

МОРСКОЙ

№ 2

ПРОФСОЮЗНЫЙ

(139) 2022

MARITIME
UNIONS
HERALD

ВЕСТНИК

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



ПРОВЕРКА ЗНАНИЙ ПО ОХРАНЕ ТРУДА КАК СПОСОБ ДАВЛЕНИЯ НА ПРОФСОЮЗ

HEALTH & SAFETY EXAMINATION AS A TRADE
UNION BULLDOZING TOOL

«Я НЕ ЗНАЛ,
ЧТО ПРОФСОЮЗ ОБЛАДАЕТ
ТАКОЙ СИЛОЙ»

"I DIDN'T EXPECT THE TRADE UNION
TO BE SO MIGHTY"





WWW.FPRMT.RU

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



В ЕДИНОЙ
И ДРУЖНОЙ
КОМАНДЕ!





Фото на обложке: Port of Saint Petersburg Russia 2009.
Автор: Bin Im Garten, wikimedia.org

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

СУХОРИУКОВ Ю. Ю., председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта; председатель Российского профессионального союза моряков
ПАВЛОВ И. Н., заместитель председателя РПСМ
БОДНЯ А. М., заместитель председателя РПСМ, председатель Совета Балтийской территориальной организации РПСМ
ФИШОВ С. А., координатор Международной федерации транспортников в России
СИРОТЮК В. М., председатель ЦС Российского профсоюза работников морского транспорта
КОЛЯДИНЦЕВ М. С., председатель Российского профсоюза докеров
КАБАНОВ В. А., председатель Межрегионального профсоюза лоцманов
ПАРШЕВ П. Ю., председатель ТПО «Мурманский траловый флот»

Редакция:

Ирина УСТЮМЕНКО, главный редактор
Информация: Ирина Устюменко, Наталья Куликова,
Маргарита Якубенко
Дизайн, верстка: Юлия Назарова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.
Подписан в печать: 18.04.2022

Адрес редакции:

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

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

16+

MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

Editorial team:

YU. SUKHORUKOV, Chairman of the Maritime Transport Workers' Federation of Russia, SUR Chairman
I. PAVLOV, SUR Vice Chairman
A. BODNYA, SUR Vice Chairman, Chairman of the Board, SUR Baltic Territorial Organization
S. FISHOV, ITF Coordinator in Russia
V. SIROTYUK, Chairman of the Central Council of the Maritime Transport Workers' Union of Russia
M. KOLYADINTSEV, Chairman of the Dockers' Union of Russia
V. KABANOV, Chairman of the Interregional Pilots' Union
P. PARSHEV, Chairman of the Territorial Union Organization «Murmansk Trawling Fleet»

Editorial office:

Irina USTYUMENKO, Editor-in-Chief
Information: Irina Ustyumenko, Natalya Kulikova,
Margarita Yakubenko
Design and layout Iuliia Nazarova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.
Signed to print on: 18.04.2022

Editorial address:

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

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



38-46

ПРОФФРОНТ TRADE UNION FRONT

8-14

Проверка знаний по охране труда
как способ давления на профсоюз

Health & Safety Examination
as a Trade Union Bulldozing Tool

28-34

Избавиться от конкуренции
в лоцманском деле

Discarding Competition in Pilotage

РПСМ ПРИХОДИТ НА ПОМОЩЬ

SUR COMES TO THE RESCUE

19-24

«Я не знал, что профсоюз
обладает такой силой»

"I Didn't Expect the Trade Union
to Be So Mighty"

ФОНД МОРЯКОВ ITF SEAFARERS' TRUST

35-36

РПСМ помог оставшейся
без кормильца семье получить
5 000 фунтов стерлингов

The SUR helped a family bereaved
of a breadwinner get £5,000

АДРЕСНАЯ КНИГА ADDRESS BOOK

57-58

УСТАЛОСТЬ: РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЙ НЕ ОТРАЖАЮТ МАСШТАБ ПРОБЛЕМЫ

FATIGUE:
INVESTIGATIONS
UNDERREPORT
THE EXTENT
OF THE PROBLEM

«ЕЛЬЦИН НАПИЛСЯ НА УЛИЦЕ СВЕТЛАНСКОЙ КВАСУ И ОТКРЫЛ ВЛАДИВОСТОК»

"YELTSIN DRANK
SOME KVASS
ON SVETLANSKAYA
STREET AND OPENED
VLADIVOSTOK"



49-56



КОМПАНИИ ПО ТРУДОУСТРОЙСТВУ МОРЯКОВ ЗА ГРАНИЦЕЙ БУДУТ ПРОХОДИТЬ АККРЕДИТАЦИЮ

COMPANIES EMPLOYING SEAFARERS ABROAD TO UNDERGO ACCREDITATION

7 февраля текст соответствующего проекта ФЗ появился на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов. В случае его принятия компании, которые занимаются трудоустройством моряков за границей, вместо лицензирования будут проходить аккредитацию. Как сообщили в Минтруде РФ, этот вопрос прорабатывался совместно с Международной организацией труда.

On February 7, the text of the corresponding draft federal law was posted on the Federal Portal for Draft Regulations and Legal Acts. If adopted, companies which employ seafarers abroad will be subject to accreditation instead of licensing. According to the Ministry of Labor of the Russian Federation, this issue was worked out jointly with the International Labor Organization.

Пока, согласно действующему законодательству, лицензирование деятельности по трудоустройству за границей осуществляется Министерством иностранных дел (МВД) России. Однако в случае принятия нового проекта полномочия по регулированию деятельности, связанной с трудоустройством моряков за границей, в части подготовки соответствующих нормативных правовых актов, перейдут к Минтруду России, а вопросы аккредитации и соблюдения юридическими лицами ее требований лягут на Роструд.

ОБЕСПЕЧИТЬ СОБЛЮДЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ КТМС

В министерстве утверждают, что аккредитация позволит в полном объеме обеспечить соблюдение требований Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС). Рекрутинговые компании также обяжут проверять работодателей (судовладельцев) на предмет того, чтобы они обладали достаточными средствами для защиты моряков, если последние окажутся в затруднительном положении в иностранном порту.

Сообщается, что уже выданные лицензии будут действовать еще на протяжении полугода после принятия поправок в законодательство. Как пояснили в Минтруде, за это время компаниям необ-

ходимо пройти аккредитацию. На этот же период сохраняется федеральный надзор за организациями, оказывающими данную услугу.

Отметим, что Российский профессиональный союз моряков после соответствующего обращения Минтруда ранее уже рассмотрел этот законопроект и направил в ведомство ответ со своим мнением по этому вопросу. Так, РПСМ положительно оценил предлагаемое сохранение регулирования, обеспечивающего соблюдение Россией требований КТМС. Однако в профсоюзе считают, что необходимо распространить предлагаемую систему аккредитации на деятельность по трудоустройству моряков на суда, плавающие под государственным флагом РФ, для обеспечения полной реализации в России требований Стандарта A1.4 КТМС «Подбор и трудоустройство». Дело в том, что в нем не разделяются требования к регулированию деятельности частных служб подбора и трудоустройства моряков в зависимости от национальности судна, на которое они направляются.

ДВЕ ФОРМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ

Тем временем в нашей стране одновременно сосуществуют две формы такого регулирования. Одна касается трудоустройства граждан России за пределами страны

РПСМ предложил установить единый уровень требований к деятельности по трудоустройству моряков на суда, плавающие как под иностранным флагом, так и под флагом РФ, распространив на него требования по аккредитации. Тем более что деятельность по трудоустройству российских моряков на суда под иностранным и российским флагами в подавляющем большинстве случаев осуществляют одни и те же юридические лица.

The SUR proposed to establish a single level of requirements for the employment of seafarers on ships sailing both under a foreign flag and under the flag of the Russian Federation, extending accreditation requirements to it. Especially that Russian seafarers on ships flying foreign and Russian flags in the vast majority of cases are employed by the same legal entities.

So far, according to the current legislation, licensing of employment abroad is carried out by the Ministry of Foreign Affairs of Russia. However, if the new draft law is adopted, the authority to regulate activities related to the employment of seafarers abroad, in terms of preparation

of the relevant regulatory legal acts, will be transferred to the Russian Ministry of Labor, and the issues of accreditation and compliance by legal entities with its requirements will fall on the Federal Service for Labor and Employment (Rostrud).

TO ENSURE COMPLIANCE WITH THE REQUIREMENTS OF MLC

The ministry argues that accreditation will ensure full compliance with the requirements of the 2006 Maritime Labor Convention (MLC). Recruitment companies will also be required to check employers (ship owners) to ensure that they have sufficient means to protect seafarers if they find themselves stranded in a foreign port.

It is reported that already issued licenses will remain valid for another six months after the adoption of amendments to the legislation. As the Ministry of Labor explained, during this time companies need to undergo accreditation. Federal supervision of organizations providing such services shall be maintained for the same period.

It should be noted that after a corresponding appeal from the Ministry of Labor, the Seafarers' Union of Russia (SUR) has already considered this bill and sent a response to the Ministry with their opinion on this issue. Thus, the SUR welcomed the proposed retention



и осуществляется посредством лицензирования, которое и предполагается заменить аккредитацией. А вторая установлена в отношении деятельности, связанной с оказанием услуг по трудоустройству граждан РФ, иностранных граждан и лиц без гражданства для работы в составе экипажей морских судов под государственным флагом РФ. Эта форма регулирования осуществляется через формирование и ведение Рострудом реестра трудовых договоров, заключенных при посредничестве организаций по найму и трудоустройству моряков. Несмотря на то, что она была введена для реализации Конвенции Международной организации труда № 179 о найме и трудоустройстве моряков, она изначально фактически не работала, потому что не была предусмотрена

юридическая ответственность за непредоставление круингом трудовых договоров в территориальные органы Роструда. Косвенным подтверждением этого служит тот факт, что в свое время Роструд отказался предоставить в РПСМ данные о количестве трудоустроенных моряков, наименовании круингов и судовладельцев, куда моряки трудоустраивались, под надуманным предлогом.

УСТАНОВИТЬ ЕДИНЫЙ УРОВЕНЬ ТРЕБОВАНИЙ

В связи с этим РПСМ предложил установить единый уровень требований к деятельности по трудоустройству моряков на суда, плавающие как под иностранным флагом, так и под флагом РФ, распространив на него требования по аккредитации. Тем более что деятельность по трудо-

of regulation to ensure Russia's compliance with the requirements of the MLC. However, the Union believes that it is necessary to extend the proposed accreditation system to the employment of seafarers on ships flying the state flag of the Russian Federation in order to ensure the full implementation of the requirements of Standard A1.4 Recruitment and Placement of the MLC in Russia. The fact is that it does not differentiate between the requirements for regulating the activities of private services for selection and employment of seafarers depending on the nationality of the ship to which they are sent.

TWO FORMS OF REGULATION

In the meantime, two forms of such regulation coexist in our country. One concerns the employment of Russian citizens outside the country and is carried


out through licensing, which is supposed to be replaced by accreditation. The other one is established in relation to activities related to the provision of employment services for citizens of the Russian Federation, foreign citizens and stateless persons to work as part of the crews of sea vessels flying the state flag of the Russian Federation. This form of regulation is carried out through the creation and maintenance by Rostrud of a register of Labor contracts concluded through organizations for the recruitment and employment of seafarers. Despite the fact that it was introduced to implement the International Labor Organization Convention No. 179 concerning the recruitment and placement of seafarers, it initially did not actually work as there was no legal liability for the crewing companies not providing Labor contracts to the territorial bodies of Rostrud. An indirect proof of this is the fact that at one time Rostrud refused to provide the SUR with data on the number of employed seafarers, the names of the crewing companies and ship owners where the seafarers were employed, under a far-fetched pretext.

TO ESTABLISH A SINGLE LEVEL OF REQUIREMENTS

In this regard, the SUR proposed to establish a single level of requirements for the employment

устройству российских моряков на суда под иностранным и российским флагами в подавляющем большинстве случаев осуществляют одни и те же юридические лица. В текущем законопроекте это не учтено, однако, возможно, изменится в будущем. Правда, пока Минтруд не соглашается с предложением РПСМ.

В целом судить о том, как смена лицензирования на аккредитацию отразится на безопасности трудоустройства моряков, судить трудно. «Многое будет зависеть от обстоятельств: состояния нормативно-правовой базы аккредитации, отношения Роструда, который будет заниматься этим вопросом, – считает Валерий Нefeldов, главный эксперт по правовым вопросам РПСМ. – В прин-

ципе, аккредитация – форма госрегулирования деятельности круинга, которая вполне отвечает требованиям КТМС, поэтому на морях это негативно отразиться не должно. Однако если мы сможем добиться закрепления в нормативно-правовой базе аккредитации наличия эффективного механизма рассмотрения жалоб моряков на ненадлежащее трудоустройство, а Роструд будет принимать к рассмотрению любое такое обращение, а не только связанное с непосредственной угрозой причинения вреда жизни и здоровью или реального причинения такого вреда, как это имеет место быть при лицензировании, то, возможно, аккредитация лучше поможет защитить права моряков». 

of seafarers on ships sailing both under a foreign flag and under the flag of the Russian Federation, extending accreditation requirements to it. Especially that Russian seafarers on ships flying foreign and Russian flags in the vast majority of cases are employed by the same legal entities. This is not taken into account in the current draft law, but it may change in the future. However, the Ministry of Labor still does not agree with the proposal of the SUR.

In general, it is difficult to judge how the change of licensing to accreditation will affect the security of employment of seafarers. "Much will depend on the circumstances: the state of the regulatory framework for accreditation, the attitude of Rostrud which

will deal with this issue," says Valery Nefeldov, chief legal expert of the SUR. "In principle, accreditation is a form of state regulation of crewing activities which fully meets the requirements of the MLC, so this should not affect seafarers in a negative way. However, if we manage to consolidate in the regulatory framework for accreditation the existence of an effective mechanism for handling seafarers' complaints about improper employment, and Rostrud will take into consideration any such appeal, and not only those related to the immediate threat of harm to life and health or the actual infliction of such harm, as is the case with licensing, perhaps accreditation will better protect the rights of seafarers." 



ПРОВЕРКА ЗНАНИЙ ПО ОХРАНЕ ТРУДА КАК СПОСОБ ДАВЛЕНИЯ НА ПРОФСОЮЗ



Объединение работников в профсоюз приобретает все большую значимость для формирования взаимоотношений с работодателем в части занятости, условий труда на рабочих местах и уровня заработной платы. Однако вступить и оставаться в рядах Российского профсоюза докеров бывает непросто – некоторые работодатели откровенно преследуют работников по профсоюзному признаку, находя изощренные способы не допустить численного роста РПД на местах.

Такое положение дел, например, сложилось в АО «Туапсинский морской торговый порт». Председатель первичной профсоюзной организации докеров ОАО «Морской Порт Туапсе» Российского

профсоюза докеров Эдуард Журавлев говорит, что одним из многих способов давления на работников, состоящих на учете в РПД, предприятие нередко использует ежегодную проверку знаний по охране

Association of workers into a trade union is becoming increasingly important for communications with the employer in terms of employment, working conditions and wage level. However, joining and remaining a member of the Russian Dockers' Union can be a difficult task: some employers openly persecute trade union member workers by seeking really sophisticated ways to prevent the local RDU members from growing in number.

For instance, this is a state of affairs prevailing in the Tuapse Commercial Seaport. Eduard Zhuravlev, the chairman of the RDU cell at the Tuapse Commercial Seaport, says that the management often uses

the annual H&S examinations as a tool to put pressure on the RDU member workers, among many other ways. "Any employer, if desires, may suspend any employee under the pretext of examination results, because the annual



HEALTH & SAFETY EXAMINATION AS A TRADE UNION BULLDOZING TOOL

труда. «При желании любой работодатель может отстранить любого работника по результатам этого экзамена, так как ежегодная проверка знаний по охране труда на предприятии — вещь субъективная, — говорит он. — К активным членам РПД относятся предвзято».

Со вступлением в силу изменений в раздел X «Охрана труда» Трудового кодекса РФ, казалось бы, ситуация могла поменяться, ведь они коснулись в том числе положений, регулирующих обязательное

обучение в области охраны труда, проверки знания требований охраны труда и требований к организациям, оказывающим услуги по проведению обучения по охране труда. Но коллизий избежать не удалось. На смену старому Порядку обучения по охране труда и проверки знания требований охраны труда пришли новые Правила, не отличающиеся по своей сути от предыдущей редакции, а значит, за работодателями оставили рычаг давления на профсоюзы.

H&S examination procedure in the company is very judgmental," he says. "RDU active members are treated with prejudice."

With amendments to Section X "Health and Safety" of the Labor Code of the Russian Federation coming into effect, one might think that the situation would change to the better: the amendments have covered, among other things, compulsory H&S training, H&S examinations and requirements for H&S training agencies. But some conflicts still remained.

The previous H&S Training and Examination Policy was replaced by a new policy that do not essentially differ from the previous edition, i.e. employers still have a leverage over trade unions.

ONE CASE OUT OF MANY

According to Eduard Zhuravlev, the Tuapse Commercial Seaport held an annual H&S examination for workers in October 2021. As it often happens, the board used the examination result to disqualify several members of the RDU cell and suspend them without pay. From

СЛУЧАЙ ИЗ МНОГИХ

Как рассказывает Эдуард Журавлев, в октябре 2021 года в АО «Туапсинский МТП» проходила ежегодная проверка знаний требований по охране труда для рабочих специальностей. Как это нередко бывает, по результатам комиссия аттестовала неудовлетворительно и отстранила от работы без сохранения заработной платы несколько членов ППО ОАО «Морской Порт Туапсе» РПД. В период октябрь-декабрь 2021 года докеры проходили повторную проверку, но каждый раз сталкивались с трудностями, в том числе и предвзятым отношением комиссии.

Он добавляет, что докеры приглашались представителями работодателя на беседы, но не для обучения и инструктажа, согласно пока еще действующего Постановления Минтруда РФ и Минобрания РФ от 13 января 2003 г. № 1/29 «Об утверждении Порядка обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников организаций», а также в локальных нормативных актах предприятия, а по поводу успешной повторной проверки знаний и допуска на рабочее место взамен выхода из РПД.

– Для некоторых работников испытание закончилось 28 декабря: многие предварительно вышли из ППО ОАО «Морской Порт Туапсе» РПД, – продолжает

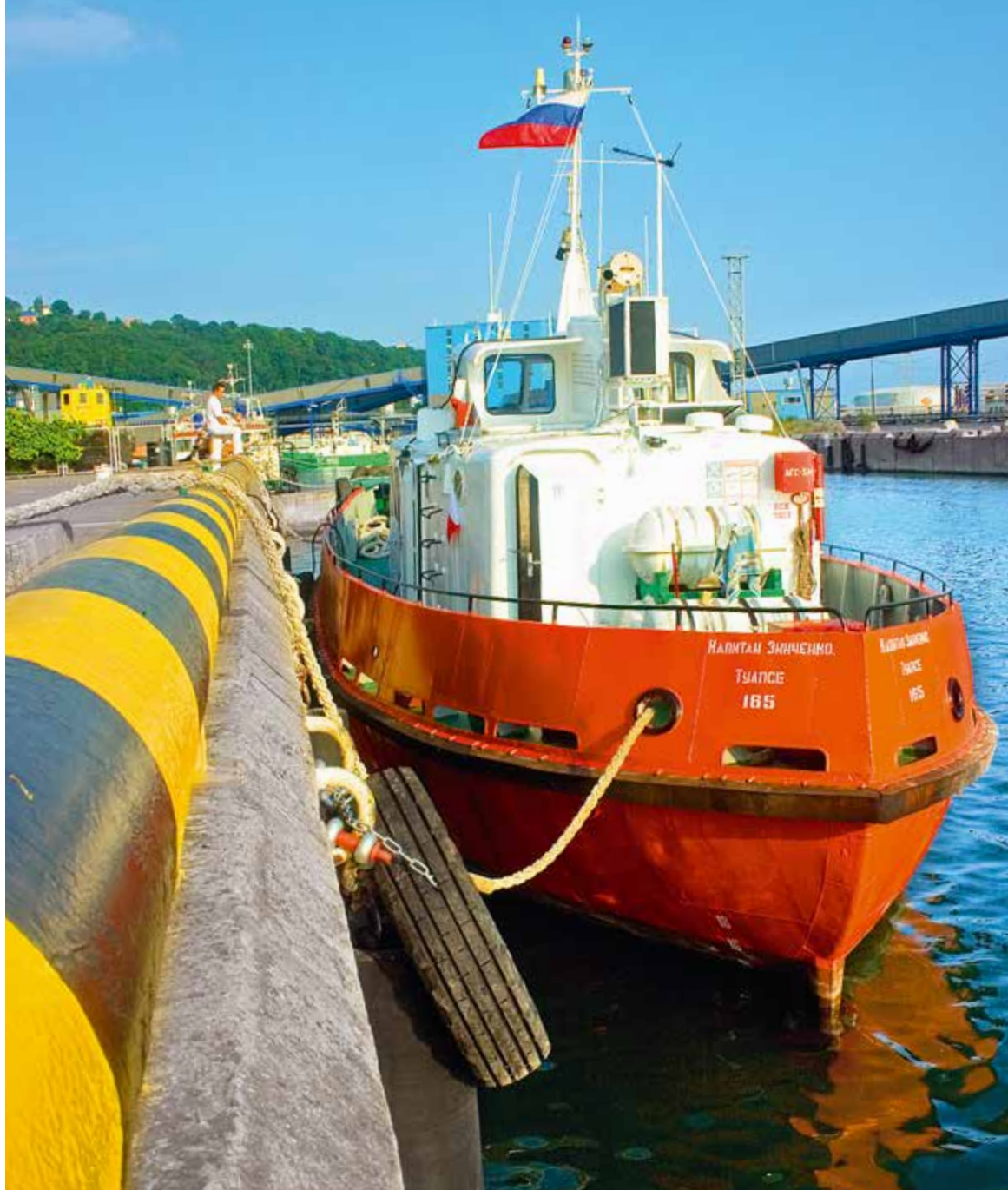
Эдуард Журавлев. – Но уже в январе они написали заявления о вступлении в профсоюз, а на следующий день без причин им всем заблокировали пропуски в порт. Официальных объяснений не последовало, документы о причинах блокировки пропусков как работникам, так и профкому не предъявили, устно пояснили – «пропуски заблокированы по распоряжению дирекции по экономической безопасности предприятия за нарушение

October to December 2021, the dockers tried to undergo a reexamination, but each time faced difficulties, including the biased attitude of the board.

He adds that the dockers were invited by the management for conversations, however, not about training and briefing – as required by the still valid Decree of the Ministry of Labor of the Russian Federation and the Ministry of Education of the Russian Federation dated 13 January 2003 No.

1/29 "On approval of the H&S Training and Examination Policy" and the company's local regulations – but about the opportunity to be successfully reexamined and admitted for work in return for leaving the RDU.

"The test ended for some workers on 28 December, as many had previously left the RDU cell at the Tuapse Commercial Seaport," continues Eduard Zhuravlev. "But as soon as in January they applied for rejoining the trade union and on the next day found



взятых на себя обязательств при успешном прохождении проверки знаний требований охраны труда».

Он отмечает, что это – проблема постоянного характера. Сам Эдуард Журавлев неоднократно бывал на месте своих коллег, поэтому знает, о чем говорит. Его личный простой – полгода без работы и, соответственно, без зарплаты. Но это не предел. Был случай, когда работник с активной жизненной позицией в течение года не мог успешно сдать экзамен.

– Чем занимается служба охраны труда на предприятии, если докер, скажем, с 20-летним опытом не может пройти проверку знаний, – недоумевает председатель профкома. – И вместо того, чтобы организовывать обучение и практические мероприятия в области охраны труда в связи с изменениями трудового законодательства, работодатель использует охрану труда как гильотину для активных членов РПД. Кроме того, если в течение года работник требует соответствия рабочего места безопасным условиям труда, то в ответ слышит про ежегодную проверку знаний требований по охране труда, которую с первого раза можно не пройти.

Оставлять инцидент, произошедший в конце прошлого года, без внимания профсоюз не собирается. В планах –

привлечь к разбирательству Генеральную прокуратуру в рамках дела по дискриминации.

ПРОВЕРКА ЗНАНИЙ

Как известно, законодательная база постоянно обновляется, как и технологии, оборудование на предприятии, его штат и материально-техническое обеспечение. Поэтому персонал должен регулярно проходить обучение нормам законодательства, безопасным методам труда и сдавать экзамен по его итогам. Периодичность мероприятий напрямую зависит от специальности, условий труда, занимаемой должности и непрерывности работы сотрудника в определенной профессии.

– Комиссию приказом формирует работодатель, – объясняет Эдуард Журавлев. – В состав можно включить руководителей организации, специалистов по охране труда и представителей профсоюза. Но участие в ней профсоюза – скользкая тема, ведь не все работники состоят в его рядах.

Тем не менее при успешном прохождении экзамена и подтверждении квалификации, работник получает удостоверение. В случае неудовлетворительных знаний работник отстраняется от исполнения обязанностей и ему назначается повторная проверка.

– Проблема в том, что в Постановлении № 1/29 четко не устанавливаются требования к обучению рабочих специальностей



Эдуард Журавлев

Eduard Zhuravlev

**«ВМЕСТО ТОГО, ЧТОБЫ
ОРГАНИЗОВЫВАТЬ ОБУЧЕНИЕ
И ПРАКТИЧЕСКИЕ МЕРОПРИЯТИЯ
В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ТРУДА,
РАБОТОДАТЕЛЬ ИСПОЛЬЗУЕТ ОХРАНУ
ТРУДА КАК ГИЛЬОТИНУ ДЛЯ АКТИВНЫХ
ЧЛЕНОВ РПД»**

their passes to the port blocked for no reason." The management made no formal explanations and presented no pass blocking reason documents to the employees or the trade union committee; however, it was verbally explained that "the passes were blocked by the order of the company's economical security directorate for violation of the obligations undertaken by the employees in exchange for successful H&S examination".

He notes that this is a permanent problem. Eduard Zhuravlev has repeatedly found himself in the situation where his coworkers are now, so he knows what he is talking about. His personal downtime was six months without a job and, accordingly, without money. But this is not

the limit. There was a case when an activist employee could not successfully pass the examination over a year.

"When a docker with, say, 20 years of experience, cannot pass the examination, then the company's health and safety department seems to do something wrong," wonders the chairman of the trade union committee. "The employer uses H&S matter as a guillotine for the RDU active members – instead of arrangement of training and taking practical H&S measures in line with labor law amendments. Moreover, if an employee demands his workplace to meet safe working conditions, he may hear in response about the annual H&S examination which may be too difficult to pass from the first attempt."

и порядок проведения оценки знаний, – поясняет Э. Журавлев. – Когда меня на полгода отстранили от работы, я объездил достаточно учебных центров по Краснодарскому краю – проходил обучение и проверку знаний требований по охране труда для производителя работ на отлично, но результаты, полученные в учебном комбинате, не обязательны для применения работодателем. В порту же фактически аналогичную проверку я сдать не мог.

КОЛЛИЗИИ НЕ УДАЛОСЬ ИЗБЕЖАТЬ

С 1 марта 2022 года вступили в силу изменения в раздел X «Охрана труда» Трудового кодекса РФ. Изменения коснулись в том числе положений, регулирующих обязательное обучение в области охраны

труда и проверки знания требований охраны труда. В частности, на основании приказа Минтруда России от 29.10.2021 № 769н с 1 сентября 2022 года Постановление № 1/29 утратит силу. Новый Порядок обучения по охране труда и проверки знания требований охраны труда утвержден Постановлением Правительства РФ от 24 декабря 2021 г. № 2464, вступает в силу с 1 сентября 2022 года.

– В числе прочего внедряется «Профессиональный стандарт», который определяет характеристику квалификации работника для осуществления трудовой функции. «Профстандарт» подразумевает сдачу практики и теории и получение независимой оценки знаний Центра опреде-

The trade union is not going to ignore the incident that occurred at the end of last year. They see discrimination here and plan to apply to the General Prosecutor's Office.

EXAMINATION

It is well known that H&S legal framework is constantly changing – as well as company's operating processes, equipment, personnel and logistic support. Therefore, the personnel must regularly undergo training in health and safety laws and methods and be examined at the end of the training. The frequency of the events obviously depends on the occupation, working conditions, position and the worker's continuity period in a particular profession.

The examination board is established by the employer," explains Eduard Zhuravlev. "It may include some management representatives, health and safety specialists and trade union representatives. But the trade union's participation is quite a sensitive matter, since not every worker is a member."

If an employee successfully passes the examination and demonstrates competences, he receives an admission certificate. If the knowledge is found unsatisfactory, the employee is suspended and appointed for reexamination.

"The catch is that Decree No. 1/29 does not clearly establish requirements for training and examination

of workers," explains E. Zhuravlev. "After I was suspended for six months, I traveled many training centers in the Krasnodar Territory: I was trained and successfully examined in health and safety as a worker; however, the results obtained in a training center are not binding for employer. But I could not pass essentially similar examination in the port."

CONFLICTS STILL REMAIN

On 1 March 2022, amendments to Section X "Health and Safety" of the Labor Code of the Russian Federation came into effect. The amendments have covered, among other things, compulsory H&S training and H&S examinations. In particular, in accordance with the Order No. 769n dated 29.10.2021 issued by the Ministry of Labor, Decree No. 1/29 will no longer be in effect since 1 September 2022. The new H&S Training and Examination Policy was approved by the Russian Federation Government's Decree dated 24 December 2021 No. 2464 to come into effect since 1 September 2022.

"Among other things, a "Professional Standard" is being introduced to characterize employee's competences necessary for work. The Professional Standard means the need to pass both knowledge test and practical examination to obtain an independent assessment



ления квалификации, — говорит Эдуард Журавлев. — Другими словами, если докер успешно пройдет квалификацию, то получит сертификат, на основании которого его данные внесут в российский реестр обученных по охране труда лиц, как докера.

«Профстандарт» станет обязательным на работе с вредными условиями труда. Сертификат нужно будет подтверждать раз в пять лет.

— Теперь идет разговор о другом — зачем докеру подтверждать квалификацию, получать сертификат и при этом еще дополнительно сдавать экзамен работодателю, ведь согласно «новому» Порядку, вступающему в силу 1 сентября 2022 года, на предприятии все так же будет проводиться проверка знаний по охране труда, а ее форма определяться локальными

нормативными актами работодателя, — говорит Эдуард Журавлев. — Получается, вернется докер в порт после успешно пройденного испытания в Центре оценки квалификации, и администрация устроит свою проверку, по результатам которой запросто могут отстранить от работы. В ТК РФ много коллизий. На наш взгляд, как это часто бывает, мы в очередной раз имеем дело с разночтением в законодательной базе, в частности, с двойным экзаменом по проверке знаний охраны труда.

В любом случае, считает председатель профкома, если за работодателями сохраняется эта функция, то экзамен не должен противоречить

«THE EMPLOYER USES H&S MATTER AS A GUILLOTINE FOR THE RDU ACTIVE MEMBERS – INSTEAD OF ARRANGEMENT OF TRAINING AND TAKING PRACTICAL H&S»

of the competences by the Competence Assessment Center," says Eduard Zhuravlev. "In other words, if a docker is successfully qualified, he receives a certificate and has his particulars entered into a Russian register of H&S trained persons as a docker."

The Professional Standard will become mandatory for occupations associated with harmful working conditions. The certificate will need to be renewed every five years.

"So, what we are talking about: a docker now needs to demonstrate his competence, obtain a certificate – and, along with that, additionally pass the employer's examination, as the "new" Policy coming in effect

on 1 September 2022 states that the companies will anyway hold their own H&S examinations shaped in accordance with employer's local regulations," says Eduard Zhuravlev. "It means that a docker successfully passes the examination in the Competence Assessment Center and returns to the port – just to undergo another examination, which is arranged by the management and may be easily used for arbitrary suspension. There are many conflicts in the Labor Code. In our opinion, as often happens, we are once again dealing with a discrepancy in the legislative framework, in particular, with a double H&S examination."

«Профстандарту» и подра-
зумевать заранее согласо-
ванные вопросы-ответы
или компьютерное тести-
рование.

«ПРОФСТАНДАРТ» МОЖЕТ РЕШИТЬ ДРУГИЕ ПРОБЛЕМЫ


Тем не менее, как объяс-
няет Эдуард Журавлев,
в целом «Профстандарт»
решит некоторые давние
проблемы, с которыми
борется РПД:

– Он перекрывает
несколько направлений,
например, ограничивает
заемный труд. Теперь
погрузо-разгрузочными
работами должны будут
заниматься только докеры-
механизаторы. И все будет
зависеть исключительно
от Специальной оценки
условий труда. В конце
концов работодателю
станет невыгодно держать
заемных работников –
проще набрать штатные
профессиональные
бригады. К тому же Центр
подтверждения квалифи-
кации уравнивает работников
в знаниях – проверки
станут объективными хотя
бы один раз в пять лет.
Все будет на европейском
уровне.

К слову, в Финляндии
не стало заемного труда
именно после введения
аналогичных мер.

– Мы тоже к этому
идем, но нам нужно всегда
помнить, что наши предпри-
иматели – изощренные,
они могут придумать,
как обойти систему
и продолжать давить
на профсоюзы, – считает
Эдуард Журавлев. – Моло-



дежь приходит работать
в порт и своими глазами
видит, зачем нужен
профсоюз, но работодатель
включает такую админи-
стративную машину, что
люди выходят из его рядов –
никто не может себе позво-
лить сидеть без работы
и зарплаты, ведь у работ-
ников есть ежемесячные
обязательные платежи,
а у многих – и долговые
обязательства. Кого интере-
сует, что работник не может
заплатить за электричество,
потому что отстаивает
на предприятии безопасные
условия труда или белую
заработную плату? 


The chairman of the trade
union committee believes
that if this responsibility
is retained by employers,
then the examination shall
anyway not contradict
the Professional Standard
and include prearranged
questions and answers or
computer-assisted testing.

PROFESSIONAL STANDARD CAN SOLVE OTHER ISSUES

However, explains Eduard
Zhuravlev, the Professional
Standard will in general
be able to solve some
long-standing issues, which
the RDU has been struggling
with:

"It covers several areas,
for example, it limits agency
work. Now only dockers –
machine operators will have
the right to carry out loading
and unloading operations.
Everything will depend solely
on the Special Assessment
of Working Conditions.
Eventually, it will become
unprofitable for the employer
to keep agency workers
when it is easier to recruit
full-time professional teams.
In addition, the Competence
Assessment Center will tests
the employees objectively
since the examination
will be unbiased, even
if once every five years.
The state of things will
be at the European level.

By the way, nothing
but introduction of similar
measures uprooted agency
work in Finland.

"We are moving
to the same goal; however,
we must always remember
that our businessmen are
smart and can figure out
how to bypass the system
and keep bulldozing the trade
unions," says Eduard
Zhuravlev. "Young people
come to port and can see
with their own eyes why
the trade union is needed;
but the employer activates
his administrative machine
and workers have to leave
the union: no one can
afford to stay without work
and money, because workers
have their compulsory
monthly payments and many
have debts to pay. Who cares
when an employee cannot
pay for electric power in his
home because he fights
for safe working conditions or
no under-the-table salary?" 

МОРЯКИ! НЕ ОБРАБАТЫВАЙТЕ ГРУЗЫ – ЭТО НАША РАБОТА!

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

Докеры и моряки всегда старались поддерживать друг друга. Но некоторые судовладельцы продолжают требовать, чтобы моряки 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.

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

DON'T DO IT!

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

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

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

**ВМЕСТЕ МЫ СИЛЬНЕЕ –
ПОМОГИТЕ НАМ ПОМОЧЬ ВАМ**

**TOGETHER WE ARE STRONG –
HELP US TO HELP YOU**

РПСМ ПОМОГАЕТ АРХАНГЕЛЬСКОМУ МОРЯКУ ВЗЫСКАТЬ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ

photo: Alexey Malev, wikimedia.org

SUR ASSISTS THE SEAFARER FROM ARKHANGELSK TO RECOVER A DEBT

Моряк, отработавший пять месяцев за границей на теплоходе «Инженер Вешняков», недополучил 27 830 рублей: вместо положенных \$14 иностранной валюты взамен суточных по условиям трудового договора работодатель ОАО «Северное морское пароходство» без объяснения причин сократил выплаты до \$11 в день. В результате оговоренную соглашениями сторон сумму в размере \$14 в сутки моряк получал только на протяжении одного месяца работы. По словам председателя первичной профсоюзной организации плавсостава ОАО «СМП» Российского профсоюза моряков Сергея Портенко, в подобной ситуации оказался весь плавсостав пароходства.

В РПСМ моряк обратился в феврале, после чего профком направил требование об устранении нарушения трудового законодательства непосредственно работодателю.

В нем отдельно подчеркивалось, что в соответствии с трудовым законодательством изменение

определенных сторонами условий трудового договора допускается только по соглашению сторон трудового договора (ст. 72 ТК РФ): когда необходимо заключение дополнительного соглашения к нему; или по инициативе работодателя, когда по причинам, связанным

The crew member of m/v "Inzhener Veshnyakov" who worked on board for 5 months fell short of 27,830 rubles of due wages. The employer, JSC "Northern Shipping Company", reduced the amount of currency equivalent of daily allowance from \$14 provided by the employment agreement to \$11 without explanation. As a result, the seafarer received \$14 per day stipulated by the agreement only for one month of work. According to Sergey Portenko, the Chairman of the SUR Primary trade union organization of JSC NSC, the whole company's pool of seafarers faced a similar situation.

Following the seafarer's appeal to SUR, the trade union committee sent a demand to eliminate the violation of labor legislation directly to the employer.

It has been specifically stressed in the demand that in accordance with the labor legislation the alteration

of an employment contract conditions agreed by the parties may be allowed only in 2 cases: -on the basis of agreement of the parties to the employment agreement (Article 72 of the Labor Code of the Russian Federation), when it is necessary to conclude



«СОЗДАЕТСЯ ВПЕЧАТЛЕНИЕ, ЧТО ВЕДОМСТВО ПРОСТО НЕ ЖЕЛАЕТ ЗАНИМАТЬСЯ ПРОБЛЕМАМИ МОРЯКОВ И ВНИКАТЬ В НИХ»

«IT SEEMS THE AUTHORITY JUST DOES NOT WANT TO DEAL WITH THE PROBLEMS OF SEAFARERS AND DELUDE INTO THEM»

Сергей Портенко
Sergey Portenko


с изменением организационных или технологических условий труда, определенные сторонами условия трудового договора не могут быть сохранены за исключением изменения трудовой функции работника (ч. 2 ст. 74 ТК РФ).

Но и в последнем случае, даже если речь идет о повышении заработной платы, работодатель обязан уведомить работника в общем случае в письменной форме не позднее, чем за два месяца (ч. 2 ст. 74 ТК РФ). «Однако обратившийся к нам моряк об изменении условий труда в период работы на судне не извещался и никаких письменных изменений в трудовой договор не подписывал», – рассказал Сергей Портенко.

НАРУШЕНИЙ НЕТ

В пароходстве, однако, профсоюзу ответили отпиской, сообщив, что «анализ нормативных правовых актов позволяет прийти к выводу, что нарушений по производству выплаты инвалюты взамен суточных членам экипажей судов со стороны ОАО «Северное морское пароходство» нет».

Обращение в Государственную инспекцию труда в Архангельской области и Ненецком автономном округе тоже не принесло желаемых результатов. Подробностей проверки в ответном письме не было. В нем лишь указывалось, что в обращении профсоюза не содержится информации о непосредственной угрозе причинения вреда жизни и тяжкого вреда здоровью граждан, а также о таких фактах. Также сообщалось, что компании выдано предостережение о недопустимости нарушения закона, но в связи с чем – не уточнялось.

«Создается впечатление, что ведомство просто не желает заниматься проблемами моряков и вникать в них, при этом иногда подобных ответов приходится ждать до месяца, – отметил Сергей Портенко. – В связи с тем, что таким образом ситуацию разрешить не удалось, при нашей поддержке моряк подал иск в Ломоносовский районный суд г. Архангельска. В настоящий момент мы ждем рассмотрения дела и держим ситуацию на контроле». 

an additional agreement to it; -or at the initiative of the employer, when for reasons related to a change in organizational or process working conditions the terms of the employment agreement determined by the parties cannot be maintained, with the exception of a change in the employee's labor function (part 2 of Article 74 of the Labor Code of the Russian Federation).


But even in the latter case, even if we are talking about an increase in wages, the employer is obliged to notify the employee in writing no later than two months in advance (part 2 of Article 74 of the Labor Code of the Russian Federation). “However, the seafarer who contacted us was not informed about the change in working conditions while working on board and did not sign any written changes to the employment agreement,” - Sergey Portenko noted.

THERE ARE NO VIOLATIONS

The shipping company, however, replied the Union with a subterfuge stating that “an analysis of the regulatory legal acts allows us to conclude that there are no violations by JSC Northern

Shipping Company paying foreign currency instead of daily allowances to crew members”.

An appeal to the State Labor Inspectorate of the Arkhangelsk Region and the Nenets Autonomous Okrug did not bring the desired results either. There were no details of the verification in the response letter. It only stated that the trade union's appeal did not contain information about the immediate threat of harm to life and serious harm to the health of citizens, as well as about such facts. It was also reported that the company was issued a warning about the inadmissibility of violating the law, but what that meant was not specified.

“It seems the authority just does not want to deal with the problems of seafarers and delude into them, that's why sometimes the response to such requests comes in month” Sergey Portenko said. – Since the situation was not resolved after the appeal to the authorities, we assisted the seafarer to file a lawsuit with the Lomonosovsky District Court of Arkhangelsk. Currently we are waiting for the case to be reviewed and are keeping the situation under control.” 

**А ТЫ ВСТУПИЛ
В ПРОФСОЮЗ?**



**МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК**

«Я НЕ ЗНАЛ, ЧТО ПРОФСОЮЗ ОБЛАДАЕТ ТАКОЙ СИЛОЙ»

“I DIDN'T EXPECT THE TRADE UNION TO BE SO MIGHTY”



Рафаэль Хасанов, старший помощник капитана судна *Millennial Spirit* (ИМО 7392610, флаг Молдавии), попавшего 25 февраля 2022 года под ракетный обстрел в нейтральных водах Черного моря, на собственном опыте узнал, что может сделать профсоюз, когда его члены попадают в беду. Старпом и его коллега, кадет Никита Петров, рассказали о событиях того дня, людях, которые предоставили кров морякам и оказали помощь, как спустя месяц экипаж бункеровщика, состоявший исключительно из россиян, возвращался на родину.

Rafael Khasanov, the chief mate at *Millennial Spirit* (IMO 7392610, flag of Moldova), who took missile fire in the neutral waters of the Black Sea on 25 February 2022, learned firsthand what a trade union can do when its members are in trouble. The chief mate and his colleague, cadet Nikita Petrov, spoke about the events of that day and about people who provided help and shelter to the seamen and how the bunker vessel crew consisting exclusively of Russians returned to their homeland a month later.

ОБЫЧНЫЙ РАБОЧИЙ ДЕНЬ

– Ничего не предвещало беды, – вспоминает Никита Петров. – Был обычный рабочий день, как и многие предыдущие.

Старпом Рафаэль Хасанов говорит, что экипаж знал о начавшейся в Украине спецоперации,

но 24 февраля рекомендации от компании – покинуть привычное место работы бункеровщика – не поступало: «В этом районе плавания не ходили военные корабли, рядом с нами стояли только гражданские суда. Мы всегда на этом месте – здесь суда бункеруются топливом».

JUST ANOTHER WORKING DAY

“There was no a single sign of forthcoming trouble,” recalls Nikita Petrov. “It was just another working day, like many others before.”

Chief mate Rafael Khasanov says that the crew knew about the special operation that

had begun in Ukraine, but on 24 February they received no recommendation from the company to leave the bunker vessel's usual area of operations: “This area had normally been free of warships; there were only civilian ships next to us. We are always around as ships are being bunkered here.”

В ночь на 25 февраля Millennial Spirit забункеровал судно, которое шло на Румынию, а к полудню поступило сообщение от оператора. В нем говорилось, что если компания не выйдет на связь через 45 минут, то Millennial Spirit тоже должен взять курс на Румынию. Бункеровщик заканчивал заправлять плавкран.

А через 10 минут Millennial Spirit охватило пламенем, на плавкране, который после заправки отходил от бункеровщика, загорелись швартовы.

КАПИТАНУ ДОСТАЛОСЬ БОЛЬШЕ ВСЕХ

— Я и боцман были на баке, — рассказывает Никита Петров. — Мы не видели, что произошло, только услышали свист, потом взрыв, обернулись — пожар.

Моряки по рации стали звать на помощь, но никто не отвечал. Тогда боцман решил запустить пожарный насос — хотел потушить огонь, но питания не было.

Рафаэль Хасанов в этот момент находился в каюте, он почувствовал сильную вибрацию, сработала пожарная сигнализация: «Я пытался пройти на мостик, чтобы понять, что происходит, к тому же там лежали гидрокостюмы, — открыл дверь, а там — пламя». Такого, говорит он, на его памяти еще не было, хотя ему приходилось сталкиваться с разными ситуациями на флоте, в том числе с пожарами.



Капитану, старпому и второму механику пришлось выбираться из каюты стармеха. Выше нее находился горящий мостик, под ней выступала палуба — такая конструкция у бункеровщика. Выпрыгивать приходилось чуть вперед и в воду, чтобы не удариться о палубу.

— Второго механика вытолкнули, для капитана связали простыни, — говорит Рафаэль Хасанов.

— Он спускался по простыням, вроде, одна из них порвалась, он упал на палубу и сильно ушибся, сломал правую руку и уже не мог ни за что ухватиться, — рассказывает кадет.

On the night of 25 February, Millennial Spirit bunkered a ship bound for Romania, and by noon received a message from the operator. It said that, unless another communication is received from the company within 45 minutes, Millennial Spirit should also head for Romania. The bunkering vessel was finishing refueling a floating crane.

Ten minutes later, Millennial Spirit was on fire — as well as mooring lines of the floating crane, which, after refueling, was moving away from the bunkering vessel.

THE MASTER HAD IT WORST

“I and the boatswain were on the forecastle,” says Nikita Petrov. “We did not see what happened, we just heard a whistle and then a blast; we turned around and saw a fire.”

The seamen started calling for help on the radio, but no one responded. Then the boatswain decided to start the fire pump: they wanted to put out the fire, but there was no power.

Rafael Khasanov was in the cabin at that moment; he felt a strong vibration — apparently, activation of the fire alarm: “I tried to reach the bridge



АГРЕССИИ НЕ БЫЛО

Помощь подоспела достаточно оперативно. Буксир «Туман» вытащил из воды моряков – они провели в воде при температуре +6 градусов около 20-30 минут. На буксир «Родомир» перешли члены экипажа, собравшиеся на носовой части судна. С них моряков, включая капитана, передали на спасательный катер SAR-2, который доставил их в Черноморск. На берегу уже стояли кареты скорой помощи.

– Нас привезли в больницу в Черноморске, – продолжает Рафаэль Хасанов. – Главврач сразу

предупредил: если пойдут раненые, нам придется уйти. А после пришел пастор баптистской церкви «Воскресение» и предложил свою помощь.

– В день приезда я подошел к медсестре и попросил позвонить по WhatsApp семье, на следующий день знакомые отца уже привезли мне телефон с SIM-картой, – рассказывает Никита Петров.

В больничных стенах экипаж находился с 25 февраля по 8 марта, потом принял предложение пастора разместиться в церкви. К сожалению, выписывались не все –

to understand what was happening; besides, we had our wetsuits there. I opened the door, and there were flames.” He says that he does not remember to have seen something like that before, although he had to deal with various situations in the fleet, fires being no exception.

The master, the chief mate and the second engineer had to get out of the chief engineer's cabin. There was the burning bridge above it and a protruding deck below it, a feature of the bunkering vessel's design. So they had to jump a somewhat forward and into the water in order not to hit the deck.

“We pushed out the second engineer and tied some bedsheets for the master,” says Rafael Khasanov.

“He used the bedsheets to go down; apparently, one of them was torn, he fell on the deck and got badly hurt, broke his right arm and could no longer grab onto anything,” says the cadet.

WE FACED NO VIOLENCE

The help arrived fairly quickly. The tugboat Tuman recovered the seamen out of the water: they spent about 20-30 minutes in water at a temperature of +6°C. The crew members who had gathered on the bow of the vessel, transferred to the tugboat Rodomir. The seamen, including the master, were transferred from the tugboats to the rescue boat SAR-2, which delivered them to Chernomorsk. Ambulance vehicles were already on the beach.

“We were delivered to the hospital in Chernomorsk,” continues Rafael Khasanov. “The physician-in-chief warned us immediately that if the wounded would arrive, we would have to go. And then a pastor of the Resurrection Baptist Church came and offered his help.”

“On very first day of arrival I approached a nurse and asked to use WhatsApp to call the family, and the next day my father's friends brought me a phone with a SIM card,” says Nikita Petrov.

5 марта капитан от полученных травм и ожогов скончался в больнице.

В церкви россиянам выделили одну комнату на всех в цокольном этаже – здесь они пробыли до 23 марта.

– Все было хорошо, конечно, не как дома, но нам всего хватало. За территорию мы не выходили. Общались только с прихожанами, агрессии не чувствовали, – говорит старпом.

НАДО ВОЗВРАЩАТЬСЯ ДОМОЙ

– Все это время мы держали связь с агентом, но, честно, особой заинтересованности в нашей отправке домой не видели, – констатирует Рафаэль Хасанов. – Представитель компании вообще по нашей ситуации ничего адекватного не говорил.

В один из дней приехал представитель миграционной службы, проверил личности согласно копий загранпаспортов, которые были в компании, и выдал морякам какую-то странную справку, по которой, как думает старпом, им бы не разрешили пересечь границу.

– Большую роль сыграл Российский профсоюз моряков и лично председатель Юрий Сухоруков. Он здорово помог нам с документами: связался с посольством РФ в Кишиневе, чтобы для нас оформили свидетельства на возвращение в Российскую Федерацию. Юрий Юрьевич всегда оставался с нами



на связи и говорил, как себя вести – это оказалось полезным, всегда отвечал на звонки беспокоившихся родственников. Поддержка РПСМ была очень ценной и действенной, – говорит Рафаэль Хасанов.

Действительно, РПСМ проделал серьезную работу: обращался в Министерство транспорта РФ, Министерство иностранных дел РФ, Международную федерацию транспортников, Международную организацию труда и Международную морскую организацию с просьбой скоординировать усилия для скорейшей репатриации членов экипажа Millennial Spirit.

ЭТО – ОБМЕН

24 марта произошел обмен, хотя считается, что гражданскими лицами не обмениваются, только – военными, но в случае с моряками бункеровщика это был именно он. «Нам

The crew members stood in the hospital from 25 February to 8 March and then accepted the pastor's proposal to reside in the church. Unfortunately, not all the crew members were discharged: the master died from the injuries and burns in the hospital on 5 March.

In the church, the Russians were given one room for all in the basement and stayed here until 23 March.

“Everything was fine; sure, it was not like at home, but we had enough of everything we needed. We didn't go outside the area. We communicated with the parishioners only and faced no violence,” says the chief mate.

TIME TO GO HOME

“All this period we were in touch with the agent, but, honestly, we didn't see his much interest in sending us home,” Rafael Khasanov

states. “The company's representative did not say anything reasonable at all about our situation.”

One day, a man from the migration service arrived, checked their identities by the copies of our international passports that were available at the company, and issued a kind of strange certificate, which, as the chief mate thinks, would not allow us to cross the border.

“The Seafarers' Union of Russia and personally the chairman Yury Sukhorukov played a great role. He helped us a lot with the papers: he contacted the Russian embassy in Chisinau to issue certificates for us to return to the Russian Federation. Yury Sukhorukov always kept in touch with us and instructed us how to behave (it turned out quite useful); he always answered the calls of our worried relatives. The support

почему-то не давали выехать, как гражданским людям, а потом состоялся так называемый обмен, но мы это поняли только, когда нас привезли в Запорожскую область», – объясняет Рафаэль Хасанов.

– Около полуночи за нами пришли, сказали – «формальность, проверка документов», – вспоминает Никита Петров. – Сперва было не по себе, потом я увидел людей из порта – это придало мне уверенности, и понял – мы едем домой.

– Нас посадили в автобус, забрали телефоны. Я даже не успел позвонить родным и в профсоюз, чтобы сообщить, что нас увозят из церкви в неизвестном направлении, – говорит старпом. – Потом всем велели перейти в закрытую машину – мы не видели, куда едем. Через час к нам подсадили военных – у них были завязаны глаза и руки. Вместе мы ехали еще 10 минут. Сначала вывели их, потом нас – построили в шеренгу. Вышел представитель с российской стороны с белым флагом. У него был список имен и фамилий – всех сверили, и начался обмен. Мы спустились вниз к небольшой речушке, перешли воду, поднялись, а там уже стояли наши военные. Все то же самое сделали украинцы. Далее под сопровождением мы поехали сначала в Мелитополь, потом в Симферополь, где с военного аэродрома

РПСМ проделал серьезную работу: обращался в Министерство транспорта РФ, Министерство иностранных дел РФ, Международную федерацию транспортников, Международную организацию труда и Международную морскую организацию с просьбой скоординировать усилия для скорейшей репатриации членов экипажа *Millennial Spirit*.

The SUR has done some huge work: they appealed to the Ministry of Transport of the Russian Federation, the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, the International Transport Workers Federation, the International Labor Organization and the International Maritime Organization with a request to coordinate their efforts for the soonest possible repatriation of the *Millennial Spirit* crew members.

улетели в Москву. В Москве военных отвели в одну сторону, нас – в другую. На сердце стало спокойно – нами стали заниматься люди в гражданском.

ПРОФСОЮЗ – СИЛА

В Москве моряков разместили в гостинице – сюда же приехали представители Следственного комитета РФ. Позже экипаж повезли в офис Уполномоченного по правам человека Татьяны Москальковой, где морякам выдали

of the SUR was very valuable and effective,” says Rafael Khasanov.

Indeed, the SUR has done some huge work: they appealed to the Ministry of Transport of the Russian Federation, the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, the International Transport Workers Federation, the International Labor Organization and the International Maritime Organization with a request to coordinate their efforts for the soonest possible repatriation of the *Millennial Spirit* crew members.

IT WAS AN EXCHANGE

On 24 March an exchange took place; it is normally believed that civilians are not exchanged – only military personnel, but in that particular case it was definitely an exchange. “For some reason, we had not been allowed to leave as civilians, and then the so-called exchange had taken place, but we realized it not before we were brought to the Zaporozhye Region,” explains Rafael Khasanov.

“Around midnight some personnel arrived, they said „that’s a formality, document check,” recalls Nikita Petrov. “At first I felt disturbed, but then I saw personnel from the port and this added me confidence, so I realized that we were going home.”

“They put us on a bus and took away our cell phones. I didn’t even have time to call my relatives and the trade union to inform them that we were being

taken away from the church in an unknown direction,” says the chief mate. “Then we all were commanded to get into a closed truck, so we could not see where we were going. An hour later, some military personnel were added to us, they were blindfolded and their hands were tied. Together we rode for another 10 minutes. They brought out first the military and then us, and lined us all up. A Russian side representative came out with a white flag. He had a list of names; everyone was verified, and the exchange started. We went down to a small river, crossed the stream and climbed up to see our military personnel up there. The Ukrainians did the same. Then were escorted first to Melitopol and then to Simferopol, where we flew from a military airfield to Moscow. In Moscow, the military were taken to one side, and we were taken to the other. I felt calm as we dealt with people in civilian clothes from that point.”

TRADE UNION MEANS STRENGTH

In Moscow, the seamen were accommodated in a hotel, where personnel of the Investigative Committee of the Russian Federation arrived. Later, the crew was moved to the office of the Ombudsman Tatyana Mosalkova, where the seamen were given temporary identity cards instead of their lost passports and allowed them to go home.

временные удостоверения личности вместо утерянных паспортов и разрешили ехать домой.

Средств у экипажа не было – все ценные вещи утонули. Поэтому оплату репатриации своих членов профсоюза РПСМ взял на себя: Рафаэлю Хасанову приобрели билет до Астрахани, а остальным морякам – до Керчи.

– Да, мы были членами профсоюза, но, честно, я не знал, что он имеет такое влияние и силу. Что интересно, когда все случилось, наша компания не рекомендовала обращаться в РПСМ – хотела самостоятельно разобраться в ситуации, – говорит старпом.

Но моряки поступили иначе.

Рафаэль Хасанов признается, что раньше в РПСМ ни разу не обращался – поводов, к счастью, не было. В море он – с 2009 года, в должности старпома – последние пять лет. Говорит, что восстанавливает документы и обязательно уйдет в рейс.


– Нет, эта ситуация желание ходить в море не отбила. Жизнь продолжается. Шок был, но панике старался не поддаваться, приходилось держать себя в руках, – признается он.

Для Никиты Петрова, третьекурсника Судомеханического техникума ФГБОУ ВО «КГМТУ», рейс на Millennium Spirit стал вторым в жизни. Первый – на круизных теплоходах. Он тоже говорит, что профессию не бросит, хотя сомнения были.



– Однозначно буду продолжать, – говорит он. – Когда все произошло, решил, что в море – ни ногой, но потом подумал, что снаряд дважды в одну воронку не попадает.

Сейчас оба моряка занимаются восстановлением документов. К слову, практику на бункеровщике Никите Петрову в учебном заведении засчитали. Осталось донести справку о плавании – компания обещает сделать.

К тому же, как добавляет Рафаэль Хасанов, работодатель не выполнил и другие обязательства перед моряками: «Зарплата еще не выплачена. Открыт вопрос о возмещении морального вреда и за утерянные вещи. РПСМ помогает нам в решении и этих проблем – мы постоянно на связи». 

The crew had no funds as all their valuables had drowned. Therefore, the SUR undertook the payment for the repatriation of its members: Rafael Khasanov got a ticket to Astrakhan and the rest seamen to Kerch.

“Yes, we were members of the trade union, but, honestly, I did not expect it to be so influential and mighty. It is worthy to note that, when it all happened, our company did not recommend us contacting the SUR as they wanted to sort out the situation on their own,” says the chief mate.

But the seamed did it differently.

Rafael Khasanov say that he had never applied to the SUR before – fortunately, there were no reasons. He has been at sea since 2009, and has


been in the chief mate position for the last five years. He says that he is going to have his papers reissued and surely go to a voyage.

“The situation did not discourage me from the sea. The life goes on. I was in shock, but I tried not to panic and to control myself,” he admits.

For Nikita Petrov, a third-year student of the Marine Engineering College of the Kerch State Marine Technological University, the Millennium Spirit voyage was the second voyage in his life. The first one was on a cruise vessel. He also says that he is not going to quit the profession, although he had doubts.

“I will surely continue,” he says. “When it all happened, I first had a „no more seas“ stance, but then I thought that lightning never strikes the same place twice.”

Now both seamen are re-obtaining their papers. By the way, the educational institution has credited Nikita Petrov's practical training on board of the bunkering vessel. It remains for him to submit a voyage certificate, which the company promises to issue.

In addition, Rafael Khasanov adds, the employer has not fulfilled his some other obligations to the seamen: “The salary has not been paid yet. Compensation for moral harm and for lost things is still in question. The SUR helps us in solving these issues too – we are all the time in touch.” 

ОПЕРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ДЛЯ МОРЯКОВ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

COVID-19

UP-TO-DATE INFORMATION

FOR SEAFARERS AMIDST

COVID-19

НАЛИЧИЕ НА СУДНЕ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА,

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

ИНФОРМАЦИЯ О ДВИЖЕНИИ СУДОВ В РЕАЛЬНОМ ВРЕМЕНИ,

их текущее местонахождение, дальнейший маршрут следования: www.marinetraffic.com

МЕЖДУНАРОДНАЯ БЕСПЛАТНАЯ БАЗА ДАННЫХ,

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

БАЗА ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE

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

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ ПОДДЕРЖКИ МОРЯКОВ SEAFARERHELP,

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

ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ И ТРЕБОВАНИЙ В СВЯЗИ С ПАНДЕМИЕЙ,

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

ГДЕ В ЕВРОПЕ МОЖНО СМЕНИТЬСЯ,

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

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

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

ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ВЪЕЗДА В РАЗНЫЕ СТРАНЫ ДЛЯ ГРАЖДАН РФ

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

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО БЮРО

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



IS THERE A COLLECTIVE AGREEMENT ON THE VESSEL?

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

REAL TIME MOVEMENT,
current locations and further routes of vessels: www.marinetraffic.com

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

ILO'S ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE
with all the data about abandonments of vessels and crews: www.ilo.org

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

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

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

**AN INTERACTIVE MAP OF CORONAVIRUS TESTING IN PORTS AROUND
THE WORLD,**
info about labs – where and which analyses are needed (PCR, express test or both), all provided by Wilhelmsen, COVID-19 section: Crew Testing Map: www.wilhelmsen.com

**GENERAL CONDITIONS OF ENTRY TO VARIOUS COUNTRIES
FOR CITIZENS OF THE RUSSIAN FEDERATION**
on the website of the Federal Agency for Tourism: www.tourism.gov.ru

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

ВНЕСЕНЫ ДОПОЛНЕНИЯ В СПИСОК ЗОН РИСКА IBF И КОЛДОГОВОРЫ

AMENDMENTS TO THE LIST OF IBF RISK AREAS AND COLLECTIVE AGREEMENTS



Международный переговорный форум (IBF) внес дополнения в список зон рисков IBF – профсоюзы и работодатели согласовали поправки к коллективным договорам стандарта IBF и ITF. Так, список дополнен тремя зонами боевых действий – IBF Warlike Operations Area: Азовское море – к северу от 46° северной широты, северный регион Черного моря и все морские порты Украины. Поправки вступили в силу 1 марта 2022 года.

The International Bargaining Forum (IBF) has made additions to the list of IBF Risk Areas as trade unions and employers have agreed on amendments to IBF Collective Bargaining Agreement and ITF Standard Collective Agreement. Thus, the list of IBF Warlike Operations Areas now includes 3 new zones: the Sea of Azov north of latitude 46°N, the Northern Black Sea Region and all seaports in Ukraine. The amendments entered into force on March 1, 2022.

Как отмечается в циркулярном письме ITF, на практике для моряков работа в зонах риска из списка IBF означает применение определенных льгот. Это – бонус, равный базовой ставке, который выплачивается минимум за 5 дней пребывания в зоне риска IBF, удвоенная компенсация в случае инвалидности или смерти моряка; право отказаться от плавания в опасном районе с последующей репатриацией за счет компании и выплатой компенсации в размере двухмесячной базовой ставки. Кроме того, при работе в указанных

зонах Международный переговорный форум рекомендует устанавливать на судах уровень охраны ISPS 3.

Морской координатор ITF Жаклин Смит подчеркнула, что в связи с быстро меняющейся ситуацией список зон риска IBF может быть пересмотрен на предмет координат и условий труда моряков. Форум IBF также обязуется внимательно следить за ситуацией в районах, прилегающих к территории конфликта России и Украины, для выявления возможных рисков и принятия соответствующих мер.

As the ITF circular letter notes, in practice these amendments mean that seafarers on board vessels working within IBF Risk Areas would be entitled for certain benefits. They include bonus equal to the base wage, payable for 5 days minimum, doubled compensations for death and disability; right to refuse sailing to Risk Area, with repatriation at company's cost and compensation equal to 2 month's basic wage.

Besides, while working in these areas, the International Negotiation Forum recommends to operate vessels at ISPS Level 3.

ITF Maritime Coordinator Jacqueline Smith emphasized that due to the rapidly evolving situation the list of IBF Risk Areas may be revised in terms of the coordinates and working conditions for seafarers. The IBF also has committed to monitor the situation in the areas adjacent to the conflict region between Russia and Ukraine to identify possible risks and take appropriate measures.

In addition, the list of IBF Risk Areas includes:

IBF Warlike Operations Area – 12 nautical miles from Yemen, including all Yemeni



Кроме того, список зон риска IBF включает:

IBF Warlike Operations Area – 12 морских миль от Йемена, включая все порты Йемена, кроме Транзитного коридора морской безопасности (MSTC) в Красном море;

IBF High Risk Area – Аденский залив и 12 морских миль от восточного побережья Сомали;


IBF High Risk Area – Гвинейский залив, определенный территориальными водами (на расстоянии 12 морских миль от берега), портами и внутренними водными путями Нигерии и Бенина, за исключением морской запретной зоны (MEZ), зоны безопасной якорной стоянки (SAA) и зоны Ship-to-Ship (STS);

IBF Extended Risk Zone – западная часть Индийского океана и Красного моря до границы Йемена/Саудовской Аравии (16° 22'N), включая Транзитный коридор

морской безопасности (MSTC), но исключая IBF Warlike Operations Area и IBF High Risk Area;

IBF Extended Risk Zone – MEZ, SAA, STS;

IBF Extended Risk Zone – Гвинейский залив от границы Либерии/Кот-д'Ивуара до границы Конго/Анголы, за исключением IBF High Risk Area.

В Российском профсоюзе моряков напоминают, что список зон риска IBF в обязательном порядке должен храниться на борту судна и в любое время быть доступен членам экипажа. В РПСМ также подчеркивают, что условия труда в зонах риска IBF могут быть изменены только решением Международного переговорного форума (IBF), в котором участвуют судовладельцы и морские профсоюзы, в том числе Российский профсоюз моряков. 

ports except the Maritime Security Transit Corridor (MSTC) in the Red Sea;

IBF High Risk Area – Gulf of Aden and 12 nautical miles off the east coast of Somalia;


IBF High Risk Area – The Gulf of Guinea, defined by the territorial waters (at a distance of 12 nautical miles from the coast), ports and inland waterways of Nigeria and Benin, excluding the Maritime Exclusion Zone (MEZ), the Safe Anchorage Zone (SAA) and Ship-to-Ship (STS) Zone;

IBF Extended Risk Zone – the western part of the Indian Ocean and the Red Sea to the border of Yemen/Saudi Arabia (16° 22'N), including the Maritime Security Transit Corridor (MSTC), but excluding the IBF

Warlike Operations Area and IBF High Risk Area;

IBF Extended Risk Zone – MEZ, SAA, STS;

IBF Extended Risk Zone – The Gulf of Guinea from the Liberia/Côte d'Ivoire border to the Congo/Angola border, excluding the IBF High Risk Area.

The Seafarers' Union of Russia reminds that the list of IBF Risk Areas should be kept on board a ship and be available to crew members at any time. The SUR also emphasizes that employment conditions on board vessels operating in IBF Risk Areas can only be changed by the decision of the International Bargaining Forum (IBF) composed of shipowners and maritime trade unions, including the Seafarers' Union of Russia. 

ИЗБАВИТЬСЯ ОТ КОНКУРЕНЦИИ В ЛОЦМАНСКОМ ДЕЛЕ

DISCARDING COMPETITION IN PILOTAGE



фото: Natalia Semenova, wikipedia.org

11 марта 2022 года в Санкт-Петербурге прошел съезд Межрегионального профсоюза лоцманов (МПСЛ). Лоцманы, работающие в российских портах, подвели итоги работы за 2018-2021 годы, обсудили ситуацию на местах, определили цели на следующие четыре года и выбрали руководящие органы профсоюза.

On 11 March 2022, a congress of the Interregional Pilot Trade Union (IPTU) was held in St. Petersburg. Pilots of the Russian ports summed up the work for 2018-2021, discussed the situation on the ground, set goals for the next four years and elected the trade union's governing bodies.

В целом положение дел в первичных организациях МПСЛ завидным назвать сложно: в портах для лоцманов становится меньше работы, численность профсоюзных организаций сокращается, а руководство ФГУП «Росморпорт» всячески избегает нормальных отношений социального партнерства, предписанных Трудовым кодексом РФ, с представителями лоцманов. Тем не менее прятать голову в песок при малейших проблемах лоцманы не собираются. Члены МПСЛ намерены продолжать сотрудничество с органами государственной власти по вопросу создания Единой лоцманской службы в России и добиваться у руководства ФГУП «Росморпорта» адекватного увеличения должностных окладов на местах.

САМЫЕ СЕРЬЕЗНЫЕ НЕПРИЯТНОСТИ

Председатель МПСЛ Владимир Кabanov рассказал, что в отчетный период самые серьезные неприятности возникли в Северо-Западном бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт».

Так, в 2019 году руководство предприятия приказами №№ 483, 521 и 545 отменило должностные оклады, установив вместо них почасовую тарифную ставку для оплаты труда лоцманов, и ввело дискриминационную систему премирования, а также сократило оплачиваемое время работы на суточной смене на 1,5 часа, установив

«плавающий» перерыв для отдыха и питания продолжительностью 1,5 часа без указания конкретного времени в течение 24-часовой смены.

— Первичные профсоюзные организации МПСЛ Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» обратились в Северо-Западную транспортную прокуратуру с заявлениями о проверке приказов на предмет нарушений трудового законодательства, — напомнил делегатам В. Кabanov. — Прокуратура пришла к выводу, что были допущены нарушения требований ст. 74 и ст. 135 ТК РФ: приказами устанавливались новые условия труда, не соответствующие трудовым договорам лоцманов, при том, что никаких изменений условий труда — ни технологических, ни организационных — не проводилось. К тому же в ходе прокурорской проверки и судебных разбирательств филиал «Росморпорта»



In general, the state of affairs in IPTU cells can hardly be called flourishing: pilots get progressively less work in ports, the population of trade union cells decreases, and the management of FSUE Rosmorport in every possible way avoids proper social partnership relations with representatives of pilots as prescribed by the Labor Code of the Russian Federation. Nevertheless, the pilots are not going to hide their heads in the sand at the slightest problem. IPTU members are resolved to keep working with state authorities on the creation of the Unified Pilot Service in Russia and seek an adequate increase of the local salaries from the Rosmorport management.

MOST SERIOUS TROUBLES

Vladimir Kabanov, the IPTU chairman, says that the most serious troubles they faced in the Rosmorport's North-Western Basin Branch over the reporting period.

In particular, in 2019 the management issued orders No.483, 521 and 545 to cancel pilots' fixed salaries and introduce instead an hourly rate, to introduce a discriminatory bonus system, and to reduce

the paid time of the round-the-clock shift by 1.5 hours by setting a 1.5 hour long "flexible" break for rest and food without specifying its specific position within the 24-hour shift.

"The IPTU cells of the Rosmorport's North-Western Basin Branch applied to the North-Western Transport Prosecutor's Office to check the orders for possible violations of the labor law," reminded V. Kabanov to the delegates. "The prosecutor's office concluded that the company violated Articles 74 and 135 of the Labor Code of the Russian Federation: the orders established new working conditions inconsistent with the pilots' employment contracts — although no technological or administrative changes in the working conditions took place. In addition, the Rosmorport's branch failed to submit to the prosecutor's office or the court any evidence that the previous working conditions could not have been maintained.

"The prosecutor's office initially supported our demands to rule the orders issued by the Rosmorport's North-Western Basin Branch illegal and unenforceable; however, in the course of court hearings, the prosecutor's office changed their representative and, along with that, changed their standpoint

Владимир Кabanov
Vladimir Kabanov

«В ХОДЕ СЛУШАНИЙ ДЕЛА В СУДЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРОКУРАТУРЫ СМЕНИЛСЯ, А ВМЕСТЕ С НИМ ВЕДОМСТВО ИЗМЕНИЛО ПОЗИЦИЮ ПО НАШЕМУ ВОПРОСУ НА ПРОТИВОПОЛОЖНУЮ, ПОДДЕРЖАВ РАБОТОДАТЕЛЯ»

не представил доказательств невозможности сохранения прежних условий труда.

— Прокуратура поддержала наши требования о признании приказов директора Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» незаконными и не подлежащими к исполнению, однако в ходе слушаний дела в суде представитель ведомства сменился, а вместе с ним прокуратура изменила позицию по нашему вопросу на противоположную, поддерживая работодателя, — констатировал Владимир Кабанов. — За два года профсоюз прошел все судебные инстанции, но везде получил отказ в удовлетворении исковых требований.

Примечательно, что, по словам лоцманов, работающих в Северо-Западном бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт», по итогам прошедшего года, зарплата уменьшилась, хотя изначально сообщалось, что при выработке нормы рабочего времени заработная плата лоцмана не уменьшится.

РАБОТЫ СТАЛО МЕНЬШЕ

Помимо ухудшения условий труда петербургских лоцманов в 2020 году поджидал другой неприятный сюрприз — «Росморпорт» затеял сокращение. Связано это было с уменьшением объема лоцманских работ государственного предприятия, так как конкурирующая компания «СПБ Лоцман» сумела взять на себя основную долю лоцманских проводок.

— На 11 марта 2022 года для лоцманов «Росморпорта» в порту Санкт-Петербурга было запланировано два судна, следующих на выход, и два — на вход, ни одной перестановки, — отметил Владимир Кабанов. — При этом на 24-часовую смену обычно заступают 10-12 человек.

В итоге сокращение работников больно ударило по профсоюзу: ППО МПСЛ «Морские лоцманы Санкт-Петербурга» сократилась в три раза — в организации осталось 14 человек.

Похожая ситуация сложилась в Усть-Луге.



«HOWEVER, IN THE COURSE OF COURT HEARINGS, THE PROSECUTOR'S OFFICE CHANGED THEIR REPRESENTATIVE AND, ALONG WITH THAT, CHANGED THEIR STANDPOINT TO THE OPPOSITE AND SUPPORTED THE EMPLOYER»

Председатель местной первичной профсоюзной организации МПСЛ Антон Миненко отметил, что в порту продолжает уменьшаться доля «Росморпорта» в сборах за лоцманскую проводку. В последнее время несколько лоцманов ушли на пенсию, другие перешли в частную компанию ООО «Альбатрос» или вообще нашли другую работу, а планируемое пополнение за счет стажеров из Санкт-Петербурга не покрывает дефицит работников. Кроме того, ситуация складывается так, что лоцманы продолжают выходить из профкома — в Усть-Лужской первичке состоит 11 действующих лоцманов.



to the opposite and supported the employer," states Vladimir Kabanov. "The trade union spent two years to go through all the court instances, but we faced nothing but refuse of our claims."

It is noteworthy that, according to the pilots of Rosmorport's North-Western Basin Branch, their salaries decreased over the past year — in the contrary to initial promises to keep the pilot's salary if the standard hours were worked.

LESS WORK NOW

In addition to the worsened working conditions of St. Petersburg pilots, they faced one more

unpleasant surprise in 2020 — Rosmorport initiated layoffs. This was caused by decreased amount of pilotage activities carried out by the state enterprise, as SPB Lotsman, a competing company, managed to undertake the majority of pilotage operations.

"On 11 March 2022, Rosmorport pilots in the port of St. Petersburg have in plans as few as two leaving vessels, two calling vessels and no relocations at all," Vladimir Kabanov notes. "So, 10-12 men usually take over the 24-hour shift."

The layoffs hit the union hard: the number of IPTU cell "Sea Pilots of St. Petersburg" ►

О том, что ситуация на местах ухудшается, подтвердил и председатель ППО МПСЛ в Калининграде Олег Михин: «У нас одна лоцманская организация – «Росморпорт». За счет этого нет конкуренции. Но в первичке всего 24 лоцмана. Нужно сохранять профсоюз – другого варианта нет».

Председатели в Усть-Луге и Калининграде сошлись во мнении, что сейчас не время для активных действий. Главное – сохранять МПСЛ для защиты лоцманов от нарушений их прав.

РЕАГИРОВАТЬ НА ВЫЗОВЫ НУЖНО АДЕКВАТНО

С ними в корне не согласился председатель ППО МПСЛ Выборга Олег Змитрачков. Он убежден: реагировать на любые вызовы нужно адекватно.

– В зимнее время в Выборге всегда наблюдался спад судоходства в 3-4 раза. Но сейчас ситуация хуже, чем обычно – по всей видимости, начали

действовать санкции, – сказал он. – Работы просто нет.

Так, по его словам, в день съезда МПСЛ, 11 марта, смена, заступившая на вахту, сидела без проводок, аналогичное положение дел наблюдалось 9 и 10 марта. Для лоцманов в Выборге, поясняет он, не работать – означает остаться без премии по итогу месяца и получить голый оклад.

– Затаиться в этих условиях – неправильно, нужно реагировать, – сказал О. Змитрачков. – Думаю, что в скором времени работодатель попросит работников уйти в межнавигационный отпуск, чтобы платить только МРОТ: по Ленинградской области это – около 14,5 тысяч рублей. Если такое произойдет, нужно настоятельно рекомендовать коллегам не делать этого. В конце концов, отсутствие работы – не наша проблема. У лоцманов есть трудовые договоры, согласно которым «Росморпорт» обязан предоставить работу.

members decreased three times – 14 men remained in the cell.

A similar situation is prevailing in Ust-Luga. Anton Minenko, the chairman of the IPTU local cell, notes that the Rosmorport's share in the pilotage fees keeps decreasing in the port. Several pilots have recently retired, others have moved to a private company Albatros LLC or even found alternative employment, and the planned replenishment with interns from St. Petersburg does not cover the shortage of pilots. In addition, the pilots continue to leave the trade union committee: the Ust-Luga cell not includes as few as 11 active pilots.

The deteriorating situation on the ground was also confirmed by Oleg Mikhin, the chairman of the IPTU cell in Kaliningrad: "We have just one pilot organization, Rosmorport. As a result, there is no competition. But the cell has only 24 pilots. We need to preserve the union – there is no other option."

The chairmen of Ust-Luga and Kaliningrad cells agreed that now is not a good time for action. The main goal is to preserve IPTU to defend pilots' rights.

RESPOND APPROPRIATELY TO CHALLENGES

Oleg Zmitrachkov, the chairman of the IPTU cell in Vyborg fundamentally disagrees. He is convinced that any challenges should be responded appropriately.

"Vyborg has always had a three- or four-fold decline of shipping volumes in winter. But now the situation is worse than usual – apparently, the sanctions have taken effect," he says. "We simply have no work at all."

In particular, he says that on 11 March, the day of the IPTU congress, the shift pilots had no pilotage operations at all, and the same state of affairs was observed on 9 and 10 March. For pilots in Vyborg, he explains, no work means having just a net salary and no monthly bonuses.

"Hiding in this context is wrong, we have to respond," says O. Zmitrachkov. "I think the employer will soon ask the employees to take inter-navigation leaves in order to pay the minimum wage only, which is 14.5K rubles in the Leningrad Region. If this happens, we should strongly advise our coworkers not to agree. After all, absence of work is not our problem. Pilots have on hands their employment contracts which say that it is Rosmorport's responsibility to provide work."



К тому же Олег Змитрачков считает, что в лоцманской службе Выборга сокращений быть не должно – здесь и без того мало людей.

МОЛОДЕЖИ НУЖНЫ ХОРОШИЕ УСЛОВИЯ ТРУДА

О том, что среди лоцманов появляется молодежь, рассказал председатель ППО МПСЛ в Мурманске Геннадий Антропов.

– Стажеров действительно достаточно, но вступать в профсоюз они не хотят, – констатирует он. – Людей в первичке осталось мало – 18 человек, из них 8 – экипаж лоцманского катера.

Геннадий Антропов также подчеркнул, что работы в Мурманске стало ощутимо меньше, что для февраля-марта в принципе характерно и, по всей видимости, действительно начали действовать санкции – более интенсивные судозаходы начинаются с середины марта. Кроме того, важно добавить, что частных компаний в Мурманске нет, а значит, отсутствует конкуренция. В целом, по его словам, диалог с руководством «Росморпорта» в Мурманске налажен. По крайней мере, как объяснил Геннадий Антропов, привлекать юристов или идти в суд для урегулирования проблем не приходится – каждая конкретная ситуация решается на месте.

Председатель первичной профсоюзной организации лоцманов г. Архангельска МПСЛ Игорь Минин подтвердил,



Олег
Змитрачков
Oleg Zmitrachkov

что молодежь приходит в профессию, но молодых быстро перетягивают в Сабетту или Салман – там хорошие зарплаты. В Архангельске же уровень окладов – больной вопрос.

– Судя по российским компаниям, суда которых заходят в наш порт, старпомы и капитаны получают от 330 тысяч до 500 тысяч рублей, лоцманы же довольствуются суммой в районе 80-100 тысяч рублей, – говорит он. – Это смешно: мы получаем меньше матроса на судне. Не удивительно, что работать в лоцманскую службу Архангельска никто не бежит. Молодежь предпочитает Сабетту и Салман – там совсем другие условия.

ЕДИНАЯ ЛОЦМАНСКАЯ СЛУЖБА И УВЕЛИЧЕНИЕ ЗАРПЛАТЫ

Действительно, к должностным окладам лоцманов в филиалах «Росморпорта» у МПСЛ много вопросов. Так, у архангельских лоцманов он составляет 36-40 тысяч рублей в зависимости от категории, что в 2,5-3 раза меньше окладов лоцманов этого же самого предпри-

«СЕЙЧАС СИТУАЦИЯ ХУЖЕ, ЧЕМ ОБЫЧНО – ПО ВСЕЙ ВИДИМОСТИ, НАЧАЛИ ДЕЙСТВОВАТЬ САНКЦИИ. РАБОТЫ ПРОСТО НЕТ»

«NOW THE SITUATION IS WORSE THAN USUAL – APPARENTLY, THE SANCTIONS HAVE TAKEN EFFECT. WE SIMPLY HAVE NO WORK AT ALL»

In addition, Oleg Zmitrachkov believes that the pilot service of Vyborg should see no layoffs as it is insufficiently manned even now.

YOUNG PEOPLE NEED GOOD WORKING CONDITIONS

Gennady Antropov, the chairman of IPTU cell in Murmansk, says that young people may now be found among the pilots.

"There are quite many interns, but they do not want to join the trade union," he states. "There are as few as 18 men remaining in the cell, eight of them are the pilot boat crew members."

Gennady Antropov also stresses that they have significantly less work in Murmansk, which is quite typical for February and March, and, apparently, the sanctions have really taken effect – ship calls normally become more intensive since mid-March. In addition, it is important to note that there are no private pilot companies in Murmansk, which means no competition. According to him, the dialog with the Rosmorport management in Murmansk has been in general established.

At least, Gennady Antropov explains, they have no need to involve lawyers or go to court to resolve problems – each specific situation can be resolved on the spot.

Igor Minin, the chairman of the IPTU cell in Arkhangelsk, confirms that young people do tend to choose the occupation, but are quickly drawn to Sabetta or Salman thanks to good salary offers. The level of salaries in Arkhangelsk is a sore point.

"Judging by the Russian companies whose ships call at our port, the masters and chief mates get from 330K to 500K rubles, while pilots are limited to amounts about 80K to 100K rubles," he says. "That is ridiculous: we are paid less than a sailor on the ship. It is not surprising that no one strives after the pilot work in Arkhangelsk. Young people prefer Sabetta or Salman for very different conditions offered there."

UNIFIED PILOT SERVICE AND SALARY RISE

Indeed, IPTU has a lot of questions about the fixed salaries of pilots in the Rosmorport branches. Today, the salaries



фото: пресс-служба президента РФ

ятия в портах Балтийского и Черноморского бассейнов. Например, еще 2019 году до перевода на часовую тарифную ставку должностной оклад лоцмана высшей квалификации в порту Санкт-Петербург превышал 100 тысяч рублей.

В этой связи адекватное повышение должностных окладов на местах – приоритетное направление для МПСЛ. Другая перспективная задача – создание Единой лоцманской службы в стране.

– Будет лоцманская служба государственная или негосударственная – значения не имеет, нам просто нужно стремиться избавиться от конкуренции в лоцманском деле, потому что ни к чему хорошему такая конкуренция не ведет. Это видно на примерах портов Санкт-Петербург и Усть-Луга, где для лоцманов федерального государственного предприятия работы остается совсем немного. Большая часть

работ, а значит, и денежных средств достаются частникам. Реализация этих направлений в том числе зависит от стремления всех сторон к диалогу и партнерству, а с ними у МПСЛ и ФГУП «Росморпорта» существуют определенные трудности. Создание Единой лоцманской службы в России также невозможно без участия всех заинтересованных сторон, поэтому нужно возобновлять и продолжать сотрудничество с органами государственной власти РФ, в частности, реанимировать заседания рабочей группы при Министерстве транспорта РФ по вопросам совершенствования лоцманской деятельности, которая не собиралась с 2019 года.

Остается добавить, что делегаты съезда единогласно признали работу МПСЛ за отчетный период удовлетворительной. Председателем Межрегионального профсоюза лоцманов вновь был избран Владимир Кабанов. [⚓](#)

of Arkhangelsk pilots range from 36K to 40K rubles depending on the category, which is 2.5-3 times less than the salaries of pilots working for the same company in the ports of the Baltic Sea or Black Sea basins. As recently as in 2019, before the transfer to the hourly rate, the fixed salary of a highly qualified pilot in the port of St. Petersburg exceeded 100K rubles.

In this regard, an adequate rise of local fixed salaries is a priority for IPTU. Another ambitious task is the creation of the Unified Pilot Service in the country.

"The pilot service may be governmental or non-governmental, it does not matter; we just need to discard competition in pilotage, because competition does not lead to anything good. This can be exemplified by the ports of St. Petersburg and Ust-Luga, where very little work is now left for the pilots of the federal state enterprise. Most of the work, and hence most of the money, goes to private

companies. Achieving these goals depends, among other things, on the desire of all the parties to be in dialog and partnership, and this is what IPTU and Rosmorport have certain difficulties with. Establishment of the Unified Pilot Service in Russia is also impossible without the participation of all the stakeholders; therefore, it is necessary to resume and continue cooperation with the Russian Federation state authorities, in particular, to reanimate the meetings of the pilotage activity improvement working group under the Ministry of Transport of the Russian Federation, which have not been held since 2019.

It remains to be added that the congress delegates unanimously recognized the IPTU work over the reporting period as satisfactory. Vladimir Kabanov was re-elected the chairman of the Interregional Pilot Trade Union. [⚓](#)

РПСМ ПОМОГ ОСТАВШЕЙСЯ БЕЗ КОРМИЛЬЦА СЕМЬЕ ПОЛУЧИТЬ 5 000 ФУНТОВ СТЕРЛИНГОВ

THE SUR HELPED A FAMILY BEREAVED OF A BREADWINNER GET £5,000



В начале февраля в первичную профсоюзную организацию моряков города Владивостока РПСМ обратилась дочь бывшего повара рыболовного судна «Амур». Студентка Морского государственного университета имени адмирала Г. И. Невельского и ее мать не только лишились отца и мужа, но и остались без средств к существованию, потеряв единственного кормильца. Моряк, как и весь экипаж судна «Амур», во время рейса заболел, после чего 23 декабря прошлого года был списан и направлен на лечение домой на Сахалин с положительным тестом на коронавирус. 12 января он скончался в больнице г. Холмск от COVID-19. Поскольку его жена была безработной, а дочь училась на платном отделении, после потери отца ей предстояло не только поддерживать свою мать, но и самостоятельно оплачивать собственное образование.


In early February, the daughter of the former ship cook of the fishing vessel Amur applied to SUR Primary Organization of Vladivostok. The girl, a student of the Maritime State University named after Admiral G. I. Nevelskoy, and her mother not only lost the father and the husband, but were also left without means of support, bereaved of their only breadwinner. The seafarer, like the entire crew of the fishing vessel Amur, fell ill during the voyage. Then, on December 23 last year, he was signed off the vessel and sent home to Sakhalin for treatment with a positive test for coronavirus. On January 12, he died of COVID-19 in a hospital in Kholmsk. His daughter had been studying on commercial base, and, having lost her father she had to support her unemployed mother and pay for her education on her own.

Помощи семье ждать было неоткуда. После анализа полученных документов в профкоме приняли решение подготовить документы для заявки на грант в Фонд содействия благополучию моряков Международной федерации транспортных рабочих (ITF Seafarers' Trust).

Напомним, что Фонд был основан еще в 1981 году и назвал своей миссией оказание помощи моральному, духовному и физическому благополучию моряков независимо от национальности, расы или вероисповедания. С начала работы он предоставил около \$200 млн на поддержку благополучия труженников флота и их семей во всем мире. Фонд реализует различные программы помощи морякам, и одна из них направлена на поддержку работников и их семей, попавших в тяжелую ситуацию в период пандемии. Минимальный размер гранта в таком случае составляет £250, а максимальный – £5 000.

– С начала пандемии это была уже четвертая наша заявка на оказание помощи морякам и их семьям, оказавшимся в сложной жизненной ситуации в связи с распространением COVID-19, – отметил председатель

первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ Петр Осичанский. – Как и в предыдущих случаях, чрезвычайный фонд Seafarers' Trust Emergency Fund (STEF) не остался равнодушным к судьбе семьи российского моряка и одобрил грант в £5 000. Уже 14 марта дочь погибшего получила подтверждение из своего банка о поступлении этой суммы, которая пойдет на ее дальнейшее обучение.

Девушка от души поблагодарила профком моряков во Владивостоке и Фонд содействия благополучию моряков: «Спасибо огромное за помощь! О такой поддержке я даже и не думала, не рассчитывала, что это вообще возможно!». 




Петр Осичанский
Petr Osichansky

They had nobody to ask for help. The SUR Primary Organization Committee examined the documents received and decided to prepare an application to the ITF Seafarers' Trust for a grant.

The ITF Seafarers' Trust was founded back in 1981 and committed to drive improvement of moral, mental and physical wellbeing of seafarers, regardless of nationality, race or religion. Since then it has provided about \$200m to support the wellbeing of maritime workers and their families around the world. The ITF Seafarers' Trust implements various projects to assist seafarers, and one of them is aimed at supporting workers and their families who find themselves in a difficult situation during the pandemic. The minimum grant provided in this case is £250 and the maximum is £5,000.

“Since the beginning of the pandemic, this was already our fourth application for assistance to seafarers and their families who find themselves in a difficult situation due to the spread of COVID-19,” – Petr Osichansky, Chairman of the SUR Primary Organization of Vladivostok said. – Like in previous cases, the Seafarers' Trust Emergency Fund (STEF) didn't keep aloof from the fate of the Russian seafarer's family and approved them a £5,000 grant.

On March 14 the daughter of the deceased seafarer received bank confirmation of crediting this amount to her account. She will use the money to pay for her education.

The girl sincerely thanked the SUR Primary Organization of Vladivostok and the ITF Seafarers' Trust: “Thank you very much for your help! I never thought of such support, I never expected it was really possible!” 



FIND A MANNING AGENT

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

REPORT AN AGENT OR SCAM

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

ITFShipBeSure guide you through the recruitment process

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

WWW.ITFSHIPBESURE.ORG



BEFORE YOU BOARD

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



SCAMS AND FAKE JOBS

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

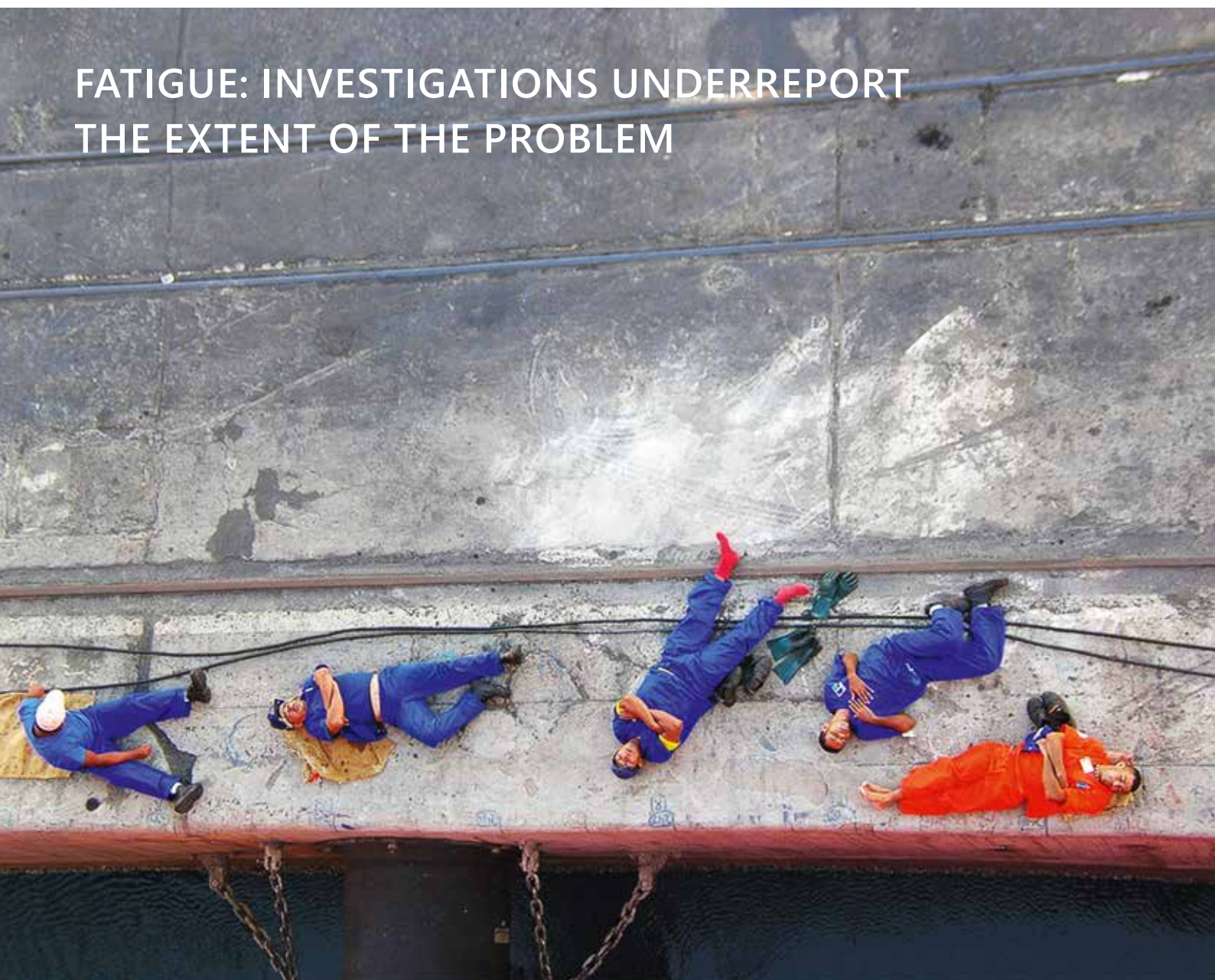


CONTACTS

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

УСТАЛОСТЬ: РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЙ НЕ ОТРАЖАЮТ МАСШТАБ ПРОБЛЕМЫ

FATIGUE: INVESTIGATIONS UNDERREPORT
THE EXTENT OF THE PROBLEM



Усталость – частый спутник специалистов почти любых профессий. Но особую опасность она представляет там, где от верного и своевременного принятого решения могут напрямую зависеть жизнь и безопасность людей – в частности, на морском транспорте. Надо сказать, что о влиянии этого фактора на судоходство говорили и прежде, но с приходом пандемии коронавируса, когда члены экипажей стали оставаться на борту дольше срока своих контрактов, причем порой на несколько месяцев, эта проблема встала особенно остро. Международная федерация транспортников (МФТ) с самого начала кризиса смены экипажей предупреждает: усталость моряков, которые находятся на борту слишком долго, может стать причиной всплеска морских инцидентов и аварий. При этом человеческий фактор, который тесно связан с усталостью и ситуационной осведомленностью, давно является основной причиной инцидентов: например, по данным Европейского агентства по безопасности на море, в 2014–2020 году им в среднем объяснялось около 60% всех происшествий. Сегодня, когда моряки испытывают возросшее напряжение, это число может увеличиться.

МНОГОЧАСОВОЕ ИСПЫТАНИЕ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ

Усталость может возникать по разным причинам. Дело может быть не в том, что моряк слишком долго проработал на судне, а, скорее, в крайне неудачном стечении

обстоятельств и разовой чрезмерной нагрузке. Так, например, недавно американский Национальный совет по безопасности на транспорте (NTSB), занимающийся расследованиями происшествий, напрямую связал с усталостью случай с танкером Atina, произошедший 17 октября 2020 года. Все началось с того, что на борту прошла смена капитана. Как выяснилось в ходе следствия, на тот момент новоприбывший не спал уже 50 часов после перелета в Америку из Турции. При этом его коллега практически сразу покинул судно, хотя требования компании предполагают, что период смены комсостава должен составлять минимум один день, если сменщик уже работал в компании, и семь – если он новичок. Несмотря на это новому капитану пришлось сразу браться за работу без всякой подстраховки. Ему предстояло спуститься вниз по реке и встать на якорь ночью. Место, которое он в итоге выбрал для стоянки, не соответствовало первоначальному плану и располагалось примерно в 0,7 морских милях от нефтегазовой платформы вместо безопасных 3,2. Позднее он признался: он хотел поставить танкер на якорь как можно быстрее из-за усталости.

К сожалению, такое решение, принятое в состоянии утомления и плохой ситуационной

Fatigue is a frequent companion of almost any profession. But it poses a particular danger where the life and safety of people may directly depend on the right and timely decision – in particular, in maritime transport. Its impact on the shipping industry has never been overlooked, but with the advent of the coronavirus pandemic – when crew members had to stay on board in excess of their contract terms, sometimes by several months – the problem turned out especially acute. The International Transport Workers' Federation (ITF) has been warning since the onset of the crew change crisis that fatigue of seafarers, who stay on board for too long, may lead to a surge in maritime incidents and accidents. Here, the human factor, being closely related to fatigue and situational awareness, has long been the main cause of incidents: for example, according to the European Maritime Safety Agency, it was deemed responsible for about 60% of all accidents in 2014–2020. Today, as seafarers experience increased stress, that figure may rise.

HOURS OF ENDURANCE TESTING

Fatigue can occur due to various reasons. It may be caused not by seafarer's too long work on board, but, instead, by an extremely unfortunate confluence of circumstances or a one-time excessive workload. For example, recently the American National Transportation Safety Board (NTSB) responsible for accident investigations directly

linked the tanker Atina incident, which occurred on 17 October 2020, to fatigue factor. It all started with the change of master on board. According to investigation materials, the new master at that time had not slept for 50 hours after the flight from Turkey to America. However, his predecessor left the ship almost immediately, although company's requirements assumed that the senior officer handover period should be at least one day if the newcomer has already worked in the company and seven days if not. Despite that, the new master had to get to work immediately without any backup. He was to go down the river and anchor at night. The place he eventually chose to anchor was not according to the original plan and was about 0.7 nm away from the offshore platform instead of the safe distance of 3.2 nm. He later admitted that he wanted to anchor his tanker as quickly as possible due to fatigue.

Unfortunately, this decision, made in fatigue and poor situational awareness condition, played a fatal role. While trying to anchor near Pilottown (LA), the ship crashed into the offshore platform. The damage from the collision, which occurred due to extreme fatigue, was estimated at \$72.9m. Fortunately, none of the crew was injured, which may be considered a great luck.

осведомленности, сыграло роковую роль в этой истории. При попытке постановки на якорь неподалеку от Пилоттауна, штат Луизиана, судно врезалось в нефтегазодобывающую платформу. Ущерб от этого столкновения, произошедшего вследствие крайнего утомления, оценили в \$72,9 млн. К счастью, никто из экипажа не пострадал, что можно считать большим везением.

ПОСТОЯННОЕ НАПРЯЖЕНИЕ – РЕГУЛЯРНЫЕ ИНЦИДЕНТЫ

Где-то же усталость становится постоянным спутником работников из-за того, что нагрузка всегда является чрезмерной. В этом смысле заслуживает отдельного внимания ситуация в Панамском канале, где инциденты, связанные с ней, стали практически обыденностью. Против

происходящего высказывались профсоюзы. Так, Международная организация капитанов, помощников капитанов и лоцманов (MM&P) сообщила, что члены входящего в нее *Capitanes y Oficiales de Cubierta (UCOC)*, объединяющего капитанов буксиров в Панаме, столкнулись с отстранением от должности и увольнением в связи с тем, что они приняли участие в давнем споре о рабочих условиях, которые доводят моряков до изнеможения. Так, например, в декабре 2021 года изнуренный капитан буксира заснул, пока помогал движению судна в расширенном Панамском канале. Как рассказал его коллега, буксир столкнулся с теплоходом. Воздействие было таким сильным, что тело и голова моряка ударились о переднее стекло. «У нас было несколько подобных случаев в последние месяцы», –

FROM PERMANENT STRESS TO REGULAR INCIDENTS

Somewhere, fatigue becomes an everyday companion of workers due to permanently excessive workload. In this respect, the situation in the Panama Canal deserves special attention, where fatigue-related incidents have become almost commonplace. Trade unions have spoken out against it. In particular, the International Organization of Masters, Mates and Pilots (MM&P) reported that members of its affiliate union *Capitanes y Oficiales de Cubierta (UCOC)* – an organization of tugboat masters in Panama – faced suspensions and dismissals due to raising their voices against longstanding working conditions that drive seafarers to the brink of exhaustion. For example, in December 2021, an exhausted tugboat master fell asleep while assisting a ship to move through

the expanded Panama Canal. According to his coworker, the tugboat collided with the ship. The impact was so strong that the sailor's body and head hit the front glass. “We have had several similar incidents in recent months,” the worker added. Incidents with mooring workers regularly happen too; one of them ended in a death in 2018. There were other deaths as well: two tugboat crew members died of stress-induced heart disease. Two others suffered a stroke, but survived.

As noted the trade union officials, the problem of fatigue has become especially acute for the workers after the canal expansion in 2016. Lack of personnel and equipment, mandatory overtime, shifts of 12 hours or more, weekly schedules of seven days in a row, including midnight shifts, more stressful work due to expanded canal's design features – all that has become a routine here.



добавил работник. Регулярно случаются здесь и инциденты со сварщиками – в 2018 году один из них закончился гибелью. Были и другие смерти: два члена экипажа буксиров скончались от вызванных стрессом сердечных заболеваний. Еще двое перенесли инсульт, но выжили.

Как отметили в профсоюзе, проблема усталости особенно остро встала перед работниками канала после его расширения в 2016 году. Недостаток персонала и оборудования, обязательные переработки, смены по 12 часов или больше, еженедельное расписание из семи рабочих дней подряд, включая полночные вахты, ставшая более напряженной вследствие особенностей проектирования расширенного канала работа – все это стало здесь нормой. При этом стоит отметить, что любые инциденты в панамском канале чреваты тяжелыми последствиями для мировой торговли: если хотя бы одни шлюзовые ворота будут повреждены, их восстановление займет месяцы, а канал тем временем будет закрыт для всех судов класса «неопанамакс». К слову, еще в 2018 году МФТ заявляла: усталость работников канала грозит катастрофой, которая может развернуться в любой момент, что подтверждалось данными независимого исследования.

РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЛЕДОВАНИЙ НЕ ОТРАЖАЮТ МАСШТАБ ПРОБЛЕМЫ

В целом по отрасли рабочие условия моряков часто не отвечают существующим в международном законодательстве требованиям. В частности, как показало исследование Всемирного морского университета «Культура приспособления» (Culture of Adjustment), проведенное в 2020 году, при учете рабочего времени и часов отдыха очень распространены искажения, иногда записи совершенно не отражают действительность. Положения, касающиеся усталости, повсеместно игнорируются, а уровень минимального безопасного укомплектования экипажа не соблюдаются.

На сайте МФТ указано, что по приблизительным данным число морских инцидентов, связанных с усталостью, достигает 25%. Вполне вероятно, что в действительности эта цифра может быть и больше, особенно сегодня, когда нагрузка на моряков возросла. Однако сколько на самом деле аварий связаны с утомлением – точно сказать сложно: при расследовании происшествий этому фактору могут не уделять должного внимания. По крайней мере, такого мнения придерживается профессор Энди Смит из Школы психологии при Кардиффском университете, который проводил исследование по этому вопросу.



It should also be noted that any incidents in the Panama Canal are fraught with grave consequences for the world trade: repair of even one damaged lock gate may take months, while the canal will be closed to all Neo-Panamax ships. By the way, the ITF supported by an independent study stated as far back as in 2018 that fatigue of the canal workers threatens a disaster that may occur at any moment.

INVESTIGATIONS UNDERREPORT THE EXTENT OF THE PROBLEM

Generally in the industry, the working conditions of seafarers often fail to meet international legal requirements. In particular, according to the “Culture of Adjustment” study held in 2020 by the World Maritime University, accounting for work hours and rest hours is commonly carried out with misstatements, when records may not reflect reality at all. Fatigue provisions are widely ignored and minimum safe manning levels are not respected.

The ITF website states that the estimated share of fatigue-related maritime incidents is as high as 25%. It is very likely that in reality this figure may be even higher, especially today, when the seafarers suffer increased workload. However, it is difficult to say exactly how many accidents are actually related to fatigue: this factor may not be paid due attention in incident investigations. At least, this is the opinion of Professor Andy Smith from the School of Psychology at Cardiff University, who researched the matter.

The research showed that, although 60% of surveyed seafarers believe that fatigue is a safety hazard, and another 30% admitted that they personally were involved in overwork-related maritime incidents, these factors are not often cited as the main cause of an accident. The scientist believes that this is mainly because the institutions responsible for investigation, regulation and legal consequences of fatigue-related incidents often simply lack adequate knowledge in the area.

Оно показало, что при том, что 60% опрошенных моряков считают, что усталость – это угроза безопасности, а еще 30% признались, что сами были причастны к морским инцидентам из-за переутомления, эти факторы не столь часто указываются в качестве основной причины происшествия. Ученый связал это в первую очередь с тем, что структуры, которые занимаются расследованием, регулированием и правовыми последствиями инцидентов, связанных с усталостью, часто сами нуждаются в дополнительных знаниях в этой области.

Сегодня же в основном утомление называют причиной происшествия только тогда, когда это совершенно очевидно. Например, если моряк заснул, а судно в это время село на мель. Или, как в приведенном случае с т/х Atina, когда он бодрствовал так много часов подряд, что сомнений в усталости просто не может быть. Однако такой взгляд слишком поверхностен. Полноценный сон во время работы – это далеко не единственное проявление усталости, которое может привести к инциденту. Есть, например, еще и микросон – внезапно наступающие периоды кратковременного сна, которые длятся лишь несколько секунд и часто наблюдаются у очень переутомившихся людей. Однако в основном, если он приводит к аварии,

его последствия объясняются другими вещами – например, неопытностью или некомпетентностью.

БЕЗ ОТДЫХА И С КИПОЙ БУМАГ

Что же нередко служит причинами утомления, которое приводит к таким тяжелым последствиям? Помимо недосыпа выделяют огромное количество факторов: время суток, объем рабочей нагрузки, стресс, условия окружающей среды, шум. Обилие бумажной работы тоже негативно влияет на состояние моряков и приводит к усталости. Как отмечается в статье Николая Григорьева, профессора кафедры технических средств судовождения им. профессора Е. Л. Смирнова ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, и Артура Григорьева, инженера-механика судовых ядерных энергетических установок и директора по развитию ООО «РТС», под названием «Усталость: зри в корень», по данным опроса Международной морской организации 34,1% моряков считают обилие бумажной работы одним из факторов, делающих профессию непопулярной. Еще большую нелюбовь снискала только продолжительность контрактов, заняв первое место в рейтинге. Тем временем опрос среди слушателей курсов повышения квалификации в ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова показал еще более категоричное мнение моряков на этот

Today, it is quite common to name fatigue as the cause of an incident only when it is absolutely obvious. For example, if the sailor fell asleep and the ship ran aground at that time. Or, as in the above case with m/v Atina, when he was awake for so many hours in a row that fatigue is out of doubt. However, this view is too superficial. Falling deeply asleep during work is far from the only sign of fatigue that can lead to an incident. It may be, for example, microsleep – sudden periods of short sleep that last no more than a few seconds and are often observed in very overtired people. However, when it results in an accident, it is commonly explained by other things – for instance, inexperience or incompetence.

NO REST AND A PILE OF PAPERS

What often causes fatigue, which leads to so grave consequences? Apart from lack of sleep, there may be a huge number of factors: time of day, workload, stress, environmental conditions, noise, to name a few. The abundance of paperwork also affects the condition of seafarers and leads to fatigue. According to the article "Fatigue: The Root of the Issue" written by Nikolai Grigoriev, professor of the E.L. Smirnov's Department of Navigation Equipment in the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, and Artur Grigoriev,

a mechanical engineer of maritime nuclear power plants and Development Director in RTS LLC, a survey conducted by the International Maritime Organization showed that 34.1% of seafarers consider abundance of paperwork as one of the factors that make the profession unattractive. It took second place in dislike to the terms of contracts, which was the winner of the rating. Meanwhile, a survey conducted among students of advanced training courses at the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping revealed even more definite opinions on the matter: 100% of respondents (41 persons) noted an excessive amount of paperwork.





Число морских инцидентов, связанных с усталостью, достигает 25%. Однако сколько на самом деле аварий связаны с утомлением – точно сказать сложно: при расследовании происшествий этому фактору могут не уделять должного внимания.

The share of fatigue-related maritime incidents is as high as 25%. However, it is difficult to say exactly how many accidents are actually related to fatigue: this factor may not be paid due attention in incident investigations.

счет – чрезмерное количество бумажной работы отметили 100% респондентов – 41 человек.

Есть и индивидуальные факторы. Например, опросы обучающихся в ГУМРФ на курсах повышения квалификации также показали, что часть моряков предпочитает длительные океанские переходы, где больше возможностей отдохнуть в рейсе. Другим же ближе короткие: благодаря их динамичности моряки не впадают в тоскливое и депрессивное состояние, если, конечно, гармонично чередуются часы работы и отдыха. Контракты здесь обычно меньше по продолжительности. К тому же, как отмечает Григорьев, «некоторые судовые операции, например, швартовка,

на судах, совершающих фидерные перевозки, проходят менее nervозно, поскольку задействованы навыки, которые перешли на уровень подсознания».

Со времени начала пандемии к перечисленным факторам, провоцирующим усталость, прибавилось отсутствие возможности увольнения на берег, которая раньше позволяла морякам хоть ненадолго отвлечься от изолированного существования на судне. И, конечно, проблемы со сменой экипажа, приведшие к тому, что работники могут оставаться на борту на протяжении месяцев после завершения первоначального срока контрактов, а иногда и еще дольше.

Individual factors may also play a role. For example, surveys conducted among students of advanced training courses at the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping showed that some seafarer may prefer long across-ocean passages, where they have more opportunities to relax during the voyage. Others prefer short passages: their dynamism prevents the sailors from falling into a dreary and depressive state – of course, provided that the hours of work and rest harmoniously alternate. Contracts here are usually shorter in duration. In addition, Grigoriev notes that “some ship operations, such as mooring, are less nervous on ships

Согласно мартовскому индикатору смены экипажей Декларации Нептуна, процентное соотношение моряков, вынужденных оставаться на борту по истечении сроков контрактов, растет под влиянием новой волны Covid-19, связанной с распространением нового штамма омикрон. Так, число таких членов экипажа увеличилось с 4,2% в прошлом месяце до 5%, а количество тружеников флота, срок пребывания которых на судне превышает 11 месяцев, осталось неизменным – на уровне 0,4%. Зафиксированные в марте показатели являются самыми высокими с декабря 2021 года. То есть кризис смены экипажей, который до распространения нового штамма «омикрон», казалось бы, медленно шел на убыль, теперь, с введением рядом стран новых запретов и ограничений на путешествия, снова набирает обороты. А вместе с ним вверх идет и уровень усталости экипажей.

Также не стоит забывать, что данные Индекса основываются только на статистике 10 ведущих судовых менеджеров. Хотя на теплоходах в их управлении трудится около 90 000 моряков, возможности этих компаний на порядок выше, чем у других судовладельцев, поэтому в целом по отрасли дела, скорее всего, обстоят хуже.

КОГДА СИЛ БОЛЬШЕ НЕТ

Многим морякам, которые застревали на судах на долгое время,

МФТ и входящие в нее профсоюзы, в том числе РПСМ, неоднократно помогали. При этом члены экипажей часто жаловались на усталость, а иногда их состояние было открыто пугающим. Так, например, еще в начале прошлого года рассказывал о своем опыте помощи морякам в репатриации председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ, инспектор МФТ во Владивостоке Петр Осичанский: «Подчас просьбы были на грани истерик. Один из моряков, например, прекратил работу и угрожал выброститься за борт, если его не спишут. Пришлось поработать психотерапевтом, а затем, через месяц-полтора, его все же удалось отправить домой. Часто моряки больше не в состоянии оставаться на борту даже несмотря на неплохие условия и большие зарплаты».

Утомление действительно может губительно влиять на психику. Начинает, например, страдать оперативная память и намного хуже усваивается информация. Среди других последствий в статье «Усталость: зри в корень» приводятся также ошибки в определении расстояния, скорости, времени, снижение объема внимания, неправильное понимание ситуации и даже нежелание считаться с опасностью. «Проявление длительного влияния утомления приводит к деградации человеческой личности, выражающейся



engaged in feeder service, since they require skills that have already passed to the subconscious level”.

Since the onset of the pandemic, these fatigue-producing factors have been supplemented by the lack of shore leave, which previously allowed seafarers to escape from the isolated life on the ship

at least for a brief period.

And, of course, there are troubles with crew change, which means that seamen may stay on board for several months after the end of initial contractual term of contracts, and sometimes even longer.

According to the Neptune Declaration's March Crew Change Indicator, the percentage of seafarers



в замедлении физических и психических рефлексов и/или ухудшении способности принимать адекватные управленческие решения, т. е. утомление оказывает влияние на разум, эмоции и тело, именно те составляющие, которые задействованы в принятии решений», — указывают Григорьевы.

До определенной границы с начальными признаками утомления можно бороться при помощи компенсирующих усилий, силой воли, но это возможно только в течение очень короткого времени — затем его влияние проявится в полной мере. А, стало быть, может привести к опасному инциденту.

forced to stay on board after contract expiration is rising due to a new wave of Covid-19 associated with the spread of a new strain, omicron. The number of such crew members increased from 4.2% in last month to 5%, while the number of fleet workers whose stay on the ship exceeds 11 months remained unchanged at 0.4%. The figures recorded in March are the highest since December 2021. That is, the crew change crisis, which seemed to be slowly subsiding before the spread of the new omicron strain, is now gaining momentum again with the introduction of new travel bans and restrictions by a number of countries. The level of crew fatigue goes up along with it. Also, it should be kept in mind

that the Index data relies on the statistics from the top 10 ship managers only. These companies, although manage about 90,000 seafarers on ships, possess an order of magnitude higher capabilities than other shipowners, so state of things in the industry as a whole is likely to be worse.

WHEN OUT OF ENERGIES

Many seafarers who have been stranded on ships for long periods of time have been repeatedly helped by the ITF and its affiliates, including the SUR. The crew members often complained of fatigue, and sometimes their condition was frankly frightening. For example, Pyotr Osichanskiy, the chairman of the Vladivostok SUR cell an ITF inspector in Vladivostok, described his experience in helping seafarers in repatriation as far back as early last year: "Sometimes the requests could be on the verge of hysterics. For example, a seaman stopped working and threatened to jump overboard if not discharged. So, first I had to do some psychotherapist's job, and later, after a month and a half, we still could send him home. Often, seafarers are no longer able to stay on board even despite good conditions and high salaries."

Fatigue can have a really detrimental effect on the psyche. For example, short-term memory suffers, and information is absorbed much worse. Among other consequences, the article "Fatigue: The Root




ЧТО ДЕЛАТЬ?

Конечно, моряки не могут повлиять на условия труда на судне или самолично отменить ограничения на передвижения. Но все же они способны в определенной мере лично снизить уровень своей усталости на борту. Существует множество рекомендаций по этому поводу. В основном специалисты сходятся в том, что первоочередную важность играет хороший сон, время на который не стоит тратить на гаджеты или телевизор. При этом в целом при выборе таких развлечений останавливаться лучше на позитивных фильмах или передачах.

Не менее важны регулярное и сбалансированное питание, выполнение упражнений для поддержания нормальной физической формы. Встречаются рекомендации делать небольшие перерывы в работе. Лучше почаще бывать на открытой палубе. Чтобы снизить уровень стресса, полезно иметь

на судне места психологической разгрузки – там может быть, например, включен видеоряд с природой, звуками птиц.

Также лучше снизить влияние стрессовых факторов. Встречается совет договориться с родными и близкими о том, чтобы избежать негативных новостей – они могут даже способствовать впадению моряка в состояние прострации, что очень небезопасно. Важно научиться контролировать и переключать свое мышление.

Конечно, морякам необходимо делать все, что от них зависит, чтобы не стать жертвами утомления. Однако когда срок контракта превышает год, личных усилий моряков явно не будет хватать, чтобы противостоять этой проблеме. Поэтому в Российском профсоюзе моряков считают: государства по всему миру должны объединиться и вместе преодолеть кризис смены экипажей. 

of the Issue” cites distance, speed and time estimation errors, reduced attention span, situation misinterpretation and even ignoring danger. The Grigorievs point out that “a long-term effect of fatigue leads to the personality degradation, which is expressed in slower physical and mental reflexes and/or degraded capability to make adequate managerial decisions; i.e. fatigue affects the mind, emotions and body – precisely the components involved in making decisions”. The initial signs of fatigue can be resisted to certain limit with the help of compensatory efforts or willpower, but this is possible within a very short time only, and thereafter fatigue comes to full force. And, therefore, it can lead to a dangerous incident.


WHAT TO DO?

Of course, seafarers themselves cannot improve working conditions on the ship or lift travel restrictions. But they are still

able, at least to certain extent, to reduce their personal level of fatigue on board. There are many recommendations for this. Basically, many experts agree that good sleep is of paramount importance, and the sleep time should not be spent for gadgets or TV. When such ways of entertainment are anyway chosen, it is better to dwell on positive films or programs.

Equally important is a regular and balanced diet and exercising to maintain proper physical condition. Some recommend taking short breaks in work. It is good to be on the open deck as often as possible. To reduce the stress level, it is useful to have on board some places for psychological relief with, for example, a video stream of nature pictures and bird sounds.

It is also better to reduce the effect of stress factors. Some recommend making a sort of pre-agreement with relatives and friends to refrain from negative news, as it may cause the sailor even to fall into prostration, which is very unsafe. It is important to learn to control and switch thinking.

Of course, seafarers need to do everything they can to avoid becoming victims of fatigue. However, when the contract term exceeds a year, the personal efforts of seafarers will clearly not be enough to counter the problem. Therefore, the Seafarers' Union of Russia believes that states around the globe should unite and overcome the crew change crisis together. 

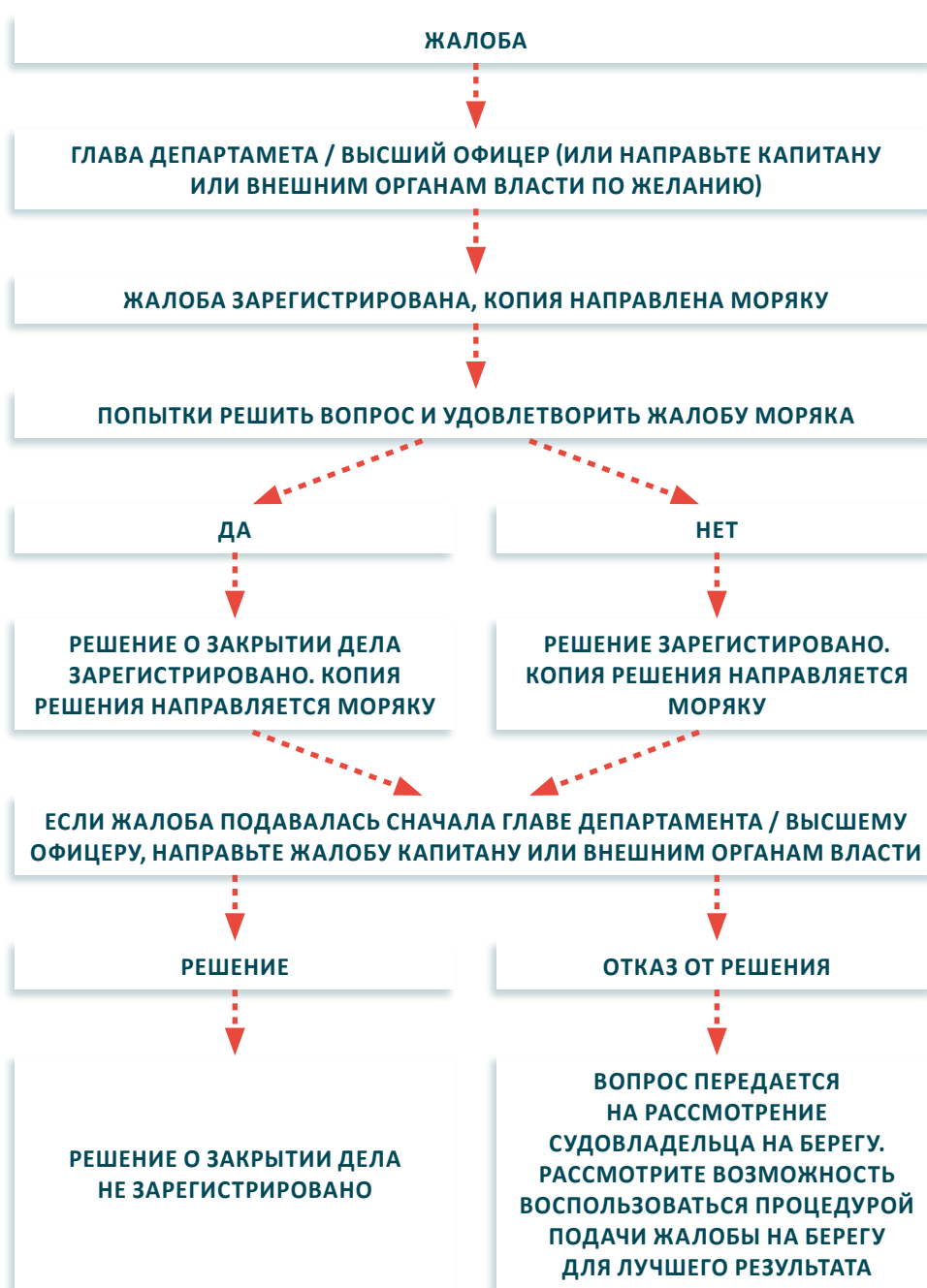
КТМС: Процедура рассмотрения жалоб на борту

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

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

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

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



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



MLC: On-board

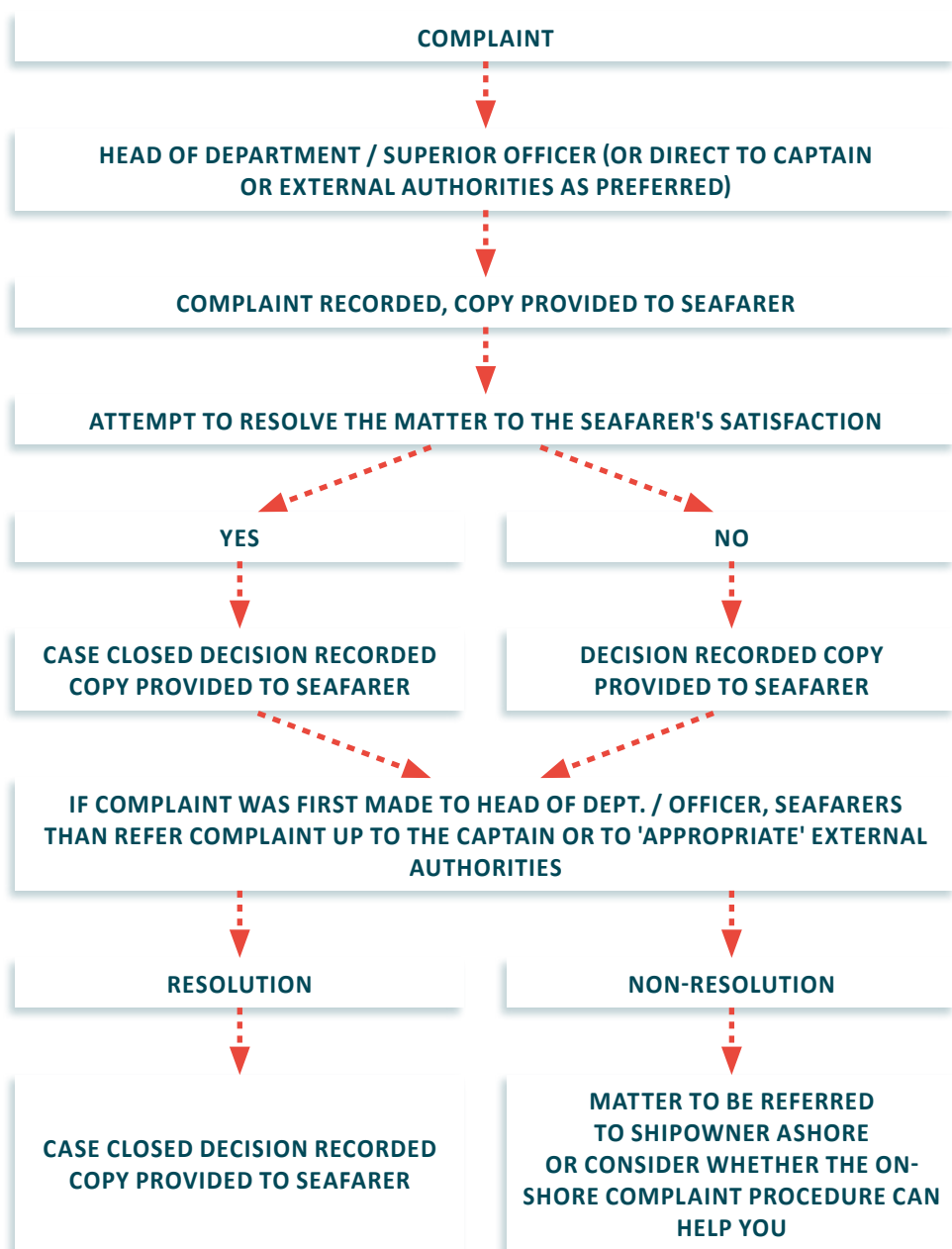
Complaint Handling Procedure

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

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

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

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



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



«ЕЛЬЦИН НАПИЛСЯ НА УЛИЦЕ СВЕТЛАНСКОЙ КВАСУ И ОТКРЫЛ ВЛАДИВОСТОК»

“YELTSIN DRANK
SOME KVASS
ON SVETLANSKAYA
STREET AND OPENED
VLADIVOSTOK”

Сегодня Владивосток – открытый город и свободный порт, но на протяжении его хотя и не очень долгой, но бурной истории, эти статусы менялись не раз. Трудно поверить, но в прошлом веке город 40 лет был недоступен не только для иностранных судов, но и для советских граждан из других городов из-за своего закрытого статуса. Меняться все начало не так давно – только в начале 90-х годов.

Today Vladivostok is an open city and a free port, but throughout its not very long yet turbulent history, these statuses have changed more than once. It is hard to believe now, but for 40 years in the last century the city had a closed status and was therefore inaccessible both to foreign ships and to Soviet citizens from other communities. It all started to change not so long ago – as recently as in the early 90s.

КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Основанный как военный пост на берегу бухты Золотой Рог в 1860 году, уже в 1862 году Владивосток, тогда еще совсем небольшой и даже не считавшийся городом, получил статус порто-франко – свободного порта, обладающего правом беспошлинной торговли, хотя и за некоторыми исключениями. Мера была скорее вынужденной: у Российской Империи тогда не было возможности администрировать огромную малоосвоенную территорию Сибири и Дальнего Востока. Результатом же такого решения стал бурный экономический рост, развитие торговли и промышленности.

Постепенно, однако, государство стало устанавливать тут строгие порядки. В 1900 году режим порто-франко отменили в первый раз, спустя четыре года, после начала русско-японской войны, восстановили, а в 1909 году с ним было покончено окончательно.

Надо сказать, что даже в годы порто-франко Владивосток оставался главной военно-морской базой с требованиями режимности и секретности. А с приходом советской власти стала набирать обороты идея оградить его от внешнего мира: все понимали важное стратегическое значение Владивостока. «Со второй половины 30-х годов необходимость ужесточения режимности и секретности стала особенно актуальной, –



↑ Фотография президента Джеральда Форда, генерального секретаря Леонида Брежнева и Генри Киссинджера, неформально беседующих по завершении саммита во Владивостоке на летном поле аэропорта Воздвиженка. Всего через несколько мгновений после того, как была сделана эта фотография, президент Форд неофициально завершил саммит во Владивостоке, подарив свою шубу из волчьей skóry генсекретарю Брежневу. 24 ноября 1974 года.

↑ Photograph of President Gerald Ford, General Secretary Leonid Brezhnev, and Henry Kissinger speaking informally at the conclusion of the Vladivostok Summit on the tarmac at Vozdvizhenka Airport. Just moments after this photo was taken, President Ford informally concluded the Vladivostok Summit by giving his wolfskin coat to Secretary Brezhnev. 24 November 1974.

рассказывает краевед Нелли Мизь. – Захват японцами Маньчжурии, участвовавшие провокации на границе, советско-японский конфликт летом 1938 года у озера Хасан требовали безотлагательного усиления военной мощи главного восточного форпоста. Желающих завладеть этой территорией было предостаточно».

Кроме того, в 30-40 годы в городе открылся пересыльный лагерь, служивший транзитным пунктом на пути доставки заключенных и грузов

HOW IT ALL BEGAN

Founded as a military outpost on the shores of the Golden Horn Bay in 1860, Vladivostok – then still a quite small settlement even with no town status – as soon as in 1862 was granted the status of a porto franco, a free port with the right of duty-free trade, although with some limitations. This measure was rather forced: then Russian Empire was unable to effectively manage the vast underdeveloped territory of Siberia and the Far East. This decision resulted in was

rapid economic growth and development of trade and industry. Gradually, however, the government started putting an iron hand of the town. The porto franco regime was canceled for the first time in 1900, then reinstated four years later after the Russo-Japanese War was started, and then finally destroyed in 1909.

It should be noted that even in the porto franco period Vladivostok remained the major naval base with associated security and secrecy regimes. And with the advent of the Soviet

для Севвостлага, а в районе станции Вторая речка располагался Владлаг на 56 тысяч заключенных. Здесь закончил жизнь поэт Осип Мандельштам.

Уже в то время контакты города с внешним миром пытались свести к минимуму. В частности, в 1937-38 годах из Владивостока и края выселили все лица корейской и китайской национальностей. Граждане СССР, не имеющие прописки в городе, могли попасть в него только по специальному разрешению. Владивосток практически жил по законам военного времени. Штамп «ЗП», который означал «закрытый порт» или «зона пограничная» (в разных источниках говорят по-разному), позволял лучше контролировать ситуацию в будущей «прифронтовой» полосе.

При этом в годы Второй мировой войны Владивосток, несмотря на близость Японии, союзницы гитлеровской Германии, избежал боевых действий. В это время он, напротив, стал практически главным портом страны, через который большими объемами переваливались «лендлизные» грузы от союзников – продоволь-

ствие, оружие и техника. После победы его стратегическое значение только усиливалось. Как крупная военно-морская база он был одним из сдерживающих факторов во время войны на корейском полуострове в 1950-1953 годах.

ГОРОД, В КОТОРЫЙ НЕ ПОПАСТЬ

В это время Владивосток и стал закрытым официально. Долгое время считалось, что нет никакого документа, который бы закреплял этот статус. Однако позже его все-таки обнаружили. Как оказалось, особый режим во Владивостоке был введен Постановлением Совета Министров СССР «Вопросы Пятого Военно-Морского флота» от 11 августа 1951 года и начал действовать 1 января 1952 года.

power, the idea to fence it off from the world began to gain momentum as any official realized the strategic importance of Vladivostok. “Since the second half of the 1930s, the need to tighten security and secrecy has become especially relevant,” says Nelli Miz, a local historian. “The capture of Manchuria by the Japanese, the increasing provocations on the border and the Soviet-Japanese conflict in the summer of 1938 near Lake Khasan required an urgent strengthening of the military power of the major eastern outpost. There were plenty of them who wanted to take over this territory.”

In the 1930s and 1940s, a transit camp was opened in the city to be a transit point on the way to deliver prisoners and goods

for the North-East Penal Camp (Sevvostlag), and Vladivostok Penal Camp (Vladlag) for 56,000 prisoners was established in the vicinity of the Second River railway station. This is where the poet Osip Mandelstam ended his life.

The city's communications with the world were tried to be minimized as early as in that period. In particular, in 1937-1938, all the ethnic Koreans and Chinese were evicted from Vladivostok and the region. The USSR citizens who had not been permanently registered as locals had to obtain a special permission to enter the city. Vladivostok practically lived under the laws of war. The “ZP” stamp in passport, which might mean “closed port” or “border zone” (different sources say it differently),

**Интендантские →
припасы на складе
базы, Владивосток,
Сибирь,
ок. 1918 – ок. 1919.**

**Quartermaster →
supplies in warehouse
at base, Vladivostok,
Siberia,
ca. 1918 – ca. 1919.**



С этого момента город стал официально закрытым для посещения иностранцами и гражданами СССР без штампа «ЗП». Подобный документ начали искать еще в 1991 году, однако он был засекречен на срок 50 или 60 лет. После этого потребовалось еще какое-то время на процедуру рассекречивания, так что впервые информация о нем прозвучала только около 2011 года.

Из Владивостока убрали все иностранные консульства. Говорят, хотели перенести также торговый и рыбный флот, а все органы краевой власти разместить в Ворошилове (ныне Уссурийск). Однако эти планы по достоверно не известным причинам не воплотились в жизнь.

ЖИЗНЬ ВНУТРИ

Но закрыт Владивосток был только на въезд. Местные моряки же могли передвигаться практически по всему миру, а оттуда возвращаться в модных иностранных джинсах и с редкими пластинками. Не всегда работал и запрет

на посещение иногородними. Как рассказывает заставшая Владивосток в пятидесятые местная жительница, врач Татьяна Рудакова, дочь профессора-востоковеда, формально попасть в город без вызова прописанных здесь граждан им было нельзя, но существовали свои хитрости: «Паспортный контроль, осуществлявшийся пограничниками, легко обходили, просто пересаживаясь на станции Угольная в пригородные поезда. Дальше те, кто хотел заработать, шел в рыбаки. Жаждавшие романтики и путешествий по миру — подавались в торговый флот».

Жизнь внутри закрытого города тоже кипела и никогда не останавливалась. «Во Владивостоке базировался Тихоокеанский флот, тысячи работников ДВМП, ВБТРФ, «Дальморепродукта», «ТУРНИФа», «Востокрыбхолодфлота» и т. д., — рассказывает жительница города Алевтина Капустина, директор департамента химии и материалов

made it possible to better manage the situation in the future “front line” zone.

However, despite the proximity of Japan, an ally of the Third Reich, Vladivostok avoided hostilities during the Second World War. On the contrary, in that period it became practically the main port to transship lend-lease cargoes from the allies — food, weapons and military equipment. After the victory, its strategic importance only increased. Being a major naval base, it was a deterrent factor during the Korean War in from 1950 to 1953.

THE CITY NOT TO VISIT

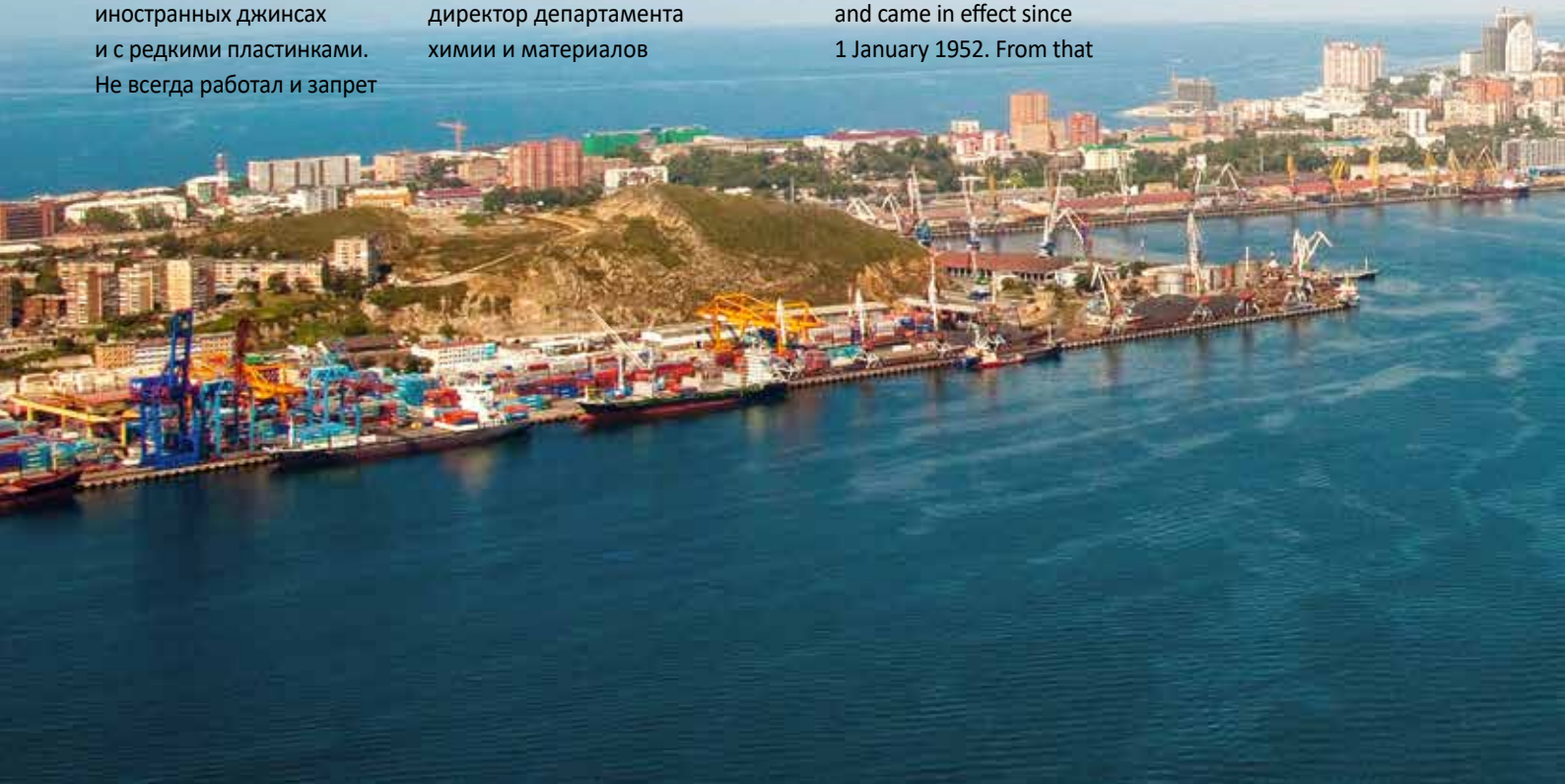
In that period, Vladivostok was closed officially. It was commonly believed for a long time that there was no paper that would formally establish this status. However, it was later discovered. It turned out that the special regime in Vladivostok was introduced by the Decree of the Council of Ministers of the USSR “Issues of the Fifth Naval Fleet” dated 11 August 1951 and came in effect since 1 January 1952. From that

moment on, the city became officially closed for visiting by either foreigners or USSR citizens who did not the stamp “ZP” in their passports. Researchers searched such a document as far back as in 1991, but it was found classified for a period of 50 or 60 years. It took some more time thereafter for the declassification procedure, so any information about it was for the first time announced not before around 2011.

All foreign consulates were removed from Vladivostok. Some say that it was also planned to remove any merchant and fishing fleet and relocate all the regional authorities to Voroshilov (now Ussuriysk). However, these plans did not materialize for unknown reasons.

LIFE INSIDE

However, Vladivostok was closed only for entry. Local sailors, on the contrary, could travel almost all over the world and return in fashionable foreign



ДВФУ. – Это были богатые женихи: рядовой рыбак зарабатывал в месяц 700-800 рублей, а обычный моряк – 400-500 рублей. Они не только получали больше прочих, но и пользовались особенным успехом у женского населения. Формировалась особая психология, портовая, в чем-то бесшабашная атмосфера Владивостока, отличная от других городов. Где мы проводили время? Фешенебельные рестораны «Арагви», «Золотой Рог», «Владивосток», «Волна», «Зеркальный» нам, студентам, были не по карману. А вот кафе «Мечта» в Моргородке стало востребованным. Питье и еда обходилась в три рубля, но главное – программы тематических вечеров».

Помимо этого, комитеты комсомола местных учебных заведений регулярно организовывали вечера встреч.

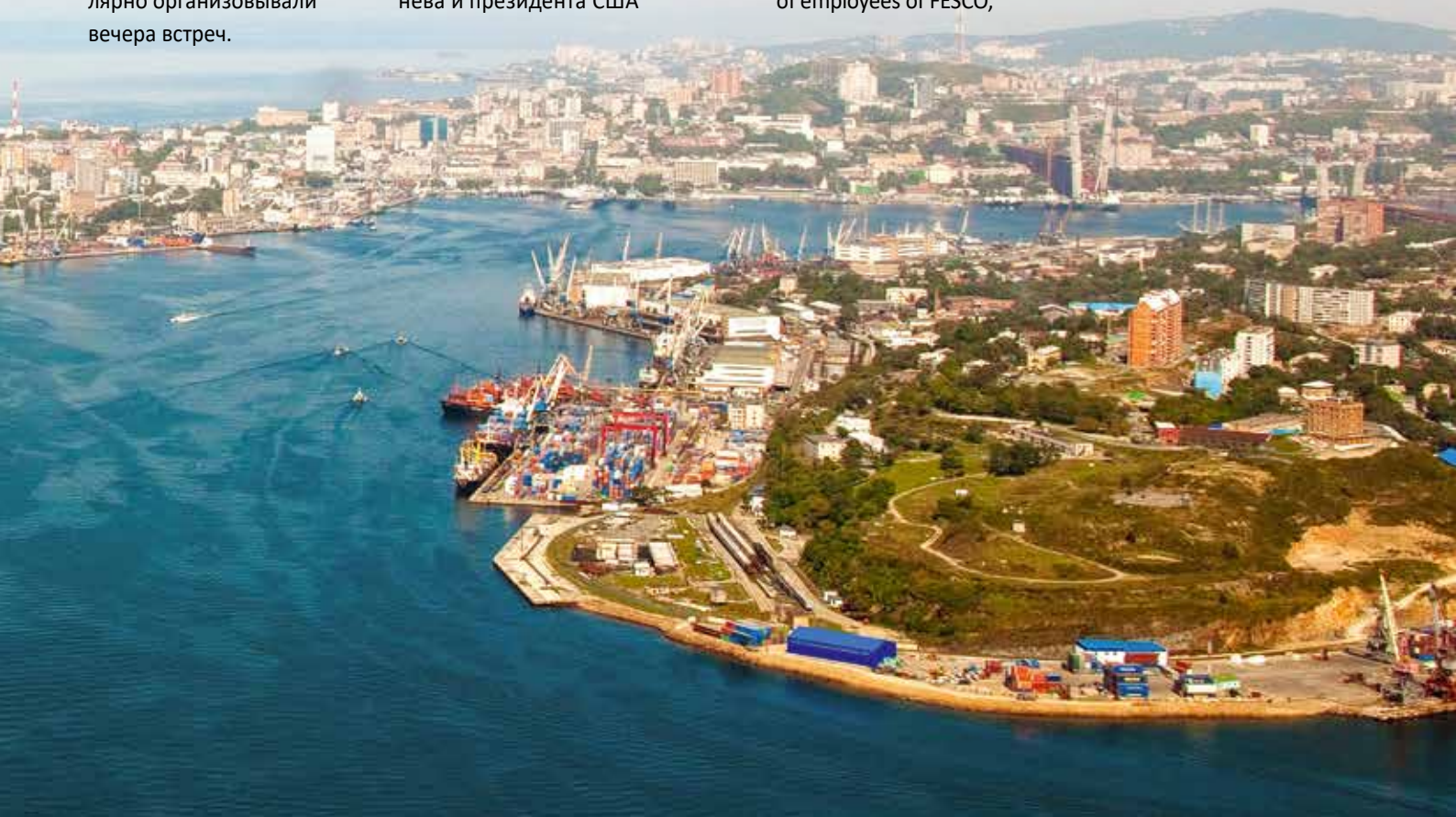
Материально благополучные горожане и одевались соответственно – ярко и разнообразно. На местной барахолке продавались и американские джинсы, и болоньевые итальянские плащи, и итальянские туфли с каблуками «шпилька» и «рюмочка», нижние юбки, цветные японские нейлоновые косынки. Все это стоило недешево, но на это копили деньги. «Шутка тех лет: «на барахолке есть все, даже бомба в разобранном виде», – рассказывает Алевтина Капустина.

Интересно, что визит Никиты Хрущева в октябре 1959 года, когда он рассказал о желании превратить город в «советский Сан-Франциско», тоже был сделан в закрытый порт. Здесь же в ноябре 1974 года произошла легендарная встреча генерального секретаря ЦК КПСС Леонида Брежнева и президента США

Джонсона. «В те времена джинсы и с редкими LP записями. Запрет на посещения из других городов не работал ни для кого. Согласно доктору Татьяне Рудаковой, дочери ориенталиста профессора и местного жителя, который видел Владивосток в пятидесятых, никто не мог официально войти в город без официального приглашения от постоянно зарегистрированного местного жителя, но там были некоторые хитрости: «Проверка паспорта, проводимая на границе, могла быть легко обойдена, просто пересаживаясь на commuter поезда на станции Угольная. Тогда те, кто хотел заработать, могли вступить в рыболовецкий флот. И те, кто хотел увидеть мир и путешествовать, могли вступить в торговый флот.»

Жизнь внутри закрытого города была в полном разгаре и никогда не останавливалась. «Владивосток был портом для Тихоокеанского флота и тысячи сотрудников ВМФ,

Владивостокского траулера и холодильного флота, рыболовецкие компании, такие как Дальморепродукт, ТУРНИФ, Востокрыбхолодфлот, и так далее», говорит Алевтина Капустина, местный житель и директор Департамента химии и материалов в Дальневосточном федеральном университете. «Эти были eligible бachelors: обычный рыбак мог зарабатывать 700-800 рублей, а обычный моряк 400-500 рублей в месяц. Кроме того, зарабатывая больше, чем другие, они получали особое внимание от женщин. Это создало особую психологическую среду – портовую, несколько безбашенную, атмосферу Владивостока, совершенно другую от других городов. Где мы проводили время? Люксовые рестораны, такие как Арагви, Золотой Рог, Владивосток, Волна, Зеркальный были недоступны для нас, студентов. ►



Джеральда Форда, который прибыл на аэродром Воздвиженка с большой иностранной делегацией: десятками сопровождающих лиц и журналистов. Позже, в 80-е, генеральный секретарь ЦК КПСС Михаил Горбачев громко заявлял об идее открытия города, правда, это так и не осуществилось. Для простых людей Владивосток оставался закрытым еще долго.

НОВАЯ ЖИЗНЬ

Очередным поворотным моментом в истории города стал визит Председателя Президиума Верховного Совета РСФСР Бориса Ельцина летом 1990 года, ставший практически легендарным. Газета «Владивосток» тогда написала: «Ельцин напился на улице Светланской квасу и открыл Владивосток».

В плотной, насыщенной программе пребывания первый президент России выкроил время, чтобы поближе познакомиться с учеными Дальневосточного отделения Академии наук СССР. Встретился с коллективом биолого-почвенного института и там же провел совещание с участием ведущих ученых региона. Там, говорят, состоялся следующий диалог, изменивший дальнейшую судьбу города:

– Что мешает двигать дальневосточную науку дальше? – спросил Борис Николаевич.

– Закрытость города, слабые контакты с коллегами из других стран, – ответили присутствующие.



– Будет вам открытый город, – сказал Ельцин. – Дайте только срок.

И хотя тогда в это мало кто поверил, слова не стали пустым обещанием. Чуть более чем через год после визита во Владивосток, 20 сентября 1991 года, Ельцин подписал Указ об открытии города для посещения иностранными гражданами. На тот момент прошло уже 40 лет после его официального закрытия. И уже в январе 1992 года в порт зашло первое иностранное судно – сухогруз «Хау Чжиян» под вьетнамским флагом, зафрахто-

But lower-class cafés like Mechta in the Morgorodok district was popular. Drinks and food cost about three rubles, but the themed events were the centerpiece.”

In addition, Komsomol committees of local educational institutions regularly organized meeting events.

Prosperous townspeople dressed appropriately – their clothes were vivid and various. The local flea market offered American jeans, Italian capron raincoats, Italian stiletto heel and kitten heel shoes, petticoats, colored Japanese nylon kerchiefs and many





ванный южно-корейской компанией. Ее президент по такому случаю немедленно вылетел во Владивосток.

Исторический указ, кстати, был подписан ровно через месяц после августовского путча (попытки группы высокопоставленных консервативных чиновников, в том числе из министерства обороны, КГБ, МВД, предотвратить подписание проекта постановления «О Союзе Суверенных Республик», призванном обновить и реорганизовать СССР, которая вылилась в вооруженное противостояние с республиканскими властями РСФСР). По мнению бывшего председателя Законодательного собрания Приморского края Виктора Горчакова, решение о том, чтобы открыть город

others. All this was not cheap, but people saved money to buy it. "There was a joke in those years that the flea market can offer anything, even a disassembled bomb," says Alevtina Kapustina.

Remarkably, the closed port was a place where Nikita Khrushchev paid his visit in October 1959, when he declared the desire to turn the city into a "Soviet San Francisco". In November 1974, this place held the legendary meeting of the USSR General Secretary Leonid Brezhnev and US President Gerald Ford, who arrived at the Vozdvizhenka airfield with a large foreign delegation of dozens of accompanying persons and journalists. In the 80s, the later USSR General Secretary Mikhail Gorbachev loudly announced the idea to open the city; however, this did not come true. Vladivostok remained closed for ordinary people for a long time.

A NEW LIFE

Another turning point in the city's history was the visit of the Russia's Supreme Council Presidium Chairman Boris Yeltsin in the summer of 1990. The visit turned out almost legendary. The Vladivostok newspaper then wrote: "Yeltsin drank some kvass on Svetlanskaya Street and opened Vladivostok".

In spite of the tight schedule, the first Russian president found some time to establish closer contact with the scientists of the Far Eastern Branch of the USSR

Academy of Sciences. He had a meeting with the team of the Institute of Biology and Soil and held a meeting there with the leading scientists of the region. The following dialog, which changed the fate of the city, reportedly took place:

"What hinders progress of the science in the Far East region?" Boris Yeltsin asked.

"Closed city status and poor contacts with foreign colleagues", the participants answered.

"You will have your city opened," Yeltsin said. "Just give me some time."

Although few people believed it then, his words turned out not an empty promise. On 20 September 1991, a little more than a year after his visit to Vladivostok, Yeltsin signed a decree on opening the city for visiting by foreign citizens. At that time, the city had been officially closed to as long as 40 years. As soon as in January 1992, the first foreign ship – the dry cargo vessel Khau Zhiyang flying the Vietnamese flag and chartered by a South Korean company – called at the port. The president of Vietnam immediately arrived at Vladivostok on the occasion.

By the way, the historic decree was signed exactly a month after the August Coup (an attempt by a group of high-ranking conservative officials, including those from the Ministry of Defense, the KGB and the Ministry of Internal Affairs, to prevent the signing of the draft resolution






↑ Владивостокский морской торговый порт. Вид с сопки Крестовая в сторону острова Русский. 2009. Контейнерный терминал.

↑ Vladivostok Sea Trade Port. View of Krestovaya Hill towards English Island. 2009. Container terminal.

Владивосток, должно было принимать правительство Советского Союза, но никак не Ельцин, – это было не совсем законно: «Всю историю исправил то, что в 1992 году государство развалилось, осталась независимая Российская Федерация».

В довершение всего в 2015 году во Владивостоке снова объявили режим порто-франко и его история как бы описала круг: режим свободного порта Владивосток, правда, распространился не только на сам город, а на 22 муниципальных образования в пяти регионах.

Несмотря на все перемены, Владивосток всегда оставался

портовым городом. Здесь есть как крупные судоходные компании, так и небольшие предприятия, и на протяжении многих лет существует один из лучших морских вузов страны – Морской государственный университет им. адмирала Г. И. Невельского, история которого восходит еще к концу XIX века. Поэтому что бы ни несло в себе будущее города, можно быть уверенными – оно неразрывно связано с морем. 


Источники:

Людмила Васильева для «Комсомольской правды», «Аргументы и Факты» и PrimaMedia.ru

“On the Union of Sovereign Republics” designed to renew and reorganize the USSR, which resulted in an armed confrontation with the Russian republican authorities). According to Viktor Gorchakov, the former chairman of the Primorsky Territory Legislative Assembly, the decision to open Vladivostok should have been made by the Soviet Union Government, not by Yeltsin, as it was not entirely legal: “The whole story was fixed by the fact that the Soviet Union collapsed in 1992 and the independent Russian Federation remained.”

To top it all off, the porto franco regime was reintroduced in Vladivostok

in 2015, and the history seemed to close a circle; the free port regime of Vladivostok, however, was extended not only to the city, but to 22 municipalities in five regions.

Despite all the changes, Vladivostok has always remained a port city. It accommodates large shipping companies and small enterprises; for many years there exists one of the best maritime universities in the country, G.I. Nevelskoy Maritime State University dating back to the end of the 19th century. So, whatever the future brings to the city, it will be surely and always linked with the sea. 

Sources:

Lyudmila Vasilyeva for Komsomolskaya Pravda, Argumenty i Fakty and PrimaMedia.ru



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (АФФИЛИРОВАННЫЙ ЧЛЕН ITF)

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

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ

территориальная организация
Председатель
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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

БАЛТИЙСКАЯ

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ

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

КАРЕЛЬСКАЯ

территориальная организация
Председатель
ДАВИДЕНКОВ Михаил Михайлович
Петрозаводск, ул. Ригачина, д. 8, оф. 1
Тел.: (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: arkhangelsk@sur.ru

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация

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

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

ЮЖНАЯ территориальная организация

Председатель
ПОПОВ Николай Яковлевич
Новороссийск, ул. Победы, д. 165
Тел./факс: (8617) 61-38-44, 61-18-05
E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

МОСКОВСКАЯ первичная профсоюзная организация плавсостава РПСМ

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

НИЖЕГОРОДСКАЯ городская первичная профсоюзная организация РПСМ

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

ППОМ СЕВАСТОПОЛЯ РПСМ

Председатель профкома
БОЕВ Артем Геннадьевич
Севастополь, пр. Нахимова, д. 15, оф. 14
Тел./факс: (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)



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

HEADQUARTERS

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

PRESIDENT'S OFFICE in St. Petersburg

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

SUR AZOV SEA AND RIVER DON Territorial Organization

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

SUR ARCTIC Regional Organization

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

SUR BALTIC Territorial Organization

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

SUR FAR EASTERN Regional Organization

Chairman
Nikolay SUKHANOV
2 Leninskaya St., Office 10,
Nakhodka
Tel/fax: (42366) 5-51-44, 5-61-00
E-mail: nakhodka@sur.ru

SUR KALININGRAD Regional (Territorial) Public Organization

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

SUR KARELIAN Territorial Organization

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

SUR NORTHERN

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

SUR PACIFIC Regional Organization

Chairman
Valery BEREZINSKY
15 Aleutskaya St., Vladivostok
Tel: +7 (423) 252-10-03,
tel/fax +7 (423) 252-11-70
E-mail: vladivostok@sur.ru

SUR BLACK AND AZOV SEAS Territorial Organization

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

SUR SAMARA Territorial (Regional) Organization

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

SUR SOUTHERN Territorial Organization

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

SUR MOSCOW Primary Organization

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

SUR NIZHNY NOVGOROD Primary Organization

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

SUR SEVASTOPOL Primary Organisation

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

SUR Center for Information and Analytics

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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Председатель СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЕЯКОВ (РПСМ)

Председатель СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

Председатель ЦС профсоюза

СИРОТЮК Валентин Михайлович

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

Председатель КОЛЯДИНЦЕВ Максим Сергеевич

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВОЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная организация

Председатель ПАРШЕВ Павел Юрьевич

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

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

Председатель ЧЕРНЕНКО Ирина Николаевна

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

АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

Председатель Совета КЛИНДУХОВ Петр Николаевич

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация

Председатель Совета КРАСНОШТАН Александр Анатольевич

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

Председатель Совета

СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

Председатель КАБАНОВ Владимир Александрович

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

Председатель Совета

ДРОБАХИН Николай Михайлович

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

«ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России

Председатель координационного совета

ПОПОВ Николай Яковлевич

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

MARINE TRANSPORT WORKERS FEDERATION

President Yuri SUKHORUKOV

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

MTWF AFFILIATES

SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

President Yuri SUKHORUKOV

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

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF RUSSIA (MTWUR)

Chairman of the Central Council Valentin SIROTYUK

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

DOCKERS UNION OF RUSSIA

Chairman Maksim KOLYADINTSEV

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

MURMANSK TRAWL FLEET TERRITORIAL ORGANIZATION

Chairman Pavel PARSHEV

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

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF THE REPUBLIC OF CRIMEA

Chairman Irina CHERNENKO

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

ARCTIC TERRITORIAL ORGANIZATION

Chairman of the Board Petr KLINDUKHOV

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

NORTHERN TERRITORIAL ORGANIZATION

Chairman of the Board Alexander KRASNOSHATAN

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

ST. PETERSBURG REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

Chairman of the Board Yuri SUKHORUKOV

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

INTERREGIONAL PILOTS UNION

Chairman Vladimir KABANOV

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

NORTH CASPIAN REGIONAL ORGANIZATION

Chairman of the Board Nikolay DROBAKHIN

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

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

Chairman of the Coordination Board Nikolay POPOV

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

ФИШОВ Сергей Алтерович

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

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 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

ПЕРВЫЙ В ИСТОРИИ МФТ КОНКУРС ФОТОГРАФИЙ



КОНКУРС СТРЕМИТСЯ ПОКАЗАТЬ ТРИУМФЫ, ВЫЗОВЫ И ПО-НАСТОЯЩЕМУ ТЯЖЕЛЫЙ ТРУД МИЛЛИОНОВ ТРАНСПОРТНИКОВ ВО ВСЕМ МИРЕ, ВО ВСЕХ СЕКТОРАХ, ОТРАСЛЯХ И ЦЕПОЧКАХ ПОСТАВОК.



ЕСЛИ ВЫ МАШИНИСТ, МОРЯК, ВОДИТЕЛЬ АВТОБУСА ИЛИ ДОКЕР, ТО МФТ ПРЕДЛАГАЕТ РАССКАЗАТЬ ЧЕРЕЗ ФОТОГРАФИЮ, ЧТО ДЛЯ ВАС ЗНАЧИТ БЫТЬ ТРАНСПОРТНИКОМ: ОТ РАДОСТЕЙ РАБОТЫ В КОМАНДЕ ДО ТРУДНОСТЕЙ ОДИНОЧЕСТВА В ДОРОГЕ.



ПРИЕМ ЗАЯВОК ЗАВЕРШАЕТСЯ 30 АПРЕЛЯ 2022 ГОДА.
ЗДЕСЬ ВЫ НАЙДЕТЕ ССЫЛКУ ДЛЯ ТРАНСПОРТНИКОВ ДЛЯ ОТПРАВКИ ИХ ФОТОГРАФИЙ:
WWW.ITFGLOBAL.ORG/RU/PHOTOPRIZE

ITF'S FIRST-EVER PHOTOGRAPHY PRIZE



THE PRIZE AIMS TO SHOWCASE THE TRIUMPHS, CHALLENGES AND SHEER HARD WORK OF MILLIONS OF TRANSPORT WORKERS AROUND THE WORLD, IN ALL SECTORS, INDUSTRIES AND SUPPLY CHAINS.



WHETHER YOU'RE A TRAIN ATTENDANT, SEAFARER, BUSDRIVER, BAGGAGE HANDLER OR DOCKER – WE WANT TO SEE PHOTOS OF WHAT WORKING IN TRANSPORT MEANS TO YOU.



SUBMISSIONS CLOSE ON 30 APRIL 2022 AT NOON CET, SO WE'D ENCOURAGE EVERY ONE TO START THINKING ABOUT YOUR ENTRIES NOW. FINALLY, THE MOST STRIKING AND INTERESTING PHOTOGRAPH WILL BE AWARDED A £2000 CASH PRIZE AND THE TITLE OF THE FIRST-EVER WINNER OF THE ITF PHOTOGRAPHY PRIZE.

WWW.ITFGLOBAL.ORG/EN/PHOTOPRIZE