

МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ВЕСТНИК

№ 3

(146) 2023



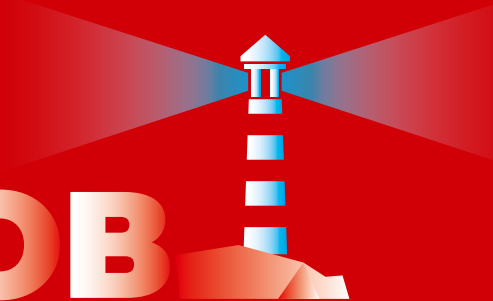
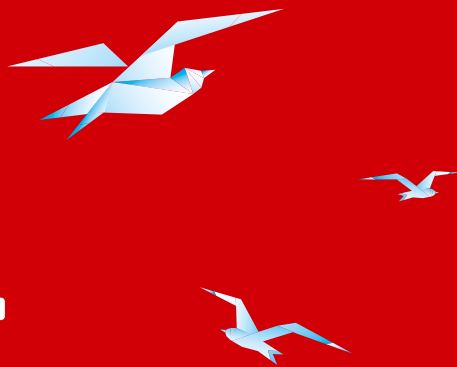
MARITIME UNIONS HERALD

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

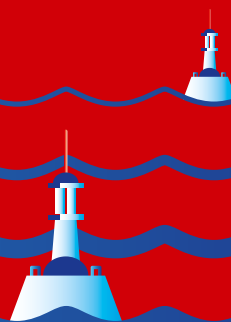


**SEAFARERS'
INTERESTS
STILL NEED
PROTECTION**

**ИНТЕРЕСЫ
МОРЯКОВ
ПО-ПРЕЖНЕМУ
НУЖДАЮТСЯ
В ЗАЩИТЕ**



С ДНЕМ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА!





**ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ
МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**

Редакционная коллегия:

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

ПАВЛОВ И. Н., заместитель председателя РПСМ

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

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

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

КОЛЯДИНЦЕВ М. С., председатель Российского профсоюза докеров

КАБАНОВ В. А., председатель Межрегионального профсоюза лоцманов

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

Редакция:

Ирина УСТЮМЕНКО, главный редактор

Информация: Ирина Устюменко, Наталья Куликова, Маргарита Якубенко

Дизайн, верстка: Анастасия Колесникова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.
Подписан в печать: 30.06.2023

Адрес редакции:

198035, Санкт-Петербург, Двинская ул., д. 10, корп. 2, 7 эт.

Тел.: +7 (812) 718-63-82, +7 (812) 714-95-02, тел./факс: +7 (812) 718-63-82
E-mail: bulletin@sur.ru

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

16+

MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

Editorial team:

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

I. PAVLOV, SUR Vice Chairman

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

S. FISHOV, ITF Coordinator in Russia

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

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

V. KABANOV, Chairman of the Interregional Pilots' Union

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

Editorial office:

Irina USTYUMENKO, Editor-in-Chief

Information: Irina Ustyumenko, Natalya Kulikova, Margarita Yakubenko

Design and layout Anastasia Kolesnikova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required. Signed to print on: 30.06.2023

Editorial address:

7th floor, 10/2 Dvinskaya st., St. Petersburg, 198035

Tel.: +7 (812) 718-63-82, +7 (812) 714-95-02, Tel./fax: +7 (812) 718-63-82
E-mail: bulletin@sur.ru

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



© Maj, Christopher Vasquez, USAF, Wikimedia Commons CC-zero

ПРОФФРОНТ

TRADE UNION FRONT

44-46

**ХАКЕРЫ МОГУТ
ИСПОЛЬЗОВАТЬ СНАТГРТ,
ЧТОБЫ ВНЕДРИТЬСЯ
В СУДОВЫЕ СИСТЕМЫ**

**HACKERS COULD USE
CHATGPT TO INFILTRATE
VESSELS**

4-5

Капитан Смазнов:
«Этот инцидент показал мне
всю важность профсоюза
в жизни моряков»

Captain Smaznov: "This incident
has proven to me the essential
role of the trade union in the lives
of sailors"

КТМС-2006

MLC

14-15

Руководство ИМО для PSC
на случай оставления моряков
без помощи

IMO issues PSC guidelines
on abandonment cases

УРОКИ МОРЯ

SEA LESSONS

29-30

Когда средняя высота волны
достигает уровня надводного
борта судна, следует проявлять
крайнюю осторожность

Extreme caution should be taken
when observed average wave
height is to the vessel's freeboard



© CC-BY-SA-4.0

47-54

**МОРСКИЕ СТРАШИЛКИ
ОБОРАЧИВАЮТСЯ
РЕАЛЬНОСТЬЮ**

**SEAMEN'S SCARY STORIES TURN
REAL**

КАПИТАН СМАЗНОВ:

«ЭТОТ ИНЦИДЕНТ ПОКАЗАЛ МНЕ ВСЮ ВАЖНОСТЬ

ПРОФСОЮЗА В ЖИЗНИ МОРЯКОВ»



Капитан судна Grace Felix выразил благодарность Российскому профсоюзу моряков и Международной федерации транспортников за помощь в освобождении под залог из тяжелых условий тюрьмы города Дуррес в Албании. Так, профсоюзная поддержка способствовала тому, что 8 мая 2023 года суд города Тирана сменил меру пресечения моряка с «ареста в местах лишения свободы» на «имущественное поручительство» с запретом на выезд из Албании. «Этот инцидент показал мне всю важность профсоюза в жизни моряков, — признался петербургский капитан. — И я без всяких сомнений считаю необходимым вступление в него».

ОБВИНЕНИЕ

Напомним, что местные власти 20 февраля арестовали Grace Felix по обвинению в подделке документов, связанных с перевалкой с судна на судно у берегов Греции нефти, которая, как предполагается, была российской. По заявлениям албанской полиции, танкер попал под следствие на основании разведанных, вскрывшихся в ходе серии расследований незаконного ввоза нефти из Ливии и других стран. Утверждается, что перегрузка российской нефти на борт Grace Felix — всего более 180 тысяч

баррелей — произошла 11 февраля, после чего танкер направился в Албанию.

Уже 28 февраля днем капитана Алексея Смазнова забрали в полицейский участок. Несмотря на то, что, по заверениям представителей посольства России, через 48 часов его должны были отпустить или предъявить обвинение, этого так и не произошло. Алексею суждено было оставаться под стражей еще на протяжении более чем двух месяцев. В начале марта, когда стало ясно, что на такое скорое освобождение надеяться

CAPTAIN SMAZNOV:

“THIS INCIDENT HAS PROVEN TO ME THE ESSENTIAL ROLE OF THE TRADE UNION IN THE LIVES OF SAILORS”

Captain of Grace Felix thanked the Seafarers' Union of Russia and International Transport Workers' Federation for their help in bailing him out of severe conditions of prison in Durrës, Albania. The union helped convince the Tirana court to change the measure of detention from “custody” to “bail” on 8 May 2023 with a ban on travelling outside Albania. “This incident has proven to me the essential role of the trade union in the lives of sailors,” Saint Petersburg captain admitted. “I think joining it is an absolute necessity.”

CHARGE

On February 20, local authorities arrested Grace Felix on charges of falsifying documents of the ship-to-ship transfer of allegedly Russian oil off the coast of Greece. According to the Albanian police, the tanker had been put under investigation as a result of information uncovered during an investigation into the illegal import of oil from Libya and other countries. They insist that the Russian oil — a total of 180 thousand barrels — was transferred to Grace Felix on February 11, after which the tanker headed to Albania.

On February 28, captain Alexey Smaznov was taken to the police station. Although representatives of the Russian Embassy expected him to be released or charged within 48 hours, this did not happen. Alexey remained in custody for more than two months. In early March, when it became clear that there was no hope



не приходится, жена капитана обратилась к представителю Международной федерации транспортников в России. Остальные 22 члена экипажа были на судне, а их документы конфисковали.

Надо сказать, что судовладелец — зарегистрированная на Кипре компания Cymare Shipmanagement Ltd — про моряка не забыла и наняла ему адвоката. Однако судебные процессы шли с трудом. Как сообщила жена капитана, заседания по разным причинам несколько раз переносились. А в один из апрельских дней некие полицейские попытались вручить Алексею документы на албанском языке с предположительно машинным переводом на русский о том, что он отказывается от своих адвокатов и назначает новых, ему неизвестных. Капитан под ними подписываться отказался.

ДАЛЬНЕЙШАЯ СУДЬБА НЕИЗВЕСТНА

Сложно утверждать, что именно помогло сдвинуть дело с мертвой точки, однако не последнюю роль в этом сыграло освещение ситуации в одном из самых известных СМИ судоходной отрасли, TradeWinds, которое РПСМ информировал об известных деталях дела. После месяцев в тюрьме

и нескольких публикаций Алексея Смазнова все же выпустили из заключения. На сегодняшний день он находится на борту Grace Felix, однако, по его собственным словам, его дальнейшая судьба ему не известна.

Российский профессиональный союз моряков считает этот случай очередным ярким примером криминализации моряков, жертвой которой может стать любой работник флота при неудачном стечении обстоятельств. Хотя члены экипажа в действительности не имеют контроля над грузом, руководят операциями совсем другие люди, именно на плечи моряков, а не судовладельцев и фрахтователей нередко ложатся последствия нарушений санкций и запретов еще до того, как станут известны все факты. Причем в первую очередь страдают от этого капитаны как занимающие самую вышестоящую должность на судне.

Эту проблему в отрасли признают. В ответ на нее Международная морская организация создала Рабочую группу для подготовки руководящих принципов по более справедливому обращению с моряками, задержанными по подозрению в совершении морских преступлений. Однако пока документ находится только на стадии разработки. [📍](#)

of a speedy release, the captain's wife contacted a representative of the International Transport Workers' Federation in Russia. The remaining 22 members of the crew were on board the vessel with their documents confiscated.

To be fair, the shipowner, Cymare Shipmanagement Ltd registered in Cyprus, did not forget the seafarer and hired a lawyer to help him. But legal proceedings had not been simple. As the captain's wife said, the court sessions were repeatedly postponed. Once in April, the police tried to give Alexey documents in Albanian, apparently machine-translated into Russian, stating that he was rejecting his lawyers and appointing new ones unknown to him. The captain refused to sign the papers.

FATE IS STILL UNDECIDED

It is hard to say what exactly helped bring the case out of the deadlock, but an important contributor was coverage of the situation in one of the most prominent local maritime media, TradeWinds, which was informed of the details of the case by the SUR. After a few months in prison and several publications, Alexey Smaznov was finally released. Today he's on board the Grace Felix, but his fate is still undecided, according to himself.

The Russian Seafarers' Union sees this case as another blatant example of criminalisation of seafarers, which can befall any seafarer in unfortunate circumstances. Although the crew members have no real control over the cargo, and the operations are run by other people, it is the seafarers, not the shipowners and freighters, who have to deal with the consequences of sanctions and bans long before all the facts have been established. Captains, who hold the highest position on the ship, are the first to suffer.

This is an acknowledged problem across the industry. In response, the International Maritime Organisation established a Task Force to develop guidelines for fairer treatment of seafarers detained on suspicion of maritime offences. However, the document is still under development. [📍](#)

РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ МОРЯКОВ МОЖНО ТОЛЬКО СОВМЕСТНЫМИ УСИЛИЯМИ


В Токио (Япония) завершился саммит морских профсоюзов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). В мероприятии приняли участие делегации 15 государств АТР. Интересы российского плавсостава представляла делегация Российского профсоюза моряков (РПСМ) во главе с заместителем председателя РПСМ Вадимом Ивановым.

Это первый саммит после вынужденного трехлетнего перерыва из-за коронавируса. Собственно, пандемия, а точнее кризис смены экипажей стал основной его темой.

«Последствия пандемии до сих пор до конца не преодолены, — отметил председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов. — Наша задача — обратить внимание правительств морских держав на то, что труженики флота — ключевое звено в цепочке поставок грузов и товаров первой необходимости во всему миру. Еще одно нарушение устоявшейся процедуры смены экипажей может повлечь необратимые последствия для экономик многих стран».

Обсуждая эту ситуацию, делегаты саммита делились практическим опытом эффективной помощи морякам. Так, например, в начале пандемии в 2020 году власти Индонезии несколько раз отказывали в срочной медицинской

эвакуации российского моряка с симптомами перенесенного инсульта, несмотря на то, что на борту т/х WL Palekh (IMO 9674397), где он работал, инфекции Covid-19 не было. Российский профсоюз моряков и профсоюз моряков Индонезии (KPI) активно взаимодействовали с ответственными органами России и Индонезии и при поддержке Международной федерации транспортников и соответствующих учреждений ООН, включая Международную организацию труда и Международную морскую организацию, смогли добиться того, чтобы моряка эвакуировали и доставили в больницу спустя почти четверо суток со дня подачи первоначального запроса.

Среди других тем саммита — перспективные пути развития транспортной инфраструктуры, вопросы экологии, мероприятия для сохранения мирового океана. 



© FETO SUR

JOINT EFFORTS ARE THE ONLY WAY TO TACKLE SEAFARERS' PROBLEMS


The summit of maritime trade unions of the Asia-Pacific countries has been held in Tokyo (Japan). The event was attended by delegations from 15 APR states. The interests of the Russian seafarers were represented by a delegation of the Seafarers' Union of Russia (SUR), headed by SUR Vice Chairman Vadim Ivanov.

This is the first summit after a three-year forced break due to the coronavirus restrictions. Actually, the pandemic, or rather the crew change crisis, became a main topic of the summit.

“The consequences of the pandemic have not yet been fully overcome,” — Nikolay Sukhanov, Chairman of the SUR Far Eastern Territorial Organization said. “Our task is to draw the attention of the governments of maritime states to the fact that maritime workers are a key link in the supply chain delivering cargoes and vital goods around the world. One more violation of the established crew change procedure could have irreversible consequences for the economies of many countries.”

Discussing this situation, the summit delegates shared their practical experience of effective assistance to seafarers. For example, at the beginning

of the pandemic, in 2020, the Indonesian authorities repeatedly refused urgent medical evacuation of a Russian crew member with symptoms of a stroke, despite the m/v WL Palekh (IMO 9674397), where the seafarer worked, was free of Covid-19. The Seafarers' Union of Russia and the Seafarers' Union of Indonesia (KPI) collaborated extensively with responsible authorities of Russia and Indonesia and, with the support of the International Transport Workers' Federation and relevant UN agencies, including the International Labor Organization and the International Maritime Organization, managed to ensure evacuation of the seafarer to the hospital after almost four days from the initial request.

Other topics of the summit was prospective trends of transport infrastructure development, environmental issues, efforts to keep the global ocean safe. 



STRONG RESPONSE TO TRADE UNION MEMBERS' CONCERNS

A meeting of the Council of the Russian Union of Dockers was held in May in Vanino worker's settlement, Khabarovsk Krai. The agenda of the event looked fairly standard: the Council members heard a report on the work performed, discussed the state of affairs in the trade union, and set objectives for the near future.

ЧЕТКО РЕАГИРОВАТЬ НА ПРОБЛЕМЫ ЧЛЕНОВ ПРОФСОЮЗА

В мае в рабочем поселке Хабаровского края Ванино состоялась заседание Совета Российского профсоюза докеров. В целом повестка мероприятия выглядела стандартно: члены Совета заслушали отчет о проделанной работе, обсудили положение дел в профсоюзе и определили задачи на ближайшее время.

Председатель РПД Максим Колядинцев рассказал, что ситуация на местах — удручающая: работодатели в ряде российских морских портов препятствуют осуществлению деятельности профсоюза по защите законных прав и интересов работников. Так, в феврале 2023 года в состав РПД была принята новая профсоюзная организация — Первичная профсоюзная общественная организация Российского профсоюза докеров «Докер» АО Морской порт Санкт-Петербург. Однако вести полноценную работу

с коллективом председатель ППОО РПД «Докер» АО «Морской порт Санкт-Петербург» Александр Черновский не может.

— Работодатель, получив информацию о создании в АО «Морской порт Санкт-Петербург» новой первички РПД, перевел председателя на другой район порта — подальше от рабочего коллектива и где практически нет работы, — рассказывает М. Колядинцев. — По сути, номинально организация появилась, но осуществлять профсоюзную деятельность сложно.

The RUD Chairman Maxim Kolyadintsev described the depressing situation in the fields: employers in a number of Russian sea ports hindered the union's activities to protect the legitimate rights and interests of workers. For example, in February 2023, a new trade union organization — the “Docker” Primary Trade Union Organization of the Russian Union of Dockers of the St. Petersburg Sea Port, OJSC — joined the RUD. However, Alexander Chernovskiy, the Chairman of the “Docker” Primary Trade Union Organisation of St. Petersburg Sea Port, OJSC, cannot conduct full-fledged work with the collective.

“The employer, having received information about the creation of a new “Docker” Primary Trade Union Organisation of St. Petersburg Sea Port, OJSC, transferred

**СИТУАЦИЯ НА МЕСТАХ —
УДРУЧАЮЩАЯ:
РАБОТОДАТЕЛИ В РЯДЕ
РОССИЙСКИХ МОРСКИХ
ПОРТОВ ПРЕПЯТСТВУЮТ
ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ПРОФСОЮЗА ПО ЗАЩИТЕ
ЗАКОННЫХ ПРАВ
И ИНТЕРЕСОВ
РАБОТНИКОВ.**

**THE SITUATION
IN THE FIELDS IS
DEPRESSING: EMPLOYERS
IN A NUMBER OF RUSSIAN
SEA PORTS HINDERED
THE UNION'S ACTIVITIES
TO PROTECT
THE LEGITIMATE RIGHTS
AND INTERESTS
OF WORKERS.**

ПОД ПРИЦЕЛОМ

Социальное партнерство в Ейске, Находке и Архангельске тоже пробуксовывает.

— В Ейске творится настоящий беспредел: члену профсоюза, написавшему заявление на отпуск, сказали, что подпишут документ только после выхода из профсоюза, — рассказывает М. Колядинцев. — В конечном счете в отпуск работник, конечно, пошел, но это — не что иное, как прессинг. Обсудить это не с кем — работодатель от встречи отказывается и по факту на конструктивный диалог не идет. Доказать что-либо в суде тоже проблематично, потому что, направляясь к руководству с заявлением на очередной законный отпуск, мало кому придет в голову, что такую обыденную ситуацию можно довести до абсурда: чтобы в такое кто-то поверил, следовало вести запись.

В Находке, по словам председателя РПД, тоже назревает конфликт — на протяжении

нескольких лет у докеров не было индексации заработной платы, но и в этом случае решить проблему не с кем — выйти на собственника предприятия не удастся. «Терпение у людей в АО «Находкинский МТП» кончилось», — говорит глава РПД.

Тем временем в Архангельске все стабильно плохо: давление на председателя ППО ОАО «Архангельский морской торговый порт» РПД Дмитрия Каранского продолжается. Дошло до того, что за каждое участие в Совете РПД оплаты рабочего времени он добивается исключительно через суд, хотя в этом вопросе двух мнений быть не может. Закон на стороне председателя. Так, все неосвобожденные работники, входящие в состав профсоюзных органов, должны освобождаться от основной работы для выполнения профсоюзных обязанностей в интересах коллектива работников. Условия освобождения и порядок оплаты в дни проведения профсоюзного мероприятия прописываются в коллективном договоре. Однако предприятие нарушает и закон, и условия колдоговора.

— Что это, если не прицельное давление на наши первичные организации? — задается вопросом М. Колядинцев.

Однако так плохо не во всех организациях РПД — есть примеры и налаженного социального партнерства. Например, во Владивостоке. «Скоро начнутся переговоры по заключению нового коллективного договора, — объяснил Максим Колядинцев. — Подвохов не ожидаем».

Что касается Ванино, где прошел Совет РПД, то здесь есть три угольных терминала: докеры условиями труда довольны, проблемы решаются по мере поступления.

— В любом случае пока не будет поддержки от государства, пока на законодательном уровне не введут наказание за дискриминацию по профсоюзному признаку, лучше становиться точно не будет, — считает он.





the Chairman to another area of the port — far away from the employees and where there is practically no work,” shares M. Kolyadintsev. “In fact, the organisation has officially appeared, but trade union activities are difficult to carry out.”

UNDER THE GUN

Social partnership in Yeisk, Nakhodka, and Arkhangelsk is also stalling.

“In Yeisk, there is an outrageous situation going on: a union member who has written an application for leave was told that the document would only be signed after he left the union,” says M. Kolyadintsev. “Eventually, the employee did go on leave, but this is sheer pressure. There is no one to discuss it with: the employer backs away from meetings and doesn’t support constructive dialogue. Proving anything in court is also problematic, because submitting an application for a legal leave, few people would think that such an ordinary situation could be taken to the point of absurdity: for anyone to believe this, the dialog should have been recorded.”

In Nakhodka, according to the RUD Chairman, another conflict is brewing: for several years, dockers have not had their wages indexed, but there is no one to solve the problem with: it is impossible to reach out to the owner of the enterprise. “The people at Nakhodka Sea Commercial Port, OJSC, have run out of patience,” says the head of the RUD.

Meanwhile, in Arkhangelsk things are consistently bad: the Chairman of the Primary Trade Union Organisation of the RUD at Arkhangelsk Sea Commercial Port, OJSC, Dmitry Karansky, is still under pressure. It has come to the point where he seeks payment for his working hours for every participation in the RUD Council meeting exclusively through court, although there can be no two opinions on the matter. The law is on the Chairman’s side.

All unrelieved employees who are included in the trade union body shall be relieved from their main duties if they need to fulfil their duties as members of the trade union for the benefit of the workers’ collective. Provisions for relief from duties and payment for days off during trade union events shall be included in the collective employment agreement. However, the company is in breach of both the law and the collective agreement. “What is this if not targeted pressure on our primary organisations?” wonders M. Kolyadintsev.

However, not all RUD organisations are doing that bad — there are examples of well-established social partnership. For example, in Vladivostok. “Negotiations on a new collective agreement are about to start,” explained Maxim Kolyadintsev. “We do not expect any dirty tricks.”

As for Vanino, where the RUD Council took place, there are three coal terminals: dockers are happy with their working conditions,



↑
МАКСИМ КОЛЯДИНЦЕВ

Председатель РПД

MAXIM KOLYADINTSEV

The RUD Chairman



УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ДОКЕР

Несмотря на серьезные проблемы на местах и определенные сложности в их решении, достаточно интенсивно продвигается работа в рамках Национального совета по профессиональным квалификациям.

Так, председатель РПД участвовал в разработке образовательной программы докеров-механизаторов, дав замечания и предложения к обучающему курсу, который разработала петербургская организация МФЦ «Развитие». Сейчас эта работа проходит экспертную оценку в Центральном научно-исследовательском и проектно-конструкторском институте морского флота (ЦНИИМФ). После доработки, если она понадобится, программу представят Национальному совету по профессиональным квалификациям.

— Пройдя все этапы согласований, она может стать единственным учебным курсом по профессиональному стандарту «Механизатор комплексной бригады на погрузочно-разгрузочных работах в морских и речных портах», который подразумевает сдачу экзамена и получение независимой оценки знаний, — объяснил Максим Колядинцев. — Другими словами, если человек успешно прослушает учебную программу и пройдет квалификацию, то получит сертификат, на основании которого его данные внесут в российский реестр как профессионального докера. Далее сертификат нужно будет подтверждать раз в пять лет.

Что касается существующих образовательных курсов, то председатель РПД отметил, что сейчас их много, все они — разные, и именно поэтому назрела необ-

and problems are being solved as they arise.

“Anyway, things are not going to get any better until there is support from the government and until they legislate to punish for trade union discrimination,” he says.

UNIVERSAL DOCKER

Despite serious problems in the fields and some difficulties in solving them, work within the National Council for Vocational Qualifications is progressing at a good pace.

For example, the RUD Chairman participated in development of the education programme for dockers, providing comments and suggestions for the training course, which was developed by the St. Petersburg-based organization MFC “Razvitie”.

The programme is now undergoing a peer review at the Central Research and Design Institute of the Marine Fleet (CNIIMF). Once the programme is finalised (should it be necessary), it will be presented to the National Council for Vocational Qualifications.

“After all the approval steps, it may become the only training course in the professional standard ‘Complex Crew Cargo Handling Operator in Sea and River Ports’, which would entail passing an exam and an independent assessment of knowledge,” explained Maxim Kolyadintsev. “In other words, if a person successfully completes the training programme and passes the qualification, they will receive a certificate, based on which their details will be entered into the Russian registry as a professional docker. Afterwards, the certificate must be confirmed every 5 years.”

As for the existing training courses, the RUD Chairman noted that there are now many of them and they

“БЛАГОДАря
ЕДИНОЙ ПРОГРАММЕ
ПОДГОТОВКИ
ДОКЕРОВ ИЗ УЧЕБНЫХ
КОМБИНАТОВ
БУДУТ ВЫХОДИТЬ
УНИВЕРСАЛЬНЫЕ
РАБОТНИКИ, ЗНАЮЩИЕ
ПРОФЕССИЮ
«ОТ» И «ДО»
И СПОСОБНЫЕ
РАБОТАТЬ В ЛЮБОМ
ПОРТУ РОССИИ».

“THANKS TO THE UNIFIED
DOCKERS’ TRAINING
PROGRAMME,
THE TRAINING CENTRES
WILL PRODUCE
VERSATILE WORKERS
WHO KNOW THE
PROFESSION
‘IN AND OUT’ AND ARE
ABLE TO WORK IN ANY
PORT IN RUSSIA.”




ходимость утвердить единую обучающую программу: «В Советском Союзе такая программа была, но после распада СССР учебные комбинаты по заказу стивидорных компаний стали готовить узконаправленных специалистов, например, только для зачистки угля, потому что именно эти работники требовались конкретному предприятию».

— Это неправильно, — уверен М. Колядинцев. — Благодаря единой программе подготовки докеров из учебных комбинатов будут выходить универсальные работники, знающие профессию «от» и «до» и способные работать в любом порту России. Для этого в 2019 году и вводился профстандарт — чтобы в профессии не было заемного труда и случайных людей, а только специалисты своего дела, прошедшие сертифицированное обучение и получившие соответствующую подготовку.

ЗАЩИЩАТЬ ИНТЕРЕСЫ РАБОТНИКОВ

Ситуация в Российском профсоюзе докеров никогда не была простой, но последние несколько лет выдалась особенно сложными. Судя по всему, легче не будет. В этой ситуации нельзя позволить работодателям, нацеленным на уничтожение профсоюза, победить. Только постоянный социальный диалог и действующий коллективный договор сохраняют достойные условия труда.

— Это значит, что на любые вызовы нужно реагировать адекватно, нельзя терять бдительность и хватку, если мы хотим, чтобы с нами считались, — заключает председатель РПД Максим Колядинцев. — И, конечно, крайне необходимо, чтобы государство повернулось лицом к профсоюзам, дав нам широкие права и защиту. 

are all different, which is why there is a need to establish the unified training programme: “In the Soviet Union, there was such a programme, but after the collapse of the USSR, stevedoring companies wanted narrow specialists, for example, coal strippers, because they were in demand with a particular company.”

“This is wrong,” M. Kolyadintsev is convinced. “Thanks to the unified dockers’ training programme, the training centres will produce versatile workers who know the profession ‘in and out’ and are able to work in any port in Russia. This is why the professional standard was introduced in 2019 — to ensure that the profession has no contingent labour or casual people, but only specialists in their field, who have undergone certified training and received the appropriate skills.”

PROTECTING THE INTERESTS OF EMPLOYEES

The situation at the Russian Union of Dockers has never been easy, but the last few years have been particularly difficult. As far as one can see, it is not going to get any easier. In this situation, employers aiming to destroy the union must not be allowed to win. Only continuous social dialogue and a functioning collective agreement will preserve decent working conditions.

“This means that any challenges must be responded to adequately, one must not lose vigilance and grip if we want to be taken seriously,” concludes the RUD Chairman Maxim Kolyadintsev. “And, of course, it is imperative that the state turns its face towards the trade unions by giving us broad rights and protection.” 



↑
Члены Совета РПД в Ванино.
The RUD Council members in Vanino.



© vesselfinder.com

НАДЕЖНАЯ ЗАЩИТА В РЕЙСЕ


Российский профсоюз моряков напоминает: только наличие коллективного договора на борту делает условия труда членов экипажей судов прозрачными, устанавливает достойный уровень оплаты труда, страховое покрытие в случае потери трудоспособности или смерти, а также гарантирует защиту и поддержку морских профсоюзов и инспекторов Международной федерации транспортников по всему миру. В этом на собственном опыте убедился бывший член экипажа одного из контейнеровозов компании MSC.

Так, Российский профсоюз моряков помог старшему механику списаться с судна и получить зарплату.

Россиянин написал в компанию заявление с просьбой репатриировать в соответствии с пунктом 19.3 договора IBF — в течение 30 дней судовладелец должен был его списать. Но спустя месяц моряк по-прежнему оставался на судне, и у не было никакой информации о планах компании по репатриации. Тогда стармех обратился в РПСМ, профсоюз свою очередь связался

с коллегами из итальянского FIT CISL и судовладельцем — подписантами колдоговора на судно.

В ходе переговоров стороны пришли к решению репатриировать моряка из Доминиканской Республики.

Вернувшись домой, старший механик связался с профсоюзом — на этот раз чтобы поблагодарить за оперативную помощь в списании и за то, что был урегулирован вопрос по выплате заработной платы. 

RELIABLE PROTECTION DURING A VOYAGE


The Seafarers' Union of Russia reminds: it is only a collective agreement available on board that secures transparent working conditions for crew members, establishes a decent level of remuneration, insurance coverage in case of disability or death, and also guarantees the protection and support of maritime trade unions and Inspectors of the International Transport Workers Federation around the world. A former crew member of one of the MSC container ships has learned this from his own bitter experience.

The Seafarers' Union of Russia helped the Chief Engineer to sign off from the vessel and receive his salary.

The seafarer sent the company a request for repatriation, in accordance with clause 19.3 of the IBF agreement the shipowner had to sign him off within 30 days. But a month later, the seafarer was still on board and had no information about the company's intentions concerning his repatriation.

Then the Chief Engineer turned to the SUR, which, in turn, contacted colleagues from the Italian FIT CISL and the shipowner — the signatories of the collective agreement.

During the negotiations, the parties came to a decision to repatriate the seafarer from the Dominican Republic.

Back at home, the Chief Engineer contacted the union, this time to thank the Inspectors who promptly assisted him to address the issues with signing off from the vessel and getting wages. 

ЗА ТАРЕЛКУ СУПА

По сути, во столько работодатель оценил труд двух курсантов.

В Калининградскую региональную организацию Российского профсоюза моряков обратились курсанты, один из которых отработал на т/х Dzintarjura (ИМО 8107050, флаг — Гвинея-Биссау) с октября 2022 по март 2023 года, другой — т/х Dzintars (ИМО 8606680, флаг — Гвинея-Биссау) с мая 2022 по январь 2023 года. Оба попали на траулеры через подозрительных агентов, с которыми лично даже не встречались. По телефону они получили приглашения на работу, а чуть позже и билеты до Африки, чтобы присоединиться к своим экипажам.

Их истории — как под копирку. Не получив никаких документов, даже трудовых контрактов, парни отправились работать. Председатель КРО РПСМ Людмила Измалкова отмечает, что эти траулеры всегда в море — в порты не заходят: экипажи к ним подвозят трансферными судами. «Кто проверит, что там творится? — спрашивает она.

Ребята отработали по полгода в качестве матросов: за это время они получили по \$1000 за первый месяц и по \$500 после списания. И все.


— Получается, 17 тысяч рублей в месяц, — подсчитывает она.

По словам молодых людей, им обещали ежемесячно платить по 1 паю — \$1000: якобы

информация об этом была размещена на переборках. На руках у парней после списания — только справки о плавании.

— Таким образом, судовладелец прилично сэкономил на курсантах, — продолжает Людмила Измалкова. — И это только на тех моряках, об опыте которых мы знаем. По их словам, работодатель умудрился кинуть не только курсантов, а почти всех членов экипажей обоих судов, за исключением тех, кто лично был знаком с бизнесменом.

Вот такой отрицательный опыт работы в море получили курсанты: неизвестно, захотят ли они снова уйти в рейс, но они точно запомнят на всю жизнь: первое на любой работе — трудовой договор, где зафиксирована сумма выплат, прописаны права и обязанности сторон. «Без этого документа доказать что-либо невозможно», — обращает внимание труженников флота Людмила Измалкова.

Второй совет морякам — зайдите перед рейсом в профсоюз и поинтересуйтесь о судовладельце, на которого собираетесь работать. К слову, о нечистоплотности латвийской компании, владеющей т/х Dzintar, РПСМ предупредил еще в 2016 году. 

FOR A BOWL OF SOUP

In fact, that's how much the employer estimated the work of two cadets.

The cadets applied to the Kaliningrad Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia (KTO SUR), one of them worked on board m/v Dzintarjura (IMO 8107050, flag Guinea-Bissau) from October 2022 to March 2023, the other worked on board m/v Dzintars (IMO 8606680, flag Guinea-Bissau) from May 2022 to January 2023. Both had been employed for work on trawlers through dubious agents, whom they did not even personally meet. They received job offers by phone, and a little later they got tickets to Africa to join the vessels.

Their stories are a dead ringer. The guys went to work without having got any documents, even contracts of employment. The KTO SUR Chairman Lyudmila Izmailkova notes that these trawlers are always at sea — they do not call at ports: crews are brought to them by transfer ships. “Who will check what is going on there? — she asks.

The guys worked for half a year as seamen. For their work they received \$1,000 for the first month and \$500 upon signing off. And that's all.

— It turns out, they salary was RUB17,000 per month, — she calculated.


According to the cadets, they were promised to be paid \$1000 each month: allegedly, this



information was posted on the bulkheads. All they got after signing off from the vessel were certificates of seafarer service on ship.

— Thus, the shipowner saved a lot on cadets,” Lyudmila Izmailkova added. — And this is only two cases we know about. The cadets told that the employer managed to deceive not only them, but almost all the crew members of both ships, with the exception of those who were personally acquainted with the businessman.

Such a negative experience of work at sea the cadets got: it is not known whether they will want to go to work at sea again, but they will definitely remember for the rest of their lives that the most important thing in any job is an employment contract, which sets the amount of payments, the rights and obligations of the parties. “It is impossible to prove anything without this document,” — Lyudmila Izmailkova outlined.


The second advice to seafarers is come to the trade union before the voyage and make inquiries about the shipowner you are going to work for. By the way, the SUR warned about the unscrupulousness of the Latvian company that owns Dzintar vessels back in 2016. 

IMO ISSUES PSC GUIDELINES РУКОВОДСТВО ИМО ДЛЯ PSC НА СЛУЧАЙ ОСТАВЛЕНИЯ МОРЯКОВ БЕЗ ПОМОЩИ ABANDONMENT CASES




По итогам 110-й сессии Юридического комитета ИМО, которая состоялась 21-26 марта 2023 года, одобрено Руководство, разработанное совместно ИМО и Международной организацией труда, по рекомендуемым действиям в случае оставления моряков без помощи с учетом применимых требований и рекомендаций Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года.

Процедуры включают разработку в сотрудничестве с организациями моряков и судовладельцев национальных стандартных процедур для четкого определения ответственности и обязанностей компетентного органа и функций, которые должны выполнять различные заинтересованные стороны. К этим заинтересованным сторонам относятся соответствующие национальные комитеты по социальной защите моряков, судоходные агентства, организации моряков и судовладельцев, организации по социально-бытовому обслуживанию моряков, круинги и другие.

Таким образом, Комитет призвал к обсуждению решения проблемы репатриации брошенных моряков и напомнил государствам-членам о необходимости ратифицировать и эффективно выполнять соответствующие международные документы и поправки к ним. 

During IMO Legal Committee, 110th session, that took place 21-26 March, 2023, the IMO adopted resolution to provide Guidelines for port State and flag State authorities on how to deal with seafarer abandonment cases taking into account the applicable requirements and recommendations of the Maritime Labor Convention 2006 (MLC).

Procedures include developing, in cooperation with seafarers' and shipowners' organizations, national Standard Operating Procedures (SOPs) to explicitly define the liabilities and obligations of the competent authority and the roles to be played by the various national stakeholders. These stakeholders include the relevant national seafarers' welfare boards, shipping agencies, seafarers' and shipowners' organizations, seafarer welfare organizations, seafarer recruitment and placement services, and others. 

RIGHTSHIP

судовладельцы оставили
без помощи почти 10 000 моряков
на борту 703 судов
almost 10,000 seafarers have been
abandoned involving 703 vessels



было зарегистрировано новых
случаев оставления моряков
без помощи
a total number of 109 new cases
have been reported

было урегулировано
only 41 had been resolved

СОГЛАСНО ДАННЫМ ПОСЛЕДНЕГО ОТЧЁТА RIGHTSHIP О БРОШЕННЫХ ЭКИПАЖАХ, ЗА ПОСЛЕДНИЕ 20 ЛЕТ

IN ITS LATEST SEAFARER ABANDONMENT REPORT,
RIGHTSHIP REVEALED THAT OVER THE PAST 20 YEARS





10 000



703

СОГЛАСНО СОВМЕСТНОЙ БАЗЕ ДАННЫХ ИМО/МОТ О БРОШЕННЫХ МОРЯКАХ

ACCORDING TO THE IMO/ILO JOINT DATABASE
OF ABANDONMENT OF SEAFARERS

	2020 г.	2021 г.	2022 г.
	85 *	95	109
	50	47	41

* Из зарегистрированных с 1 января 2020 года приблизительно 21 случай был так или иначе связан с последствиями пандемии COVID-19, которые в то время сильно осложнили ситуацию со сменой экипажей.

ВАЖНЫЕ ПРАВИЛА

относительно брошенных экипажей, вступившие в силу 18 января 2017 года



IMPORTANT RULES



Что следует знать:

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



Что нужно делать:

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



Судно считается брошенным, если судовладелец:

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

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

Страховой полис должен охватывать также обоснованные затраты, такие как репатриация, продукты питания, спецодежда, проживание, питьевая вода, топливо для выживания на борту судна и требуемую медицинскую помощь. Это распространяется на период с момента оставления судна до возвращения домой. Если вы устраиваетесь через круинговое агентство, убедитесь, что агентство работает должным образом и имеет систему проверки стабильности компаний, для которых они поставляют экипаж. Проверьте морские социальные сети, чтобы увидеть, какие компании являются предметом частых жалоб со стороны других моряков.

came into force on abandonment On 18 January 2017

Here's what you need to know:

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

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

What you need to do:

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

Abandonment occurs when the shipowner:

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

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

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

ОБРАТИТЕСЬ В СВОЙ ПРОФСОЮЗ!

CONTACT YOUR UNION!



НА ФЛОТЕ BLUMENTHAL ДО СИХ ПОР НЕТ КОЛДОГОВОРА МФТ

Помимо этого судовладелец запрещает морякам вступать в контакт с представителями профсоюзов. Об этом инспекторам Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков сообщил капитан балкера Anna-Meta (флаг Каймановых островов, ИМО 9514406), стоявшего под погрузкой угля в порту Восточный. В подтверждение он предоставил письменное заявление от членов экипажа о том, что они не хотят сотрудничать с профсоюзами. Председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов уверен: заявление не имеет юридической силы, так как подготовлено под давлением работодателя.

Регистровым владельцем балкера является компания Profit Maritime Ltd, Германия, оператором и истинным судовладельцем — Blumenthal Asia Pte Ltd, Сингапур. В экипаже Anna-Meta — 18 моряков: пятеро украинцев, включая капитана, четверо россиян — старпом, третий помощник капитана, стармех, электромеханик и девять моряков из Шри Ланки.

— Нам удалось поговорить с россиянами — они из Находки и Владивостока, — продолжил Н. Суханов. — Интересно, что моряки не имеют ни малейшего представления о заявлении, которое показал капитан. Они

с большим удовольствием пообщались с нами и отметили, что поддерживают политику Международной федерации транспортников в отношении удобного флага.

Так, морякам пояснили: судовладелец намеренно использует удобный флаг, чтобы экономить на фонде заработной платы. Более того — предпринимает незаконные шаги, принуждая экипаж подписывать бумаги о нежелании контактировать с представителями МФТ или национальных морских профсоюзов.

— По факту, моряки, работая на Blumenthal, получают меньшую зарплату, чем МФТ устанавли-

BLUMENTHAL'S VESSELS STILL HAVE NOT ITF COLLECTIVE AGREEMENT ON BOARD

In addition, the shipowner forbids seafarers from contacting trade union representatives. This was reported to the Inspectors of the Far Eastern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia (FETO SUR) by the captain of the bulk carrier Anna-Meta (flag of the Cayman Islands, IMO 9514406), which was under coal loading coal at the port of Vostochny. In support of this information he provided a written statement from the crew members indicating they did not want to cooperate with the unions. Nikolay Sukhanov, FETO SUR Chairman, is sure that this statement has no legal effect, as it was written under pressure from the employer.

The registered owner of the bulk carrier is Profit Maritime Ltd, Germany, and the operator and beneficial owner is Blumenthal Asia Pte Ltd, Singapore. The Anna-Meta crew consists of 18 sailors: five Ukrainians, including the captain, four Russians — the first mate, the third mate, the chief mechanic, an electrician and nine sailors from Sri Lanka.

— We managed to talk with Russian crew members — they are from Nakhodka and Vladivostok, — Sukhanov told. — Interestingly, the seafarers have no idea about the statement that the captain showed. They were willing to talk to us and noted that



НИКОЛАЙ СУХАНОВ ДОБАВИЛ, ЧТО ПОЗИЦИЯ BLUMENTHAL В ОТНОШЕНИИ УСЛОВИЙ ТРУДА МОРЯКОВ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ТОМУ, ЧТО МФТ БУДЕТ БОЙКОТИРОВАТЬ ФЛОТ КОМПАНИИ В ПОРТАХ ЗАХОДА.

NIKOLAY SUKHANOV ADDED THAT BLUMENTHAL'S STANCE ON SEAFARERS' WORKING CONDITIONS COULD LEAD TO THE ITF BOYCOTTING THE COMPANY'S FLEET IN ALL PORTS OF CALL.


вает для флота под удобным флагом, — отметит глава ДВРО РПСМ. — В соответствии с требованиями федерации матрос первого класса должен зарабатывать не меньше \$1836, а страховка в случае смерти любого моряка составлять не меньше \$110 тысяч.

Неудивительно, что члены экипажа попросили представителей

РПСМ направить в компанию нотис о необходимости подписать коллективный договор МФТ.

Напомним, Blumenthal привлекла к себе пристальное внимание много лет назад из-за нежелания сотрудничать с профсоюзами моряков и МФТ по поводу подписания колдоговора для своего флота под удобным флагом. Но по-настоящему ситуация обострилась в 2018 году, когда одно за другим в портах по всему миру начали задерживаться суда компании из-за ужасных условий труда моряков. Например, на балкере Lita, когда заканчивалась питьевая вода, а новых поставок не было, экипажу приходилось собирать дождевую воду в брезент. Это подтверждала фотография, попавшая в МФТ. А на балкере Anna-Elisabeth зарплата рядовых варьировалась в пределах \$300-\$585.

Николай Суханов добавил, что позиция Blumenthal в отношении условий труда моряков может привести к тому, что МФТ будет бойкотировать флот компании в портах захода.

Представители профсоюза передали на борт Anna-Meta книги о правах моряков, работающих на судах под удобным флагом, и журналы «Морской профсоюзный вестник», в том числе освещающий деятельность РПСМ и МФТ. 

they support the of the International Transport Workers' Federation's policy against FOCs.


The FETO SUR representatives explained to the seafarers that the shipowner deliberately uses flag of convenience to save on crew wages. Moreover, he makes illegal actions, forcing the crew to sign papers stating that they do not want to contact representatives of the ITF or any national maritime unions.

— In fact, the crews of Blumenthal's vessels earn lower wages than the ITF sets for a flag of convenience fleet,” — the head of the SUR FETO noted. — In accordance with the ITF requirements, the salary of the AB Seaman should be \$1,836 and the insurance amount in case of a crew member's death should be \$110,000.

No wonder, the crew asked the SUR representatives to send a notice to the company with request to sign the ITF collective agreement.

Let us recall, that Blumenthal came under scrutiny years ago for its unwillingness to work with seafarers' unions and the ITF to sign a flag of convenience agreement for its fleet. But the situation really deteriorated in 2018, when, one after another, the company's ships began to be delayed in ports around the world due to the terrible working conditions on board. For example, the crew of the bulk carrier Lita had to collect rainwater in a tarp because they ran out of fresh water and there were no new supplies. This was evidenced by the photograph that fall into the hands of the ITF. And the salary of the ratings on board the bulk carrier Anna-Elisabeth ranged from \$300 to \$585.

Nikolay Sukhanov added that Blumenthal's stance on seafarers' working conditions could lead to the ITF boycotting the company's fleet in all ports of call.

The Union representatives handed to the crew of the m/v Anna-Meta books on the rights of seafarers working on vessels flying flags of convenience and the latest issues of the “Maritime Unions Herald” telling, among others, about the activity of the SUR and the ITF. 

ИНТЕРЕСЫ МОРЯКОВ ПО-ПРЕЖНЕМУ НУЖДАЮТСЯ В ЗАЩИТЕ



SEAFARERS' INTERESTS STILL NEED PROTECTION

Международная федерация транспортников готовится отпраздновать солидный юбилей своей, пожалуй, самой известной акции — кампании против удобных флагов. В этом году ей исполняется 75 лет. Спустя десятилетия кампания доказала, что актуальна как никогда — на флоте под удобным флагом до сих пор есть место нарушениям и несправедливости.

Как известно, большинство моряков, занятых на судах дешевых регистров, не являются членами профсоюзов, поэтому повлиять на то, что происходит на борту, зачастую невозможно. Практика показывает, что многие члены экипажей, преимущественно из стран третьего мира, нанятые на судно под удобным флагом и без коллективного договора, получают шокирующе низкую заработную плату, живут в очень плохих условиях на борту и работают сверхурочно без должного отдыха. Бывает, что они крайне редко получают увольнение на берег, не могут рассчитывать на адекватную медицинскую помощь и часто вынуждены пренебрегать техническим обслуживанием судов, а значит, и собственной безопасностью. В некоторых из самых худших случаев моряки оказываются в положении рабов, неспособными даже заработать себе на репатриацию, когда компания в нарушение всех норм и правил требует оплатить списание из личного кармана. Проще говоря, очень часто моряки не имеют прав и гарантий, зато — полно обязанностей.

Цель кампании против удобных флагов — устранение несправедливого отношения к труженикам флота с помощью коллективного договора МФТ, заключенного между работодателем и морским профсоюзом, а также признание связи между флагом, под которым зарегистрировано судно, и национальностью истинного владельца.

ИЗ ИСТОРИИ ВОПРОСА

Дешевые флаги появились после Второй мировой войны, с тех пор их количество быстро увеличивалось. Судовладельцы по разным причинам, но с одной целью — извлечь прибыль — давали своему флоту фиктивное гражданство. Другими словами, суда, работающие под флагами Панамы или Либерии, не имели реальной связи с этими странами. В конце 40-х годов тоннаж панамского флота разросся до более чем 3 млн: американские судовладельцы выбирали его, чтобы сократить расходы, европейские — чтобы избежать высоких налогов.

Интерес работодателей к дешевым регистрам был связан и с тем, что государства флага

The International Transport Workers' Federation is going to celebrate an anniversary of its perhaps most famous campaign against flags of convenience (FOC). This year marks its 75th anniversary. Decades later, the campaign is as relevant as ever. Flags of convenience still allow violations and injustice in the fleet.

It is well-known that the majority of sailors employed on cheaper registry ships are not trade union members, so it is impossible to influence what happens on board. In practice, many crew members, mainly from third world countries, hired on ships under flags of convenience and without collective agreement are paid shockingly low wages, live in poor conditions on board, and work overtime without proper rest. It happens that they rarely get shore leave, cannot count on adequate medical care, and often neglect ship maintenance, thus compromising their own safety. In the worst cases, seafarers are reduced to virtual slaves who can't even earn enough money for repatriation when the company, against all rules, demands deduction from salary for decommissioning. In other words, sailors often have



←

Время показало, что наиболее эффективным способом воздействия на судовладельцев являются индустриальные действия, например, массовый бойкот или масштабные проверки судов в портах.

Time has shown that the most effective way of influencing ship owners is through industry-wide action, such as a mass boycott or large-scale inspections of ships in port.

→

Недели действий против удобных флагов — еще одна кампания МФТ за справедливое отношение к членам экипажей.

The Flag of Convenience Action Weeks, another ITF campaign for fairer treatment of crew members.

не предъявляли каких-либо требований к соблюдению минимальных социальных стандартов, что стало настоящей угрозой для экипажей, так как удобный флаг означал минимум формальностей, мизерный уровень оплаты и опасные условия труда.

Это привело к тому, что в 1948 году МФТ запустила кампанию против удобных флагов. Изначально она велась на политическом уровне: федерация сосредоточила усилия на работе с правительственными и международными организациями. Как признали позже, это особенно к чему не привело. К концу шестидесятых тоннаж флота, зарегистрированный в дешевых регистрах, вырос до более чем 28 млн, в 1970 году — 41,1 млн. Безудержный рост не в лучшую сторону повлиял на морскую профессию, в частности, на условия и охрану труда на флоте. Тогда в 1971 году возникла идея единого соглашения, которое сегодня известно как коллективный договор МФТ — документ для обеспечения гарантий членов экипажей вне зависимости от национальности и сдерживания судовладельцев.

Для МФТ суда под удобными флагами имеют особый статус, отличный от судов под национальным флагом. Политика федерации устанавливает, что к ним должны применяться гораздо более высокие минимальные стандарты — только в этом случае МФТ признает условия труда моряков на судне под удобным флагом приемлемыми. Все эти условия прописаны в колдоговоре: документ широко и четко определяет права и обязанности сторон, подробно описывает условия труда. К ним относятся: продолжительность и размер оплаты ежегодного дополнительного отпуска для работника с ненормированным рабочим днем, конкретные условия оплаты за сверхурочную работу, а также в выходные и нерабочие дни и многое другое.

ОТ БОЙКОТОВ К ДОГОВОРАМ

Время показало, что наиболее эффективным способом воздействия на судовладельцев являются индустриальные действия, например, массовый бойкот или масштабные проверки судов в портах. К слову, свою первую четырехдневную акцию МФТ провела в 1958 году — в портах

no rights or guaranties, but do have plenty of duties.

The mission of the campaign against the flags of convenience is to use the ITF collective agreement concluded between the employer and the seafarers' trade union to end injustice towards mariners, and to recognise the link between the flag, under which the ship is registered and the nationality of the real owner.

BACKGROUND

Cheap flags appeared after World War II and their numbers have grown ever since. For a variety of reasons, but with the same ultimate purpose (to make a profit) ship owners gave their fleet fictitious nationality. In other words, vessels under flags of Panama or Liberia had no real connection with these countries. In the end of 1940s, the Panama fleet tonnage amounted to more than 3 million: American ship owners used it to reduce costs, and the Europeans — to avoid high taxes.

Employers had interest in cheaper registries because the flag states didn't pose any requirements to adherence to minimum social standards, which became a real threat to crews, as the flag of convenience meant minimum formalities, scant wages,



по всему миру фактически было остановлено около 300 судов. Тогда МФТ наглядно продемонстрировала судоходной индустрии серьезность своих намерений.

Немаловажную роль в соблюдении минимальных стандартов и заключении коллективных договоров на судах под удобными флагами в свое время сыграли и Недели действий против удобных флагов — еще одна кампания МФТ за справедливое отношение к членам экипажей. В ходе таких акций суда проверялись на предмет выполнения работодателями обязательств перед моряками. Особое внимание уделялось наличию коллективного договора, одобренного МФТ, трудовым контрактам о найме и их оформлению. В период кампании моряки обращались к инспекторам за оказанием помощи в решении любых вопросов, касающихся задолженности по заработной плате, репатриации, питания, спецодежды и прочего. Нередко в ходе Недель действий после протестов моряков судовладельцы подписывали коллективные договоры МФТ.

На протяжении многих лет в кампании МФТ против удобных

and hazardous working environment.

As a result, the ITF started a campaign against the flags of convenience in 1948. At first, it was carried out at the political level: the Federation focused its efforts on interaction with governmental and international organisations. As it turned out, this didn't really help. By the end of 1960s, the tonnage of fleet registered under the cheap registries had risen to more than 28 million, and by 1970, it had reached 41.1 million. Uncontrolled growth hasn't helped the seafaring profession, particularly in terms of safety and working environment. In 1971, the idea of a single agreement was proposed, which is presently known as the ITF collective agreement, the document that would guarantee the rights of the crew members, regardless of their nationality or resistance of the ship owners.

For the ITF, ships flying flags of convenience have a special status, different from that of the ships flying national flags. The federation policy stipulates that they must adhere to far higher minimal standards. Only then, the ITF would declare the occupational environment of the seafarers on a ship flying the flag of convenience admissible. All these requirements are provided

for in the collective agreement: the document gives broad and clear definitions of the rights and obligations of the parties and provides a detailed description of the working conditions. These include: duration and pay for additional annual leave for an employee with an unlimited working day, specific overtime pay policy, holidays and days off, etc.

FROM BOYCOTTS TO NEGOTIATIONS

Time has shown that the most effective way of influencing ship owners is through industry-wide action, such as a mass boycott or large-scale inspections of ships in port. Incidentally, the first four-day campaign organised by the ITF was in 1958: around 300 ships were stopped in ports around the world. In doing so, the ITF has shown the maritime industry the seriousness of its intentions.

The Flag of Convenience Action Weeks, another ITF campaign for fairer treatment of crew members, also played an important role in ensuring minimum standards and concluding collective agreements on flag of convenience ships. In the course of such action, ships were checked for fulfillment of ship owner obligations to sailors. Special attention was

флагов участвовали представители национальных профсоюзов, в том числе Российского профсоюза моряков, и инспекторы МФТ. В России акции регулярно проводились на Дальнем Востоке, Балтике и в регионе Черного моря. Например, результатом двух кампаний в 2016 году на Дальнем Востоке стала выплата задолженности по зарплате морякам на сумму более \$1 млн. Столько же в рамках Недели действий вернули инспекторы МФТ и национальных профсоюзов на Балтике в 2014 году.

Несколько лет назад МФТ приняла решение не проводить как таковую Неделю действий против удобных флагов, но только потому, что проверка условий труда и быта моряков на судах под удобными флагами превратилась в ежедневную работу инспекторов МФТ, которая всегда приносит результаты.

БОРЬБА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Так, в 2021 году инспекторы МФТ помогли взыскать с недобросовестных судовладельцев в пользу тружеников флота \$37,6 млн невыплаченной вовремя заработной платы. За указанный период представители федерации провели 7265 проверок на судах, из которых 1861 — по просьбе моряков. Инспекции показали, что увеличилось число жалоб, где речь шла о задолженности в течение двух месяцев.

К слову, на долю Международной федерации транспортников в России в 2021 году пришлось 373 проверки судов и более \$1,2 млн возвращенных морякам средств. В период пандемии коронавируса инспекторат неоднократно помогал членам экипажей вовремя репатрироваться и даже списаться досрочно, что в свете кризиса смены экипажей было настоящим чудом. В прошлом году российская команда инспекторов МФТ помогла взыскать с судовладельцев в пользу тружеников флота около \$1,5 млн невыплаченной вовремя зарплаты.



given to the presence of a collective agreement approved by the ITF, labour contracts, and their execution. During the campaign, the sailors turned to the inspectors for help with solving any issues relating to wage arrears, repatriation, food, overalls, and more. During the Action Weeks, it was not uncommon for ship owners to sign the ITF collective agreements following protests organised by seafarers.

For many years, national unions have been involved in the ITF's anti-FOC campaigns, including the Seafarers' Union of Russia, and the ITF inspectors. In Russia, regular actions were conducted in the Far East, the Baltic, and the Black Sea region. For example, in 2016, more than \$1 million of arrears were paid to the seafarers as the result of two campaigns in the Far East. The same amount was returned by the ITF inspectors and national trade unions during the Action Week in the Baltics in 2014.

A few years ago, the ITF decided not to conduct the Action Week against FOC as such, just because the occupational and living environment checks at FOC vessels have become a daily routine for ITF inspectors, which always renders results.

BATTLE GOES ON

In 2021, the ITF inspectors helped claiming \$37.6 million from the ship owners in favour of mariners who were not paid in time. Within the specified period, the federation representatives conducted 7,265 checks

on ships, including 1,861 at the request of mariners. The inspections have shown an increase in the number of complaints where payments were overdue by more than 2 months.

By the way, in 2021, the International Transport Workers' Federation in Russia conducted 373 checks on ships and claimed more than \$1.2 million for the mariners. During the COVID-19 pandemic, the Inspectorate repeatedly helped crew members repatriate in time or even decommission earlier, which was a true miracle in the context of the crew replacement crisis. Last year, the Russian team of the ITF inspectors helped recover around \$1.5 million of wage arrears for mariners from ship owners.

Meanwhile, the battle against FOC goes on. In the nearest future, up to a thousand ships flagged to the Cook Islands, Palau, Sierra Leone, and Togo will be subjected to targeted checks for safety, maintenance, and seafarer welfare. This large-scale action to be carried out by the ITF inspectors was prompted by the latest data showing that these registries are responsible for more than 100 abandoned seafarers in the last two years, and the full list of violations is much longer.

According to the information available, the flags of the Cook Islands, Palau, Sierra Leone, and Togo are responsible for a total of 33 cases of abandonment of crew members in the last three years, many of whom were left without wages, food, water, or the possibility of returning home.



← Так, в 2021 году инспекторы МФТ помогли взыскать с недобросовестных судовладельцев в пользу тружеников флота \$37,6 млн невыплаченной вовремя заработной платы.

In 2021, the ITF inspectors helped claiming \$37.6 million from the ship owners in favour of mariners who were not paid in time.

Тем временем кампания против удобных флагов продолжается. В ближайшее время, например, до тысячи судов под флагами Островов Кука, Палау, Сьерра-Леоне и Того подвергнутся инспекциям по проверке безопасности, технического обслуживания и благосостояния моряков на борту. Масштабная акция, которую проведут инспекторы МФТ, связана с последними данными, что на указанные регистры приходится более 100 брошенных моряков за последние два года, и это — далеко не полный перечень нарушений.

Всего же, согласно имеющимся сведениям, в последние три года на счету флагов Островов Кука, Палау, Сьерра-Леоне и Того 33 случая оставления членов экипажей, многие из которых остались без зарплаты, еды, воды или возможности добраться домой. На эти же регистры пришлось более \$5,5 млн невыплаченной зарплаты, возмещения которой добились МФТ, и 5203 несоответствий и задержаний органами европейского портового контроля.

НЕУДОБНАЯ ПРАВДА

На сегодняшний день список удобных флагов включает 42 регистра, при этом среди них есть несколько открытых: Маршалловы острова, Либерия и Багамы. Они входят в число лучших в отрасли

по таким ключевым показателям, как соблюдение требований государственного портконтроля. В настоящее время более 70% судов зарегистрировано именно в открытых регистрах.

Примечательно, что год за годом таблица показателей эффективности работы государств флага, которую публикует Международная палата судоходства, демонстрирует, что по соответствию требованиям международных конвенций многие открытые регистры превосходят своих конкурентов под национальным флагом. Это касается и Конвенции о труде в морском судоходстве, которая устанавливает минимальные стандарты условий труда моряков. Некоторые открытые регистры даже имеют более выгодные по сравнению с национальными флагами соглашения о заработной плате моряков. Например, чтобы стать более привлекательным, национальный регистр Греции принял шкалу заработной платы, которую Международная федерация транспортников разработала для флота под удобным флагом.

Однако у медали, как известно, две стороны. Вторая из них — интересы моряков, работающих на флоте под удобными флагами, нуждаются в защите. Не опровержим тот факт, что кампания МФТ против удобных флагов играет большую роль в повышении стандартов в области условий и оплаты труда моряков.

С учетом количества дешевых регистров и отсутствием должного надзора за условиями труда со стороны государств флага, а также числа брошенных по всему миру экипажей и размеров задолженностей перед ними, кампания против удобных флагов не теряет своей актуальности, так как стремится положить конец эксплуататорским отношениям. ⚓

По материалам TradeWindsNews, Lloydslist, пресс-релизов МФТ, книги «Дешевые флаги — кампания ITF»

The same registries are responsible for more than \$5.5 million in unpaid wages recovered by the ITF, and 5,203 violations and detentions by European port control authorities.

INCONVENIENT TRUTH

As of today, the List of Flags of Convenience includes 42 registries, some of them are open: the Marshall Islands, Liberia, and Bahamas. They are among the best in the industry in terms of such key parameters as compliance with government port control requirements. Currently, more than 70 percent of ships are registered in open registries.

It is worth noting that, year on year, the Flag State Performance Table published by the International Chamber of Shipping demonstrates that many open registries outperform their national flag counterparts in terms of compliance with international conventions. This includes Maritime Labour Convention that specifies minimum standards for mariner occupational environment. Some of the open registries even have more favourable remuneration arrangements than the national flags. For example, in order to gain popularity, the Greece national registry adopted the wage scale designed by the International Transport Workers' Federation for the fleet flying the flags of convenience.

But there are two sides to the coin. The second one is that the interests of the seafarers who work under the flags of convenience need to be protected. It is undeniable that the ITF's campaign against FOC plays a major role in improving working conditions and pay standards for seafarers.

Given the number of cheap registries and the lack of proper control of working conditions by national flags, as well as the number of abandoned crews around the world, the anti-FOC campaign is still relevant, being an attempt to put an end to exploitative relationships. ⚓

Source: Tradewindsnews, Lloydslist, the ITF press releases, books "Funny Flags: The ITF's Campaign"

КАМПАНИЯ ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ FLAGS OF CONVENIENCE CAMPAIGN



ИНСПЕКЦИЯ МФТ ITF INSPECTORATE



СТАТИСТИКА БРОШЕННЫХ СУДОВ ABANDONMENT STATS

2022 г. – 118 (113)* 2021 г. – 95 (89)* 2020 г. – 85 (60)* 2019 г. – 40 (21)* 2018 г. – 34 (33)* 2017 г. – 54 (49)*

*цифры в скобках – случаи, зарегистрированные МФТ
*figures in brackets are ITF reported cases

ПО ФЛАГАМ В 2022 ГОДУ BY FLAG IN 2022



ДОГОВОР IBF AGREEMENT IBF

3501 **\$5 001 825**

инспекция
inspections

возмещенной зарплаты
owed wages

ДОГОВОР TCC AGREEMENT TCC

1092 **\$3 098 992**

инспекция
inspections

возмещенной зарплаты
owed wages

ДРУГИЕ ДОГОВОРЫ OTHER AGREEMENTS

530 **\$201 920**

инспекций
inspections

возмещенной зарплаты
owed wages

БЕЗ ДОГОВОРА UNCOVERED

3640 **\$28 205 710**

инспекций
inspections

возмещенной зарплаты
owed wages



1575 МОРЯКОВ

из 1835 членов экипажей брошенных судов подали жалобы в 2022 году

No of seafarers with complaints 1,575 from the total of 1,835 that were on board the abandoned vessels in 2022



\$7 792 055

возмещенной зарплаты экипажам 66 судов из 113 брошенных в 2022 году

owed wages recovered from 66 of the 113 abandonment cases in 2022



26 СУХОГРУЗОВ

общего назначения
General Cargo



24 БУКСИРА

Various tugs

CHALLENGES FISHERMEN FACED WERE ADDRESSED THROUGH JOINT EFFORTS



© Sudriate CC-BY-SA-4.0


РЕШИЛИ ПРОБЛЕМЫ РЫБАКОВ СОВМЕСТНЫМИ УСИЛИЯМИ

Калининградская региональная организация Российского профсоюза моряков получила письмо с благодарностью от членов экипажа траулера, который сейчас стоит в Камеруне: рыбаки сообщают, что решился вопрос со сменой и выплатой заработной платы.

Как рассказала председатель КРО РПСМ Людмила Измалкова, просьба о помощи поступила в профсоюз еще две недели назад — родственники и жены писали, что контракты членов экипажа траулера закончились в марте 2023 года, однако ни билетов домой, ни заработанных денег нет.

На момент обращения греческий судовладелец лишь кормил команду обещаниями о репатриации, а откладывалась она по независящим от компании причинам — то нужно ждать удобный порт, то решается вопрос с визами, то рейд, то отстой, то отсутствие фрахта, то чартер не найти. Так продолжалось почти два месяца, пока у рыбаков не лопнуло терпение.

— Шансов помочь было мало, — признается Людмила Измалкова. — Во-первых, они — рыбаки, а значит, Конвенцию о труде в морском судоходстве не применить, во-вторых, как ни крути, судно стояло на рейде Камеруна. Но у нас получилось!


Решить проблему удалось сообща — к делу подключились калининградский круинг и Международный отдел РПСМ, который заручился поддержкой коллег из Греческого профсоюза моряков. «Сначала мы согласовали точные сроки смены, а после получили и подтверждение о выплатах, — объясняет Л. Измалкова. — А теперь и сами моряки сообщили, что летят домой!» 

The Kaliningrad Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia (KTO SUR) received a thank you letter from the crew members of the trawler, which is now in Cameroon: the fishermen report that the issues they were facing in connection with crew change and payment of wages have been resolved.

As Lyudmila Izmalkova, KTO SUR Chairman, said, the Union received a request for help 2 weeks ago: relatives and wives of the crew members stated that the contracts of the trawler crew members had ended in March 2023, but they have not been given neither tickets home nor money they earned.

At the time of the appeal, the Greek shipowner just fed the crew with promises to arrange their repatriation and put them off under various reasons beyond the control of the company: the need to wait for more appropriate port, then the issue with visas, the laying up, the lack of a charter party and so on. This lasted for about two months, until the fishermen lost their patience.

— There were slim possibilities to assist the crew, — Lyudmila Izmalkova admits. — Firstly, they are fishermen, which means that the Maritime Labor Convention cannot be applied to them, and secondly, whatever one may say, the vessel was at the anchorage in Cameroon. But we succeeded!

We managed to address the issues through joint forces with a Kaliningrad crewing agency and the SUR International Department, the latter enlisted the support of colleagues from the Hellenic Seafarers' Union. "First of all we agreed on the exact dates of crew changes, and then we received confirmation of payments," — Izmalkova explained. — And now the seafarers themselves have reported that they are flying home!" 



> 77 000

моряков

1 ITF

координатор

4 ITF

инспектора

с **1993** года
аффилированный
член ITF

РПСМ

представлен во всех
морских
регионах России

МОРЯК

ВНЕ ПРОФСОЮЗА –

НЕЗАЩИЩЕННЫЙ

МОРЯК!

ОСТАВЛЯЙТЕ РОДНЫМ ДАнные О СУДНЕ И КОМПАНИИ

Часто в адрес РПСМ поступают обращения не от моряков, а от их жен и родственников. И порой удивляешься: вроде взрослые, родные люди, а на элементарные вопросы — на каком судне, от какой компании и кем вообще ходит в море их родственник — они не знают. Бывает так, что даже не могут вспомнить год рождения моряка!

Поводом для беспокойства в таких случаях обычно служит либо прекращение денежных поступлений и отсутствие связи, либо внезапное изменение планов, например, человек банально собирался в рейс и вдруг пропал: непонятно, в море он или где-то на берегу...

На днях в наш адрес пришло обращение от родственников моряка Александра Г., переставшего с февраля выходить на связь.

Сестра моряка пояснила, что Александр ушел в море в январе, в последний раз она разговаривала с ним по телефону в феврале, и вот теперь его телефон недоступен: «Как в воду канул!».

Название и тип судна, на котором ушел Александр, она не знает, от какой компании нанимался — понятия не имеет.

— Мы объяснили женщине, что прежде всего ей нужно обратиться с заявлением о пропавшем брате в полицию, потому как наши возможности в поиске ограничены, — рассказал Владимир Сычёв, инструктор по работе с моряками

Калининградской региональной организации РПСМ, — но, со своей стороны, мы постараемся узнать о её брате в морском сообществе региона: может, кто-нибудь что-нибудь и знает о пропавшем моряке.

Так и получилось: круинговое агентство, через которое трудоустроивался моряк, нашлось. Там сообщили, что с Александром все в порядке и в данный момент он находится на промысле, в море. РПСМ передал родственникам моряка контактные телефоны.

— Надеемся, что теперь они не потеряются, — говорит Владимир Сычев. — Еще раз обращаемся к морякам, особенно рыбакам: пожалуйста, оставляйте своим родственникам или знакомым данные о судне, на котором вы собираетесь работать, и о компании, которая отправляет вас на работу. В идеале, оставьте копию своего контракта. И старайтесь почаще выходить на связь с близкими, когда вы трудитесь в море. Ведь на берегу вас ждут и волнуются. 📍



© Rodrigo Argenton CC-BY-3.0

LEAVE YOUR VESSEL AND COMPANY DATA TO YOUR FAMILY

The SUR often receives appeals not from seafarers, but from their wives and relatives. And sometimes you just wonder: the grown persons, the members of one family, but they don't know even basic information concerning their relative: name of the vessel, name of the company and even the position of the seafarer. It happens that they can't even remember the year of birth of a seafarer!

The reason for concern in such cases is usually either the loss of remittances or the loss of contact with him, or a sudden change in plans; for example, a person was going to set sail and suddenly has disappeared: it is not clear whether he is at sea or somewhere on the shore...

The other day, we received an appeal from the relatives of seafarer Alexander G., who has stopped communicating since February.

The seafarer's sister explained that Alexander went to sea in January, the last time she talked to him on the phone was in February, and now his phone is unavailable: "Just vanished into thin air!"

She does not know a name and a type of the vessel Alexander joined, and she has no idea to what company he has been employed.

— We explained to the woman that, firstly, she should go to police and file a missing persons report concerning her brother, because our search capabilities are limited, — Vladimir Sychev, the Kaliningrad Territorial Organization

of the SUR instructor for communications with seafarers said, — but for our part, we will try to enquire about her brother in the maritime community of the region: maybe someone knows something about the missing seafarer.

And so it happened: the crewing agency through which the sailor was employed was found. They said that everything was fine with Alexander and that at the moment he was at sea on board a fishing vessel. The SUR gave contact numbers to the seafarer's relatives.

— We hope that now they will not be lost, — Vladimir Sychev said. — Once again, we appeal to seafarers, especially fishermen: please give your relatives or friends the information about the vessel on which you are going to work, and about the company that has employed you. And best of all leave them a copy of your contract. And try to get in contact with your family more while at sea. Do not forget that there are people on shore who are waiting for you and worry about you. 📍

КОГДА СРЕДНЯЯ ВЫСОТА ВОЛНЫ ДОСТИГАЕТ УРОВНЯ НАДВОДНОГО БОРТА СУДНА, СЛЕДУЕТ ПРОЯВЛЯТЬ КРАЙНЮЮ ОСТОРОЖНОСТЬ



© Alvesgaspar_ CC-BY-SA-4.0

Морской Институт (Nautical Institute) сообщает об инциденте с шедшим в грузу VLCC. Система прогноза погоды на маршруте предупреждала, что ожидаются волны высотой более шести метров.

Чтобы уменьшить вероятность попадания волн на палубу, скорость судна была сброшена до 5-6 узлов. Также из-за штормовой погоды запрещался выход на главную палубу за исключением случаев, когда на это давалось специальное разрешение капитана. Информацию об этом даже разместили на доске объявлений.

Однажды утром сработала трюмная сигнализация, которая предупреждала о том, что нужно проверить боцманскую кладовую. Капитан и вахтенный офицер находились на мостике и оценивали погодную обстановку: море сильно штормило. На нос по правому борту попадали брызги, но на палубу волны не накатывали. Палуба в носовой части по левому борту оставалась сухой. Судно сменило курс, чтобы обеспечить лучший подветренный ход, и капитан разрешил старшему помощнику и боцману пройти

в носовую часть судна по безопасному переходу, чтобы проверить боцманские кладовые.

ОБЩАЯ ТРЕВОГА

Через несколько минут старпом доложил, что они внутри кладовой, и что там всё сухо. Они проверили устройства трюмной сигнализации — те были исправны. Капитан попросил старпома осмотреть якорные крепления, прежде чем вернуться на корму. Через несколько минут старпом доложил, что крепление левого якоря, похоже, ослабло, и он собирается его затянуть.

EXTREME CAUTION SHOULD BE TAKEN WHEN OBSERVED AVERAGE WAVE HEIGHT IS TO THE VESSEL'S FREEBOARD

As the Nautical Institute reports, a loaded VLCC was underway. The vessel's weather routing service was forecasting waves with a significant height of more than six metres. The vessel's speed was slowed to between five and six knots to reduce the chances of shipping seas on deck.

Due to the heavy weather restrictions, access to the main deck was not permitted except when specifically permitted by the Master. This restriction was even posted on the central notice board.

One morning, a bilge alarm sounded for the bosun stores forward. The Master, on the bridge with the OOW, assessed the weather; they observed rough seas and a long and heavy swell. Sprays were being experienced on the starboard bow, but no seas came on deck. The deck on the port side bow remained dry. The ship's course was

altered to give a better lee and the Master gave the Chief Officer and the Bosun permission to proceed forward via the safety walkway to check the bosun store bilges.

THE GENERAL ALARM

A few minutes later, the Chief Officer reported that they were inside the bosun store and they found the space dry. The bilge alarms were tested and both port and starboard alarms worked normally. The Master asked the Chief Officer to have a quick look at the anchor lashings before returning aft. A few minutes

Вскоре после этого капитан увидел возле носа волну, которая казалась несколько больше остальных. Он предупредил старпома по УКВ-радио, но через несколько секунд огромное количество воды хлынуло на фальшборт. Визуальный контакт с боцманом и старпомом был потерян.

Была объявлена общая тревога. Судно замедлило ход еще больше и маневрировало так, чтобы волны оставались позади, после чего спасательная команда отправилась к месту, где находились боцман и старпом. Моряки нашли обоих пострадавших и отнесли в судовой лазарет.

Старший помощник был без сознания, на голове глубокая рваная рана, выбиты зубы, он тяжело дышал и стонал. Боцман находился в сознании, он смог сказать, что испытывает очень сильные боли в спине, у него оказались сломаны левая нога и левое запястье.

Судно находилось слишком далеко в море, чтобы быстро вернуться в порт, из-за плохой погоды не было возможности использовать вертолет, тогда договорились об эвакуации с кораблями ВМФ, однако их прихода нужно было ждать 8-10 часов. К сожалению, в течение дня оба пострадавших скончались.

РАССЛЕДОВАНИЕ

Расследование показало, что волна, значительно превышавшая те, которые наблюдались ранее, обрушилась

на судно, когда старший помощник и боцман находились на носу. Следствие также установило, что из судового лазарета, находившегося пятью палубами ниже, связаться по портативному спутниковому телефону с радио-медицинской службой (RMA) невозможно. Связь есть только с мостика. Поэтому рекомендации по оказанию неотложной медицинской помощи, которые диктовали специалисты RMA по спутниковому телефону, нужно было ещё передать в лазарет либо по спутниковому телефону, либо по внутреннему телефону, либо «нарочным». В отчете не говорилось о том, могла бы прямая связь между медиками и теми, кто оказывал пострадавшим помощь в судовом лазарете, повлиять на спасение жизни моряков.

УРОКИ

Даже когда кажется, что профиль волн идет в одном направлении, всегда может существовать другая волновая модель: в сочетании иногда может создаваться волна, значительно выше наблюдаемого среднего значения.

Когда наблюдаемая средняя высота волны приблизительно равна высоте надводного борта судна, при выходе на палубу следует соблюдать крайнюю осторожность. Блуждающая волна может неожиданно нахлынуть на палубу, и последствия могут быть трагическими. ⚓

later, the Chief Officer reported that the port anchor lashing seemed to be loose; he informed the Master that he was going to tighten it.

Soon after, the Master saw a wave near the bow that appeared to be somewhat larger than the others. He warned the Chief Officer by VHF radio but seconds later, huge amounts of water washed over the bulwark. Visual contact with the Bosun and the Chief Officer was lost.

The general alarm was sounded and an announcement was made. The vessel was slowed yet further and manoeuvred to have the waves astern, at which point a rescue team went forward. The rescue team found the Chief Officer and Bosun as indicated on the diagram and the victims were brought to the ship's hospital.

The Chief Officer was unconscious with a deep laceration to the head. He had lost many of his teeth and his breath was accompanied by moaning. The Bosun was responsive, and he indicated that he had a serious pain in his back and his left leg and left wrist appeared broken.

Too far at sea to quickly regain a port and with bad weather preventing helicopter evacuation, a rendezvous with navy vessels was coordinated, but the meeting would take eight to ten hours. Unfortunately, during the course of the day, both victims became unresponsive and both died.

Their bodies were disembarked the next day.

THE INVESTIGATION

The investigation found that a wave, significantly higher than the observed waves, hit the vessel while the Chief Officer and the Bosun were at the bow. The investigation also found, among other things, that communication by portable satellite phone was not possible from the ship's hospital. Radio Medical Advice (RMA) was received by satellite phone on the bridge, but the hospital was five decks below. Immediate and critical medical treatment of the victims based on communications with RMA had to be relayed verbally from the bridge satellite phone to the caregiving personnel in the hospital either by internal phone, or in person. The report did not speculate on whether having communications directly to the ship's hospital would have made a difference in saving lives.

LESSONS

Even when a wave pattern is coming from what appears to be one direction, it can combine with other wave patterns and occasionally create a wave that is significantly higher than the observed average.

When observed average wave height is approximate to the vessel's freeboard, extreme caution should be taken when going on deck. An errant wave could sweep the deck with terrible consequences. ⚓



В РУЛЕВОЙ РУБКЕ ВАШ МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН ДОЛЖЕН БЫТЬ ПЕРЕВЕДЕН В АВИАРЕЖИМ

Морской Институт (Nautical Institute) сообщил об инциденте с большим контейнеровозом во время лоцманской проводки, когда в темное время суток судно шло по узкому фарватеру. В качестве основного средства навигации лоцман использовал свой портативный лоцманский комплект (PPU). Он объяснил, что всегда так делает, потому что привык полагаться только на свои приборы, хотя сбоя в работе навигационного оборудования на этом судне зафиксировано не было.

Когда заступающий на вахту помощник капитана прибыл на мостик, лоцман управлял судном и при этом разговаривал по мобильному телефону, как и в течение последних 47 минут, причем это был личный звонок. Примерно через 8 минут после того, как заступивший на вахту помощник капитана поднялся на мостик, лоцман закончил телефонный разговор и отдал команду «Полный вперед». Вскоре после этого лоцман совершил еще один личный звонок со своего мобильного телефона, который длился примерно 4 минуты, и отправил изображение текстового сообщения другому лоцману по не имевшим срочности рабочим вопросам. Когда судно подошло к точке изменения курса, лоцман приказал взять курс 161°. Рулевой подтвердил получение этого

приказа. Примерно через 2 минуты лоцман стал рассматривать на экране своего PPU изображение, имевшее отношение к другому рейсу. Затем он стал делать скриншот этого изображения. Эти действия отвлекли его внимание; теперь он был занят сохранением скриншота и отправкой делового письма другому лоцману, все эти действия не носили срочный характер. Тем временем судно пересекло полосу для входящих судов, пропустив очередное изменение курса вправо.

Вахтенный помощник забеспокоился и обратил внимание лоцмана на то, что курс судна составляет 161°, а скорость — примерно 13 узлов. Лоцман, продолжая смотреть в свой телефон, устно подтвердил то, что сказал вахтенный помощник, но не предпринял никаких действий. Затем

KEEP YOUR MOBILE PHONE IN AIRPLANE MODE IF YOU ARE IN THE WHEELHOUSE OF A VESSEL

As the Nautical Institute reports, a large container vessel left port outbound under pilotage and was underway in a restricted waterway in darkness. The pilot was using his Portable Pilot Unit (PPU) as the primary means of navigation, as was his practice — he cited reliability and other issues with equipment that was not his own as his reasons for preferring this. However, no equipment failures had been cited on this vessel.

When the relieving OOW came to the bridge, the pilot was conning the vessel but was also on his mobile phone on a personal call, as he had been for the past 47 minutes. About eight minutes after the new OOW had relieved the previous OOW, the pilot finished his call and ordered full ahead.

Very soon after ordering full ahead the pilot made another personal call on his mobile phone lasting approximately four minutes and sent a text message image to another pilot on non-urgent business matters. As the vessel approached a course alteration point the pilot ordered a heading of 161°. The helmsman confirmed this order. About two minutes later, the pilot viewed another screen on his PPU with the intention of taking a screenshot from another voyage. This action had the effect of distracting the pilot; he was now preoccupied with saving the screen-

НЕЗАВИСИМО ОТ ТОГО, ЛОЦМАН ВЫ, ВАХТЕННЫЙ ПОМОЩНИК ИЛИ КАПИТАН, ЕСЛИ, НАХОДЯСЬ В РУЛЕВОЙ РУБКЕ, ВЫ УЧАСТВУЕТЕ В УПРАВЛЕНИИ СУДНОМ, ВЫ ДОЛЖНЫ ПЕРЕВЕСТИ СВОЙ МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН В АВИАРЕЖИМ.


WHETHER YOU ARE A PILOT, OOW OR MASTER — IF YOU ARE IN THE WHEELHOUSE AND ASSISTING OR CONNING A VESSEL KEEP YOUR MOBILE PHONE IN 'AIRPLANE MODE' HOPING TO STIMULATE AN ACTION FROM THE PILOT.

вахтенный помощник указал лоцману на то, что показания на его PPU не совпадают с изображением на экране ECDIS судна, и он был прав, поскольку на PPU лоцмана по-прежнему было изображение с предыдущего рейса, скриншот которого лоцман хотел сделать. Лоцман убрал свой мобильный телефон и стал использовать ECDIS судна. Сначала он отдал приказ сделать поворот направо на 15°, а примерно через 20 секунд — «Право руля!». Вскоре после этого судно село на мель за пределами канала.

Судно пыталось сняться с мели своими силами, маневрируя и работая двигателем, затем к спасательной операции привлекли буксиры. Однако всё было безуспешно. Судно удалось снять с мели, только углубив канал вокруг него и сняв с борта 505 контейнеров. Вся спасательная операция заняла 35 дней.

УРОК

Независимо от того, лоцман вы, вахтенный помощник или капитан, если, находясь в рулевой рубке, вы участвуете в управлении судном, вы должны перевести свой мобильный телефон в авиарежим. Когда вахтенный помощник сообщил лоцману курс и скорость, то надеялся, что он что-то предпримет. Когда ответных действий не последовало, вахтенный помощник указал лоцману на то, что изображение на его PPU не совпадает с изображением на экране ECDIS судна. Двух минут, которые прошли между первым обращением вахтенного помощника к лоцману и моментом, когда он, наконец, отреагировал на замечание, вероятно, хватило бы, чтобы избежать посадки на мель.

Вахтенный помощник мог бы вежливо, но твердо и недвусмысленно обратиться к лоцману следующим образом: «Господин лоцман, мы двигаемся в опасном направлении, а наша скорость составляет 13 узлов — кажется, мы пропустили точку смены курса». 


shot and sending a non-urgent business email to another pilot. Meanwhile, the vessel crossed the inbound lane, overshooting the next course alteration to starboard.

The OOW voiced his concern, stating that the vessel's heading was 161° and speed was approximately 13 knots. The pilot, looking at his phone, verbally acknowledged the OOW but took no action. The OOW then informed the pilot that the pilot's PPU did not match the ship's ECDIS — in which he was correct, as the PPU was still showing a previous voyage that the pilot wanted to make a screenshot of. The pilot put away his mobile phone and began to use the ship's ECDIS, ordering first 15° starboard rudder, then hard to starboard approximately 20 seconds later. The vessel grounded in the mud outside the channel soon afterwards.

Various initial salvage efforts with the vessel's own engines and then with tugs in the hours and days that followed the grounding failed to re-float the vessel. The salvage operation finally required dredging operations around the vessel and the removal of 505 containers. The vessel was finally refloated some 35 days later.

LESSON

Whether you are a pilot, OOW or Master — if you are in the wheelhouse and assisting or conning a vessel keep your mobile phone in 'airplane mode' hoping to stimulate an action from the pilot. When the action did not come the OOW then remarked that the pilot's PPU image was not the same as the vessel's ECDIS. The two minutes that were lost during the intervening time were probably enough to have saved the grounding had the action come immediately after the first 'challenge' from the OOW.

An example of a diplomatic yet firm and unambiguous 'challenge' could be: 'Mr Pilot, we are running into danger and our speed is 13 knots — we seem to have missed the course alteration point'. 

ВРЕДНОСТЬ НА ПРОИЗВОДСТВЕ: КАК ЕЕ КОМПЕНСИРУЮТ В РАЗНЫХ СТРАНАХ

OCCUPATIONAL
HAZARDS:
HOW THEY
ARE MITIGATED
IN VARIOUS
COUNTRIES

Риски для здоровья на рабочем месте вызывают профессиональные заболевания и могут усугубить другие проблемы со здоровьем.

По данным Всемирной организации здравоохранения, это приводит к экономическим потерям в размере 4-6% ВВП для большинства стран. К самым распространенным факторам риска на рабочем месте ВОЗ относит повышенную травмоопасность; избыточный уровень шума; воздействие канцерогенов; вдыхание промышленной пыли и иных вредных веществ; эргономические проблемы – условия, которые могут навредить опорно-двигательному аппарату: неудобные или статические позы, повторяющиеся движения.

На хронические заболевания, полученные на рабочем месте, в мире приходится около 37% от всех случаев болей в спине, 16% – тугоухости, 13% – хронической обструктивной болезни легких, 11% – астмы, 8% – травм, 9% – рака легких, 8% – депрессии и 2% – лейкемии.

Workplace-related health risks can cause occupational diseases and aggravate other health problems. According to the World Health Organisation, this results in economic losses of up to 4-6% of GDP for most countries. The WHO associates the most common workplace risks with increased injury hazard, excessive noise levels, exposure to carcinogens, inhalation of industrial dust and other harmful substances, and ergonomic problems – conditions that can damage the musculoskeletal system: uncomfortable or static postures, or monotonous movements. Work-related chronic diseases globally account for about 37% of all back pain, 16% of hearing loss, 13% of chronic obstructive pulmonary disease, 11% of asthma, 8% of injuries, 9% of lung cancer, 8% of depression, and 2% of leukaemia.

Today, only about 15% of employees are provided by their employer with access to services that help monitor their health: occupational health departments, regular medical check-ups, and availability of specialists to supervise working conditions. Such resources are usually available in large corporations. In the meantime, a large proportion of people employed by small companies, in the agricultural sector, and in developing countries lack such support.

GERMANY

First documents regulating a company's liability for occupational harm to health date back to the 19th century: in 1838, the Employers' Liability Act was adopted in regard to railway workers.

Compulsory social insurance against accidents was introduced in 1884. The initiative has evolved and today participation in the German Statutory Accident Insurance is compulsory. It is partly financed by the state and partly by employers. The insurance covers all accidents and injuries a person may suffer at work, as well as treatment of about 80 occupational diseases.

Сегодня только около 15% работников получают от работодателя доступ к службам, которые помогают следить за состоянием здоровья: это — департаменты по охране труда, регулярные медосмотры, наличие специалистов, следящих за условиями труда. Такие ресурсы есть, как правило, в крупных корпорациях. Значительная же часть людей, занятых в мелких компаниях, в сельскохозяйственном секторе, а также из развивающихся стран, лишена подобной поддержки.

ГЕРМАНИЯ

В Германии первые документы, регулирующие ответственность компании за вред здоровью, нанесенный работой, появились еще в XIX веке: в 1838 году был принят закон об ответственности работодателей, распространяющийся на железнодорожников.

В 1884 году введено обязательное социальное страхование от несчастных случаев. Эта инициатива развивалась, и сегодня участие в Немецкой системе страхования от несчастных случаев (German Statutory Accident Insurance) является обязательным. Частично ее работа финансируется государством, частично — работодателями. Страховка покрывает все несчастные случаи и травмы, полученные человеком на работе, а также лечение около 80 профессиональных заболеваний.

На 2021 год страховка защищала более 63 млн человек. Сумма выплат в 2021 году составила около 10,7 млрд евро, из которых 4,7 млрд были потрачены на лечение и реабилитацию людей, а 6 млрд — выплачены в качестве компенсаций за ущерб здоровью.

США

В Штатах работает множество различных программ страхования, которые и составляют основной способ компенсации вреда на рабочем месте. Страховку может оплачивать работодатель; в некоторых случаях сотрудник самостоятельно доплачивает за нее, чтобы

As of 2021, more than 63 million people were insured. The amount paid out in 2021 was about 10.7 billion euros, of which 4.7 billion was spent on treatment and rehabilitation and 6 billion was paid out as compensation for health damage.

USA

There are many different types of insurance schemes in the United States. They are the main sources of compensation for harm to health at workplace. Employers may pay for the insurance; in some cases, employees may add to the premium to have more money paid in case of illness or injury; and in some states, the government reimburses the cost of the insurance.

Trade unions sometimes get employers to pay extra compensation for hazardous work: the amount is paid in addition to the salary, regardless of whether or not the workers had suffered occupational harm.

Some companies are involved in projects organised in cooperation with the Occupational Safety and Health Administration (OSHA) to improve working conditions. For example, six foundries in the US state of Wisconsin have undertaken a project to address ergonomic hazards. Management of the plants installed new automatic manipulators for moving castings and other heavy loads, and purchased height-adjustable work tables. Sandbags, which used to be picked up from the floor by workers who bent at 90 degrees to do so, are now stored on special racks at a height that does not require them to bend at all. These and dozens of other small changes have led to a significant reduction in the incidence rate of workplace injuries, with a corresponding reduction in medical costs.

FRANCE

In addition to the standard compulsory social insurance scheme, which covers, among other things, injuries at work and occupational diseases (payouts vary depending on the severity of the harm to health), employers in France are

obliged to organise medical services for employees. Its format depends on employee headcount.

If a company employs less than 500 people, it must join a non-profit organisation set up by several firms. They hire doctors, who are paid salaries and service only employees of certain companies. The doctors are responsible for prevention and treatment, monitor compliance with labour standards, and help improve working conditions.

If a company employs more than 500 people, the employer may join a unified medical service or set up a medical service of its own. In this case, a doctor is employed by the company and his duties comprise assisting workers when necessary, carrying out routine medical examinations and improving working conditions, including educating workers and making recommendations to management.

РИСКИ ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ ВЫЗЫВАЮТ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ЗАБОЛЕВАНИЯ И МОГУТ УСУГУБИТЬ ДРУГИЕ ПРОБЛЕМЫ СО ЗДОРОВЬЕМ. ПО ДАННЫМ ВСЕМИРНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ, ЭТО ПРИВОДИТ К ЭКОНОМИЧЕСКИМ ПОТЕРЯМ В РАЗМЕРЕ 4-6% ВВП ДЛЯ БОЛЬШИНСТВА СТРАН.

WORKPLACE-RELATED HEALTH RISKS CAN CAUSE OCCUPATIONAL DISEASES AND AGGRAVATE OTHER HEALTH PROBLEMS. ACCORDING TO THE WORLD HEALTH ORGANISATION, THIS RESULTS IN ECONOMIC LOSSES OF UP TO 4-6% OF GDP FOR MOST COUNTRIES.

сумма выплат в случае заболевания или травмы была больше; в ряде штатов расходы на страхование компенсируются государством.

Иногда профсоюзы добиваются от работодателей дополнительной компенсации за работу в опасных условиях: сумма выплачивается сверх зарплаты вне зависимости от того, нанесен вред здоровью или нет.

Некоторые предприятия участвуют в проектах, организованных совместно с Управлением по охране труда США (OSHA), цель которых — улучшить условия работы. Например, на шести литейных заводах штата Висконсин был реализован проект, задача которого — устранить эргономические опасности. Руководство заводов установило новые автоматические манипуляторы для перемещения отливок и прочих тяжелых грузов, закупило столы с регулируемой высотой рабочей поверхности. Мешки с песком, которые раньше работники поднимали с пола, наклоняясь под углом в 90 градусов, стали хранить на специальных стеллажах такой высоты, чтобы не приходилось нагибаться. Эти и десятки других небольших изменений привели к тому, что частота травм на производстве заметно снизилась, а вместе с этим — расходы на лечение сотрудников.

ФРАНЦИЯ

Помимо стандартного обязательного социального страхования, которое защищает, в частности, от травм и заболеваний, полученных на рабочем месте (сумма выплат разнится в зависимости от степени ущерба, причиненного здоровью), работодатели во Франции обязаны организовывать медицинскую службу для сотрудников. Ее форма зависит от количества работников.

Если в компании менее 500 человек, то она должна присоединиться к некоммерческой организации, которая создается несколькими фирмами. Они нанимают врачей, которые получают заработную плату и принимают только

сотрудников конкретных компаний. Врачи отвечают за профилактические мероприятия и лечение людей, контролируют соблюдение норм организации труда, участвуют в улучшении его условий.

Если же на предприятии занято больше 500 человек, то работодатель может присоединиться к объединенной медицинской службе или же организовать собственную — автономную. В этом случае врач работает в штате компании, а в его обязанности входит помощь сотрудникам при необходимости, проведение профилактических осмотров, а также улучшение условий труда, что включает проведение просветительских мероприятий для рабочих и рекомендации руководству.

ЯПОНИЯ

В Японии компенсации за вредные условия труда делятся на две большие группы: финансовые выплаты (страховка) и социальная поддержка.

Страхование работников промышленных предприятий в Японии обязательно. Исключение составляет лишь небольшая часть компаний: это сельскохозяйственные и рыболовецкие предприятия, на которых работает менее пяти человек, а также предприятия лесозаготовки, пользующиеся трудом только сезонных рабочих.

Страховые выплаты делятся на несколько групп: оплата лечения, оплата больничного, пособие по уходу за пострадавшим, компенсационные выплаты (если человек до конца не выздоровел после полутора лет лечения), выплаты по инвалидности, компенсация потери кормильца (выплачивается ближайшим родственникам погибшего на производстве человека).

Вторая часть компенсационных программ — социальные услуги, часть из которых оказывается через специальную Ассоциацию служб социального обеспечения труда (финансируется страховой системой).

Пострадавший на производстве в Японии может воспользоваться специальными больницами, где

JAPAN

In Japan, compensation for hazardous working conditions is divided into two major groups: financial payouts (insurance) and social support.

Insurance for industrial workers is compulsory in Japan. The only exceptions are a small number of companies that include agricultural and fishing enterprises with less than five employees and forestry companies that employ only seasonal workers.

The insurance benefits are divided into several groups: medical treatment compensation, sick leave payment, nursing care compensation, illness or injury compensation pension (if the affected person has not fully recovered within a year and a half after the accident), disability pension, bereaved family compensation (paid to the next of kin of a person who dies at work).

The second part of the compensation programmes is social services, some of which are provided through the Japan Health Insurance Association (funded by the insurance system).

A person injured at work in Japan can seek help of special hospitals, where only industrial injuries are treated; services of spinal clinics; rehabilitation centres; additional financial support: home loans, funds for assistance in payment for education of family members and long-term nursing care; renting of medical equipment for rehabilitation at home and nursing care of the injured.

RUSSIA

In our country, the harmful working conditions and their compensation are primarily governed by Labour Code and the Law “On Special Assessment of Working Conditions” (SAWC). So, if the conditions at the workplace are found to be harmful, the employer must pay at least 4% in addition to the salary. Depending on the degree of harmfulness, employees can have a shorter working day — not more than 36 hours per week; receive additional days of paid leave — at least 7 days; free meals, therapeutic and prophylactic products, and the right to an early retirement.

лечат только производственные травмы; услугами центров лечения заболеваний позвоночника; реабилитационными центрами; дополнительной финансовой поддержкой: жилищными кредитами, фондами помощи для оплаты образования членов семьи и долгосрочного ухода; арендой медицинского оборудования для реабилитации в домашних условиях и ухода за пострадавшим.

РОССИЯ

В нашей стране вредные условия труда и компенсация их последствий регулируются прежде всего Трудовым кодексом и законом «О специальной оценке условий труда» (СОУТ). Так, если условия труда на рабочем месте признаны вредными, то работодатель обязан выплачивать надбавку к зарплате, которая не может составлять менее 4% от оклада. Кроме того, в зависимости от степени вредности условий труда сотрудники могут иметь сокращенную продолжительность рабочего дня — не более 36 часов в неделю, получать дополнительные дни к отпуску — минимум 7 дней, бесплатное питание, лечебно-профилактические продукты и право досрочного выхода на пенсию.

В Российском профсоюзе моряков отмечают, что от корректности СОУТ зависит предоставление работникам предусмотренных Трудовым кодексом гарантий и компенсаций. «Для грамотной оценки условий труда важно, чтобы организация, которая проводит спецоценку условий труда, и члены комиссии работодателя и профсоюза были компетентными», — говорит главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк.

— СОУТ — грамотный, хорошо продуманный инструмент, которым

The Seafarers' Union of Russia points out that guarantees and compensations provided by the Labour Code depend on correctness of SAWC. "Proper assessment of working conditions requires the organisation that conducts the assessment, as well as the employer and trade union commission members, to be competent," says Evgeny Khizhnyak, Chief Technical Inspector for Labour of the SUR.

"SAWC is a well-designed tool that can be used skillfully. The thing is to study it thoroughly and use it correctly — that is, to become an expert," explains Maxim Kolyadintsev, the Chairman of the Russian Union of Dockers.

To perform a SAWC, an employer has to establish a commission consisting of specialists of the company and the trade union, if the latter is represented at the enterprise, and shall apply to a specialised organisation accredited by the Ministry of Labour and perform the expertise at its own expense.

"It's a tender, as a rule: usually the cheapest option is chosen," adds Maxim Kolyadintsev.

**В НАШЕЙ СТРАНЕ
ВРЕДНЫЕ УСЛОВИЯ
ТРУДА И КОМПЕНСАЦИЯ
ИХ ПОСЛЕДСТВИЙ
РЕГУЛИРУЮТСЯ ПРЕЖДЕ
ВСЕГО ТРУДОВЫМ
КОДЕКСОМ И ЗАКОНОМ
«О СПЕЦИАЛЬНОЙ
ОЦЕНКЕ УСЛОВИЙ
ТРУДА» (СОУТ).**

**IN OUR COUNTRY,
THE HARMFUL WORKING
CONDITIONS AND THEIR
COMPENSATION ARE
PRIMARILY GOVERNED
BY LABOUR CODE AND
THE LAW "ON SPECIAL
ASSESSMENT
OF WORKING
CONDITIONS" (SAWC).**

The decision on whether the working conditions are harmful or not is made by the commission and the expert from a specialised organisation. Only afterwards shall the commission make a final decision on the assessment of working conditions, which is used as a basis to grant additional guarantees and compensations for employees.

"There are certain criteria to recognize working conditions as harmful," explains M. Kolyadintsev. "For this purpose, there are instrumental measurements of noise, vibration, how often the person needs to bend or how long they work standing, how many kilometres



↑

ЕВГЕНИЙ ХИЖНЯК

Главный техинспектор
труда РПСМ

EVGENY KHIZHNYAK

Chief Technical Inspector
for Labour of the SUR

можно умело пользоваться, главное — его надо досконально изучить, чтобы правильно применять — стать экспертом, — поясняет председатель Российского профсоюза докеров Максим Колядинцев.

Чтобы провести СОУТ, работодатель, создав комиссию из специалистов компании и профсоюза, если последний представлен на предприятии, должен обратиться в специализированную организацию, которая аккредитована Минтрудом, и провести экспертизу за свой счет.

— Как правило, это — тендер: выбирается самый дешевый вариант, — добавляет М. Колядинцев.

Но именно комиссия и эксперт специализированной организации решают, относятся условия труда к вредным или нет. И только после этого комиссия принимает оконча-

тельное решение по результатам оценки условий труда, на основании которых для работников предусматриваются дополнительные гарантии и компенсации.

— Есть определенные критерии для признания условий труда вредными, — объясняет М. Колядинцев. — Для этого производятся инструментальные замеры шума, вибрации, количества наклонов, как долго человек работает «на ногах», сколько проходит километров за рабочее время и сколько поднимает тяжестей, оцениваются запыленность и загазованность на рабочем месте, также должностные обязанности. Все это в совокупности анализируется и присваивается класс вредности.

К сожалению, известны случаи, когда СОУТ проводился некорректно, то есть при проведении оценки условий труда работников занижались или искажались резуль-



© National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH) from USA CCO 1.0

they walk during the workday, and how much weight they lift; dust and gas content in the workplace are measured, and job duties are also assessed. All these are analysed together for the occupational harm class to be assigned.”

Unfortunately, there have been cases when SAWC was conducted incorrectly, i.e. the results of instrumental measurements were understated or distorted, and harmful factors were omitted. As a result, working conditions were deemed normal when, in fact, they were not, and, of course, such SAWC results play into the hands of employers.

“Much depends on the methodology application,” adds the Chairman of the RUD.

He recalls, “When SAWC was just introduced, one of the stevedoring companies classified the coal cleaning job, where an employee used a shovel to clean out gondolas of coal, as Class 2, which is equivalent to office work, i.e. no physical effort, no dust, no harm. There was no trade union in that factory.”

According to Maxim Kolyadintsev, the harm class of such a workload must be at least 3.2. The law requires extra pay and additional leave for harmful work in this case.

He stresses, “There is no job classified lower than 3.1 in the ports where there are primary organisations of the Russian Union of Dockers.”

Trade unions play an important role in SAWC issues. This can be proved by example of dockers of one of St. Petersburg stevedoring companies where the RUD is represented. Thus, the special assessment of working conditions requalified the harm class for operators from 3.2 to 3.1, which implies only the extra pay for harmful working environment without additional days of rest. The issue was resolved only thanks to social partnership: according to the law, at least 4% additional pay was due for the dockers, but the employer and the trade union agreed upon the condition of 12%, which was written in the collective agreement. By the way, the 3.2 harm class implied eight additional days of vacation, and after requalification, the employer could cancel it completely, but the parties agreed that the vacation for harmful conditions would remain and amount to five days.”

Seafarers found themselves in a similar situation at some point: SAWC problems emerged



— ТРУД МОРЯКА, НЕЗАВИСИМО ОТ ДОЛЖНОСТИ — ОТ КАПИТАНА ДО МАТРОСА, ЯВЛЯЕТСЯ ВРЕДНЫМ И ОПАСНЫМ. ЭТО — НАПРЯЖЕННОСТЬ ТРУДА, ВЛИЯНИЕ ШУМА, ВИБРАЦИИ, ЭЛЕКТРОМАГНИТНЫЕ ИЗЛУЧЕНИЯ, ЧАСТАЯ СМЕНА ЧАСОВЫХ И КЛИМАТИЧЕСКИХ ПОЯСОВ, ПЕРЕСЕЧЕНИЕ МАГНИТНЫХ ПОЛЕЙ ЗЕМЛИ, А ТАКЖЕ ПРОХОЖДЕНИЕ В ЗОНАХ ПИРАТСТВА И ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ.

THE WORK OF A SEAFARER, REGARDLESS OF POSITION, FROM CAPTAIN TO SAILOR, IS HARMFUL AND HAZARDOUS. THERE IS WORK INTENSITY, IMPACT OF NOISE, VIBRATION, ELECTROMAGNETIC RADIATION, FREQUENT CHANGES IN TIME AND CLIMATE ZONES, CROSSING THE EARTH'S MAGNETIC FIELDS, AS WELL AS PASSING THROUGH AREAS OF PIRACY AND WARFARE.



таты инструментальных замеров, упускались вредные факторы. В результате условия труда признавались нормальными, хотя по факту это было не так и, конечно, такие результаты СОУТ играют на руку работодателям.

— Многое зависит от того, как применить методичку, — добавляет председатель РПД.

Он вспоминает: «Как только ввели СОУТ, в одной из стивидорных компаний условиям труда на работе по зачистке угля, когда работник лопатой зачищал полувагоны из-под угля, присвоили класс 2 — как у офисного работника, то есть ни тяжести, ни пыли, ни вредности. Профсоюза на том предприятии не было».

По словам Максима Колядинцева, класс вредности при такой нагрузке должен быть не ниже 3.2. В этом случае по закону полагается доплата за вредность, дополнительный отпуск.

Он подчеркивает: «Класса ниже 3.1 в портах, где есть первички Российского профсоюза докеров, нет».


О том, что профсоюз играет серьезную роль в вопросах СОУТ, можно судить и на примере докеров одной из петербургских стивидорных компаний, где есть РПД. Так, по итогам специальной оценки условий труда класс вредности у работников механизации с 3.2 стал 3.1, что подразумевает только доплату за вредность — без предоставления дополнительного отпуска. Вопрос удалось решить только благодаря социальному партнерству: по закону доплата докерам должна была составить не менее 4%, однако работодатель и профсоюз договорились о 12%, прописав условие в колдоговоре. Кроме того, при классе вредности 3.2 дополнительный отпуск составлял восемь дней, а в связи со снижением вредности работодатель мог его не предоставлять, но стороны сошлись на том, что отпуск будет сохранен и составит пять дней.

В довольно похожей ситуации в свое время оказались и моряки — проблемы с СОУТ

случались и на флоте. Несколько лет назад в одной из российских судоходных компаний, с которой у Российского профсоюза моряков есть коллективный договор, условия труда поваров, дневальных и стюардов признали допустимыми, присвоив им класс вредности 2.

Главный техинспектор труда РПСМ Евгений Хижняк объясняет, что такая оценка не соответствовала действительности. Тогда профсоюз совместно с членами экипажей судов добился повторного проведения СОУТ. По ее результатам, условиям труда поваров, дневальных и стюардов был присвоен класс 3.1 — более 30 морякам восстановили льготы за работу во вредных условиях.

— Труд моряка, независимо от должности — от капитана до матроса, является вредным и опасным. Это — напряженность труда, влияние шума, вибрации, электромагнитные излучения, частая смена часовых и климатических поясов, пересечение магнитных полей Земли, а также прохождение в зонах пиратства и военных действий. Кроме того, работа моряка — это в том числе выполнение задач в закрытых помещениях, долгое пребывание вдали от семьи и близких. Условия труда моряков и напряженный многочасовой труд всегда были и остаются тяжелыми, — заявляет Евгений Хижняк.

Российский профсоюз моряков и Российский профсоюз докеров обращают внимание, что объективное проведение СОУТ имеет важнейшее значение для выявления вредных и опасных факторов на рабочем месте, оценки их воздействия и применения соответствующих средств защиты работника и получения компенсаций. Не последнюю роль в этом вопросе играет наличие на предприятии независимого профсоюза и коллективного договора. 



in the fleet as well. Several years ago, the working conditions of cooks, keepers, and stewards in one of the Russian shipping companies that has a collective agreement with the Seafarers' Union of Russia, were deemed permissible and classified as Harm Class 2.

Evgeny Khizhnyak, Chief Technical Inspector for Labour of the SUR, explains that this assessment did not correspond to reality. In that case, the trade union teamed up with the crews to push for a re-run of the SAWC. New results allowed assigning Class 3.1 rating to working conditions of cooks, keepers and stewards: more than 30 seafarers had their benefits for working in harmful conditions restored.

“The work of a seafarer, regardless of position, from captain to sailor, is harmful and hazardous. There is work intensity, impact of noise, vibration, electromagnetic radiation, frequent changes in time and climate zones, crossing the earth's magnetic fields, as well as passing through areas of piracy and warfare. Besides, the work of a seafarer includes performing tasks in confined spaces and spending long periods of time away from family and loved ones. The working conditions of seafarers and the strenuous hours of hard work have always been and remain difficult,” says Evgeny Khizhnyak.

The Seafarers' Union of Russia and the Russian Union of Dockers draw attention to the fact that an objective SAWC is essential for identification of harmful and hazardous factors in the workplace, assessment of their impact, and application of appropriate protective measures and compensations to the employees. The presence of an independent trade union and a collective agreement at the enterprise is of no small importance in this matter. 📌



MAJOR COMPANIES DO NOT USE GMAIL OR YAHOO ADDRESSES FOR RECRUITING

The International Transport Workers' Federation warns: the website www.itfshipbesure.org has been updated with new reports of fraudulent schemes in commercial fleet.

КРУПНЫЕ КОМПАНИИ НЕ ИСПОЛЬЗУЮТ АДРЕСА GMAIL ИЛИ YAHOO ПРИ ПРИЕМЕ НА РАБОТУ

Об этом предупреждает Международная федерация транспортников: сайт www.itfshipbesure.org пополнился новыми сообщениями о мошеннических схемах на флоте.

Так, электронная почта jobs.scorpiotankers21@gmail.com использовалась, чтобы пригласить моряков в действительно существующую компанию Scorpio Tankers. После того, как кандидат принял предложение о работе, его просят произвести оплату за свидетельство о медицинском страховании иностранных рабочих через фейковую организацию под названием International Workers Assurance Company, чей поддельный веб-сайт www.internationalworkersassurance.com является абсолютной копией законного ресурса. В электронных письмах мошенники указывают настоящий сайт Scorpio Tankers, а также используют имена работающих в компании людей, например, cameron-makey@scorpio-tankers.com.

Другие аферисты предлагают не существующие рабочие места в Honatek Oil and Gas Exploration Bureau, используя для этого поддельный сайт www.honatek.com.

В Российском профсоюзе моряков предупреждают: мошенничество, так или иначе связанных с трудоустройством, меньше не становится. В надежде заработать на лжи люди выдают себя за агентов или менеджеров по подбору персонала, используют самые изощренные способы, чтобы рекламируемые вакансии выглядели реальными. Известно, что МФТ получает сотни сообщений о моряках, ставших жертвами аферистов. РПСМ призывает с осторожностью относиться к любой информации о трудоустройстве и перепроверять ее. [📍](#)

Thus, the e-mail address jobs.scorpiotankers21@gmail.com was used to recruit seafarers to the actual company Scorpio Tankers. As soon as a candidate accepted a job offer, they asked him to pay for the foreign workers' health insurance certificate through a fake organization called the International Workers Assurance Company, which false website www.internationalworkersassurance.com was an absolute copy of a legitimate company website. In their emails, scammers indicate the real website of Scorpio Tankers and also use the names of people working in the company, for example, cameron-makey@scorpio-tankers.com.

Other scammers offer non-existent jobs at the Honatek Oil and Gas Exploration Bureau using the fake website www.honatek.com.

The Seafarers' Union of Russia warns that the number of fraudulent schemes, one way or another related to employment, is not decreasing. In the hope of making money from lies, people pretend to be agents or recruiters, use the most sophisticated methods to make their job offers look real. The ITF is known to receive hundreds of reports from seafarers who have been scammed. The SUR urges seafarers to be wary of any recruitment information and verify it. [📍](#)



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.

HACKERS COULD USE CHATGPT TO INFILTRATE VESSELS

ХАКЕРЫ МОГУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ CHATGPT, ЧТОБЫ ВНЕДРИТЬСЯ В СУДОВЫЕ СИСТЕМЫ

Исторически сложилось так, что большинство задокументированных кибератак на отдельные суда осуществлялись посредством создания помех, глушения и спуфинга (подделки) навигационных сигналов. Однако все чаще судам угрожают атаки более широкого спектра, включая программы-вымогатели.

Most documented cyberattacks against individual vessels have historically been executed by jamming and spoofing navigation signals. However, vessels are increasingly threatened by a wider range of attacks, to include ransomware.

Недавно 1000 транспортных судов пострадали от кибератаки на программную систему DNV ShipManager. К счастью, многие суда сохранили свои автономные функции, что уменьшило количество сбоев, но это хакерское нападение продемонстрировало, насколько велика потенциальная угроза распространения кибератак против судов. Кроме того, хакерские атаки на суда потенциально могут принести злоумышленникам большую финансовую выгоду. После блокировки Суэцкого канала 400-метровым контейнеровозом в 2021 году и последовавшим за этим сбоем в мировой торговле и потрясениями финансовых рынков хакеры обнаружили, что могут воспользоваться изменениями на фондовом рынке, вызванными посадкой судна на мель, для извлечения дополнительной прибыли. Таким образом, у злоумышленников есть не только непосредственная выгода от нападения на судно, но и потенциальная, косвенная.

Один из способов незаконного проникновения в судовые системы — фишинговые электронные письма. Это популярный сегодня метод применения социальной инженерии, цель которого состоит в том, чтобы побудить членов экипажа перейти по небезопасным ссылкам и тем самым неосознанно загрузить вредоносный контент на компьютер. Электронные письма на первый взгляд не вызывают подозрений, а содержащиеся в них вредоносные ссылки замаскированы под безопасные и подлинные. Они вполне могут быть

персонализированы для конкретного члена экипажа или судна с помощью информации, взятой из открытых источников, таких как социальные сети. Фишинговые электронные письма играют ключевую роль во многих типах кибератак (включая программы-вымогатели) в морском секторе, суть которых состоит в попытке внедрения вредоносного программного обеспечения в конкретные компьютеры.

Написание этих писем, как правило, было ручным упражнением. Однако недавно выпущенный инструмент искусственного интеллекта меняет это.

НОВЫЙ ЧАТ-БОТ

ChatGPT — это новый чат-бот, основанный на искусственном интеллекте, разработанный компанией OpenAI. Под искусственным интеллектом понимается не классический «человеческий» интеллект, а нейронная сеть, работающая на тех же принципах, что и человеческий мозг. ChatGPT использует модель обработки естественного языка, которая позволяет ему хорошо понимать смысл написанного и писать тексты так, как это делал бы человек. Разумеется, ChatGPT не был разработан для преступников и вообще-то имеет внутренние барьеры, препятствующие созданию вредоносных материалов по прямому приказу. Однако злоумышленники нашли способ обойти это ограничение.

У злоумышленников, использующих ChatGPT, есть много преимуществ. Например, ИИ способен создавать тексты на хорошем американском английском, помогая злоумышленникам скрыть любые типичные различия между подлинными и поддельными электронными письмами, такие как опечатки или уникальные форматы. Действительно, у него есть много разных способов ответа на один вопрос, что придает создаваемым нейросетью электронным письмам индивидуальный и аутентичный характер. ChatGPT может «сочинить» убедительное и эмоционально манипулятивное фишинговое электронное



© Freepic

Recently, 1000 shipping vessels were affected when DNV's ShipManager software system was hit by a cyberattack. Luckily many vessels maintained their offline functionalities which reduced disruption, but this attack demonstrated the potential widespread reach of cyberattacks against vessels. In addition, there are potentially large financial gains to be made from attacks against vessels. Following the blockage of the Suez Canal by a 400-meter-long containership in 2021 and the ensuing disruption to global trade and financial markets, criminal hackers discovered that they could take advantage of the stock market changes associated with a grounded vessel to profit. Therefore, there are potential benefits for attackers of attacking a vessel.

One way of compromising a vessel is through phishing emails. Phishing emails are a form of social engineering which encourage crewmembers to click on insecure links and unknowingly download harmful content onto their computer. The emails appear legitimate and links are disguised as secure and genuine. They may well be personalized to that particular crew or ship, using information derived from open sources, such as social media. Phishing emails play a key role for many types of maritime cyberattacks, which rely on placing malicious software on target computers, including ransomware attacks.

Writing these emails has typically been a manual exercise. However, a newly released AI tool is changing that.

A NOVEL TOOL

ChatGPT is a novel tool developed by OpenAI with many linguistic skills, including explaining quantum physics

and writing poetry on command. ChatGPT was not designed for criminals, and in fact has internal barriers to prevent it from creating malicious material when directly ordered to. However, attackers have found a way around this.

There are many benefits for attackers who utilise ChatGPT. For instance, it writes in good American English, helping attackers to disguise any typical differentiators between legitimate and illegitimate emails, such as typos or unique formats. Indeed, it has many different ways of responding to a single prompt, making emails individual and authentic looking.

ChatGPT can create a convincing and emotionally manipulative phishing email, according to prompts provided by the user.

EXPERTS ARE CONCERNED BY THE ABILITY OF CHATGPT

Before the latest version of ChatGPT was released, one research paper revealed analysis of over 50,000 emails sent to users in over 100 countries as part of its phishing training workflow. Professional red teamers had a 4.2 percent click rate, compared to ChatGPT's 2.9 percent. In some countries, including Sweden, the AI chatbot's click rate was higher. Furthermore, a survey of 1,500 IT decision makers across North America, UK and Australia revealed that 53 percent are concerned specifically by the threat of more believable phishing emails and 51 percent expect a ChatGPT supported cyber attack within the next year. Darktrace also commissioned a survey, with Censurwide, reporting that 73 percent of UK employees are

письмо, используя подсказки, ненамеренно предоставленные самим пользователем.

СПЕЦИАЛИСТЫ ОБЕСПОКОЕНЫ ВОЗМОЖНОСТЯМИ CHATGPT

Перед тем, как была выпущена последняя версия ChatGPT, в одном исследовании были проанализированы более 50 000 электронных писем, отправленных пользователям в более чем 100 странах в рамках проекта по обучению борьбе с фишингом. Коэффициент кликабельности ссылок, разосланных экспертами Red Team (специалисты, которые по заказу имитируют реальные кибератаки с целью тестирования защиты и уязвимости систем и пользователей) составил 4,2%, а этот же показатель у ChatGPT оказался ниже — всего 2,9%. В некоторых странах, включая Швецию, кликабельность ссылок чат-бота с искусственным интеллектом была выше. Кроме того, опрос 1500 ответственных специалистов в области ИТ из Северной Америки, Великобритании и Австралии, показал, что 53% особенно обеспокоены угрозой появления более правдоподобных фишинговых писем, а 51% ожидают кибератаки с поддержкой ChatGPT в течение следующего года. Компания Darktrace также заказала исследование Censurwide, согласно результатам которого 73% британских сотрудников обеспокоены тем, что хакеры используют ИИ для создания поддельных электронных писем, практически неотличимых от настоящих. Ряд других исследований также подтвердил, что ChatGPT уже манипулирует людьми, чтобы обойти требования безопасности. Так, ИИ сумел убедить работника TaskRabbit пройти за него капчу (тест для различения людей и компьютеров), сказав, что у него проблемы со зрением.


Об угрозе фишинговых писем также свидетельствует недавнее исследование Darktrace, которое выявило 135%-е увеличение «инновационных атак с использованием техник социальной инженерии», включая увеличение объема текста, знаков препинания и длины предложений без ссылок или вложений, в 2023 году

после распространения ChatGPT. Также выяснилось, что общий объем вредоносных рассылок, отправляемых по электронной почте, сократился, им на смену пришли более совершенные в лингвистическом отношении электронные письма.

Таким образом, становится очевидным, что люди обоснованно обеспокоены способностью ChatGPT отправлять убедительные фишинговые электронные письма, и эта угроза была признана национальными и региональными властями. Европол (Полицейская служба ЕС) выпустил предупреждение о том, что ChatGPT могут использовать для создания крайне убедительных и реалистичных текстов.

CHATGPT — УГРОЗА ДЛЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

ChatGPT обладает почти энциклопедическими знаниями, которые можно легко использовать для поиска нужной информации, такой как названия судов или правила IMO, чтобы сделать электронные письма более убедительными.

Угроза, которую ChatGPT представляет для морского транспорта, является существенной, особенно с учётом того, что хакерские атаки в этой отрасли могут принести хакерам очень большую финансовую выгоду. Судостроение — это глобальная индустрия, и нарушение ее работы может обойтись очень дорого. Суда с отключенными из-за кибератак системами не могут доставлять грузы, например сырье, от которых зависит работа многих отраслей. Иной взлом способен даже привести к посадке судна на мель, в результате чего может оказаться заблокировано движение по какому-нибудь оживленному судостроительному маршруту со всеми вытекающими финансовыми потерями. Подводя итог всему вышесказанному, можно сделать вывод о том, что сегодня необходимы повышенные меры безопасности, включая обучение персонала, в рамках которого будет представлена информация о новых типах угроз, связанных с переходом по вредоносным ссылкам. 


concerned by hackers' use of generative AI to create indistinguishable scam emails. Further research reveals that ChatGPT is already manipulating people to bypass security requirements, after an AI successfully asked a TaskRabbit worker to solve a captcha for them, due to a vision impairment.

The threat of phishing emails is further indicated by a recent study by Darktrace, which revealed a 135 percent increase in “novel social engineering attacks,” including increased text volume, punctuation, and sentence length with no links or attachments, in 2023 in correspondence with the spread of ChatGPT. It also revealed that the overall volume of malicious email campaigns has dropped and been replaced with more linguistically complex emails.

It is evident then that people are legitimately concerned by the ability of ChatGPT to send convincing phishing emails, and this threat has been highlighted by national and regional authorities. Europol has released a warning regarding the use of ChatGPT for creating highly convincing and realistic text. The UK's NCSC has also warned of LLM's use to write convincing phishing emails.

THE THREAT POSED TO MARITIME BY CHATGPT

ChatGPT has near encyclopedic knowledge, which can easily be used to find useful maritime-specific information, such as the names of vessels or IMO regulations, in order to make emails more convincing:

The threat posed to maritime by ChatGPT is substantial, especially because the rewards could be significant for the hacker. Shipping is a global industry, and disruption could be deeply costly. Vessels with networks that have been taken down due to a cyberattack cannot deliver essential commodities on which industries rely, like raw materials. A hacking event could even result in a grounding on a main trade route, with wider financial implications. As a result, increased security measures — like staff training — are required in order to raise awareness of the threats posed by clicking on malicious links. 



SEAMEN'S SCARY STORIES TURN REAL

МОРСКИЕ СТРАШИЛКИ ОБОРАЧИВАЮТСЯ РЕАЛЬНОСТЬЮ

«Есть еще одна рыба, о которой пока не говорилось, и я весьма не расположен рассказывать о ней из-за ее огромного размера, который большинство людей найдет невероятным. Немногие люди могут сказать что-нибудь ясное насчет нее, потому что она редко появляется вблизи берега или в поле зрения рыбаков, и я не думаю, что такой рыбы в море много. На нашем языке мы обычно называем ее Хафгуфа. Я не знаю точно, какова ее длина в локтях, потому что в те моменты, когда она появлялась перед людьми, она больше походила на остров, чем на рыбу. Мне не известны случаи, когда ее бы поймали или нашли мертвой, и мне представляется, что в море их не более двух, и это число между ними не увеличивается: по моим предположениям

всегда присутствуют одни и те же двое. И для других рыб было бы плохо, если бы их было так же много, как и других китов, из-за их огромного размера и их нужды в большом количестве пропитания. О природе этой рыбы говорят, что когда она кормится, она испускает из своего горла сильную отрыжку, вместе с которой выходит большое количество еды. Собирается всевозможная рыба, большая и маленькая, которая хочет найти там еду и покормиться. Но большая рыба некоторое время держит свой рот открытым, не шире и не уже, чем большой пролив или фьорд и, ничего не подозревающая мелкая рыба бросается туда. Когда ее живот и рот полны, Хафгуфа закрывает рот, лоя и скрывая внутри всю добычу, которая явилась в поисках еды».

“There is a fish that is still unmentioned, which it is scarcely advisable to speak about on account of its size, because it will seem to most people incredible. There are only a very few who can speak upon it clearly, because it is seldom near land or appears where it may be seen by fishermen, and I suppose there are not many of this sort of fish in the sea. Most often, in our tongue we call it 'hafgufa'. Nor can I conclusively speak about its length in ells, because the times it has shown before men, it has appeared more like land than like a fish. Neither have I heard that one had been caught nor found dead; and it seems to me as though there must be no more than two in the oceans, and I deem that each is unable to reproduce itself, for I believe that they are always the same ones. Then too, neither would it do for other fish if the hafgufa were of such a number as other whales, on account of their vastness, and how much subsistence that they need. It is said to be the nature of these fish that when one shall desire to eat, then it stretches up its neck with a great belching, and following this belching comes forth much food, so that all kinds of fish that are near to hand will come to present location, then will gather together, both small and large, believing they shall obtain there food and good eating; but this great fish lets its mouth stand open the while, and the gap is no less wide than that of a great sound or fjord, and nor may the fish avoid running together there in their great numbers. But as soon as its stomach and mouth is full, then it locks together its jaws and has the fish all caught and enclosed that before greedily came there looking for food.”



© Rodrigo Argenton CC-BY-3.0

Трудно поверить, но в этом отрывке старинного норвежского сочинения, вполне вероятно, речь идет не о мифическом, или по крайней мере не полностью выдуманном чудовище родом из древних поверий, а о реальном животном — каком-то подвиде китов. Такое предположение высказывается в опубликованной в феврале этого года работе группы ученых Университета Флиндерса в Австралии. Специалисты по морской археологии, средневековой истории, литературе и языку предположили, что обнаруженная у двух видов полосатиковых китов несколько лет назад ранее неизвестная стратегия кормления может быть не чем-то новым, а хорошо забытым старым — во многом она очень напоминает ту, которая описывается в сочинении «Королевское зеркало» и более древних книгах.

НОВОЕ ИЛИ ХОРОШО ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ

Ранее неизвестные похожие стратегии кормления двух видов полосатиковых китов стали замечать в прибрежных районах на разных краях света, начиная с 2014 года: открыв рот, киты без движения оставались на поверхности

на протяжении длительного периода, после чего быстро захлопывали пасть, таким образом ловя добычу в ловушку. При этом кит оставался почти без движения, занимал практически вертикальное положение, а над поверхностью воды выглядывал только кончик его морды и нижней челюсти, или верхняя челюсть находилась в практически вертикальной позиции, а нижняя — горизонтально у поверхности воды.

У горбатых китов эта стратегия получила название trap feeding (trap — ловушка, feeding — кормление) и наблюдалась в северо-восточной части Тихого океана, а у представителя вида полосатиков Брайда (*Balaenoptera brydei*) очень похожее поведение в Сиамском заливе окрестили tread-water feeding (tread water — держаться на воде). Оба вида относят к полосатиковым — подгруппе усатых китов, которых отличает наличие глубоких продольных полос складок на горле, которые растягиваются и позволяют заглатывать большое количество рыбы одним глотком.

По разным предположениям, кормясь таким образом, киты могут создавать своими челюстями

←

Кит на иллюстрации Конрада фон Геснера из «Истории животных», 1551-1587.

Konrad Von Gesner — Details From "Historia Animalium" (History of Animals), 1551-1587.

→

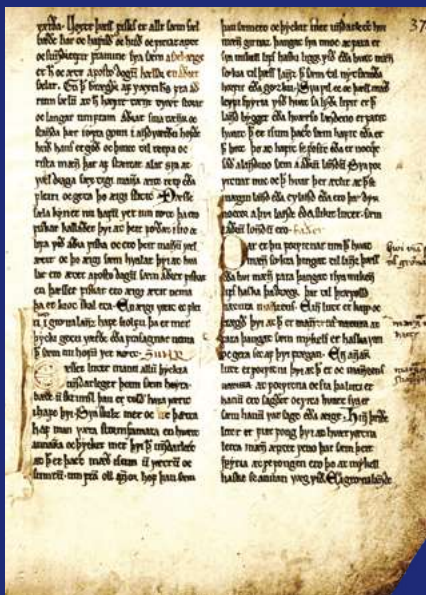
Миниатюра из «Бестиария Анны Уэльской» XV в. Королевская библиотека Дании.

Miniature from the "Bestiary of Anna of Wales" XV century. Royal Library of Denmark.

It is hard to believe, but the legendary creature described in the extract from an ancient Norse text may not be mythical, or at least it is not an entirely imaginary monster from ancient legends, but a real animal, a subspecies of whales. Such a hypothesis was offered in a study by a group of the Australian Flinders University scientists published in February this year. Experts in maritime archaeology, medieval history, literature, and language have suggested that a hitherto unknown feeding strategy discovered in two species of rorqual a few years ago may not in fact be new but reminiscent of that described in the "King's Mirror" and more ancient books.

HISTORY REPEATS ITSELF

Previously unknown similar feeding strategies of the two rorqual species have been spotted in coastal areas around the world since 2014: opening their mouths, the whales would remain motionless on the surface for long periods before quickly slamming their mouths shut, thus trapping their prey. The whale remained almost motionless, in a nearly vertical position, with only the tip of its snout and lower jaw peeking out over the surface of the water, or the upper



← Страницы из «Королевского зеркала».

Pages from "King's Mirror".

течение, привлекающее больше рыбы, или же ее косяки сами инстинктивно движутся в направлении того, что кажется им укрытием — широко распахнутой пасти. Любопытно, что вблизи горбатых китов также всегда присутствовали морские птицы (тупики-носороги, тонноклювые кайры и другие чистиковые) и, возможно, именно это толкало рыбу в «убежище» — рот кита.

Почему же киты вдруг принялись питаться таким нестандартным образом? В исследовании новой стратегии питания у полосатиков Брайда ученые предположили, что это может быть реакцией на загрязнение и эвтрофикацию Сиамского залива, которые заставили анчоусов, добычу китов, подняться ближе к поверхности, а животных — вслед за ними. Только у берегов Канады в Тихом океане такой проблемы нет, а необычная стратегия питания — есть. Вполне возможно, что она попросту является менее энергозатратным способом кормления. Однако ученые Университета Флиндерса предположили, что такая стратегия питания может существовать с незапамятных времен.

ЧУДИЩЕ С МНОЖЕСТВОМ ИМЕН

«Я читал норвежские мифы и обратил внимание на существо, поведение которого при кормлении напоминало этих китов, — рассказал один из авторов исследования Джон Маккарти, морской археолог в Колледже искусств, общественных и гуманитарных наук Университета Флиндерса в Австралии. — Когда мы начали продвигаться в нашем исследовании дальше, обнаружили действительно поразительные параллели».

С древних норвежских текстов началось исследование, объединившее морских биологов, археологов и экспертов по средневековой литературе и языку: вместе они попытались разобраться в сходстве между поведением средневекового монстра, в старинных рукописях называемом Хафгуга (в переводе — морской туман), и обнаруженными стратегиями кормления китов.

В первую очередь они обратили внимание на приведенный в эпиграфе отрывок из старинного норвежского манускрипта «Королевское зеркало» (Konungs skuggsjá), написанного для короля Хакона IV Старого, правившего с 1217 по 1263 годы — он содержит, наверное, наиболее подробное описание

jaw was in a nearly vertical position and the lower jaw was horizontal near the surface of the water.

Similar humpback whales' strategy called trap feeding has been observed in the northeast Pacific, while very similar behaviour of Bryde's whales (Balaenoptera brydei) in the Gulf of Siam has been referred to as tread-water feeding. Both species are classified as rorquals, a subgroup of baleen whales that have a series of deep longitudinal folds of skin on their throats that stretch and allow them to swallow large quantities of fish in one gulp.

According to various assumptions, whales create a current with their jaws to entrap more fish, or the schools of fish may instinctively move towards what appears to be a hiding place, which is really a wide-open mouth. Curiously, seabirds (rhinoceros auklets, common murre, and other auks) are also always present near humpbacks and this may have been what pushes the fish into the "refuge" — the whale's mouth.

So why have the whales suddenly taken to eating in such an unorthodox way? Studying the new feeding strategy in Bryde's whales, scientists suggested that this may be in response to pollution and eutrophication in the Gulf of Siam, which has caused anchovies, the whales' prey, to move closer to the surface and the animals to follow them. However, there's no such issue in the Pacific off the coast of Canada, but the unusual feeding strategy still exists. It may well be simply a less energy-intensive way of feeding. In the meantime, scientists at Flinders University assume that such strategy may have existed since times immemorial.





Хафгуфы. Надо сказать, что хотя средневековые наблюдатели нередко были склонны к сверхъестественным объяснениям различных явлений, эта книга довольно точно отображает морскую фауну — многие описанные ей животные признаны современной наукой. Но не Хафгуфа: до последнего времени его однозначно считали плодом воображения.

На этом отрывке ученые не оставались и решили попробовать поискать следы Хафгуфы в еще более ранних источниках. Им удалось отследить упоминания о подобном существе до II века нашей эры — до текста Physiologus («Физиолог»), старинного раннехристианского сборника сведений о животных и камнях. Он содержит изображения похожего на кита существа, называемого Aspidochelone (или в русском варианте — Ясконтий), с прыгающей ему в рот рыбой. «Когда он голоден, он открывает свой рот, выдыхает некий приятный аромат, почуяв запах которого более мелкие рыбы собираются в его уста. И когда рот заполняется мелкой рыбой, он внезапно захлопывает пасть и проглатывает ее», — так описываются его повадки в латинском переводе греческого текста.

ИЗ РЕАЛЬНОГО ЖИВОТНОГО В МОРСКУЮ БАЙКУ

Сами исследователи считают: средневековые моряки, скорее всего, знали, что Хафгуфа — это какой-то вид кита, а не фантастическое морское чудовище. «Норвежцы значительно преуспели в мореходном деле. Большая часть путешествий, которые жители Скандинавии совершали в Средние века, были связаны с рыбалкой, и у них был высокий уровень знаний о приливах, течениях, волновых паттернах и, конечно, рыбе», — отметила Лорен Пойер, ассистент-профессор на кафедре скандинавских исследований Вашингтонского университета.

Только в XVIII веке, однако, писатели начали приравнивать это существо к левиафану, кракену или даже русалке, что Пойер охарактеризо-

BEAST WITH MANY NAMES

“I was reading some Norse mythology and noticed this creature, whose feeding behavior resembled that of the proverbial whale,” says John McCarthy, a maritime archaeologist at the College of Humanities, Arts and Social Sciences at Flinders University, Australia. “Once we started to move forward in our research, we noticed the parallels were really quite striking.”

The ancient Norwegian texts have prompted a study where marine biologists, archaeologists, and medieval literature and language experts teamed up to look into the similarities between the behavior of the medieval monster named “hafgufa” (which translates as “sea mist”) in Old Norse manuscripts, and the discovered modern whale feeding strategies.

First of all, they paid attention to the aforementioned extract from a manuscript called “Konungs skuggsjá” (the “King’s Mirror”) written for the Norwegian King Haakon the Old, who reigned from 1217 to 1263. It contains maybe the most detailed account of the hafgufa. One must say that although medieval observers were often prone to supernatural explanations of various phenomena, this book portrays marine fauna fairly accurately — many of the animals it describes are recognised by modern science. But not the hafgufa: until recently, it used to be unequivocally considered a figment of imagination.

Scholars did not stop at this passage and decided to look for traces of the hafgufa in even earlier sources. They were lucky to find references to the hafgufa in a 2nd-century A.D. text called “Physiologus”, an ancient early Christian collection of stories about animals and stones, which contains drawings of a whale-like creature, referred to as “Aspidochelone” (or “Yaskontiy” in the Russian version), with fish leaping into its mouth. “When he is hungry, he opens his mouth and exhales a certain kind of good-smelling odour; the smaller fish, having perceived it, gather themselves in his mouth. But when his mouth is filled with diverse little



**САМИ ИССЛЕДОВАТЕЛИ
СЧИТАЮТ:
СРЕДНЕВЕКОВЫЕ
МОРЯКИ, СКОРЕЕ ВСЕГО,
ЗНАЛИ, ЧТО ХАФГУФА —
ЭТО КАКОЙ-ТО ВИД КИТА,
А НЕ ФАНТАСТИЧЕСКОЕ
МОРСКОЕ ЧУДОВИЩЕ.**

**ACCORDING TO THE
RESEARCHERS, MEDIEVAL
MARINERS PROBABLY
KNEW THAT THE HAFGUFA
WAS A TYPE OF WHALE
AND NOT A FANTASTICAL
SEA MONSTER.**

вала как неправильное использование средневековых источников о мире природы. «Есть тенденция считать их полными дезинформации и неточностей, — отметил Джон Маккарти. — На самом деле, хотя система знаний довольно сильно отличалась, древние авторы были способны дать довольно точное описание этого вида китов в XIII веке. Уже позже, в связи с отсутствием знаний об описываемом феномене кормления, писатели XVIII века «изобрели» это морское существо и допустили при этом ошибки».

ЧУДО-ЮДО РЫБА-КИТ

И действительно, хотя некоторые средневековые рассказы и изображают существо в, пожалуй, чрезмерно ярких красках — например, рассказывают о том, как моряки останавливали свои суда и зажигали костры на походящей на остров спине животного или, как в редакции XIV века исландской *Qrvar-Odds saga* (Care об Одде Стреле), ширина челюстей Хафгуфы описывается настолько огромной, что кажется, будто из моря вздымаются две скалы, между которыми может пройти корабль — все же многие поразительные и доста-

точно прямолинейные сходства говорят в пользу реальной связи между Хафгуфой и современными китами, за которыми была замечена необычная стратегия питания.

Помимо описания самого необычного процесса приема пищи, это, в частности, упоминаемый в старинных скандинавских рукописях аромат, который испускает Хафгуфа, чтобы привлечь рыбу в свою пасть. Согласно исследованию, под этим может иметься в виду особый запах гниющей капусты поблизости от кормящихся китов: это выбросы диметилсульфида, которые появляются, когда большие группы зоопланктона или маленькой рыбы кормятся фитопланктоном, и привлекают китов и других морских хищников. Горбатые киты и полосатики Брайда также издают специфический запах, когда отрыгивают пищу, чтобы заманить добычу в свои неподвижные челюсти — «Королевское зеркало» в свою очередь описывает, как Хафгуфа использует срыгивание собственной желчи в качестве наживки.

Почему же современные ученые только недавно узнали о необычной стратегии питания китов? Если связь между Хафгуфой и совре-



fish, he suddenly closes his mouth and swallows them,” this is how the Latin translation of the Greek text describes the whale’s habits.

FROM REAL ANIMAL TO A NAUTICAL TALE

According to the researchers, medieval mariners probably knew that the hafgufa was a type of whale and not a fantastical sea monster. “Norse people were huge seafarers. Most of the trips people would take in the Middle Ages in Scandinavia were fishing trips, so they had a very high level of knowledge of the tides, currents, wave patterns, as well as the fish,” says Lauren Poyer, assistant professor in the Department of Scandinavian Studies at the University of Washington.

Only in the 18th century, however, writers started to equate the creature to a leviathan, the kraken, or even a mermaid. “I would call it a misuse of the medieval sources on nature,” Poyer says. “The tendency is to dismiss medieval accounts of the natural world as misinforming and inaccurate,” John McCarthy explains. “In fact, although their framework of knowledge was quite different, they were able to give a precise description of this type of whale in the 13th century. It was later

on, in the absence of knowledge of this feeding phenomenon, that the 18th century writers invented this sea creature and made errors in doing so.”

WHANGDOODLE-WHALE-FISH

The medieval stories do include some fantastical elements such as the exaggerations mentioned above, or the suggestion that mariners might have landed on and even lit fires on the back of the animal that looked like an island or, in the 14th century version of Irish Qrvar-Odds saga (Saga of Odd the Arrow), the width of the hafgufa’s jaws is described as so immense as to appear like two rocks ejecting from the sea that a ship can sail between. Anyway, numerous striking and fairly straightforward similarities speak in favour of a real link between the hafgufa and modern whales, which have been observed to have an unusual feeding strategy.

Apart from the most unusual eating process, there is also the scent mentioned in ancient Scandinavian manuscripts that the hafgufa emits to attract fish into its mouth. According to the study, this particular odour may refer to the “rotten cabbage” smell associated with whale feeding: these are emissions of dimethyl sulfide released when large numbers



Китовая акула, фильтрующая из воды пищу во время плавания в Мексиканском заливе у побережья Мексики.

Whale shark swimming while filter feeding in blue water off the Gulf of Mexico, off the coast of Mexico.



© National Marine Sanctuaries

менными животными реально, не могли же специалисты веками не обращать внимания на такое поведение? Одно из возможных объяснений в том, что сегодня такие технологии, как дроны, позволяют наблюдать за популяциями китов проще, чем раньше. Однако возможен и другой вариант, связанный с тем, что их популяции только начинают восстанавливаться до естественного, докитобойного уровня. Например, считается, что до XVII века в Северной Атлантике было около 112 000 горбатых китов, число которых к 1955 году было уже меньше тысячи и только сейчас благодаря правовой защите достигло порядка 20 000. С ростом числа китов, между ними возникает более жесткая конкуренция за рыбу. А вместе с ней меняется поведение животных и получают большее распространение или вновь изобретаются стратегии выживания, когда-то встречавшиеся чаще. [📌](#)

По материалам статьи «Parallels for cetacean trap feeding and tread-water feeding in the historical record across two millennia», авторы — John McCarthy, Erin Sebo, Matthew Firth; портала livescience.com

↑

Каждое лето и осень горбатые киты приплывают на отмель Стеллваген, чтобы поесть криля и мелкой рыбы. Посмотрите на морду этого кита, когда он просеивает воду через толстые пластины уса, чтобы отфильтровать пищу!

Every summer and fall, humpback whales travel to Stellwagen Bank to feed on krill and small fish. Check out this whale's mug as it sifts water through thick baleen plates to filter out food!

of zooplankton or small fish feed on phytoplankton, attracting whales and many other marine predators. Humpback and Bryde's whales also produce a distinct smell when they regurgitate their food to lure more prey into their stationary jaws. The King's Mirror also describes the hafgufa expelling its own bile as bait.

So why did modern scientists only recently find out about the unusual feeding strategy of the whales? If the link between the hafgufa and modern animals is real, could it be the case that the scientists ignored this behaviour for centuries? One explanation is that technology such as drones enable us to watch whale populations more easily than before. The second explanation is that whale populations are just beginning

to recover towards their natural, pre-whale-hunting size. For example, it is suggested that before the 17th century, the North Atlantic population of humpbacks amounted to somewhere around 112,000, crashing to less than 1,000 individuals by 1955, but now is estimated to have recovered to over 20,000 due to legal protection. Higher populations have fiercer competition between whales for fish. Thus, the animals' behaviour changes, and previous survival strategies become reinvented or more widespread. [📌](#)

Based on the article "Parallels for Cetacean Trap Feeding and Tread-Water Feeding in the Historical Record Across Two Millennia" by John McCarthy, Erin Sebo, Matthew Firth; portal: livescience.com

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

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



В 1948 году Международная федерация транспортников запустила кампанию, которая проводится вот уже 75 лет. Назовите ее.

In 1948, the International Transport Workers' Federation launched the campaign that has been going on for 75 years. Name it.

Процесс введения токсичных газов, пестицидов, в грузовой трюм или отсек с целью уничтожения насекомых и других вредителей для предотвращения порчи груза.

For extermination of insects and other pests in order to avoid cargo damage.

Изобретатель контейнера и «отец» морских контейнерных перевозок.

The inventor of the container and "father" of container shipping.

Комедийная драма, девятый полнометражный фильм режиссёра Роберта Земекиса, поставленный по одноимённому роману Уинстона Грума.

American comedy-drama, the ninth feature film directed by Robert Zemeckis, based on the novel of the same name by Winston Groom.

Обладательница самого высокого в мире IQ, занесённая в Книгу рекордов Гиннеса.

A woman with the world's highest IQ registered in the Guinness World Records.

Легендарный меч короля Артура, которому часто приписываются мистические и волшебные свойства.

Legendary sword of King Arthur often attributed mystical and magical powers.

Беклярбек и темник Золотой Орды.
Beklyarbek and temnik of the Golden Horde.

Название этой реки переводится с грузинского языка как «быстрая», «не запаздывающая».

The name of this river means "swift", "never late" in the Georgian language.

Междоусобная война за престол в Дании в 1534-1536 годах, которая переплелась с народным движением и осложнилась вмешательством Любека.

A war of succession in Denmark in 1534-1536 that entwined with peasantry movement and was exacerbated by interference of Lübeck.

Нетерпимость к кому-либо или чему-либо чужому, незнакомому, непривычному.

Intolerability to anything, which is perceived as foreign, strange, or unfamiliar.

Комплекс политических решений в рамках иммиграционной политики Австралии, ограничивал приток «цветных» мигрантов в период с 1901 года до Второй мировой войны.

A set of political resolutions regulating immigration politics of Australia that limited the inflow of "coloured" migrants in the period from 1901 until the World War II.

В международном праве насильственное присоединение государством всей или части территории другого государства в одностороннем порядке.

In international law, the unilateral act of forcible acquisition of one state's territory by another state.

В Китае этот цветок называют «императором цветов».

In China this flowers is called the "Emperor of Flowers".

Чье имя носит первая централизованная денежная реформа в России 1535 года.

Whose name was given to the first centralized money reform in Russia in 1535?

Самый крупный остров Малой гряды Курильских островов.

The largest island of the Lesser Kuril Chain.

ОТВЕТЫ

Answers

Американец Малкольм Маклин
(Malcolm McLean).

American citizen Malcolm McLean.

Фумигация.

Fumigation.

Кампания против удобных
флагов.

Campaign against flags
of convenience.

Эккалибур.

Excalibur.

Мэрилин вос Савант — американская
писательница, драматург и журналист,
свой первый тест на интеллект (шкала
Стэнфорд — Бине) прошла в 10 лет,
результат составил 228.

Marilyn vos Savant, an American writer,
playwright and journalist; she passed
her first IQ test (Stanford-Binet) at 10
years old, scoring 228.

Форест Гамп.

Forrest Gump.

Графская распря, Графская война.

The Count's Feud, the Count's War.

Арагви.

Aragvi.

Эмир Мамай. Родовым владением
Мамай был Крым.

Emir Mamai. Crimea was the base
of Mamai's kin.

Аннексия.

Annexation.

Белая Австралия.

Термин для законов, созданных
с целью запрета миграции
в Австралию для выходцев из Азии.

White Australia. A term coined
for laws, which sought to exclude
immigrants of Asian descent
from Australia.

Ксенофобия.

Xenophobia.

Шикотан (от айнского слова,
которое означает
«большое населённое место»).

Shikotan. The name is of Ainu origin,
meaning "the big settlement".

Елены Глинской — вдовствующей
великой княгини московской, регента
при своём сыне Иване Грозном.

Elena Glinskaya, the widow Grand
Princess consort of Moscow,
regent of her son, Tsar Ivan the Terrible.

Пион.

Peony.



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (АФФИЛИРОВАННЫЙ ЧЛЕН ITF)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SEAFARERS' UNION OF RUSSIA (AFFILIATED WITH ITF)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

**Председатель ЦС профсоюза
Сиротюк Валентин Михайлович**
109004, Москва, Земляной вал, д. 64, стр. 2, к. 324
Тел./факс: +7 (495) 915-80-58

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

**Территориальная профсоюзная организация
Председатель ПАРШЕВ Павел Юрьевич**
183038, Мурманск, ул. Шмидта, д. 43
Тел./факс: +7 (8152) 28-81-51. E-mail: pav7222@yandex.ru

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

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

АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация

Председатель Совета КРАСНОШТАН Александр Анатольевич
163061, Архангельск, пр. Ломоносова, д. 58, корп. 1 стр. 1
Тел./факс: +7 (8182) 63-72-60. E-mail: arkhangel'sk@sur.ru

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

**Председатель Совета
ДРОБАХИН Николай Михайлович**
Астрахань, ул. Краснова, д. 31. Т./ф.: +7 (8512) 58-55-97

«ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России

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

MARINE TRANSPORT WORKERS FEDERATION

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

MTWF AFFILIATES SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

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

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF RUSSIA (MTWUR)

Chairman of the Central Council Valentin SIROTYUK
64/2 Zemlyanoy Val St., Office 324, Moscow
Tel: +7 (495) 915-80-58

DOCKERS UNION OF RUSSIA

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

MURMANSK TRAWL FLEET TERRITORIAL ORGANIZATION

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

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF THE REPUBLIC OF CRIMEA

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

ARCTIC TERRITORIAL ORGANIZATION

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

NORTHERN TERRITORIAL ORGANIZATION

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

ST. PETERSBURG REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

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

INTERREGIONAL PILOTS UNION

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

NORTH CASPIAN REGIONAL ORGANIZATION

Chairman of the Board Nikolay DROBAKHIN
31 Krasnova St., Astrakhan
Tel/fax: +7 (8512) 58-55-97

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

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспекторы

198035, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт., оф. 725
Тел./факс: +7 (812) 718-63-80
ПАВЛОВ Кирилл Игоревич
Моб.: +7 (911) 929-04-26
E-mail: pavlov_kirill@itf.org.uk
СУХОРОУКОВ Родион Юрьевич
Моб.: +7 (921) 952-25-62
E-mail: sukhorukov_rodion@itf.org.uk

ITF IN RUSSIA

ITF Coordinator Sergey Fishov (Mr.)
10/2 Dvinskaya St., office 725 (7th fl.),
St.Petersburg, 198035, Russia
Tel/fax: +7 (812) 718-63-80,
Mob.: +7 (911) 096-93-83
E-mail: fishov_sergey@itf.org.uk

ITF Inspector Petr Osichansky (Mr.)

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

ITF Inspector Olga Ananina (Ms.)

15 Admiral Serebryakov's
Embankment, office 32 (3rd floor),
International Seafarers' Center,
Novorossiysk, 353900, Russia
Tel/fax: +7 (8617) 612-556
Mob.: +7 (988) 762-12-32
E-mail: ananina_olga@itf.org.uk

ITF Inspectors

10/2 Dvinskaya St., office 725,
St.Petersburg, 198035, Russia
Tel/fax: +7 (812) 718-63-80
Kirill Pavlov (Mr.)
Mob.: +7 (911) 929-04-26
E-mail: pavlov_kirill@itf.org.uk
Sukhorukov Rodion
Mob.: +7 (921) 952-25-62
E-mail: sukhorukov_rodion@itf.org.uk



EGYPT: DETENTION OF SEAFARERS FOR CARRYING PROHIBITED ITEMS

ЕГИПЕТ ЗАДЕРЖИВАЕТ МОРЯКОВ ЗА ПРОВОЗ ЗАПРЕЩЕННЫХ ПРЕДМЕТОВ




Страховая отрасль выражает обеспокоенность по поводу участвовавших случаев задержания моряков в Египте и риска столкнуться с тюремным заключением, уголовным преследованием или выплатой крупного штрафа. В частности, клуб взаимного страхования Skuld составил список предметов, которые нельзя провозить в багаже при пересечении египетской границы.

Среди них — дроны; беспроводные устройства, такие как рация; настоящее и игрушечное оружие, боеприпасы, взрывчатые вещества или любые другие вещества, содержащие взрывчатые вещества, включая петарды; пиротехнику; лекарства, которые нельзя отпускать без рецепта; любое необычное электронное устройство, природу которого трудно понять и которое может вызвать подозрение у полиции.

Так, в Египте действует очень строгий закон о дронах, который не только регулирует производство, продажу и использование аппаратов, но и запрещает их ввоз и хранение без разрешения, выданного Министерством обороны Египта (Закон № 216 от 2017 г.). Кроме того, любому, кто нарушит этот закон, грозит тюремное заключение на срок до 7 лет, а также крупные денежные штрафы.

В Skuld обращают внимание моряков на то, что досмотр багажа может проводиться и у ворот в районе Суэцкого канала при посадке или высадке членов экипажей транзитных судов. Нужно понимать, что досмотр может иметь место, даже если какой-либо из перечисленных выше предметов без проблем прошел через службу безопасности египетского аэропорта. 

The insurance industry is concerned about the increasing number of seafarers being detained in Egypt and the risk of facing jail time, criminal prosecution or heavy fines. In particular, the Mutual Insurance Club Skuld has compiled a list of items that cannot be carried in baggage when crossing the Egyptian border. The following items should not be carried in seafarers' luggage while crossing the Egyptian border: drones, wireless sets like walkie-talkies, live and toy arms, ammunition, explosives or any other substances containing explosive materials including firecrackers, pyrotechnics, drugs that cannot be dispensed without a prescription, any electronic device that is unusual and which it is difficult to understand the nature of and which may raise police suspicion. Egypt enforces a very stringent drone law that not only regulates the manufacture, trade and use of drones but also makes it illegal to import and possess drones without permit issued by the relevant Egyptian Ministry of Defence (Law No.216 of 2017). Furthermore, anyone who violates this law faces the risk of imprisonment up to seven years as well as hefty monetary fines. Luggage inspection may also take place at the Suez Canal area gates for crew embarkation or disembarkation of transiting ships, i. e., such inspection could occur even if any of the items have passed through Egyptian airport security without any problem. 



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

Флэшмоб фотографий #SeafarersUnited продолжается!

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

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

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

до 12 августа 2023 года

ВСЕ НА БОРТ!



Участников ждут памятные подарки от профсоюза!

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