dockers need support as many terminal operators move towards automated processes. For example, a new loader and automatic gates in warehouses are tested now. I think that it is highly important to return lashing operations to dockers as we can perform them for many years in future.

Seafarers are not adequately trained and have no experience to perform lashing and unlashings of cargo in certain weather conditions,” explains Jean Lalonde from CUPE 375 trade union that represents the interests of dockers from Montreal, Canada. “For example, only local dockers know specific features related to cargo handling in winter in Montreal when the temperature is -35°C and with plenty

→ Гонка оптимизации расходов существовала всегда: столько, сколько люди занимаются предпринимательством и бизнесом. Однако апогея достигла во втором тысячелетии: когда работы становилось все больше, а рабочих рук – меньше.

→ The race of cost optimization has always existed: as much as people engage in entrepreneurship and business. However, it reached its peak in the second millennium: when work became more and more, and working hands less.



МОРЯКАМ – ОТДЫХ, ДОКЕРАМ – РАБОТА

Акции в поддержку транспортников начались в 2015 году. Профсоюзы твердо решили положить конец нелепым смертям моряков и сохранить за докерами рабочие места. Одну из самых масштабных кампаний организовали в Германии, Финляндии, Норвегии, Швеции, Бельгии, Нидерландах, Польше и Дании против североευропейской логистической компании «Unifeeder», базирующейся в датском Орхусе. Так портовые бригады выразили недовольство, что моряки выполняют их работу.

В ходе проверок в этих странах инспекторы МФТ выявили, что на судах, зафрахтованных «Unifeeder», члены экипажей регулярно работают вместо докеров. И это несмотря на то, что капитаны судов постоянно получали уведомления о необходимости прекратить порочную практику.

Профсоюзы долгое время пытались вести диалог с «Unifeeder», однако компания так и не изменила свою позицию.

Тогда обсуждение проблемы было вынесено на другой уровень – Международный переговорный форум (IBF), в котором участвовали Сводная группа предпринимателей (JNG) и Международная феде-

рация транспортников. ITF требовала от компаний внесения в колдоговор положения, запрещающего морякам выполнять работу по креплению и раскреплению груза.

Важным достижением стало утверждение условий нового соглашения IBF. В феврале 2018 года работодатели и профсоюзы приняли Положение по докерам или «IBF Dockers' Clause» и новую процедуру его применения, разъясняющую право докеров на крепление, раскрепление и другую работу с грузами в портах. К тому же стороны договорились, что к 2020 году в портах должно быть достаточно квалифицированных специалистов, умеющих выполнять работы по креплению и раскреплению грузов, а суда должны подходить для безопасного проведения таких операций. Таким образом, Положение не только позволило докерам сохранить рабочие места, но и защитило моряков от опасного и часто неоплачиваемого труда.

Вот что говорится в «IBF Dockers' Clause»: «Ни моряки, ни другие лица, находящиеся на борту на постоянной или временной основе, не должны осуществлять погрузочно-разгрузочные работы в порту, если на терминале работают докеры – члены профсоюза, аффилированного МФТ.

of precipitation. We can not even start to perform our duties because seafarers perform them already in the sea, but we have enough people to do our work,” he adds.

It is remarkable that the situation in the Port of Saint-Petersburg is completely different.

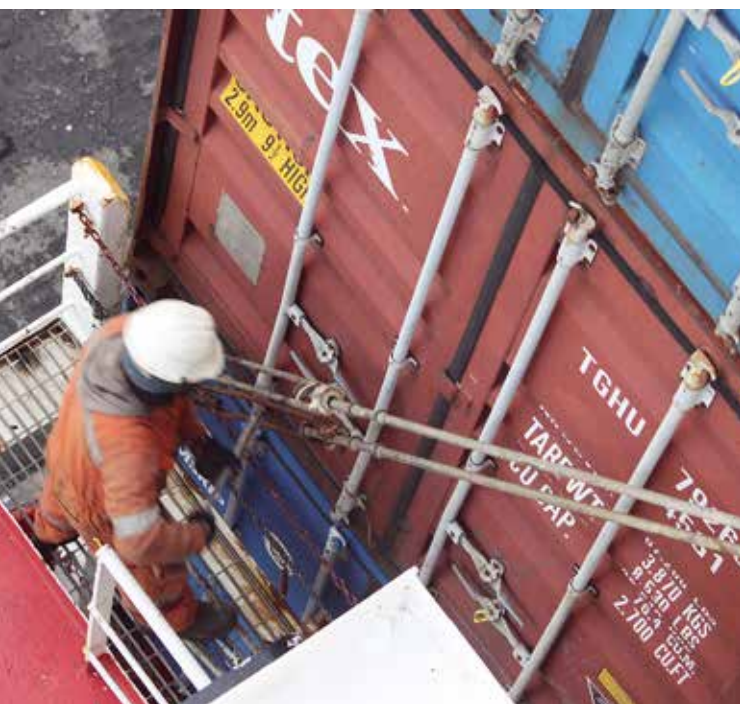
“Some years ago technical inspectors of the Seafarers' Union of Russia and the most active members of the Russian Union of Dockers visited ships in the Port of Saint-Petersburg during the Week of FOC activities in Baltic ports. There was one ship where seafarers placed cargoes themselves, that is why this issue is known to us. I have neither faced nor heard about the facts that seafarers have performed dockers' duties since then. It is our work with particular prices,” says Anzor Lomtadze, Chairman of the primary trade union organization of the Russian Union of Dockers, JSC Sea Port of Saint-Petersburg.

GIVE THE SEAFARERS REST AND GIVE WORK TO THE DOCKERS

In 2015, campaigns on supporting transport workers were launched. Trade unions ultimately decided to stop absurd seafarers' deaths and save workplaces for dockers.

One of the most large-scale campaigns against Unifeeder Northern European logistics company with headquarters in Aarhus, Denmark was launched in Germany, Finland, Norway, Sweden, Belgium, Netherlands, Poland and Denmark. Thus, stevedores expressed their dissatisfaction with the fact that seafarers perform their duties. ►





↑ «IBF Dockers' Clause»: «Ни моряки, ни другие лица, находящиеся на борту на постоянной или временной основе, не должны осуществлять погрузочно-разгрузочные работы в порту, если на терминале работают докеры – члены профсоюза, аффилированного МФТ».

↑ "IBF Dockers' Clause:" Neither seafarers nor other persons on board on an ongoing or temporary basis should carry out loading and unloading operations at the port if dockers are members of the ITF affiliated union".

В случае отсутствия достаточного количества квалифицированных работников экипаж судна может выполнять работу с грузом при условии письменного разрешения местного профсоюза докеров, а также добровольного согласия моряков. Такие члены экипажа должны иметь квалификацию и получить адекватную оплату за выполнение этой работы».

– Соглашение демонстрирует силу солидарности всех, кто работает в морской отрасли. Пункт

о докерах подчеркивает важность этой работы и невозможность выполнять ее другими людьми. Моряки только выиграют от того, что все опасные действия с грузами будут выполнять профессионалы на берегу, – заявил тогда в рамках переговорного форума президент ITF Падди Крамлин.

Рамочное соглашение IBF по докерам вступило в силу во всем мире в феврале 2018 года за исключением Европы и Канады, которые получили двухгодичную

ITF инспекторы found that crew members of ships chartered by Unifeeder worked as dockers on regular basis in the course of checks in the said countries. Such situations happened despite the fact that captains of these ships constantly received notices concerning the need to stop this wretched policy.

Trade unions spent a long time trying to conduct a dialogue with Unifeeder, but the company did not change its position.

Then the issue was discussed at another level, namely, the International Bargaining Forum (IBF) attended by the Joint Negotiating Group (JNG) and International Transport Workers' Federation (ITF). ITF asked the companies to add a provision prohibiting seafarers to perform lashing and unlashings operations in the collective agreement.

Approval of new IBF agreement was an important achievement. In February 2018, employers and trade unions accepted the Dockers' Clause or IBF Dockers' Clause and a new procedure for its implementation clarifying the right of dockers to perform lashing, unlashings and other cargo handling operations in ports. Moreover, the parties agreed that by 2020 sufficient number of qualified specialists who can perform lashing and unlashings of cargoes shall be available in ports and ships shall be suitable for such operations. Thus, the Clause allowed the dockers to save their workplaces as well as protected seafarers

against dangerous and frequently unpaid work.

Let's see what is said in IBF Dockers' Clause: "Neither seafarers, nor other people on board the ship (on temporary or permanent basis) shall perform loading and unloading operations in the port provided that there are dockers being members of the trade union affiliated with the ITF who work in the terminal. In absence of sufficient number of qualified employees the ship crew members can perform operations with cargoes provided that a written authorization of the local trade union of dockers is available, as well as voluntary consent of the seafarers. The crew members shall have qualification and adequate payment for such operations".

"The agreement shows power of solidarity of all people who work in marine industry. Dockers' Clause points out importance of such work and the fact that other people can not do it. Seafarers shall benefit from the fact that professionals perform all dangerous operations with cargoes onshore," said Paddy Crumlin, ITF President in the course of IBF.

IBF Framework Agreement for Dockers globally came into force in February 2018, except for Europe and Canada, i.e. countries that have two-year delay in implementation upon the employers' demand. This is the period of time required by shipowners to get ready for new rules. Trade unions of seafarers and dockers made a generous concession by approving 1 January 2020

отсрочку по настойчивой просьбе работодателей. Столько времени требовалось судовладельцам, чтобы подготовиться к новым правилам. Профсоюзы моряков и докеров пошли на уступку, согласовав датой вступления «IBF Dockers' Clause» в силу в Европе и Канаде 1 января 2020 года.

ГРОМ СРЕДИ ЯСНОГО НЕБА

Аккурат в условленное время Европейская федерация транспортников решила запустить кампанию «Lash do it!», чтобы удостовериться: с указанной даты крепление и раскрепление груза осуществляют квалифицированные портовые бригады.

Каково же было всеобщее удивление, когда ряд компаний отказались выполнять условие соглашения IBF.

– Вместо того, чтобы заключить контракты с докерами, компании ждали, когда положение вступит в силу, и теперь утверждают, что его выполнение невозможно, – говорится в январском заявлении EFT.

Так, шесть европейских операторов каботажных и фидерных линий спустя два года молчания подвергли критике усилия ITF, которые всецело направлялись на пересмотр требований к погрузочно-разгрузочным и крепежным работам, и отмечают, что «пред-

положение профсоюзов о том, что обработка грузов докерами более безопасна, является необоснованным».

Судовладельцы заявили, что вступившие в силу изменения юридически неосуществимы, ограничивают конкуренцию в этой сфере деятельности, а также приведут к дополнительным расходам и задержкам при погрузке/разгрузке контейнеров. Кроме того, по их мнению, это может вынудить грузоотправителей перейти на перевозку грузов автомобильным транспортом. Также бытует мнение, что должным образом обученные экипажи судов могут выполнять эту работу лучше, чем кто-либо, так как вопрос безопасности мореплавания напрямую касается именно моряков, а не докеров.

Действительно, моряки могут выполнять эту работу, но только в двух случаях.

– Иногда в местах доставки груза просто нет докеров, – поясняет главный техинспектор труда РПСМ Евгений Хижняк. – Например, в Антарктиде, на островах и в прибрежной зоне на шельфе в Арктике и Антарктиде. Для работы в таких условиях члены экипажей должны быть хорошо обучены, проинструктированы о безопасных методах грузовых работ и главное – следовать правилам охраны труда.

as the date when the IBF Dockers' Clause shall come into force in Europe and Canada.

A BOLT FROM THE BLUE

The European Transport Workers' Federation launched the Lash do it! campaign just at set time in order to make sure that: qualified stevedores perform cargo lashing and unlash operations starting from the set date.

To everybody's surprise, a number of companies refused to observe the condition of IBF Agreement.

“Instead of concluding contracts with dockers, the companies were waiting for the Clause to come into force and now they claim that it is impossible to observe the Clause,” EFT January statement says.

“Thus, six European coastal and feeder line operators criticize ITF efforts aimed at reviewing requirements for loading, unloading and lashing operations and point out that the “assumption of trade unions that cargo handling by dockers is safer is groundless” after two years of silence.

Shipowners claim that effective amendments are legally feasible and they limit competition in this sphere of business, as well as shall lead to additional expenses and delays in loading/unloading of containers. Moreover, they think that this fact shall make consignors switch to motor transportation of cargoes. There is also a belief that properly trained ship crews can perform these operations better than anyone else as the issue concerning safety of navigation concerns seafarers in direct way, but not dockers. ►



И даже в этих случаях история знает трагичные примеры. Они лишь подтверждают, что работа с грузом – крайне опасна. Так, во вторую антарктическую экспедицию в 1957 году на дизель-электроходе «Лена» Мурманского морского пароходства во время выгрузки груза на ледовый барьер погибли курсант-практикант и гидрограф. Трагедия случилась из-за разрушения барьерного припая высотой 14 метров.

Другое исключение – выполнение крепежных работ моряками допускается по письменному согласованию с профсоюзом докеров в порту захода.


Ссылка на это есть в «IBF Dockers' Clause». Если без письменного разрешения профсоюза докеров судоходная компания, капитан или старпом приказывают кому-то из членов экипажа судна выполнить крепежную работу, то это серьезное и грубое нарушение достигнутых на форуме IBF договоренностей. Любой моряк на правах анонимности может направить письмо с подробным описанием ситуации, название судна и порта на электронный адрес ReclaimLashing@itf.org.uk.

СДЕЛКА ЕСТЬ СДЕЛКА

– Положение по докерам – это гарантия безопасности и стабильности транспортников. Дополнительная отсрочка реализации соглашения может поставить под

угрозу условия труда и является прямым нарушением договоренности, достигнутой профсоюзами и судовладельцами в ходе переговоров IBF, – так прокомментировал действия работодателей председатель секции докеров EFT Терье Сэмюльсен. – «IBF Dockers' Clause», вступившее в силу 1 января 2020 года для Европы и Канады, одинаково важно как докерам, так и морякам. Для первых – это источник заработка, вторых – гарантия безопасности. Я удивлен, что судовладельцы, получившие два года на подготовку, не уважают общее решение.

В ITF отмечают: еще одна отсрочка по реализации соглашения в данной ситуации недопустима. Федерация примет необходимые правовые меры для соблюдения «IBF Dockers' Clause». В коммюнике ITF говорится: «По мере того, как мы приближаемся к полной автоматизации процессов, мы заявляем, что крепление и раскрепление грузов – работа докеров! Мы ожидаем, что некоторые наши национальные профсоюзы столкнутся с проблемами, но для ITF нет никакого приемлемого результата, кроме победы».

– Сделка есть сделка, и подпись дает ей юридическую силу, – сказал Ник Стэм, зампреда секции докеров ITF. – Профсоюзы поддерживают принятое в 2018 году решение переговорного форума IBF и будут его защищать. 

Indeed, seafarers can perform these operations, but just in two cases.

“Sometimes in cargo delivery points there are no dockers at all,” clarifies Yevgeny Khizhnyak, chief technical labour inspector of the Seafarers' Union of Russia. For example in Antarctica, on islands and in coastal areas in the shelf in Arctic and Antarctica. Crew members are to be well trained, instructed on safe handling operations, and above all, follow safety regulations.

There are tragic accidents in history even in such cases. Such situations confirm that cargo handling is quite dangerous. Thus, a cadet trainee and a hydrographer died when unloading the cargo on the barrier of ice in the course of second Antarctic expedition on board Lena diesel electric ship of Murmansk Shipping Company in 1957. This tragic accident happened due to cracking of 14 m high barrier ice belt.

Another exception is when performance of lashing works by seafarers shall be allowed upon written consent of the trade union of dockers in the port of call.

See the reference in the IBF Dockers' Clause. If any shipping company, captain or first mate orders a ship crew member to perform lashing operations, it means a serious and gross violation of agreements reached by IBF. Seafarers can send a letter with a detailed description of the situation, name of the ship and port to ReclaimLashing@itf.org.uk on anonymous basis.

DEAL IS A DEAL

“Dockers' Clause is the guarantee of safety and stability for transport workers. Additional delay in implementation of the agreement may threaten labour conditions and is a direct violation of the agreement reached by the trade unions and shipowners in the course of negotiations by IBF,” comments actions of employers Terje Fenn-Samuelsen, Head of Dockers' Section, EFT. “IBF Dockers' Clause that came into effect on 1 January 2020 in Europe and Canada is equally important both for dockers and seafarers. For dockers it makes the source of income, and for seafarers it is the guarantee of safety. I am surprised that shipowners having 2-year delay for preparation do not respect the general decision,” he adds.

ITF notes that in the given situation one more delay in implementation of the agreement is impossible. ITF shall take the necessary legal measures in order to observe IBF Dockers' Clause. As given in the ITF communiqué: “As we are approaching complete process automation, we declare that dockers are to perform cargo lashing and unlash operations! We expect that some of our national trade unions shall face problems, however ITF shall accept no other result but victory”.

“Deal is a deal and signature makes it legally binding,” said Niek Stam, Deputy Head of Dockers' Section, ITF. “Trade unions support the IBF decision made in 2018 and shall protect it,” he added. 

МОРЯКИ! НЕ ОБРАБАТЫВАЙТЕ ГРУЗЫ – ЭТО НАША РАБОТА!

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

НЕ ДЕЛАЙТЕ ЭТОГО!

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

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

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

ВМЕСТЕ МЫ СИЛЬНЕЕ – ПОМОГИТЕ НАМ ПОМОЧЬ ВАМ

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

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

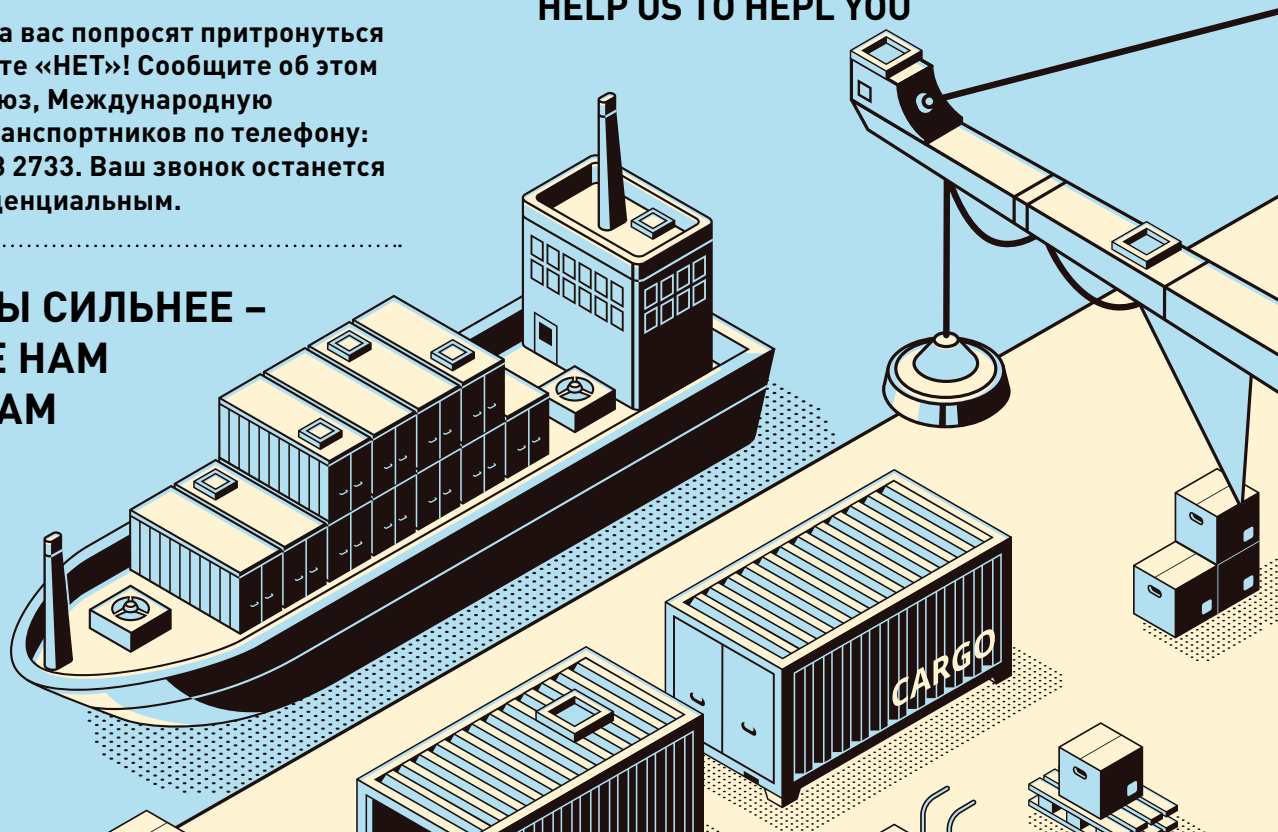
DON'T DO IT!

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

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

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

TOGETHER WE ARE STRONG – HELP US TO HELP YOU



«ЕДИНАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ЛОЦМАНСКАЯ СЛУЖБА НУЖНА НЕ ЛОЦМАНАМ, А СТРАНЕ», –

**УВЕРЕН ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ПРОФСОЮЗА
ЛОЦМАНОВ ВЛАДИМИР КАБАНОВ.**



“A UNIFIED STATE PILOTAGE SERVICE IS NECESSARY NOT FOR PILOTS, BUT FOR THE COUNTRY,”

**SAYS VLADIMIR KABANOV, CHAIRMAN OF THE INTERREGIONAL PILOT
TRADE UNION (IPTU) BOARD.**

От имени МПСЛ он заявил о поддержке законопроекта № 889303-7 «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания (КТМ)», в котором предлагает реорганизацию лоцманской деятельности в Российской Федерации. «Большинство членов Совета Межрегионального профсоюза лоцманов (МПСЛ) высказались в поддержку законопроекта, полагая, что внесение предлагаемых изменений в КТМ позволит решить одну из главных проблем организации лоцманской службы в России – ликвидировать конкуренцию лоцманских служб в российских портах. Вполне вероятно, что в результате этих изменений в России будет создана единая система лоцманского обеспечения безопасности мореплавания. Таким образом, наконец, удастся привести организацию лоцманской деятельности, организацию подготовки лоцманов, порядок взимания и расходования лоцманского сбора в соответствие с общепринятыми принципами», – говорится в Заявлении.

– Можно отправиться в любую страну, – говорит В. Кабанов, – но нигде вы не встретите морского порта, в котором было бы две лоцманские службы. Цивилизованный мир уже давно прошёл через это испытание и пришёл к выводу, что конкуренция лоцманских служб не приводит ни к снижению цены, ни к повышению качества услуг. Напротив, следствием такой конкуренции является ухудшение материально-технической базы лоцманских органи-

заций, ухудшение условий труда лоцманов, незаметное снижение качества подготовки лоцманов и, как следствие, рост количества инцидентов в районах лоцманской проводки. Совершенно очевидно, что работа двух лоцманских организаций в одном порту значительно снижает эффективность использования средств лоцманского сбора в связи с дублированием производственных затрат. Там, где достаточно одного лоцманского катера, работают два. Также удваиваются и административные расходы.

– Особенностью российской конкуренции в лоцманском деле является то, что конкурируют между собой не группы лоцманов, а Федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт» – с одной стороны, и созданные коммерсантами частные лоцманские организации – с другой стороны. Результатами такой «конкуренции» вместе с перечисленными выше негативными последствиями являются извлечение части средств лоцманского сбора в виде прибыли бенефициарами частных лоцманских компаний и многомиллиардные убытки по лоцманской деятельности ФГУП «Росморпорт», – поясняет председатель Совета МПСЛ. – При этом руководство ФГУП «Росморпорт» на протяжении многих лет не может организовать лоцманскую деятельность рентабельно, и, как выяснилось, руководство Минтранса не может оказать помощь «Росморпорту» в решении этой проблемы.



IT IS ABSOLUTELY OBVIOUS THAT INVOLVEMENT OF TWO PILOTAGE COMPANIES IN ONE PORT SIGNIFICANTLY REDUCES THE EFFICIENCY OF USING PILOTAGE FEES DUE TO DUPLICATION OF PRODUCTION COSTS. TWO PILOT BOATS ARE ENGAGED IN THE AREA WHERE ONE BOAT IS ENOUGH. ADMINISTRATIVE EXPENSES ARE DOUBLED AS WELL.

On behalf of the IPTU, he expressed support for Bill No. 889303-7 “On Amending the Merchant Marine Code (MMC)”, which proposes the reorganization of pilotage in the Russian Federation. “The majority of members of the the Interregional Pilot Trade Union Board expressed support for the Bill, believing that the introduction of proposed changes into the MMC will solve one of the main problems in organizing the pilotage service in Russia – it will eliminate competition between pilotage services in Russian ports. A unified system of pilotage safety of navigation may be created in Russia as a result of these changes. Thus, finally, it will be possible to harmonize pilotage activities, pilot training and procedure for collecting and spending pilotage fees with generally accepted principles,” the statement says.

“You can go to any country,” says V. Kabanov, “but you will never find a seaport with two pilotage services.” The civilized world has long gone through this and came to the conclusion that competition between

pilotage services does not lead to lower prices or higher quality services. On the contrary, this competition results in deterioration of pilotage companies’ infrastructure, deterioration of pilots’ working conditions, imperceptible decrease in the quality of pilot training and, finally, increase in the number of incidents in pilotage areas. It is absolutely obvious that involvement of two pilotage companies in one port significantly reduces the efficiency of using pilotage fees due to duplication of production costs. Two pilot boats are engaged in the area where one boat is enough. Administrative expenses are doubled as well.


“The Russian pilotage competition peculiarity is that it is not groups of pilots that compete with each other, but Rosmorport Federal State Unitary Enterprise, of the one part, and private pilotage companies created by merchants, of the other part. The results of such a “competition”, together with the negative consequences listed above, are extraction of the partial pilotage fees in the form of profit by the beneficia-

“ **СОВЕРШЕННО ОЧЕВИДНО, ЧТО РАБОТА ДВУХ ЛОЦМАНСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ОДНОМ ПОРТУ ЗНАЧИТЕЛЬНО СНИЖАЕТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ЛОЦМАНСКОГО СБОРА В СВЯЗИ С ДУБЛИРОВАНИЕМ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ЗАТРАТ. ТАМ, ГДЕ ДОСТАТОЧНО ОДНОГО ЛОЦМАНСКОГО КАТЕРА, РАБОТАЮТ ДВА. ТАКЖЕ УДВАИВАЮТСЯ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ РАСХОДЫ.**

Никто не несёт никакой ответственности за эти убытки, и никто даже не хочет разбираться в истинных причинах этих убытков. А эти убытки, которые являются результатом деятельности конкретных руководителей, становятся предлогом для ухудшения условий труда лоцманов. Лоцманы надеются на то, что внесение предлагаемых законопроектом изменений в КТМ позволит решить и эту проблему убытков по лоцманской деятельности, так как само выяснение причин этих убытков поможет выработке существенных аргументов в пользу законопроекта.

Все недостатки в организации лоцманской деятельности в России происходят из-за пренебрежения общепринятыми нормами, изложенными в рекомендациях Резолюции ИМО А.960(23), одним из основных принципов организации лоцманской деятельности которой является сотрудничество компетентных лоцманских властей с объединениями лоцманов. В связи с этим Межрегиональный профес-


сиональный союз лоцманов, объединяющий лоцманов в шести портах северо-запада России, заявляет о готовности к сотрудничеству со всеми органами государственной власти для активного участия в работе над законопроектом № 889303-7.

— Опыт организации лоцманской службы в нашей стране позволяет сделать вывод, что государственная лоцманская служба может быть организована хорошо и правильно, как это было, когда лоцманы работали в Инспекциях портового надзора (в СССР) и в Морских администрациях портов (2001-2004 годы). А может быть организована не очень хорошо и не совсем правильно, как это существует с момента принятия решения о переводе лоцманов из морских администраций портов в ФГУП «Росморпорт». В связи с этим среди лоцманов высказываются обоснованные опасения по поводу практической реализации изменений КТМ, предлагаемых законопроектом. 

ries of private pilotage companies and the multibillion-dollar losses from Rosmorport pilotage activities,” explains the Chairman of the Interregional Pilot Trade Union Board. “At the same time, Rosmorport management has not been able to organize pilotage activities cost-effectively for many years, and, as it turned out, the leadership of the Ministry of Transport cannot help Rosmorport in solving this problem. No one bears any responsibility for these losses, and no one even wants to understand the true causes of it. And these losses, which are the result of the activities of specific leaders, become an excuse for worsening the working conditions of pilots. Pilots hope that the introduction of amendments to the MMC proposed by the Bill will help to solve this problem of losses for pilotage activities, since identification of reasons will contribute to develop significant arguments in favour of the Bill.

All the shortcomings in the pilotage activity in Russia are due to the neglect of generally accepted standards set forth in the recommendations of IMO Resolution A.960 (23), which prescribes that cooperation of compe-

tent pilotage authorities with pilot associations should be one of the main principles in arranging pilotage activity. In this regard, the Interregional Professional Union of Pilots uniting pilots in six ports of the north-west Russia declares its readiness to cooperate with all public authorities for active review of Bill No. 889303-7.

The experience in arranging the pilotage service in our country allows us to conclude that the state pilotage service can be organized either properly and correctly, as it was when pilots were engaged in the Port Inspection Inspectorates (in the USSR) and in the Maritime Port Authorities (2001-2004), or improperly and not quite correctly, as it has been since the decision was made to transfer pilots from the Maritime Port Authorities to Rosmorport. In this regard, reasonable concerns are expressed among pilots about practical implementation of changes in the MMC proposed by the Bill.” 

Владимир Кабанов

Vladimir Kabanov

ПОДДЕРЖАТЬ ДЕЙСТВИЯ ПРОФСОЮЗОВ ПО ДОСТИЖЕНИЮ ПЕРЕМЕН

Работающие женщины в море – все еще редкость, однако в основном благодаря профсоюзам, все больше женщин вопреки предрассудкам становятся полезными членами экипажей судов.

Женщины составляют приблизительно 2% от всей занятой в море рабочей силы. Как правило, они трудятся на круизных судах и паромах под удобным флагом. Женщины получают самую низкую заработную плату и занимают наименее защищенные должности в море. Женщин-офицеров меньше, чем мужчин.

Низкая численность женщин объясняется также тем, что они могут быть жертвами дискриминации и домогательств. Профсоюзы моряков знают об этих угрозах и прилагают усилия, чтобы защитить интересы женщин-членов профсоюзов, которых по всему миру насчитывается в настоящее время 23 тыс. человек.

ЧТО ДЕЛАЕТСЯ ДЛЯ ЖЕНЩИН-МОРЯКОВ?

МФТ призывает работодателей, МОТ и профсоюзы уделять первостепенное внимание следующим проблемам, относительно которых было установлено, что они имеют жизненное значение

для женщин-моряков:

- ✓ отход отрасли от гендерных стереотипов;
- ✓ обеспечение санитарно-гигиенических условий на борту; возможность получения конфиденциальной медицинской консультации, доступ к контрацептивам и противозачаточным таблеткам;
- ✓ последовательный и современный подход к пособию по беременности и родам и связанным с этим правам;
- ✓ разработка политики в отношении сексуальных домогательств и обеспечение соответствующей подготовки, включая подготовку офицеров и высшее образование.

TO SUPPORT TRADE UNION ACTION TO BRING ABOUT CHANGE

It's still rare to find women workers at sea but, largely thanks to trade unions, more women are confronting prejudice and becoming valuable members of ships' crew.

Women make up only an estimated 2% of the world's maritime workforce. Women seafarers work mainly in the cruise and ferries sector, often for Flags of Convenience (FOC) vessels. These are among the worst paid and least protected of jobs at sea. Women also tend to be younger, and fewer are officers than their male crew mates.

Their low number means that women can be subject to discrimination and harassment. The maritime unions are alert to these dangers and strive to protect the interests of women members – who now number about 23,000 worldwide.

WHAT IS BEING DONE FOR WOMEN SEAFARERS?

The ITF is calling on employers, the ILO and trade unions to priorities the following issues that have been identified as vitally important for women seafarers:

- ✓ reducing gender stereotypes within the industry;
- ✓ provision of sanitary items on board ships;
- ✓ access to confidential medical advice and the contraceptive and morning-after pill;
- ✓ consistent and improved approach to maternity benefits and rights;
- ✓ development of sexual harassment policies and appropriate training, including within cadet training and education.



РЕЗУЛЬТАТИВНАЯ РАБОТА МФТ – ЗАСЛУГА ВСЕЙ КОМАНДЫ

EFFICIENT ITF ACTIVITY IS THE MERIT OF THE WHOLE TEAM

В 2019 году Международная федерация транспортников в России помогла получить морякам \$2 161 806 – столько денег судовладельцы не выплатили плавсоставу в срок, провела 476 инспекций судов, заключила и пролонгировала в общей сложности 48 коллективных договоров МФТ. Таких результатов добились инспекторы Вадим Мамонтов (Калининград), Кирилл Павлов (Санкт-Петербург), Ольга Ананьина (Новороссийск), Петр Осичанский (Владивосток) и координатор Сергей Фишов.

ЕСТЬ КОНТАКТ

Как ни странно, но заключению соглашения не всегда предшествуют длительные переговоры или какие-либо акции. Иногда для этого достаточно всего одной тщательной инспекции.



Так, компания «Sandgrevstur» подписала коллективный договор сразу на два года после того, как в порту Калининград было проинспектировано судно «Vitin» (ИМО 9006289, флаг Фарерских островов). В ходе проверки были выявлены различные нарушения, в том числе касающиеся несоблюдения норм Конвенции о труде в морском судостроении в части графика рабочего времени, а также наличия на борту сразу двух нелегитимных соглашений МФТ. После заключения

In 2019 the International Transport Workers' Federation in Russia helped the seafarers to receive \$2,161,806 (the sum which was underpaid to the crew by ship owners), conducted 476 inspections of ships, concluded and prolonged 48 collective ITF agreements in total. Such results were achieved by inspectors Vadim Mamontov (Kaliningrad), Kirill Pavlov (St. Petersburg), Olga Ananyina (Novorossiysk), Peter Osichansky (Vladivostok) and coordinator Sergey Fishov.

CONTACT MADE

Strange as it may seem, an agreement is not always preceded by long negotiations or any shares. Sometimes just one thorough inspection is sufficient.

Thus, Sandgrevstur signed a collective agreement immediately for two years after the Vitin vessel (IMO 9006289, flag of the Faroe Islands) was inspected in the port of Kaliningrad. The inspection revealed various non-conformities, including non-compliance with the Maritime Labour Convention

настоящего договора компания сразу приступила к устранению замечаний.

К слову, к вопросам режима работы и отдыха калининградская инспекция МФТ подходит со всей серьезностью. В этом плане особое внимание уделяется трудовым договорам и условиями труда кадетов. Дело в том, что очень часто судоводные компании используют их в качестве матросов, привлекая к любым работам: ставят на вахте у трапа, на швартовые операции в позднее время, отправляют на грязные работы – вынести мусор или удались ржавчину. Для сравнения, зарплата кадета составляет \$250-\$400 в месяц, матроса – не меньше \$1000.

Как показывает практика, если несправедливость в отношении этой категории плавсостава есть, то проблемы решаются. В одних судоводных компаниях приводят документы в порядок, в других – кадетов перестают нагружать работой, которую они не должны выполнять. Бывает и так, что руководство пересчитывает всю зарплату работника с начала контракта, а иногда даже переводит в матросы 2 класса.

НИЧТО НЕ УСКОЛЬЗНЕТ ОТ ДОТОННОГО ИНСПЕКТОРА

Не менее скрупулезно подходит к работе петербургская инспекция. Можно выделить два случая, когда, казалось бы, рутинные проверки не предвещали

никаких проблем, ведь на обоих судах были колдоговоры МФТ.

Так, нарушения в порядке оплаты труда двух членов экипажа были выявлены при посещении судна «Amstel Osprey» (ИМО 9713478, флаг Панамы). При изучении документов у инспектора МФТ появились сомнения на счет произведенных выплат третьему помощнику капитана и третьему механику: суммы показали несколько ниже, чем положено по шкале зарплат на 2019 год. Действительно, в контрактах моряков был указан прошлогодний уровень. Так выяснилось, что с января 2019 года они получали неполный расчет за работу. В результате инспектор МФТ составил требование о погашении долга. В компании информацию о неверных начислениях не стали отрицать, объяснив это недоразумением.

in relation to working hours and the presence of two illegitimate ITF agreements on board. After signing this contract, the company began to eliminate the remarks immediately.

By the way, the ITF Kaliningrad inspection takes the issues of work and leisure very seriously. In this regard, special attention is paid to employment contracts and working conditions of cadets. The point is that very often shipping companies use them as seafarers, involving them in any activities: put them on watch at the gangway, engage them in mooring operations at a later time or in dirty work, i.e. for taking out garbage or removing rust. For comparison, a cadet's salary is \$250-\$400 per month, and a sailor's salary is at least \$1,000.

Practice shows that despite the still existing injustice in relation to this category of crew members,

the problems are gradually solved. In some shipping companies, documents are brought up to date; in others, cadets are no longer burdened with work they are not supposed to do. It also happens that the management recalculates the entire salary of the employee from the beginning of the contract, and sometimes even transfers to the 2nd class sailors.

NOTHING ESCAPES A METICULOUS INSPECTOR

The Petersburg inspection is no less scrupulous in its approach to work. There were two cases where routine inspections did not seem to have foreshadowed any problems, as both ships had ITF collective agreement.

For example, violations of the remuneration of two crew members were revealed during a visit to the Amstel Osprey ship (IMO 9713478, Panama flag).



В конце июня моряки получили около \$500 на двоих – разницу по шкале зарплат за отработанные полгода.

Во время другой инспекции тоже выяснилось, что моряки получают меньше, чем указано в договоре. Это произошло на судне «Komet III» (ИМО 8919831, флаг Антигуа и Барбуды). Также при ознакомлении с документами обнаружилось расхождение со шкалой зарплат МФТ по коллективному договору. Дело в том, что официально моряки получили деньги в европейской валюте по курсу 1 евро к 1,5 долларам США, что не соответствовало текущей на момент проверки ситуации на валютном рынке. Реальное отношение между двумя денежными единицами составляло 1 евро к 1,1 доллару США. После этого работодатель провел собственное расследование,

которое подтвердило правоту инспектора МФТ. Так старшим офицерам доплатили около \$2800 – разница в зарплате за месяц работы, а во избежание повторения подобной ситуации с ними заключили новые трудовые контракты с зарплатой в долларах США.

На Балтике, несмотря на то, что этот регион в целом считается благополучным, проблемы иногда случаются, но благодаря тому, что на судах есть коллективные соглашения, компаниям практически невозможно уйти от ответственности, чего нельзя сказать о ситуации на Черном море.

ЧЕРНОЕ МОРЕ ПРОДОЛЖАЕТ «ШТОРМИТЬ»

В первую очередь это связано с тем, что в странах черноморского бассейна слабое профсоюзное движение, поэтому некоторые судовладельцы, регистрируя свой флот

While checking documents the ITF inspector doubted the payments made to the third mate and the third engineer: the salaries were slightly lower than they should be according to the 2019 salary scale. Indeed, the last year's level was indicated in seafarers' contracts. So it turned out that since January 2019 they had been receiving partial payment for their work. As a result, the ITF inspector raised a claim for debt repayment. The company did not deny the information on wrong accruals, explaining it by a misunderstanding. At the end of June, the seafarers received about \$500 in total, i.e. the difference for the worked six months according to the salary scale.

Another inspection also revealed that seafarers receive less than what is specified in the contract. This took place on the Komet III vessel (IMO 8919831, the flag of Antigua and Barbuda). A discrepancy with the ITF collective agreement salary scale was also detected when reviewing the documents. The fact is that the seafarers officially

received money in European currency at the cross rate of 1 euro to 1.5 US dollars, which did not correspond to the current situation on the currency market at the time of inspection. The actual ratio between two monetary units was 1 euro to 1.1 US dollar. The employer then conducted its own investigation, which confirmed that the ITF inspector was right. Thus, the senior officers were paid about \$2,800 extra – the difference in salary for a month of work, and in order to avoid a recurrence of this situation, they signed new employment contracts with salaries in US dollars.

In the Baltic Sea, despite the fact that this region is generally considered to be trouble-free, problems sometimes happen, but due to the fact that there are collective agreements on ships, it is almost impossible for companies to evade responsibility, which cannot be said about the situation in the Black Sea.

THE BLACK SEA IS STILL "ROUGH"

First of all, it is related to the fact that there is a weak trade union movement in the countries of the Black Sea basin, so certain shipowners,



под удобным флагом, спокойно продолжают работать без колдоговора. По этой причине местное судоходство уже давно находится в зоне пристального внимания МФТ. Социальный демпинг и системная невыплата зарплаты экипажам – бич работы на Черном море. К слову, именно на этот регион приходится более 50% всех возвращенных российской командой инспекторов денег – \$1 158 905.

Что характерно, проблемы возникают на одних и тех же судах одних и тех же компаний. Например, в марте и июне прошлого года два судна «Akdeniz Roro» – «Amazon» (флаг Того) и «Altay» (флаг Панамы) – были задержаны в порту Туапсе за долги перед моряками.

Примечательно, что именно это нарушение – «конек» компании «Akdeniz Roro», чьи паромы перевозят в Россию овощи и фрукты. Здесь практикуют частые погрузо-разгрузочные операции, которые в том числе осуществляются силами членов экипажа, что категорически запрещено во всем цивилизованном мире. К тому же компания умудряется задерживать выплаты по четыре месяца при зарплате матроса или моториста в \$700.

Помимо двух паромов еще задерживались сухогруз «Atlas» (флаг Мальты) – в сентябре, а в октябре – теплоходы «My Rose» (флаг

Панамы) и снова «Altay», где, кстати, ко второму задержанию сменился владелец, но не отношение к морякам. В общей сложности экипажи этих судов получили \$100 тысяч невыплаченных вовремя денег.

И пока Черное море сильнее всех штормит в России, на Дальнем Востоке создаются прецеденты.

ВМЕСТО СУДОВАДЕЛЬЦА МОРЯКАМ ЗАПЛАТИТ КРУИНГ

В 2019 году во Владивостоке начала формироваться важная для моряков юридическая практика, означающая, что они могут судиться с круингами, когда невозможно добиться выплат у оффшорной компании.

Матрос и третий механик судна «East Star» (ИМО 9105669, флаг Белиза, по данным Equasis, в настоящее время судно носит название «Uniprofit») обратились МФТ во Владивостоке за помощью в получении зарплаты. Они рассказали, что при списании работодатель не рассчитался с ними в полном объеме. Компания-судовладелец, зарегистрированная в Гонконге, продала теплоход, а новый собственник не спешил закрывать долги по зарплате.

Поскольку добиться каких-либо выплат от оффшорной компании в российском суде практически невозможно,



registering their fleet under a convenient flag, comfortably continue working without a collective agreement. For this reason, local shipping industry has long been a focus of ITF attention. Social dumping and systemic non-payment of salaries to the crews is the scourge of work in the Black Sea. By the way, this region accounts for more than 50% of all the money returned by the Russian team of inspectors, i.e. \$ 1,158,905.

Generally problems arise on the same vessels of the same companies. For example, in March and June last year, two Akdeniz Roro's vessels, the Amazon (Togo's flag) and the Altay (Panama's flag), were detained in the port of Tuapse for debt to sailors.

It is noteworthy that such a violation is very typical to Akdeniz Roro company, whose ferries carry fruits and vegetables to Russia. The company often engages crew members in loading and unloading operations, which is strictly prohibited

in the entire civilized world. Besides, the company manages to delay payments for four months (a sailor's or motorist's salary being \$700).

In addition to two ferries, the Atlas bulk carrier (Malta flag) was detained in September, and in October – the My Rose motor vessel (Panama flag) and again Altay that, by the second detention, changed its owner, but not the attitude towards seafarers. The crews of these vessels received \$100,000 of underpaid money in total.

And so long as the Black Sea is mostly affected by stormy weather in Russia, precedents are set in the Far East.

CREWING COMPANY TO PAY TO SEAFARERS INSTEAD OF HIPOWNER

In 2019, Vladivostok began to implement an important legal practice for seafarers, meaning that they can sue with crewing companies when it is impossible to get payments from an offshore company.

был подготовлен иск к владивостокской круинговой компании на основании стандарта А 1.4.5 Конвенции о труде в морском судоходстве. Согласно стандарту, круинг должен компенсировать морякам денежный ущерб, который они могут понести в результате невыполнения службой подбора и трудоустройства или соответствующим судовладельцем своих обязательств перед моряками в соответствии с трудовым договором.

В начале 2019 года суд первой инстанции согласился с требованиями моряков и обязал агентство в полном объеме возместить ущерб по заработной плате. Компания расплатилась с третьим механиком, вернув ему 158 818 рублей, однако подала апелляцию на решение о выплате матросу 130 635 рублей. Тем не менее 9 апреля Краевой суд Приморского края оставил решение суда первой инстанции без изменений. Таким образом, круинг выплатил более 280 тысяч рублей двоим морякам, не получившим заработную плату от офшорного судовладельца.

Это дело стало важным прецедентом, доказывающим, что моряки должны защищать свои интересы.

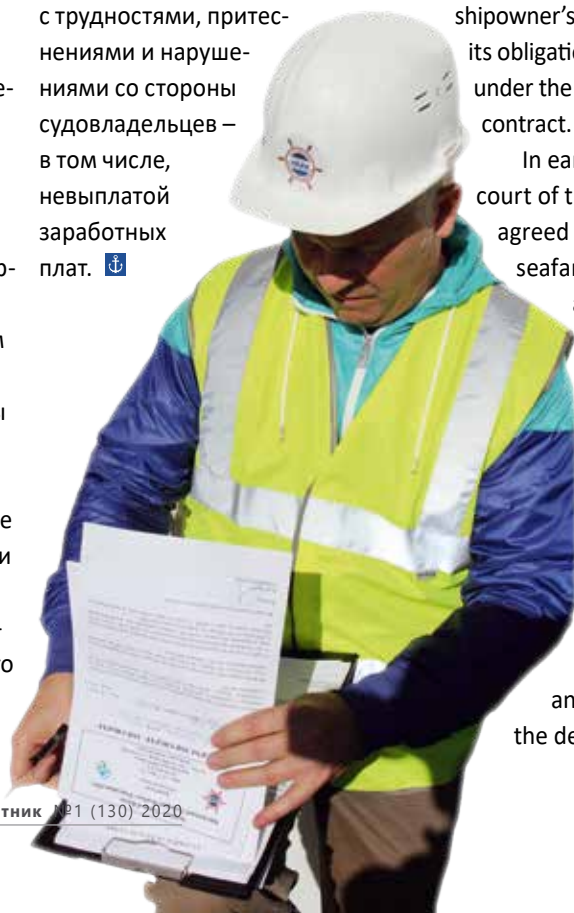
Добавим, что это не первый случай в практике дальневосточной инспекции МФТ, когда суд обязывает компанию по найму рассчитаться с работниками вместо судовладельца. Однажды аналогичное дело уже

было выиграно, но тогда круинг не смог выплатить морякам около \$100 тысяч. У компании таких денег не было, а вскоре она и вовсе разорилась.

Мы – МФТ

Координатор МФТ в России Сергей Фишов неоднократно подчеркивал, что результативная работа МФТ – заслуга всей команды. И речь не только об инспекторах в России. Порой, чтобы добиться выплаты долга или компенсации для одного российского моряка, в борьбу вступают коллеги из трех-четырех стран мира. Вот почему так важны поддержка, солидарность и дружба.

На сегодняшний день Международная федерация транспортников представлена в 119 портах 56 стран. МФТ ежегодно оказывает неоценимую помощь морякам, столкнувшимся с трудностями, притеснениями и нарушениями со стороны судовладельцев – в том числе, невыплатой заработных плат. 



The sailor and the third engineer of the East Star (IMO 9105669, the flag of Belize, according to Equasis, the vessel is now called Uniprofit) appealed to the ITF in Vladivostok for assistance in getting salary. They said the employer did not pay them the full amount upon decommissioning. The Hong Kong registered shipowner sold the motor ship, and the new owner was in no hurry to close salary debts.

Since it is practically impossible to obtain any payments from an offshore company in the Russian court, a claim was prepared against the Vladivostok crewing company according to Standard A 1.4.5 of the Maritime Labour Convention. According to the standard, a crewing company must compensate seafarers for the monetary damage they may suffer as a result of the recruitment agency's failure or the relevant shipowner's failure to meet its obligations to seafarers under the employment contract.

In early 2019, the court of the first instance agreed with the seafarers' demands and compelled the agency to reimburse them in full for their salaries. The company paid the third engineer by returning him 158,818 roubles, but filed an appeal against the decision to pay


130,635 roubles to the sailor. Nevertheless, on April 9, the Regional Court of Primorsky Krai left the decision of the court of the first instance unchanged. Thus, the crewing company paid more than 280 thousand roubles to two sailors who were underpaid by the offshore shipowner.

This case has set an important precedent, proving that seafarers must defend their interests.

Note that this is not the first time in the practice of the ITF's Far East inspection that a court has obliged a recruitment company to pay employees instead of a shipowner. Once a similar case was already won, but then the crewing company could not pay the seafarers about \$100 thousand. The company did not have that kind of money, and soon it went bankrupt.

WE ARE THE ITF

ITF coordinator in Russia Sergey Fishov repeatedly stressed that the efficient ITF activity is the merit of the whole team. And it's not just about inspectors in Russia. Sometimes, colleagues from three or four countries of the world come into battle to get debt or compensation for one Russian seafarer. This is why support, solidarity and friendship are so important.

To date, the International Transport Workers' Federation is represented in 119 ports in 56 countries. The ITF annually provides invaluable assistance to seafarers who face hardship, harassment and abuse from shipowners, including unpaid wages. 

НОВЫЕ ВАЖНЫЕ ПРАВИЛА

ОТНОСИТЕЛЬНО БРОШЕННЫХ ЭКИПАЖЕЙ ВСТУПИЛИ В СИЛУ 18 ЯНВАРЯ 2017 ГОДА

ЧТО СЛЕДУЕТ ЗНАТЬ:

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

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

ЧТО НУЖНО ДЕЛАТЬ:

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

СУДНО СЧИТАЕТСЯ БРОШЕННЫМ, если судовладелец:

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

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

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

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

ОБРАТИТЕСЬ В СВОЙ ПРОФСОЮЗ!

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



HERE'S WHAT YOU NEED TO KNOW:

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

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

WHAT YOU NEED TO DO:

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

ABANDONMENT OCCURS when the shipowner:

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

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

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

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

CONTACT YOUR UNION!



А ТЫ ВСТУПИЛ В РЯДЫ ПРОФСОЮЗА?

HAVE YOU JOINED THE SEAFARERS' UNION OF RUSSIA?

Что такое профсоюз и зачем он нужен, если у меня все хорошо? – часто эту фразу можно услышать от моряков. Однако флот и проблемы, к сожалению, нередко идут рядом. Это связано с международным характером судоходства, повышенной опасностью отрасли, влиянием на нее экономической ситуации в мире и просто недобросовестностью отдельных компаний. Вот почему в любой момент уверенный в своем благополучии член экипажа морского судна может оказаться в затруднительном положении. Когда возникают

проблемы, даже самые предвзято настроенные из них просят профсоюз о помощи: рано или поздно они понимают, что в одиночку сложно противостоять компаниям, разбираться в международном праве и тем более добиться достойных условий труда.

Моряки, которые сделали свой выбор и состоят в профсоюзе, исходя из собственного опыта, делятся мнением, почему важно быть в РПСМ.

“What is a Union and why is it needed if everything is fine with me?” – this phrase is frequently uttered by seafarers. However, the fleet and problems, unfortunately, often go alongside. This is due to the international nature of shipping, the increased danger of the industry, the impact of the economic situation in the world on it, and simply the dishonesty of individual companies. This is the reason why at any time a member of the seagoing vessel crew, who is confident in his well-being, may find himself in

a difficult situation. When problems arise, even the most incredulous people ask the Union for help: sooner or later, they realize that it is difficult to confront companies alone, investigate international law and, what is more important, and achieve decent working conditions.

Seafarers, who have made their choice and are members of the Union, share their views based on their own experience, explaining why it is so important to be in the Seafarers' Union of Russia.



– Я в профсоюзе столько, сколько на флоте: в августе будет 27 лет, – говорит капитан Иван Сердюков. – Несколько раз приходилось обращаться за помощью. И мне помогли, хотя для меня ситуации выглядели безнадежными. Я на деле увидел, что если юристы грамотно применяют законы, они работают.

Для электромеханика Сергея Гузынина самое главное – юридическая поддержка. Он уверен, что его права будут защищены: «Пару тройку раз я даже приходил на консультацию по личным вопросам, которые профессии не касались, а если по работе – то обязательно иду в профсоюз, когда меняю компанию, чтобы юристы проверили трудовой договор. Однажды мне на пальцах объяснили, что передо мной не индивидуальный контракт, а филькина грамота – столько там было юридических и даже орфографических ляпов».

В другой раз профсоюз уберег Сергея Гузынина от ошибки. Он планировал устроиться на одно судно, но в профкоме сказали, что лучше задержаться на берегу и подыскать другое место. «Я так и сделал, а через полгода узнал, что там начались проблемы с выплатами, настолько все было серьезно, что люди получали деньги лишь спустя месяцы ожидания», – вспоминает он.

Александр Максимов, матрос, пришел в профсоюз, когда компания отказала ему в репатриации, хотя уважительная причина для списания у него была.

Его коллега, Валентин Демидов, говорит, что состоит в профсоюзе «на всякий случай»: «Если что-то произойдет, мне помогут. Например, уйду в рейс, мне не заплатят или вовремя не спишут, я знаю, что смогу позвонить в РПСМ или МФТ».

– Из-за характера работы очень важно состоять в организации, которая имеет наработанные связи по всему миру, ведь если что-то произойдет в иностранном порту, то я, как член РПСМ, могу рассчитывать на помощь инспекторов МФТ, – поясняет свой выбор капитан Игорь Сомов.

Моряки отмечают и то, как важно иметь на борту коллективный договор МФТ, который в России может подписать только РПСМ, так как является членской организацией МФТ.

– Колдоговор – гарантия, что все будет хорошо. Это ведь не только достойная зарплата, но и компенсация, которую получит моя семья,

“I am in the Union as much as in the fleet. It will be 27 years in August,” says Master Ivan Serdyukov. “Several times I had to seek for help. And I was helped, although for me the situations looked hopeless. I actually saw that if lawyers competently apply the laws, it works.”

For the electrician Sergey Guzynin, the most important thing is legal support. He is sure that his rights will be protected: “A couple of times I even had a consultation on personal matters that were not related to the profession. If issues are related to my job, I’ll definitely go to the Union, for example, when I change my company so that lawyers check the employment contract. Once they explained to me that it was not an individual contract in front of me, but a fake one – there were so many legal and even spelling mistakes.”

Another time, the Union saved Sergey Guzynin from a mistake.

He planned to sign on one ship, but the Union committee said that it would be better to stay on shore and look for another place. “I did so, and six months later I found out those problems with payments began on that ship, everything was so serious that people received money only after months of waiting,” he recalls.

Alexander Maximov, a sailor, joined the Union when the company refused to repatriate him, although he had a good reason for decommissioning.

His colleague, Valentin Demidov, says that he is a member of the Union “just in case”: “If something happens, they will help me. For example, if the company doesn’t pay me when I’m in the sea or it doesn’t want to decommission me, when I need. I know that I can always call to the Seafarers’ Union of Russia or ITF.”

“Due to the nature of the work, it is very important to be in an organization that has the established contacts around the world,



если, не дай Бог, со мной что-то случится. Я уже более 20-ти лет на флоте и работаю только на судах, где есть коллективный договор, – заявляет капитан Александр Жирнов.

Для Петра Седова наличие у компании такого соглашения – тоже принципиальный вопрос при трудоустройстве. Стармех говорит: «Для меня РПСМ – гарант хороших условий труда, потому что он может заключать колдоговор МФТ».

Иногда морякам стоит задуматься и о тех, кто остается на берегу, но не всегда их дожидается. Нина Антонова, чей муж не вернулся из рейса, рассказывает, что он состоял в профсоюзе всего пару лет и последний год работал на судне под колдоговором МФТ. «Мне и моим детям были положены страховые выплаты по его смерти,

но компания почему-то пыталась уйти от ответственности. Пусть и не сразу, но профсоюз добился выполнения договоренностей. Деньги мы в итоге получили, нам это здорово помогло, потому что после смерти мужа было очень трудно».

А Семен Варламов из тех моряков, которые верят, что когда-нибудь на судах под российским флагом наступят кардинальные изменения. Он уверен, что профсоюзу под силу добиться повышения заработной платы на отечественном флоте до международного уровня. «Пусть судовладельцы экономят на чем угодно, только не на нас и нашей безопасности, – говорит старпом.

– Для меня мотивация быть в профсоюзе одна – хочется качественных перемен. Важно, чтобы и другие моряки этого хотели.»

because if something happens in a foreign port, then I, as a member of the Seafarers' Union of Russia, can count on the help of ITF inspectors," says Master Igor Somov.

Seafarers also note the urgency to have an ITF collective agreement on board, which in Russia can only be signed by the Seafarers' Union of Russia, as it is an ITF affiliate.

"A collective agreement is a guarantee that everything will be fine. This is not only a decent salary, but also the compensation that my family will receive if, God forbid, something happens to me. I've been in the fleet for more than 20 years and work only on ships with a collective agreement," says Master Alexander Zhirnov.

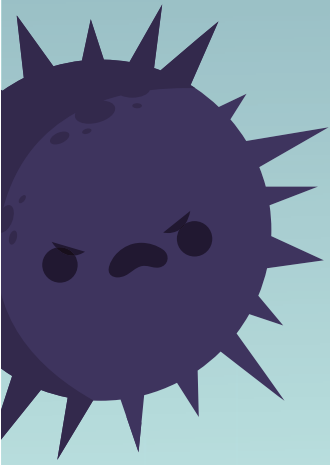
For Peter Sedov, such an agreement is also a matter of principle in the process of employment. The chief engineer says: "For me, the Seafarers' Union of Russia is the

guarantor of good working conditions, because it can conclude an ITF collective agreement."

Sometimes seafarers should think about those who remain on shore, but not always have the opportunity to see them again. Nina Antonova, whose husband did not return from the voyage, says that he was in the Union for only a couple of years and last year worked on the ship under the ITF collective agreement. "My children and I were entitled to insurance payments upon his death, but for some reason the company tried to evade responsibility. Even if not immediately, but the Union has achieved compliance. We got the money finally; it helped us a lot, because after the death of my husband it was very difficult to support my family."

Semen Varlamov belongs to those seafarers who believe that someday dramatic changes will come on ships flying the Russian flag. He is confident that the Union is able to promote an increase in wages in the domestic fleet to an international level. "Let shipowners save on anything, but not on us and our safety," says the chief mate. "As for me, my only motivation to be in the Union is my hope for qualitative changes. And it would be ideal if other seafarers wanted the same."





7 простых способов защитить себя и окружающих от коронавируса



7 ways to protect yourself & others from coronavirus



Прикрывайте рот и нос
при чихании и кашле

Cover your mouth and nose
when sneezing & coughing



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

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



Избегайте тесного
контакта с теми, кто
болен лихорадкой
или кашлем

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



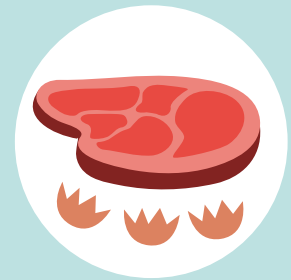
Избегайте прямого
незащищенного контакта
с живыми животными
в пораженных зонах

Avoid direct unprotected
contact with live animals
in affected areas



Избегайте прикосновения
к глазам, носу и рту
немытыми руками

Avoid touching eyes, nose &
mouth with unwashed hands



Ешьте хорошо
приготовленную и правильно
обработанную пищу

Eat well cooked & properly
handled food

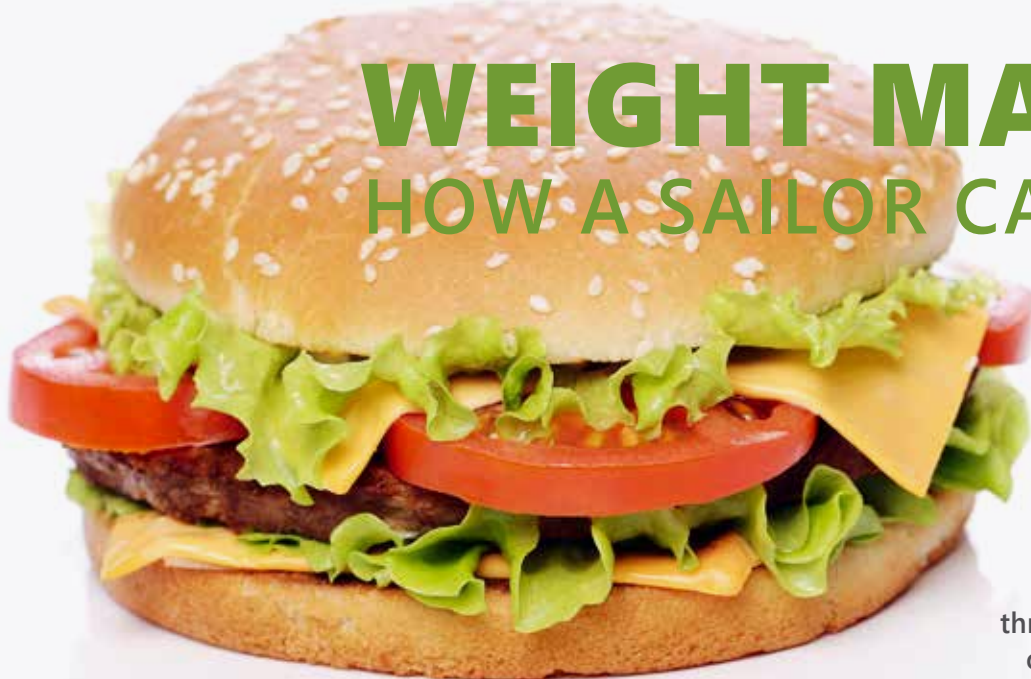
Если вы больны, обратитесь
за ранней медицинской помощью
и поделитесь с врачами
историей путешествия



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

ВЕС ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ: КАК МОРЯКУ ОСТАВАТЬСЯ В ФОРМЕ

WEIGHT MATTERS: HOW A SAILOR CAN KEEP FIT



Пагубное влияние избыточного веса на здоровье доказано давно. В Роспотребнадзоре, например, заявляют, что он значительно уменьшает продолжительность жизни: в среднем на три-пять лет при небольшом избытке веса, и до 15 лет при выраженном ожирении. Практически в двух случаях из трех смерть человека наступает от заболевания, связанного с нарушением жирового обмена и ожирением. Моряки находятся в группе риска: хотя точных данных о том, сколько российских тружеников флота страдают от избыточного веса, нет, результаты исследований из других стран заставляют беспокоиться. Так, например, он есть у 40% итальянских моряков и около 70% членов экипажей датских судов.

ЛЕГЧЕ ПРЕДОТВРАТИТЬ ПРОБЛЕМУ, ЧЕМ БОРЬТЬСЯ С ОЖИРЕНИЕМ

Список заболеваний, к которым может привести лишний вес

и ожирение, настолько обширный, что нет смысла их перечислять. По сути, страдает весь организм человека: значительно повышается риск гипертонии, инсульта и других

The detrimental effect of overweight on health has long been proven. The Federal Service on Surveillance for Consumer rights protection and human well-being, for example, states that it significantly reduces life expectancy: on average by three to five years in case of a light overweight, and up to 15 years in case of high obesity. In almost two of the three cases, human death occurs from a disease related to fat exchange disorder and obesity.

Seafarers are at risk: although there is no accurate data on how many Russian fleet workers are overweight, researches from other countries are worrying. For example, 40% of Italian sailors and about 70% of Danish ship crews have it.

IT'S EASIER TO PREVENT A PROBLEM THAN TO FIGHT OBESITY

The number of diseases that can be caused by overweight and obesity is so extensive that it makes no sense to list them. Essentially, the entire human body suffers: the risk of hypertension, stroke and other cardiovascular diseases, osteoarthritis, type 2 diabetes is significantly increased. In addition, scientists have even identified a connection between obesity and certain

cancers. Considering the fact that seafarers already work in difficult conditions, are often sleep-deprived, go through a constant change of time zones and climate zones – their body is already under great stress. In particular, working in the Arctic also seriously increases the risk of cardiovascular disease for crew members: according to the research by Nadezhda Vorobyova, professor at the Northern State Medical University, endothelium, a single layer of flat cells lining

сердечно-сосудистых заболеваний, остеоартрита, диабета второго типа. Кроме того, ученые даже выявили связь ожирения с некоторыми видами онкологических заболеваний. Если учесть, что моряки и без того трудятся в тяжелых условиях, подвержены недостатку сна, проходят через постоянную смену часовых поясов и климатических зон – их организм и без того испытывает сильный стресс. В частности, работа в Арктике также серьезно повышает риск развития сердечно-сосудистых заболеваний у членов экипажа: согласно исследованию профессора Северного государственного медицинского университета Надежды Воробьевой, под воздействием низких температур, малого содержания кислорода в воздухе и других факторов страдает эндотелий – однослойный пласт плоских клеток, выстилающий внутреннюю поверхность кровеносных, лимфатических сосудов и сердечных полостей. Поэтому особенно важно в высоких широтах сохранять свой вес в норме, чтобы дополнительно не перегружать организм. При этом, по ее словам, объем талии у многих моряков оставляет желать лучшего: у мужчины он должен быть хотя бы 92 см, а у многих – уже уходит за 100.

«Это ведь не просто для красоты, – объясняет Воробьева. – Сердечно-сосудистая система умная, если ее постоянно не тренировать, не использовать мышцы, не использовать мышцы, то сосуды не работают, а в итоге – гипертоническая болезнь».

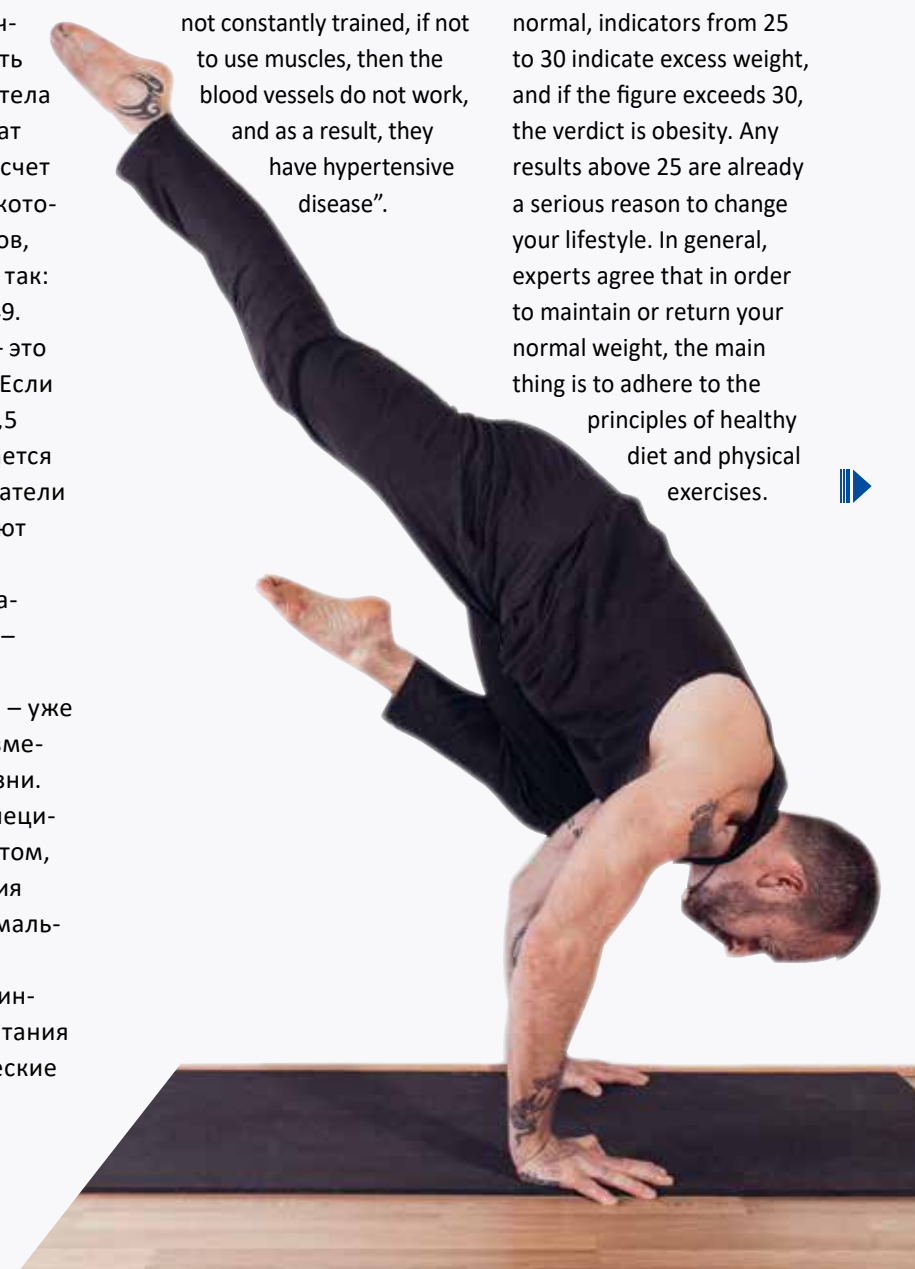
Морякам поддерживать свой вес в норме может быть сложно из-за особенностей работы на борту, однако намного проще предотвратить проблему, чем потом бороться с набранными килограммами и ожирением.

Наличие избыточного веса определить легко: нужно массу тела разделить на квадрат роста в метрах. Подсчет для человека, рост которого 170 сантиметров, а вес – 65, выглядит так: $65 \div (1,7 \times 1,7) = 22,49$. Полученное число – это индекс массы тела. Если он в пределах от 18,5 до 24,9, то вес считается нормальным, показатели от 25 до 30 указывают на избыточный вес, а если цифра перевалила за 30, вердикт – ожирение. Любые результаты выше 25 – уже серьезный повод изменить свой образ жизни. В общем и целом специалисты сходятся на том, что для поддержания и возвращения нормального веса главное – придерживаться принципов здорового питания и выполнять физические упражнения.

the inner surface of blood vessels, lymphatic vessels and heart cavities, suffers from low temperatures, low oxygen content in the air and other factors. Therefore, it is especially important to keep your weight at high latitudes in order not to overburden your body additionally. At the same time, she said, the volume of the waist of many sailors leaves much to be desired: a man should have maximum 92 centimetres, and a lot of people already get more than 100. "It's not just for beauty," explains Vorobieva. "The cardiovascular system is clever, if it is not constantly trained, if not to use muscles, then the blood vessels do not work, and as a result, they have hypertensive disease".

It can be difficult for sailors to maintain their weight, due to the nature of working on board, but it is much easier to prevent the problem than to fight with gained kilos and obesity after that.

The excess weight is easy to diagnose: you have to divide the body weight into a square of height in meters. For a man who's 170 centimetres tall and weighs 65 looks like this: $65 \div (1.7 \times 1.7) = 22.49$. The resulting number is the body weight index. If it is within the range of 18.5 to 24.9, then the weight is considered normal, indicators from 25 to 30 indicate excess weight, and if the figure exceeds 30, the verdict is obesity. Any results above 25 are already a serious reason to change your lifestyle. In general, experts agree that in order to maintain or return your normal weight, the main thing is to adhere to the principles of healthy diet and physical exercises.



ЖЕСТКАЯ ДИЕТА – ПУТЬ В НИКУДА

При этом здоровое питание – это не синоним жесткой диеты, при которой нужно неделю сидеть на гречке или кефире. В большинстве случаев после таких экзекуций над организмом лишний вес возвращается, часто – с лихвой. Человеку это скорее приносит вред, чем пользу. Вместо этого здоровое питание нужно сделать образом жизни. В рационе должно быть больше фруктов и овощей: в первую очередь необходимо увеличить их количество – до 5-10 порций в день (то есть не менее 400 грамм). При этом сюда из-за высокого содержания крахмала не входит, например, картофель.

От сахара лучше вообще отказаться, но если это невозможно, важно сократить его до 50 грамм в день. Поэтому лучше исключить сладкие напитки, подсластители и десерты: их можно заменить фруктами.

Также следует уменьшить потребление жира. Очень действенным способом является изменение способов приготовления пищи: лучше не жарить, а запекать, тушить и готовить еду на пару. Жирное мясо, сливочное, пальмовое и кокосовое масла, сливки, сыр и другие продукты, содержащие насыщенные жиры, тоже не рекомендуются. Вредными считаются и трансжиры – они содержатся в фастфуде, природном коровьем и козьем молоке,

STRICT DIET IS THE WAY TO NOWHERE

However, a healthy diet does not imply having nothing but buckwheat or kefir. Usually, after such drastic measures, excess weight returns, often even more than before. It does more harm to the human being than good. Instead, healthy diet should be turned into a way of life. The diet should have more fruits and vegetables: First of all, it is necessary to increase their number: up to 5-10 servings per day (i.e. at least 400 grams). At the same time, potatoes due to their high starch content, for example, are not included here.

It is better to give up sugar at all, but if this is not possible, it is important to reduce it to 50 grams per day. So it's better to exclude sweet drinks, sweeteners and desserts: fruit can replace them.

Fat consumption should also be reduced. A very effective way is to change the way you cook: it's better not to fry, but to bake, stew and steam. Fatty meat, butter, palm and coconut butter, cream, cheese and other food containing saturated fats are not recommended either. Trans fats are also considered harmful: they are in fast food, natural cow and goat milk, dairy products, meat of double hoofed animals, many confectionery products and snacks. At the same time, fish, nuts, avocado, sunflower, soybean, rapeseed and olive oils are considered quite harmless.

Salt is also an obstacle to weight loss. At least you should avoid salty, pickled and spicy snacks. And you certainly shouldn't add salt to the food already cooked.

Unfortunately, it can be difficult to follow all the recommendations during a passage: "A lot depends on the qualification of the cook, the availability of funds, the area where the ship operates," said third mate Sergei Belyakov. "Everyone knows that a healthy diet is,



молочных продуктах, мясе парнокопытных животных, многих кондитерских изделиях и снеках. При этом рыба, орехи, авокадо, подсолнечное, соевое, рапсовое и оливковое масла считаются довольно безвредными.

Соль – тоже помеха для похудения. По крайней мере, стоит избегать соленых, маринованных и острых закусок. И уж точно не следует дополнительно подсаливать уже приготовленную пищу.

К сожалению, в рейсе придерживаться всех рекомендаций бывает непросто: «Тут многое зависит от квалификации повара, наличия у компании средств, района, в котором судно работает, – рассказал третий помощник капитана Сергей Беляков. – Всем же известно, что здоровое питание – это, прежде всего, свежие овощи. А где их взять, если судно работает, предположим, в Нигерии, и три или четыре месяца стоит на якоре. Заказать там продукты бывает проблемой, а тем более – свежие».

Тем не менее, к этому нужно стремиться как на борту, так и на берегу.

Обезвоживание организма – тоже серьезная проблема. Даже в небольшой степени оно может вызывать неприятные симптомы

вроде сухости во рту, утомление, сонливость, боли в голове, снижение когнитивных функций и недостаток энергии. Кроме того, увеличивается риск возникновения камней в почках. Однако помимо этого некоторые исследователи считают, что высокий индекс массы тела бывает связан с недостаточной гидратацией организма, хотя точная причинно-следственная связь ними пока не выявлена. Как бы там ни было, достаточное потребление жидкости – необходимый компонент здоровой жизни, которому моряки не всегда уделяют достаточно внимания. Особенно важно пить после выполнения физических упражнений, в жаркую погоду и после работы под прямыми лучами солнца. Каждый день рекомендуется выпивать по крайней мере 8 стаканов воды.

ШАГ НАВСТРЕЧУ

Кроме правильного питания быть в форме помогут физические упражнения. На многих судах есть спортивные каюты с различными тренажерами, иногда – бассейны и сауны, о которых позаботились судовладельцы,



above all, fresh vegetables. And where to get them, if the ship operates, say, in Nigeria, and three or four months anchored. It can be difficult to order food there, especially the fresh one.”

However, this must be pursued both on board and ashore.

Body dehydration is also a serious problem. Even in a small proportion, it can cause unpleasant symptoms such as xerostomia, fatigue, narcotism, headaches, reduced cognitive functions and lack of energy. In addition, there is an increased risk of renal gravels. However, in addition, some researchers believe that a high body mass index is associated with insufficient hydration of the body, although the exact cause-and-effect relationship has not yet been identified. In any case, sufficient liquid consumption is a necessary component of a healthy life that sailors do not always pay enough attention to. It is particularly important to drink after physical training, in hot weather and after

work under direct sunlight. It is recommended to drink at least 8 glasses of water daily.

STEP FORWARD

In addition to healthy diet, exercise will help you to keep fit. Many ships have sports cabins with various fitness equipment, some have swimming pools and saunas, provided by shipowners who understand how important this is for the health of crew members. Evgeny Khizhnyak, Chief Technical Labour Inspector of the Russian Seafarers' Union, recalls how Sovcomflot met the sailors' needs: “During the acceptance of the first Arctic shuttle tanker Vasily Dinkov, whose design did not provide a sauna and swimming pool, the sailors asked to arrange them on board the ship, so that after work at minus temperatures there could be a place to warm up, swim, relax – after all, the tanker makes voyages in the Arctic zone, in cold conditions. The crew's wishes were heard: they arranged a sauna and a swimming

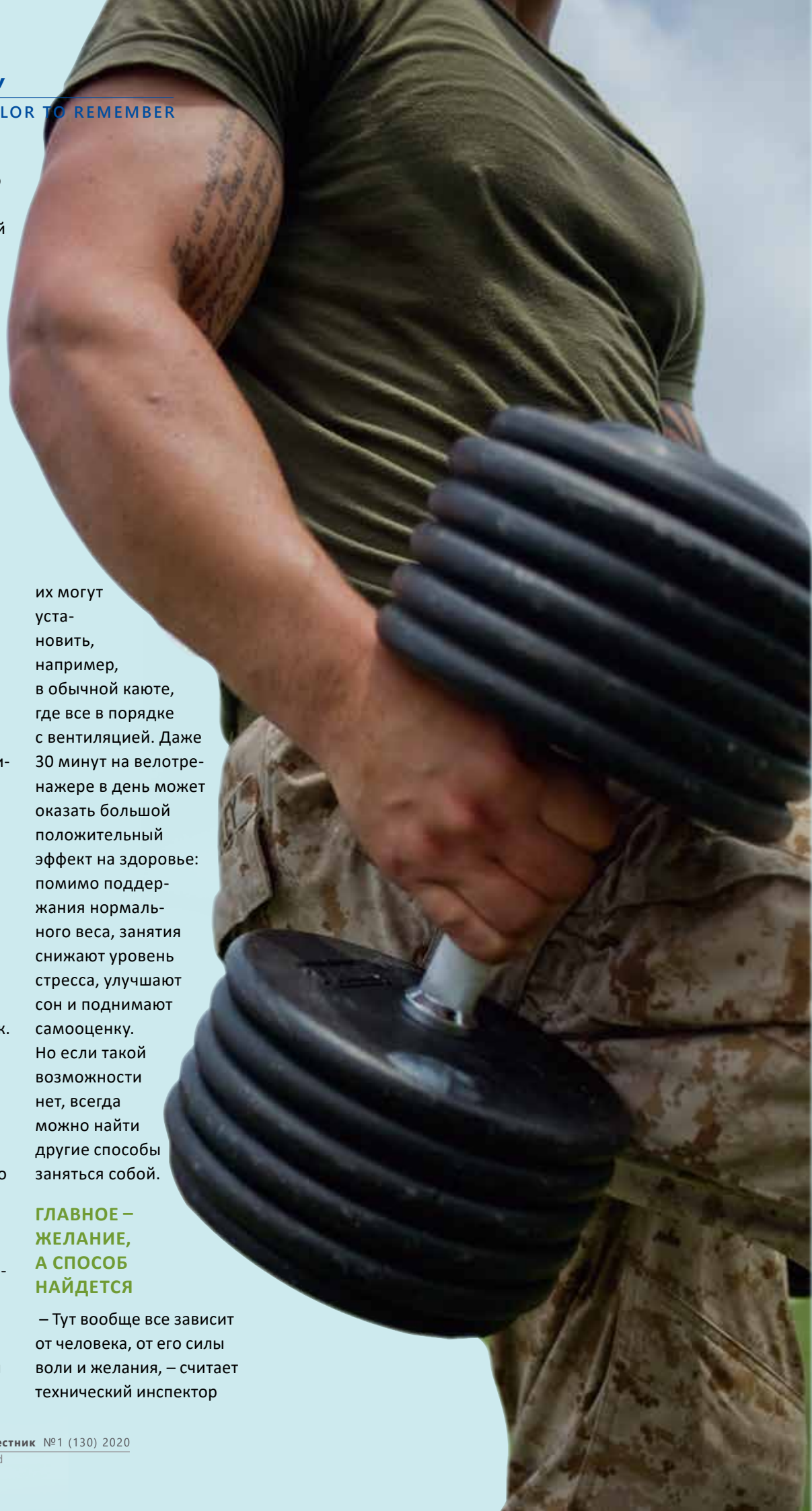
понимающие, насколько это важно для здоровья членов экипажа. Главный технический инспектор труда Российского профсоюза моряков Евгений Хижняк вспоминает, как компания «Совкомфлот» пошла навстречу морякам: «Во время приемки первого арктического челночного танкера «Василий Динков», в проекте которого не было предусмотрено наличие на борту сауны и бассейна, моряки попросили оборудовать ими судно, чтобы после работы при минусовой температуре было где погреться, поплавать, отдохнуть – ведь танкер совершает рейсы в арктической зоне, условиях холода. Пожелание членов экипажа услышали: в помещении надстройки на главной палубе вместо поста управления грузовыми операциями (ПУГО) установили сауну и бассейн, а ПУГО перенесли на ходовой мостик. Так же впоследствии оборудовали остальные суда серии – «Капитан Готский», «Тимофей Гуженко». А в других проектах уже изначально были предусмотрены сауна и бассейн».

Нередко морякам в этих вопросах действительно идут навстречу: даже если специально предусмотренного помещения для занятий и тренажеров нет,

их могут установить, например, в обычной каюте, где все в порядке с вентиляцией. Даже 30 минут на велотренажере в день может оказать большой положительный эффект на здоровье: помимо поддержания нормального веса, занятия снижают уровень стресса, улучшают сон и поднимают самооценку. Но если такой возможности нет, всегда можно найти другие способы заняться собой.

ГЛАВНОЕ – ЖЕЛАНИЕ, А СПОСОБ НАЙДЕТСЯ

– Тут вообще все зависит от человека, от его силы воли и желания, – считает технический инспектор



труда Балтийской региональной организации Российского профессионального союза моряков (БТО РПСМ) Александр Русецкий. – Помню, на одном судне был бассейн. Так капитан и старпом – им уже за пятьдесят – плавали там просто до умопомрачения, были настоящими атлетами. Но даже когда специальных приспособлений нет, если человек привык следить за собой, и у него есть установка на то, что он должен оставаться в хорошей форме – способ всегда можно найти. Кто-то, если есть возможность – например, на балкерах – устраивает пробежки, использует спортивный инвентарь, бывает, делают турники.

– В этом отношении все просто: можно попросить сварщика, и он за два часа сделает турник и гантели, – рассказал Сергей Беляков. – И груши боксерские ставят. Только занимаются, конечно, не все: 20-30% от экипажа. Некоторые ленятся, кому-то просто некогда. А кто-то, особенно старые капитаны и стармехи, вообще говорят: «Раз ходишь в спортзал и занимаешься – значит, не устаешь, плохо работаешь». И такое бывает.

Приятного в таком отношении мало, однако препятствием на пути к поддержанию себя в здоровой

форме это точно становиться не должно. Если нет возможности заниматься в спортзале – в распоряжении моряка любые тренировки, которые не требуют дополнительных устройств: отжимания, приседания, упражнения на растяжку, мышцы спины, живота и другие. Можно использовать эспандер, скакалку, или например, заняться кроссфитом – это система постоянно повторяющихся упражнений, замыкающихся в цепочку. Она основывается на выполнении определенного комплекса за минимальное время, причем это возможно практически в любом месте – в том числе на борту судов.

«ЕСЛИ ВРАЧ СДЕЛАЛ ЗАМЕЧАНИЕ – НУЖНО ОБРАТИТЬ НА ЭТО ВНИМАНИЕ»

– Нельзя сказать, что ситуация на российском флоте так уж плоха – мне кажется, что в наше время среди моряков много тех, кто придерживается здорового образа жизни,

pool in the superstructure on the main deck instead of the cargo control room (CCR), and CCR was moved to the bridge. Later, the other vessels of the series Captain Gotsky, Timofey Gugenko were arranged the same way. And other projects have initially provided a sauna and swimming pool on board.”

In such matters, sailors’ wishes are often met: even if there is no special room for training and fitness equipment, they can be arranged, for example, in a standard cabin, where they have a good ventilation. Even 30 minutes with a bicycle simulator a day can have a great positive effect on your health: besides maintaining normal weight, activities reduce stress levels, improve sleep and raise self-esteem. But if there’s no such an opportunity, there are always other ways to take care of yourself.

IT’S ALL ABOUT DESIRE, AND THE WAY WILL BE FOUND

“In general, everything depends on a person, on his willpower and desire,”

says the technical inspector of labour working for the Baltic Regional Organization of the Russian Seafarers’ Union of Russia Alexander Rusetsky. “I remember that one ship had a swimming pool, so the captain and the XO, over fifty, were swimming there to distraction, they were real athletes. But even when there are no special appliances, if a person is used to look after himself and sets his mind to be in a good form, a way can always be found. Someone, if there is an opportunity – for example, on bulkers – arranges jogging, uses sports equipment, sometimes makes bars.”

“It’s simple in that aspect: you can ask a welder, and he will make a bar and dumbbells in two hours,” said Sergei Belyakov. “And they put punching bags. But not everyone is doing that, of course: only 20-30% of the crew. Some people are lazy, some people fail to find time. And somebody, especially the old captains and the engineer officers, say: “If you go to the gym and do sports,





занимается спортом и следит за питанием, – считает Александр Русецкий. – Да и работы сейчас много – когда на борту 10-15 человек, особенно не расслабишься. С другой стороны, постоянная загруженность приводит к усталости – у многих не остается энергии на то, чтобы заниматься собой, ведь для этого нужна сила воли, хорошая мотивация.

Очень важно, чтобы члены экипажей осознавали, насколько большое это имеет значение для их благополучия. Но самое главное, чтобы моряки в целом больше внимания уделяли своему здоровью и относились к нему серьезно. Полнота – она ведь не всегда от того, что ты сидишь, ничего не делаешь и постоянно ешь, бывают и другие проблемы: гормо-

нальные, из-за стресса, нарушения обмена веществ. Если, например, во время прохождения медицинской комиссии врач сделал замечание, или были получены результаты крови с повышенными значениями сахара – нужно обратить на это внимание, задуматься. Ведь на берегу у моряка семья, которая его ждет и от него зависит. Поэтому здоровье ему просто необходимо.

– Важно придерживаться здорового образа жизни не только на борту, но не забывать о нем и в период межрейсового отдыха: посещать спортзал, бассейн, гулять, ходить за грибами, – считает Евгений Хижняк. – Это верный способ оставаться в форме в любом возрасте, надолго сохранить здоровье и финансовое благополучие семьи моряка. 📍

so you don't get tired, you don't work well." It happens.

It's not very pleasant to hear such an attitude, but it should not become an obstacle to maintaining oneself in a healthy form. If it is not possible to do exercises in the gym, any training that does not require additional equipment is at the sailor's disposal: push-ups, squats, stretching exercises, back and abdominal muscles, etc. You can use an expander, jump rope, or crossfit, for example, is a system of constantly repeating exercises that close in a chain. It is based on the execution of a certain complex in the shortest possible time, and it is possible almost anywhere, on board ships as well.

"IF A DOCTOR HAS MADE A COMMENT, YOU SHOULD PAY ATTENTION TO IT."

"We can't say that the situation in the Russian fleet is so bad, it seems to me that nowadays there

are a lot of seafarers who keep up a healthy lifestyle, go in for sports and follow the diet," said Alexander Rusetsky. "And there's a lot of work now; when there are only 10-15 people on board, you can't relax. On the other hand, constant workload leads to fatigue: many people do not have the energy to look after themselves, because this requires willpower, good motivation. It is very important for crew members to be aware of how important this is to their well-being. But the most important thing for sailors, in general, is to pay more attention to their health and take it seriously. Obesity is not always due to the fact that you sit, do nothing and eat all the time, there are the other problems, hormonal, due to stress, metabolic disorders. If, for example, a doctor made a recommendation during a medical examination, or there were results of blood test with increased sugar, it is necessary to pay attention to it, start thinking and take measures. After all, on the shore, a sailor has a family who is waiting for him and depends on him. That's why, he simply needs health.

"It is important to maintain a healthy lifestyle not only on board, but not to forget about it even during between-sailing vacation: going to a gym, swimming pool, walking, picking up mushrooms," said Yevgeny Khizhnyak. "This is a right way to feel fit at any age, to be healthy for a long time and maintain financial well-being of the sailor's family." 📍

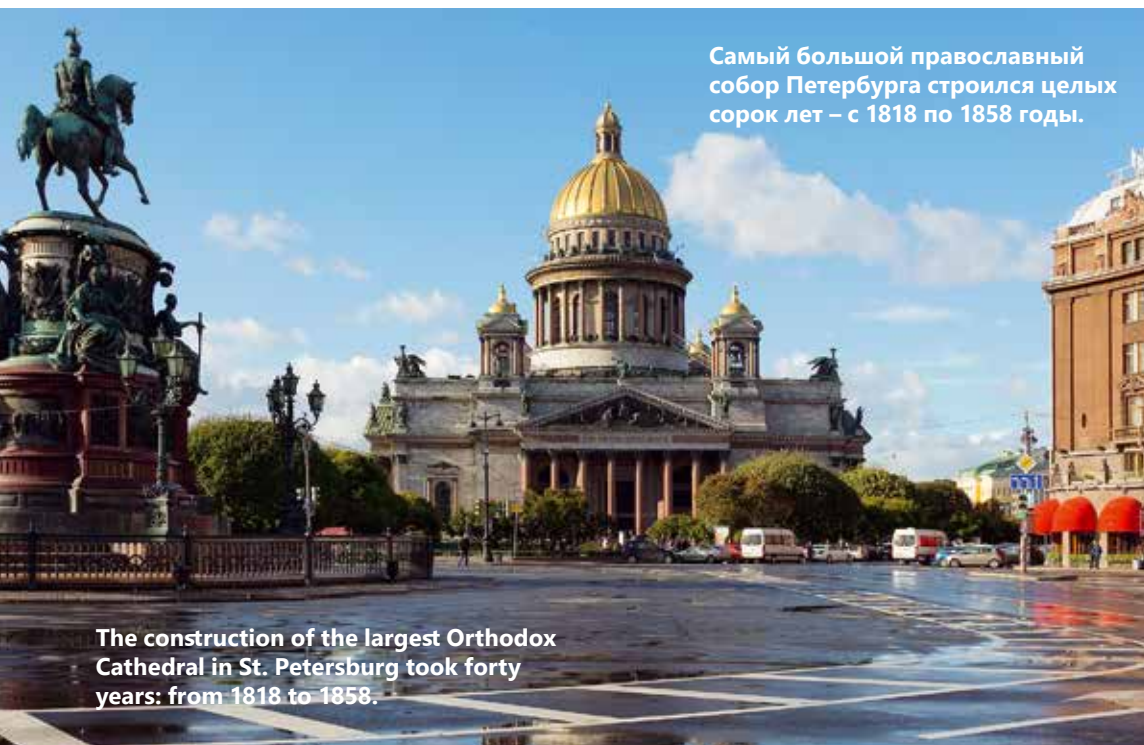
«Я ВСЕ, ЧТО ХОТЕЛ, ВИДЕЛ В ПЕТЕРБУРГЕ»

Куда пойти моряку, когда стоянка в порту короткая, в запасе всего несколько часов, а «повидать мир» хочется? Что следует обязательно посмотреть и как не пропустить самое важное? Наша рубрика «Великие памятники мира» поможет сориентироваться в самых интересных портовых городах и расскажет о самых главных достопримечательностях.



**“I SAW EVERYTHING
I WANTED TO SEE
IN ST. PETERSBURG”**

Where can a seafarer go if he wants to “see the world” but the stay in the port is short and only a few hours are left? What should be in your must-see list and how not to miss the jewel in the crown? Our Great Monuments of the World column will help you to look around the most interesting port cities and learn about the most important sights of interest. ►



Самый большой православный собор Петербурга строился целых сорок лет – с 1818 по 1858 годы.

The construction of the largest Orthodox Cathedral in St. Petersburg took forty years: from 1818 to 1858.

«ОКНО В ЕВРОПУ»

По европейским меркам город на Неве – совсем еще молодой: его возраст едва превышает три столетия. Однако со времени своего основания в 1703 году он всегда находился в самой гуще исторических событий – уже в 1712 году сюда, на побережье Финского залива, перенесли столицу, которая на протяжении двух веков оставалась центром культурной, научной и политической жизни Российской Империи. Неудивительно, что и строился он с большим размахом под стать своему высокому назначению – не только стать сердцем огромного государства, но и ни в чем не уступать красивейшим европейским городам того времени. Сегодня Санкт-Петербург – настоящий музей под открытым

небом, исторический центр которого является объектом Всемирного наследия ЮНЕСКО. Посмотреть весь город за несколько часов точно не удастся, а вот на несколько основных достопримечательностей времени должно хватить.

ПЕТРОПАВЛОВСКАЯ КРЕПОСТЬ

Именно в этой точке берет свое начало Санкт-Петербург: день, когда была заложена Петропавловская крепость – 27 мая (16 – по старому стилю) 1703 года – считается днем основания города. Рассказывают, что Петр I, осматривая остров, взял у солдата багинет, вырезал два дерна и, положив их крестообразно, сказал: «Здесь быть городу»; затем первый начал копать ров заступом. В это время

“WINDOW ON EUROPE”

By European standards, the city on the Neva River is just a kid – we have recently celebrated only its 300-year anniversary. However, since its foundation in 1703, it has always been in the thick of historical events: already in 1712 the capital was moved here, to the coast of the Gulf of Finland, which for two centuries remained the centre of the cultural, scientific and political life of the Russian Empire. No wonder it was built on a large scale to match its high purpose – not only to become the heart of a huge state, but also be equal to the most beautiful European cities of that time. Today, St. Petersburg is a real open-air museum, which historical centre is one of the UNESCO World Heritage Sites. There is no way to see the whole city in a few hours, but

these should be enough to look at several main attractions.

PETER AND PAUL FORTRESS

That is the place where the history of St. Petersburg begins. The day the Peter and Paul Fortress was erected, 27 May 1703 (or 16 May 1703 after the Julian calendar), is considered the city foundation day. As the saying goes, while examining the island, Peter I took a soldier’s bayonet, cut out two turf pieces and, laying them crosswise, said: “Here the city will be”, and started digging the ditch with a spade. At that moment an eagle appeared in the air hovering over the tsar. It was regarded a good omen since as back as under Ivan the Terrible the coat of arms of the Tsardom of Russia included the two-headed eagle. In fact, it is difficult to determine the exact date when the Fortress was laid, and there is no eagles in St. Petersburg but in the zoo, at least nowadays.

You can spend some quality time wandering around the Fortress, but the Peter and Paul Cathedral remains its main attraction. Its construction in stone, designed by architect Domenico Trezzini, began in 1712 and was completed only in 1733. Its outlook differs from both traditional Orthodox churches and European architecture. The building height (of 122.5 meters which helped it remain the highest in St.

в воздухе появился орел и стал парить над царем, что было расценено как доброе предзнаменование, учитывая, что еще во времена Ивана Грозного двуглавый орел присутствовал на гербе Русского царства. На деле точную дату, когда крепость была заложена, однозначно определить сложно, а орлов в Петербурге, по крайней мере, в наше время, встретить можно разве что в зоопарке.

По территории крепости можно долго и с интересом бродить, но главная достопримечательность все же – Петропавловский собор, строительство которого в камне по проекту архитектора Доменико Трезини началось в 1712 году и было полностью завершено только в 1733 году. Внешне он совсем не похож на тради-

ционные православные церкви, однако и в европейской архитектуре аналогов ему практически нет: здание поражает своей высотой в 122,5 метра (на протяжении долгих лет оно оставалось самым высоким в Петербурге), смешением разных стилей и бросающимся в глаза длинным золоченым шпилем с флюгером в виде ангела. Храм долго служил императорской усыпальницей, в которой похоронены все правители, начиная от Петра I и заканчивая Николаем II, за исключением Петра II и Ивана VI.

☑ Посетить собор и увидеть все своими глазами можно в любой день, кроме среды: он ежедневно открыт для посещения с 10.00 до 18.00, во вторник – с 10.00 до 17.00, в воскресенье – с 11.00 до 18.00. Билеты стоят около 550 рублей.

Есть на территории крепости и другие музеи.

Petersburg for many years) and a mixture of different styles and a long gilded spire with a weather vane in the shape of an angel are impressive. The temple served as the imperial tomb for a long time, housing the remains of all Russian rulers, from Peter I to Nicholas II, except Peter II and Ivan VI. You can visit the cathedral and see everything with your own eyes every day except Wednesday. It is open daily from 10.00 a.m. to 6.00 p.m, on Tuesday from 10.00 a.m. to 5.00 p.m, on Sunday from 11.00 a.m. to 6.00 p.m. Charge is about 550 roubles.

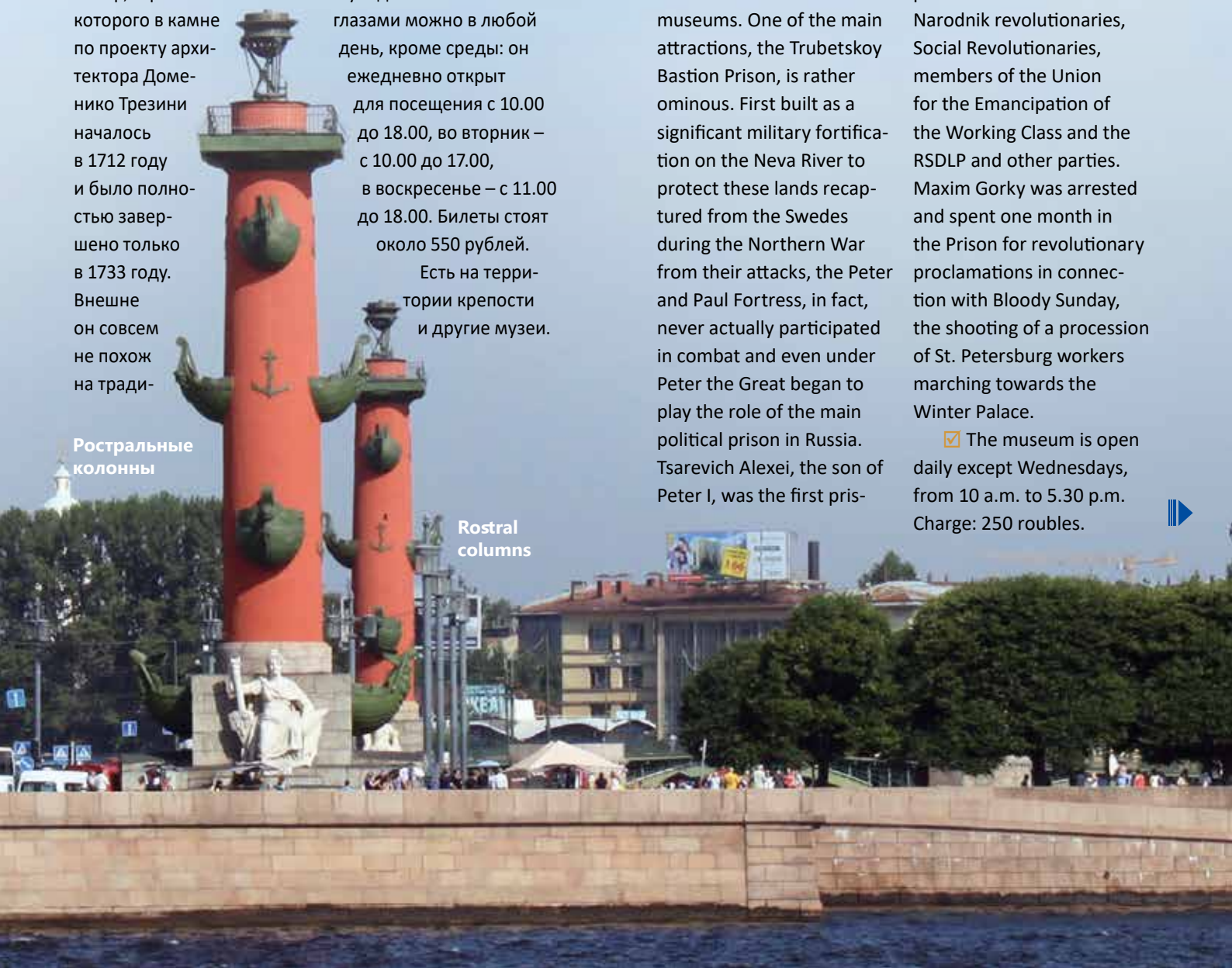
The territory of the Fortress hosts other museums. One of the main attractions, the Trubetsky Bastion Prison, is rather ominous. First built as a significant military fortification on the Neva River to protect these lands recaptured during the Northern War from their attacks, the Peter and Paul Fortress, in fact, never actually participated in combat and even under Peter the Great began to play the role of the main political prison in Russia. Tsarevich Alexei, the son of Peter I, was the first pris-

oner of the Bastion. Later it became the destination for free-thinkers and supporters of the revolution dissatisfied with the state of affairs. Fyodor Dostoevsky, one of the most famous Russian writers, spent eight months in these walls arrested for involvement in the Petrashevsky Circle and sentenced to death by firing squad among 15 other members of the circle. Standing on the Semyonov Place and waiting for execution they were pardoned and condemned to hard labor at the last moment. In 1872 a special building, the Trubetsky Bastion Prison, was built for prisoners that included the Narodnik revolutionaries, Social Revolutionaries, members of the Union for the Emancipation of the Working Class and the RSDLP and other parties. Maxim Gorky was arrested and spent one month in the Prison for revolutionary proclamations in connection with Bloody Sunday, the shooting of a procession of St. Petersburg workers marching towards the Winter Palace.

☑ The museum is open daily except Wednesdays, from 10 a.m. to 5.30 p.m. Charge: 250 roubles.

Ростральные колонны

Rostral columns



Один из главных, пожалуй, носит довольно зловещий характер – это тюрьма Трубецкого бастиона. Дело в том, что строившаяся как значимое военное укрепление на Неве, призванное защищать эти земли от нападений шведов, у которых территория была отвоевана в ходе Северной войны, Петропавловская крепость никогда не была задействована в боевых действиях и еще при Петре I начала играть роль главной политической тюрьмы России. Первым ее узником стал родной сын Петра – царевич Алексей, затем здесь держали вольнодумцев и сторонников революции, недовольных положением дел в государстве. 8 месяцев в стенах Петропавловской крепости провел и один из известнейших русских писателей Федор Михайлович Достоевский, арестованный за причастность к петрашевцам, а впоследствии приговоренный к расстрелу в числе еще 15 участников кружка. В последний момент, уже стоя на Семе-

новском плацу в ожидании смертной казни, они были помилованы и приговорены к каторжным работам. В 1872 году для содержания узников, среди которых были революционеры-народники, эсеры, члены Союза борьбы за освобождение рабочего класса и РСДРП и других партий, было построено специальное здание – тюрьма Трубецкого бастиона. Среди ее узников больше месяца пробыл и Максим Горький, арестованный за революционные прокламации в связи с «Кровавым воскресеньем» – расстрелом шествия петербургских рабочих к Зимнему дворцу.

☑ Этот музей работает во все дни недели, кроме среды, с 10.00 до 17.30. Стоимость билета – 250 рублей.

СТРЕЛКА ВАСИЛЬЕВСКОГО ОСТРОВА

Один из самых известных архитектурных ансамблей города, давно ставший его визитной карточкой. В былые времена (с начала 1730-х годов) здесь находился порт, вокруг которого расположились биржа,

SPIT OF VASILYEVSKY ISLAND

One of the most famous architectural complexes of the city that became its landmark far back. In the old days (starting from early 1730s) there was a port surrounded by a stock exchange, customs and warehouses. The finest glory of the Spit, the Stock Exchange building, was built by architect Thomas de Thomon in 1816. With its Doric columns and sculptural groups depicting Neptune, the god of the seas, and Mercury, the god of trade, the building in many ways resembles an ancient Greek temple – a kind of St. Petersburg Parthenon. The architect is said to have been inspired by his own albums with sketches of Roman monuments made during his trip to Italy. The building used to house the Central Naval Museum, but it is reconstructed now and

the Museum has been moved to 69A Bolshaya Morskaya Street. However, the Spit definitely worth visiting. There you can have a great view of the main English Embankment, the Hermitage and the Peter and Paul Fortress. The square is also decorated with two 32-meter rostral columns served as beacons for ships arriving in the Northern Capital at night and in bad weather. Nowadays it is hard to see them in action as the fire is lighted on the tops only on major holidays or significant events. But they are still impressive: bright red towels covered with the heads of the defeated enemy ships, with majestic statues of water gods at the bottom. No other city in the world is likely to show you anything like that.

KUNSTKAMERA

The first interesting fact about the Kunstkamera is that it was the first state public museum in Russia. The construction of the Peter's Baroque building lasted from 1718 to 1734. It was designed to house the ever-growing collec-



Стрелка Васильевского острова

таможня и склады товаров. Здание биржи, которое является главным украшением стрелки, было построено в 1816 году по проекту архитектора Тома де Томона и во многом напоминает древнегреческий храм с колоннами дорического ордена и скульптурными группами с изображением бога морей Нептуна и бога торговли Меркурия – своеобразный петербургский Парфенон. Говорят, что архитектора вдохновляли собственные альбомы с зарисовками римских памятников, которые он сделал во время путешествия в Италию. Раньше в здании располагался Центральный военноморской музей, однако в настоящее время он перенесен на Большую Морскую улицу, дом 69А, а в здании биржи проводится реконструкция. Однако побывать на Стрелке стоит непременно: отсюда открывается хороший вид на парадную Английскую набережную, Эрмитаж и Петропавловскую крепость. Кроме того, площадь украшают две 32-метровые ростральные колонны, ночью и в непогоду служившие

проводниками для пребывающих в северную столицу кораблей. Посмотреть на них в действии удастся редко – сегодня огонь наверху появляется только по большим праздникам или в честь значимых мероприятий. Однако вид у них и без этого впечатляющий – ярко красные, как бы облепленные носами поверженных вражеских кораблей, с величественными статуями морских божеств у подножья – вряд ли в другом городе мира можно найти что-то похожее.

КУНСТКАМЕРА

Кунсткамера интересна уже тем, что это – первый в России государственный общедоступный музей. Здание в стиле петровского барокко возводилось с 1718 по 1734 год для того, чтобы вместить постоянно возрастающую коллекцию редкостей, в основу которой легли экспонаты, привезенные Петром I из путешествия по Европе. Пожалуй, самой знаменитой частью экспозиции, которая и по сей день шокирует неподготовленных посетителей, является анатомическая коллекция, в которой представлены хранящиеся в специальной жидкости младенцы с патологиями развития и различные анатомические препараты.

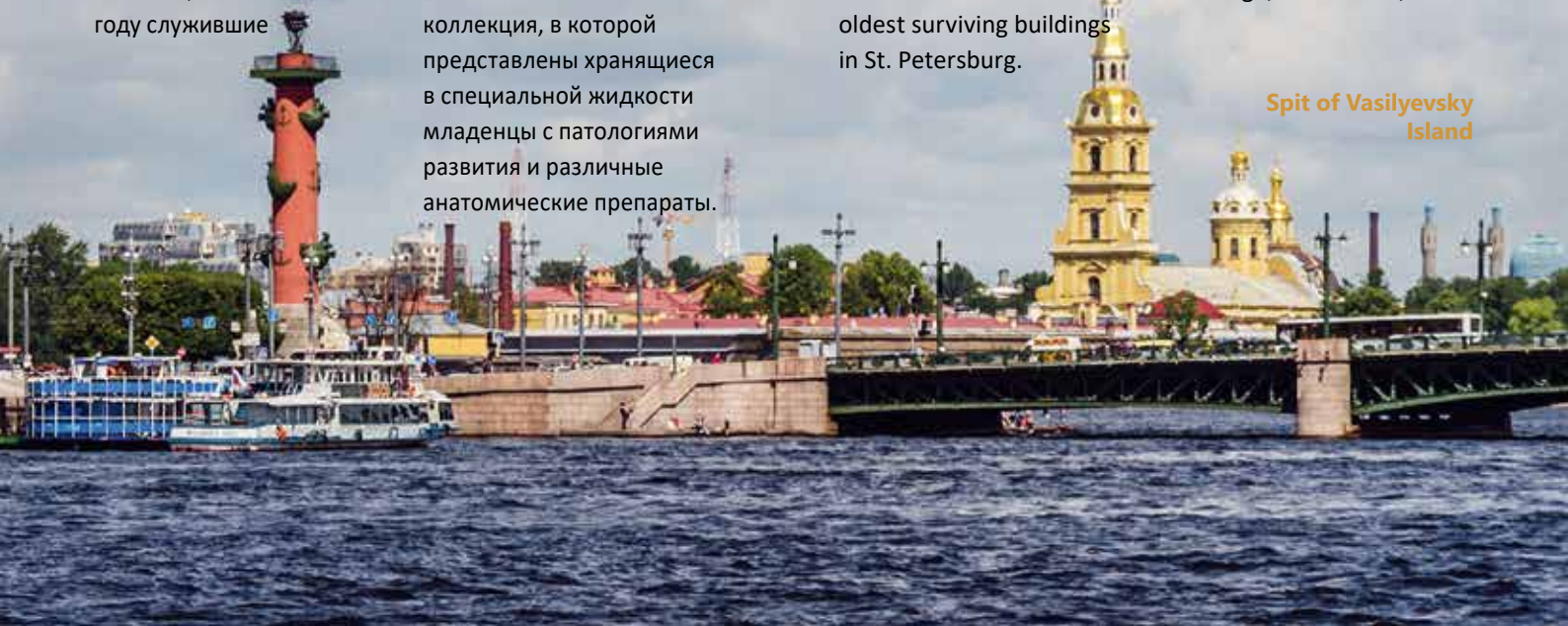
tion of rarities based on exhibits brought by Peter I from Europe. The most famous part of the exposition, which horrifies unprepared visitors up to now, is the anatomical collection presenting babies with developmental problems and various specimen stored in special liquids. In fact, this is only a small part of the museum's collection. Nowadays it is called the Peter the Great Museum of Anthropology and Ethnography of the Russian Academy of Sciences and has more than 1.2 million items. It is one of the largest ethnographic museums worldwide where you can get to know with everyday objects of the peoples of North America, Africa, China, Mongolia, India, Indonesia, to see the first and once the world's largest Gottorp (Greater Academic) Globe and the exhibits of the First Astronomical Observatory of the Academy of Sciences. The outlook of the Museum is worth seeing in any way as this bright and unusual structure is one of the oldest surviving buildings in St. Petersburg.

☑ The museum is open from Tuesday to Sunday from 10.00 a.m. to 6.00 p.m. Adult ticket costs 300 roubles. Online tickets are also available.

HERMITAGE

The Hermitage is the main museum of St. Petersburg and perhaps Russian-wide. According to statistics of 2018, it ranked first in attendance among all Russian museums exhibiting art objects, and ninth among world museums with over 4 million visitors for one year. The Hermitage's collection represents art from the Stone Age to the 20th century and is truly huge: it includes about 3 million exhibits, while, for example, there are only about 300,000 items in the Louvre. Spending just one minute per one treasure of the Hermitage, it will take you five years and a half to examine everything without sleeping, resting or eating. The museum displays paintings by such recognized artists as Leonardo da Vinci, Rafael, Francisco Goya, Vincent Van Gogh, Rembrandt,

Spit of Vasilyevsky Island



Однако на деле это лишь малая часть достояния музея, который сегодня носит название Музея антропологии и этнографии имени Петра Великого Российской академии наук: его фонды насчитывают свыше 1,2 миллионов единиц хранения, и сегодня это – один из крупнейших этнографических музеев мира, где можно познакомиться с предметами быта народов Северной Америки, Африки, Китая, Монголии, Индии, Индонезии, увидеть первый и некогда самый большой в мире Большой Готторпский (академический) глобус-планетарий, ознакомиться с экспонатами Первой астрономической обсерватории Академии наук. Посмотреть на музей хотя бы снаружи стоит в любом случае – это одно из старейших сохранившихся зданий Петербурга, яркое и необычное.

☑ Музей работает со вторника по воскресенье с 10.00 до 18.00. Стоимость билета для взрослого посетителя составляет 300 рублей, билеты также доступны для покупки онлайн.

ЭРМИТАЖ

Эрмитаж – главный музей Петербурга, а может быть, и всей России. Так, по статистике 2018 года он стал первым по посещаемости среди всех музеев страны, в которых выставляются предметы искусства, и девятым – среди мировых музеев: за год

в его стенах побывало более 4 миллионов посетителей. Коллекция Эрмитажа включает в себя предметы искусства с каменного века до XX столетия и воистину огромна: в нее входит около 3 миллионов экспонатов, в то время как, например, в Лувре их всего около 300 000. Если каждому из сокровищ Эрмитажа уделять хотя бы одну минуту, на осмотр всех понадобится около пяти с половиной лет без перерывов на сон, отдых и еду. В музее выставлены картины таких признанных художников, как Леонардо да Винчи, Рафаэль, Франсиско Гойя, Винсент Ван Гог, Рембрандт, Питер Пауль Рубенс, Караваджо, Гоген и многих других творцов, чьи произведения навсегда вошли в историю мировой культуры. Для тех, кто к живописи относится прохладно, Эрмитажу тоже есть, что предложить – здесь есть старинные образцы предметов искусства со всего мира, среди которых так называемые «Венеры палеолита», созданные приблизительно 23–21 тысячу лет тому назад, древние статуи египетских фараонов и богинь, мумии, античные скульптуры, оружие – этот список можно продолжать до бесконечности.

Эрмитаж сам по себе – произведение искусства: главный музейный комплекс включает шесть связанных между собой зданий, среди которых Малый Эрмитаж, Старый



Alexander's Column

Александровская колонна

Peter Paul Rubens, Caravaggio, Gauguin and many other artists whose works went down in the annals of history. The Hermitage also has something to offer to those who are not very enthusiastic about painting. It houses ancient samples of art from around the world, including the so-called “Venus of the Paleolithic” created about 23-21 thousand years ago, ancient statues of Egyptian pharaohs and goddesses, mummies, ancient sculptures, weapons. And this list is endless.

The Hermitage itself is a work of art. The main museum complex consists of six interconnected buildings – the Small Hermitage, the Old (Big) Hermitage, the Hermitage Theater, the New Hermitage, the Reserve House of the Winter Palace, and, of course, the Winter Palace itself, which was the

main Russian imperial palace. The interior of the museum matches its name. It will just suffice to mention the main Embassy staircase dazzling visitors with white marble, gilded stucco ornaments and a large-scale picturesque plafond. Any overseas guest of the Emperors must have been inspired with admiration and respect passing by. Another museum miracle, the Pavilion Hall of the Small Hermitage, with mosaic floor panels showing antique plots, oriental fountains, a number of elegant marble columns and statues also contain the curiosity that all visitors are eager to see – the 18th century Peacock Clock decorated with numerous figures of birds and animals set in motion every hour.

On the other side of the impressive Palace Square opposite the museum is the General Staff Building, part of which was also transferred

(Большой) Эрмитаж, Эрмитажный театр, Новый Эрмитаж, Запасной дом Зимнего дворца, и, конечно, сам Зимний дворец, который на протяжении долгого времени был главным императорским дворцом России. Внутренние интерьеры – под стать этому званию: чего стоят только парадная Посольская лестница, ослепляющая посетителей белым мрамором, золочеными лепными орнаментами и масштабным живописным плафоном на потолке – трудно представить, чтобы проходящий здесь в былые времена заморский гость императоров не проникся восхищением и уважением. Или еще одно чудо музея – Павильонный зал Малого Эрмитажа, с напольным мозаичным панно на античные сюжеты, восточными фонтанами, рядом изящных мраморных колонн и статуй и диковиной, которую стремятся увидеть все посетители –

Муниципальное здание, архитектор А. Л. Лишневский

часами «Павлин» XVIII века, украшенными многочисленными фигурами птиц и зверей, которые раз в час приходят в движение.

Напротив музея, с другой стороны внушительной Дворцовой площади, расположено Здание Главного штаба, часть которого тоже была передана Эрмитажу: сейчас здесь выставляются картины XIX-XX веков, в основном – импрессионистов и пост-импрессионистов, а также часто проходят выставки современного искусства.

☑ Билет в оба музея для россиян стоит 400 рублей, но нужно предъявить паспорт,

to the Hermitage. Nowadays it displays paintings of the 19th-20th centuries (mainly works of impressionists and post-impressionists) and often hosts contemporary art exhibitions.

☑ A ticket to both museums for Russian people costs 400 roubles, but your passport is required as Russian-speaking visitors are equated with foreigners, significantly increasing the charge. There is usually an impressive queue at the museum entrance. But if you are pressed for time you can buy an online ticket and pass through the separate entrance. However, such a voucher is more expensive and costs 730 roubles. The museum is open on Tuesday, Thursday, Saturday and Sunday from 10.30 a.m. to 6.00 p.m., on Wednesday and Friday from 10.30 a.m. to 9.00 p.m. Monday is a closing day.

SAINT ISAAC'S CATHEDRAL

The construction of the largest Orthodox Cathedral in St. Petersburg took forty years: from 1818 to 1858. But now

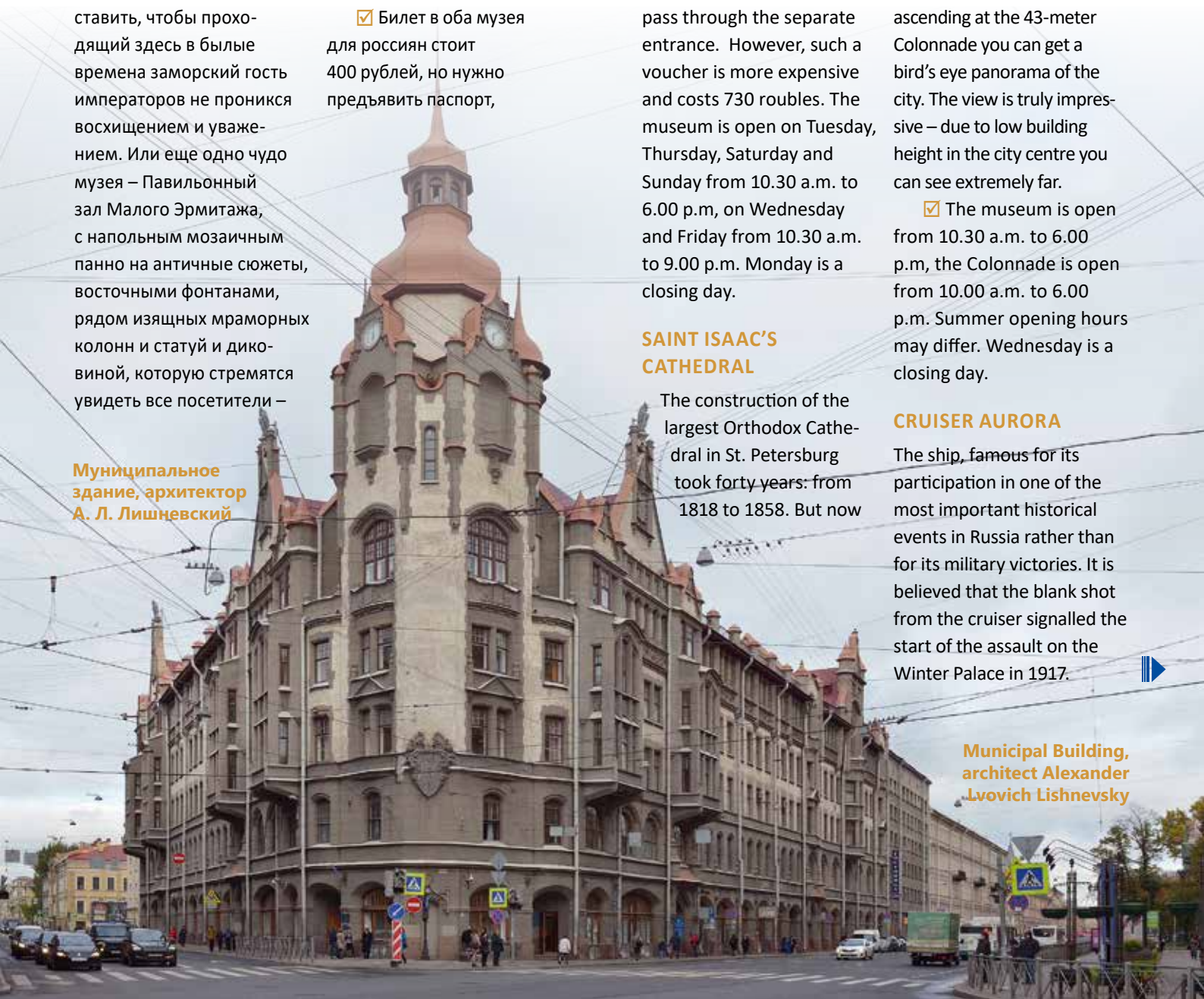
you can see a truly monumental building more than 100 meters high, 111.2 meters long and 97.6 meters wide. Only interior needed 400 kilograms of gold, 16 tons of malachite, 500 kilograms of lapis lazuli and a thousand tons of bronze. The impressive columns that adorn the cathedral outside are monolithic, made of huge granite blocks weighing 64 to 114 tons mined in the quarries of Karelia. That is, both the interior and the exterior of the Cathedral can impress anyone. However, this is not the only attraction for visitors: ascending at the 43-meter Colonnade you can get a bird's eye panorama of the city. The view is truly impressive – due to low building height in the city centre you can see extremely far.

☑ The museum is open from 10.30 a.m. to 6.00 p.m., the Colonnade is open from 10.00 a.m. to 6.00 p.m. Summer opening hours may differ. Wednesday is a closing day.

CRUISER AURORA

The ship, famous for its participation in one of the most important historical events in Russia rather than for its military victories. It is believed that the blank shot from the cruiser signalled the start of the assault on the Winter Palace in 1917.

Municipal Building, architect Alexander Lvovich Lishnevsky



иначе русскоговорящих посетителей приравнивают к иностранцам, что значительно повышает цену на вход. У музея часто толпится внушительная очередь, и если времени мало, можно купить билеты онлайн – в таком случае для посетителей работает отдельный вход. Правда, такой ваучер стоит уже дороже – 830 рублей. Музей не работает по понедельникам; во вторник, четверг, субботу и воскресенье он открыт с 10.30 до 18.00, в среду и пятницу – с 10.30 до 21.00.

ИСААКИЕВСКИЙ СОБОР

Самый большой православный собор Петербурга строился целых сорок лет – с 1818 по 1858 годы. Результатом стало воистину монументальное сооружение высотой более 100 метров, длиной 111,2 метров и шириной в 97,6 метров. Только на внутреннее убранство здания пошло 400 килограммов золота,

16 тонн малахита, 500 килограммов лазурита и тысяча тонн бронзы. А внушительные колонны, украшающие собор снаружи – монолитные: специально для них в каменоломнях Карелии осуществлялась добыча огромных гранитных блоков весом от 64 до 114 тонн. В общем, как снаружи, так и внутри – храм способен впечатлить любого. Однако не только этим он привлекает посетителей: с колоннады высотой 43 метра можно осмотреть город с высоты птичьего полета. Вид отсюда открывается действительно впечатляющий: высота застройки в центре города небольшая, поэтому панорама открывается очень широкая.

☑ Музей работает с 10.30 до 18.00, колоннада – с 10.00 до 18.00.

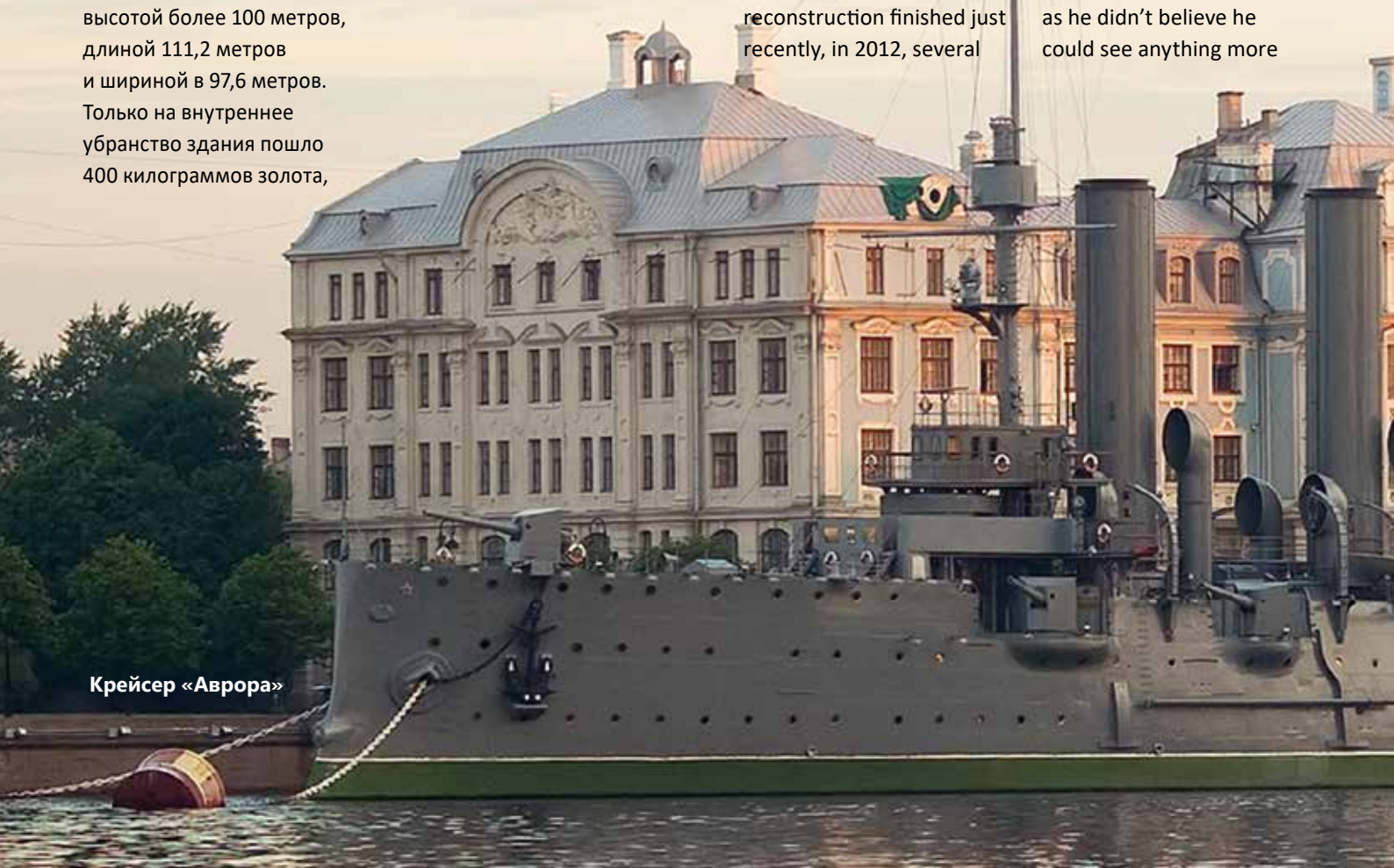
That is how the Aurora became one of the main symbols of the October Revolution with books and songs describing its history and one of the parts of Dmitri Shostakovich Symphony No. 12 named 1917 dedicated to it. These days it hosts a museum, and anyone interested in naval history can look around standing on board the armoured cruiser launched as far back as 1900.

☑ It is open for visitors daily from 11.00 a.m. to 6.00 p.m. Charge: 600 roubles.

THE SUMMER GARDEN

The Summer Garden is one of the oldest gardens in St. Petersburg, laid almost immediately after the city foundation, in 1704. Its appearance has been changed time and again since then. During the last reconstruction finished just recently, in 2012, several

fountains and various landscape design elements lost after the floods of the XVIII century were revived. Here you can admire statues of ancient gods and goddesses, sit by a fountain, walk along trees, many of which are more than 100 or even 200 years old (the oldest oak is about 250 years old) and see one of the most beautiful fences of St. Petersburg from the Neva River side. It appeared in the Summer Garden in 1784 and immediately won the hearts of citizens and visitors. There is even a legend about a wealthy English lord who decided to visit St. Petersburg in the evening of his life. One summer night his yacht passed into the Neva River and dropped anchor in front of the Summer Garden fence. The Englishman even refused to come ashore as he didn't believe he could see anything more



Крейсер «Аврора»

Летом расписание может меняться. Выходной день – среда.

КРЕЙСЕР «АВРОРА»

Корабль, прославившийся не столько своими боевыми победами, сколько участием в одном из важнейших исторических событий России. Считается, что именно холостой выстрел с крейсера послужил сигналом к штурму Зимнего дворца в 1917 году. Так «Аврора» стала одним из главных символов Октябрьской революции – про нее писали книги, песни, ей посвящена одна из частей двенадцатой симфонии Дмитрия Шостаковича «1917 год». Сегодня здесь расположен музей, и каждый, кому интересна военно-морская история, может осмотреться на бронепалубном крейсере, спущенном на воду

еще в 1900 году. Его двери открыты ежедневно с 11.00 до 18.00, стоимость билета – 600 рублей.

ЛЕТНИЙ САД

Летний сад – один из самых старинных в Петербурге, был заложен практически сразу после основания города, в 1704 году. С тех пор его облик неоднократно менялся, последняя реконструкция, в ходе которой воссоздали несколько фонтанов и различных элементов ландшафтного дизайна, утраченных после наводнения XVIII века, закончилась совсем недавно – в 2012 году. Здесь можно полюбоваться на скульптуры античных богов и богинь, посидеть у фонтана, пройтись вдоль деревьев,

marvellous: “I saw everything I wanted to see in St. Petersburg – the grate of the Summer Garden against midnight sun”, he said. And in her poem The Summer Garden Anna Akhmatova called it “the best fence in the world”.

☑ Entrance to the Summer Garden is free. In summer it is open from 10.00 a.m. to 10.00 p.m.; from October 1 to March 31 – from 10.00 a.m. to 8.00 p.m. Tuesday is a closing day. The garden is also usually closed in April for drying.

CHURCH OF OUR SAVIOUR ON SPILLED BLOOD

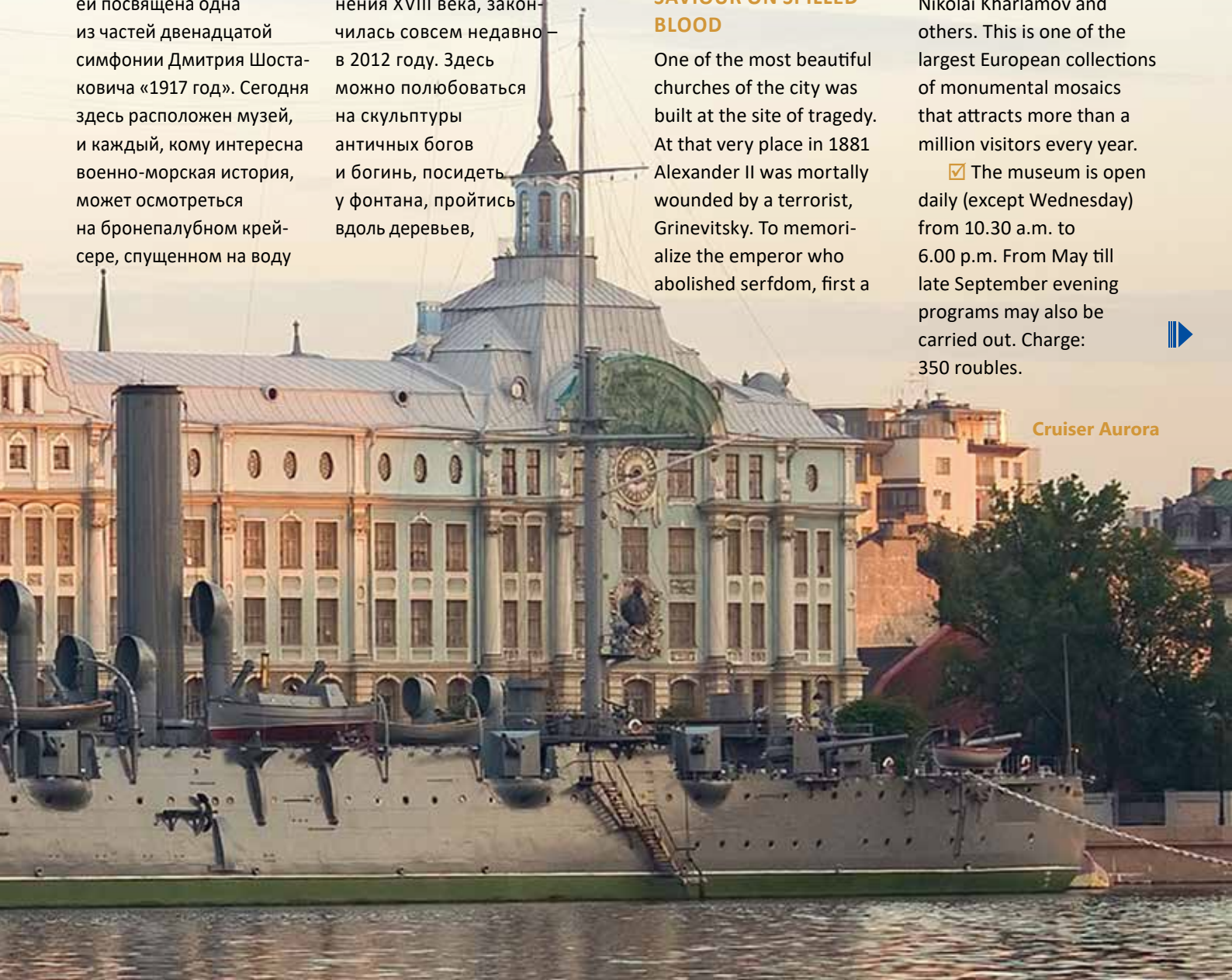
One of the most beautiful churches of the city was built at the site of tragedy. At that very place in 1881 Alexander II was mortally wounded by a terrorist, Grinevitsky. To memorialize the emperor who abolished serfdom, first a

chapel was erected on this site and by 1907 a temple was built after 24 years of construction. It is definitely eye-catching. The Russian architecture of the Church on Spilled Blood in many ways resembles St. Basil’s Cathedral in Moscow, but it is completely unique.

More than 7,000 square meters of mosaics cover the walls inside the church. They were created based on the sketches of some of the best artists of that time, including Victor Vasnetsov, Firs Zhuravlev, Mikhail Nesterov, Andrei Ryabushkin, Vasilii Belyaev, Nikolai Kharlamov and others. This is one of the largest European collections of monumental mosaics that attracts more than a million visitors every year.

☑ The museum is open daily (except Wednesday) from 10.30 a.m. to 6.00 p.m. From May till late September evening programs may also be carried out. Charge: 350 roubles.

Cruiser Aurora



многие из которых старше 100 или даже 200 лет (самому старому дубу – около 250 лет) и увидеть одну из самых красивых оград Петербурга, стоящую со стороны Невы.

Она появилась в Летнем саду в 1784 году и сразу завоевала любовь горожан и приезжих. Существует даже легенда о богатом английском лорде, пожаловавшем на склоне лет побывать в Петербурге. В пору летних ночей его яхта вошла в Неву и бросила якорь напротив ограды Летнего сада. Англичанин даже отказался сойти на берег, не веря, что можно увидеть что-то прекрасное: «Я все, что хотел, видел в Петербурге: решетку Летнего сада на фоне белой ночи». А Анна Ахматова в своем стихотворении «Летний сад» назвала ее «лучшей в мире из оград».

☑ Вход в Летний сад бесплатный, летом он открыт с 10.00 до 22.00, с 1 октября по 31 марта с 10.00 до 20.00. Вторник – выходной день. Обычно в апреле сад закрывается на просушку.

СПАС НА КРОВИ

Один из самых красивых храмов города был построен на месте трагедии – именно здесь в 1881 году в результате нападения террориста Гриневичкого был смертельно ранен Александр II. Чтобы увековечить память об императоре, во время правления которого было отменено крепостное право,

на этом месте сперва поставили часовню, а к 1907 году был построен храм, возведение которого шло 24 года. Он сразу привлекает внимание – Спас на Крови выполнен в русском стиле и во многом напоминает собор Василия Блаженного в Москве, однако совершенно уникален – внутри его стены практически полностью покрывают мозаики, площадь которых составляет более 7 000 квадратных метров. Они создавались по эскизам одних из лучших художников того времени, в числе которых В. М. Васнецов, Ф. С. Журавлев, М. В. Нестеров, А. П. Рябушкин, В. В. Беляев, Н. Н. Харламов и другие. Это – одно из крупнейших собраний монументальной мозаики в Европе, посмотреть на которое ежегодно приходит более миллиона посетителей.

☑ Музей работает ежедневно (кроме среды) с 10.30 до 18.00. С мая по конец сентября могут также действовать вечерние программы. Стоимость билета – 350 рублей.

РУССКИЙ МУЗЕЙ

Для тех, кто интересуется искусством, в Петербурге есть еще одно обязательное для посещения место – Государственный русский музей. Здесь находится самое большое собрание русского изобразительного искусства в мире: коллекция музея насчитывает более 400 000 экспонатов от древнерусского искусства до начала XXI века. Иконы,



Troitsky bridge

Троицкий мост

RUSSIAN MUSEUM

There is another must-see place in St. Petersburg for art lovers – the State Russian Museum. Here you can observe the largest collection of Russian fine art in the world: the museum's collection includes over 400,000 exhibits from the Old Russian art to the works of the early 21st century. Icons, canvases by such great artists as Karl Bryullov, Ivan Aivazovsky, Viktor Vasnetsov, Ilya Repin, Vasily Vereshchagin, Mikhail Vrubel, and Kazimir Malevich, sculptures dated from the 18th to the 21st centuries – here you can find everything to appreciate Russian culture and history. The exposition is located in several historical buildings, the most important of which is the Mikhailovsky Palace. It is the former grand-ducal residence, built in 1819-1825 for Grand Duke Mikhail Pavlovich, brother of Emperors Alexander I and Nicholas I. This is a massive, chaste and beau-

tiful building in the very city centre, so if you are short of time to walk through its halls, you can at least admire it from the outside.

The Russian Museum is open every day except Tuesday. Opening hours: from 10.00 a.m. to 6.00 p.m., on Monday closes at 8.00 p.m., on Thursday closes at 9.00 p.m. Charge: 450 roubles. Online tickets are also available on the museum website for 400 roubles for Russian citizens of Russia and for 500 roubles for foreigners.

PETERHOF

The state summer residence of the emperors was created on a grand scale – it must have been equal in splendour with the most famous magnificent royal residences in Europe. Peter the Great had the idea of the place almost immediately after the founding of St. Petersburg, and construction of the palace and design of fountains began already in 1714, on the shore of the Gulf of Finland near the

полотна таких великих художников, как, например, К. П. Брюллов, И. К. Айвазовский, В. М. Васнецов, И. Е. Репин, В. В. Верещагин, М. А. Врубель, К. С. Малевич, скульптуры XVIII до XXI века – здесь есть все, чтобы проникнуться русской культурой и историей. Экспозиция расположена в нескольких исторических зданиях, среди которых главную роль играет Михайловский дворец – бывшая великокняжеская резиденция, построенная в 1819–1825 годы для князя Михаила Павловича, брата императоров Александра I и Николая I. Это масштабное, строгое и красивое здание, которое расположено в самом центре города – так что если времени на прогулку по его залам нет, можно полюбоваться им хотя бы снаружи.

☑ Русский музей открыт во все дни, кроме вторника. Часы работы – с 10.00 до 18.00, в понедельник – до 20.00, в четверг – до 21.00. Стоимость билета – 450 рублей. Также есть возможность приобрести билет заранее на сайте музея: для граждан России он будет стоить 400 рублей, для иностранцев – 500 рублей.

ПЕТЕРГОФ

Парадная летняя резиденция императоров создавалась с размахом – в планах было не уступать в великолепии самым роскошным королевским резиденциям

Европы. Замысел этот родился у Петра почти сразу после основания Санкт-Петербурга, и уже в 1714 году на берегу Финского залива неподалеку от города началось строительство дворца и проектирование фонтанов. Сегодня Петергоф – это величественная царская резиденция, окруженная живописными парками и фонтанами, которых насчитывается около 150. Чего стоит только масштабный Большой каскад – главное фонтанное сооружение Петергофа: он один состоит из трех водопадных лестниц, двух гротов, 75 фонтанов, 255 бронзовых скульптур, маскарон (скульптурных украшений в форме головы человека или животного) и барельефов.

Лучшее доказательство красоты Петергофа – его популярность у посетителей: только в 2019 году по его дорожкам прошло более шести миллионов человек. Это отличное место, чтобы полюбоваться видами или просто прогуляться, однако нужно рассчитывать время: Петергоф хоть и не очень далеко от города – по шоссе расстояние до него составляет примерно 40 километров, – но в один день побывать здесь и осмотреться в Петербурге вряд ли удастся.

☑ Петергофский дворец открыт для посещений с 10.30 до 18.00, стоимость входного билета – около 450 рублей. В Нижнем парке можно прогуляться с 9.00 до 18.00.

city. Today, Peterhof is a magnificent royal residence, surrounded by around 150 picturesque parks and fountains. The large-scale Grand Cascade, the main fountain complex of Peterhof, says a lot. It includes three waterfall stairs, two grottoes, 75 fountains, 255 bronze sculptures, mascarons (sculptural decoration in the shape of human or animal heads) and bas-reliefs.

Peterhof popularity among the visitors speaks volumes for its beauty: in 2019 alone, more than six million people walked along its paths. This is a great place to enjoy the views or to walk around, but estimate your time. Although Peterhof is not very far from the city (about 40 km by road) you are very unlikely to visit it and look around St. Petersburg in one day.




Troitsky bridge


Троицкий мост

Зимой это бесплатно, но почти бессмысленно: фонтаны, главное достояние Петергофа, не работают. Летом билет стоит 450 рублей.

Все важные памятники Петербурга перечислить практически невозможно: здесь они буквально встречаются на каждом шагу. Отметим, что для помощи гостям города в Санкт-Петербурге действует Городское Туристско-Информационное Бюро: здесь можно получить необходимую информацию о городских событиях, маршрутах, экскурсиях, работе транспорта, музеях и других учреждений. Всего в Петербурге работает 11 информационных центров, расположенных неподалеку от основных достопримечательностей, где есть бесплатные буклеты, карты, путеводители и рекламно-информационные материалы. Они есть, например, на Дворцовой площади 1А, на Садовой улице 14/52 недалеко от метро «Гостинный двор», рядом с метро «Площадь


Восстания». Обратиться в службу можно также по телефону 8 812 242-39-06 или написав на почту service@ispb.info, где ответят как на русском, так и на английском языке.

Конечно, более-менее досконально осмотреть Петербург вряд ли удастся даже за несколько дней, но составить представление о нем получится и за короткое время. Хорошо провести день можно и вне музеев и основных достопримечательностей: достаточно просто поехать в центр города, прогуляться по Васильевскому острову, Петроградской стороне, набережной Невы или одной из прилегающих рек – Фонтанке, Мойке, каналу Грибоедова. Так что если после рейса возникла возможность сойти на берег хоть на несколько часов – лучше ей воспользоваться. Поднять себе настроение и отвлечься от работы точно удастся: в Санкт-Петербурге каждая улица скрывает свои сокровища, и каждый найдет что-то себе по вкусу. 

 The Peterhof Palace is open from 10.30 a.m. to 6.00 p.m. Charge: around 450 roubles. The Lower Park is open from 9.00 a.m. to 6.00 p.m. The entrance in winter is free as going there will be useless – fountains, the main property of Peterhof, are not in operation at that time of year. In summer, charge is 450 roubles.

It is almost impossible to list all the important attractions of St. Petersburg: they are literally everywhere here. Note that city guests can call into St. Petersburg Travel Information Centre for help. Here you can get the necessary information about city events, routes, excursions, transport, museums and other attractions. In total, there are 11 information centres in St. Petersburg located near the main attractions, offering free brochures, maps, guides and promotional materials. For example, at 1A Palace Square or at 14/52 Sadovaya Street, next to Gostiny Dvor

and Ploshchad' Vosstaniya underground stations. You can also contact the Travel Information Centre by phone 8 812 242-39-06 or by email at service@ispb.info. The employees speak both Russian and English.

There is obviously no way to see all the sights of St. Petersburg even in a few days, but you will be able to get an idea of the city even over a short period of time. You don't have to go to museums and major attractions to spend a great day. All you need is to go to the city centre and take a walk along Vasilievsky Island, the Petrograd Side, the Neva River Embankment or one of the adjacent rivers: Fontanka, Moika or the Griboedov Canal. So if you have a couple of hours after the plane don't lose the opportunity. It will definitely cheer you up and help to forget about work – there are treasures at every street in St. Petersburg, and everyone will find something to his taste. 

**Фонтан «Нептун»,
Петродворец**

**Neptune fountain
in Peterhof**





РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (АФФИЛИРОВАННЫЙ ЧЛЕН ИТФ)

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

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге

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

АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

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

БАЛТИЙСКАЯ территориальная организация

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ территориальная организация

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ региональная организация

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ региональная организация

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

КАРЕЛЬСКАЯ территориальная организация

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация

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

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ территориальная организация

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

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

ЮЖНАЯ территориальная организация

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

МОСКОВСКАЯ первичная профсоюзная организация плавсостава РПСМ

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

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

ППООМ Г. СЕВАСТОПОЛЬ РПСМ

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

КРАСНОДАРСКОЕ региональное общественное учреждение «Центр информации и аналитики РПСМ»

Директор ЕРЕМЕЕВ Андрей Михайлович
Новороссийск, наб. им. адм. Серебрякова, д. 15
(Международный центр моряков)
Тел./факс: (8617) 61-33-55
E-mail: cia@sur.ru

SEAFARERS' UNION OF RUSSIA (AFFILIATED WITH ITF)



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

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

RPSM RECEPTION in St. Petersburg

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

ARCTIC regional (territorial) organization

Chairman of the board
KLINDUKHOV Petr
Murmansk, Flotsky proezd, 3, apt. 2
Tel./fax: (8152) 42-28-60
Email: arorpsm@gmail.com

BALTIC territorial organization

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

AZOV-DON territorial organization

Chairman of the board
GLUSHAK Leonid
Rostov-on-Don, st. Socialist 184, 3rd floor, of. 3
Tel./fax: (8632) 63-39-12
E-mail: rostov@sur.ru

FAR EASTERN regional organization

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

KALININGRAD regional organization

Chairman of the board
MAMONTOV Vadim
Kaliningrad, st. Serpuhovskaya, d. 30, of. 1
Tel./fax: (4012) 65-63-72, 65-68-40
E-mail: kaliningrad@sur.ru

KARELIAN territorial organization

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

NORTH regional organization

Chairman of the board
KRASNOSHTAN Alexander

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

PACIFIC regional organization

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

BLACK SEA-AZOV territorial organization

Chairman of the board
BELYAKOV Alexey
Novorossiysk, st. Kutuzovskaya, d.17
Tel./fax: (8617) 67-00-19,
61-45-59
E-mail: novorossiysk@sur.ru

CENTRAL WEST SIBERIAN territorial organization

Chairman of the board
SAVOSTIN Sergey
Samara, st. Frunze, d. 70,
of. 309
Tel./fax: +7 (927) 264-56-56
E-mail: savostin@sur.ru

SOUTH territorial organization

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

RPSM MOSCOW Primary Trade Union Organization

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

Representation of the RPSM in Nizhny Novgorod

Representative
GORIN Sergey
Tel./fax: +7 831 422-02-60,
mob.: +7 920 257 94 24

PEPOOM Sevastopol RPSM

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

KRASNODAR regional public institution Center for Information and Analytics of the RPSM

Director ЕРЕМЕЕВ Andrey
Novorossiysk, nab. them. adm. Serebryakova, d. 15 (International Center for Sailors)
Tel./fax: (8617) 61-33-55
E-mail: cia@sur.ru



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

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

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

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

АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

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

«ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России

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

FEDERATION OF TRADE UNIONS OF WORKERS OF MARINE TRANSPORT

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

FPMT AFFILIATES SEAFARER'S UNION OF RUSSIA (RPSM)

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

RUSSIAN WORKERS UNION MARITIME TRANSPORT (RPRMT)

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

RUSSIAN DOCKERS UNION

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

MURMANSK TRAWL FLEET TERRITORIAL TRADE UNION ORGANIZATION

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

PROFESSIONAL UNION OF MARITIME TRANSPORT WORKERS OF THE REPUBLIC OF CRIMEA

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

ARCTIC REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

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

NORTHERN REGIONAL ORGANIZATION

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

ST. PETERSBURG REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

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

INTERREGIONAL PROFESSIONAL UNION OF PILOTS

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

NORTH CASPIAN REGIONAL ORGANIZATION

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

YUGMORE TERRITORIAL ASSOCIATION OF TRADE UNION ORGANIZATIONS SOUTH OF RUSSIA

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспектор

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

ITF IN RUSSIA

ITF Coordinator Sergey Fishov (Mr.)

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

ITF Inspector Petr Osichansky (Mr.)

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

ITF Inspector Kirill Pavlov (Mr.)

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

ITF Inspector Vadim Mamontov (Mr.)

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

ITF Inspector Olga Ananina (Ms.)

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

МОРЯК

ВНЕ ПРОФСОЮЗА-
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA



SUR.RU

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA



ВОПРОС – ОТВЕТ

HOT LINE

ANALYTICS

НОВОСТИ

СОВЕТЫ

ONLINE

WWW.SUR.RU



QUESTION – ANSWER

ВАЖНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

АНАЛИТИКА