

МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ВЕСТНИК

№ 4

(153) 2024



MARITIME UNIONS HERALD

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

МОЛОДЫЕ УЧЕНЫЕ В ПОИСКЕ
РЕШЕНИЯ ЗАДАЧ ДЛЯ СОЗДАНИЯ
ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОГО
СУДОРЕМОНТНОГО
КЛАСТЕРА ДЛЯ СЕВЕРНОГО
МОРСКОГО ПУТИ

YOUNG SCIENTISTS
ARE LOOKING FOR SOLUTIONS
RELATED TO THE CREATION
OF HIGHLY SOPHISTICATED
SHIP REPAIR CLUSTER
FOR THE NORTHERN SEA ROUTE



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



www.fprmt.ru

В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!



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
ФИШОВ С. А., начальник отдела инспекции труда РПСМ
СИРОТЮК В. М., председатель ЦС Российского профсоюза работников морского транспорта
КОЛЯДИНЦЕВ М. С., председатель Российского профсоюза докеров
КАБАНОВ В. А., председатель Межрегионального профсоюза лоцманов

Редакция:

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

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.
Подписан в печать: 31.10.2024

Адрес редакции:

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

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

16+

MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

Editorial team:

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

Editorial office:

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

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.
Signed to print on: 31.10.2024

Editorial address:

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

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

В HOMEPE
IN ISSUE



СМЕНА

NEW GENERATION

7

В будущее с оптимизмом
Facing the future with Optimism

ОБРАЗОВАНИЕ

EDUCATION

8-17

Решение задачи по созданию высокотехнологичного судоремонтного кластера для развития Северного морского пути на мероприятии-спутнике IV Конгресса молодых ученых

Addressing the problem of creating a high-tech ship-repair cluster for the Northern Sea Route development at the satellite event of the IV Congress of Young Scientists

ЮБИЛЕЙ

ANNIVERSARY

22-27

В БТО созданы все условия для эффективной защиты интересов моряков

The BRO SUR possesses every means to efficiently defend the sailors who are members of the union

4-6

ХІІІ ПРОФСОЮЗНЫЙ ФОРУМ
И Х ВСТРЕЧА МИНИСТРОВ
ТРУДА И ЗАНЯТОСТИ БРИКС

THE 13TH BRICS TRADE UNION FORUM AND THE 10TH MEETING OF BRICS MINISTERS OF LABOR AND EMPLOYMENT



36-39

ЛЮБОЙ ИНЦИДЕНТ
С МОРЯКОМ В РЕЙСЕ
ПОДЛЕЖИТ РАССЛЕДОВАНИЮ

ANY INCIDENT WITH
A SEAFARER ON A VOYAGE
IS TO BE INVESTIGATED

FEDERAL SECTORAL AGREEMENT ON MARITIME TRANSPORT FOR 2024–2027 HAS BEEN SIGNED

ПОМОЧЬ МОРЯКУ, ОБРАТИВШЕМУСЯ В ПРОФСОЮЗ ЗА ПОМОЩЬЮ, — НЕЗЫБЛЕМОЕ ПРАВИЛО, КОТОРОМУ СЛЕДУЕТ РПСМ

В Санкт-Петербурге 13-14 ноября 2024 года прошло заседание Совета Российского профсоюза моряков. Члены Совета — руководители региональных/территориальных/первичных организаций профсоюза собрались в городе на Неве, чтобы обсудить положение дел на местах, подвести итоги работы за год и наметить планы на ближайшее время.

Открылся Совет РПСМ с грустной ноты — минутой молчания почтили память бывшего председателя Балтийской территориальной организации РПСМ Александра Бодни. Александр Михайлович ушел из жизни в июле 2024 года. Он был одним из тех руководителей профкомов плавсостава, кто стоял у истоков создания Российского профсоюза моряков. За годы существования РПСМ он помог огромному количеству моряков, обратившихся в профсоюз, — никогда не отказывал в помощи тем, кому она была необходима.

После минуты молчания Совет РПСМ утвердил повестку дня и приступил к работе. Поздравив юбиляров, члены Совета единогласно проголосовали за кандидатуру главного технического инспектора труда РПСМ Евгения Хижняка, выдвинутую БТО РПСМ на награждение нагрудным знаком «Знак почета РПСМ».

Напомним, что «Знак почета РПСМ» был учрежден в 2017 году и изготовлен на Монетном дворе Санкт-Петербурга. Кандидаты утверждаются сначала в первичных профсоюзных организациях, а затем на Совете РПСМ. За прошедшее время нагрудным знаком были награждены как моряки — капитаны и старпомы, так и работники профсоюза.

Совет РПСМ также ознакомился с итогами очного заседания Молодежного Совета РПСМ, который прошел 10-11 сентября 2024 года. Председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Севастополя, координатор Молодежного Совета РПСМ Артем Боев рассказал, что участники обменялись опытом и обсудили темы мотивации профсоюзного членства среди курсантов (студентов) и создания цеховых организаций в профильных учебных заведениях. В рамках реализации Стратегии РПСМ по справедливому

Labor unions and employers have signed the Federal Sectoral Agreement on Maritime Transport for 2024–2027, which specifies minimum standards of working conditions for seafarers being onboard the ships sailing under the state flag of the Russian Federation.

On behalf of the employees, the document has been signed by Yury Sukhorukov, the Chairman of the Seafarers' Union of Russia (SUR), Oleg Yakovenko, the Chairman of the Water Transport Workers' Union of the Russian Federation (WTWU), Alexander Korchagin, the Chairman of the All-Russian Oil and Gas Industry and Construction Workers' Union (OGCI), and Vladimir Kuznetsov, the Chairman of the Russian Union of Nuclear Energy and Industry Workers (RUNEIW); on behalf of employers — by Alexey Klyavin, the President of the All-Russian Industrial Association of Employers "Russian Chamber of Shipping".

"Signing a new Federal Sectoral Agreement on Maritime Transport was a major achievement of the social partners operating in this industry. Generally speaking, the Agreement will help improve working conditions for seafarers and will become the base document for developing social partnership in shipping companies and signing collective agreements," said Yury Sukhorukov, the Chairman of the Seafarers' Union of Russia.

If compared with the edition having been in force over the past three years, the newly adopted document has been clarified and supplemented. In particular, the Sectoral Agreement reflects the changes that took place

переходу в программах устойчивого развития в морской отрасли РФ до 2030 года инициативной группой был разработан план работы на 2024-2025 гг., а также отмечена необходимость продолжать эффективный социальный диалог, чтобы права и интересы моряков учитывались при применении новых технологий в морской отрасли.

Он отметил, что технический прогресс не стоит на месте, заставляя задумываться о будущем тружеников флота. Автоматизация судоходства, переход на новые виды топлива и возобновляемые источники энергии влекут за собой, с одной стороны, сокращение рабочих мест, с другой — поднимает вопрос о переподготовке морских специалистов: кому-то из них предстоит работать на берегу, кому-то — получить дополнительное образование, чтобы работать на так называемых «зеленых» современных судах. Внедрение альтернативных видов топлива в связи с изменением климата требует от моряков специальных знаний и навыков.

Члены Совета отметили, что справедливый переход в программах устойчивого развития в морской отрасли РФ — важный процесс, в который так или иначе будет вовлечено большинство моряков, поэтому было решено вернуться

during this time period in the Russian labor legislation system.

Moreover, the parties have agreed to cooperate on social, labor and personnel issues in the implementation of the Northern Sea Route Development Plan until 2035. According to social partners, activities in this direction are supported by the fact that current social and economic development of the North, especially the Arctic zone of the Russian Federation and the Northern Sea Route, is under the special attention from the state government.

"The main task for labor unions today is to protect the national maritime labor market: not only to preserve, but also to increase the number of working positions available for Russian seafarers employed in the Arctic region in exploration, production and transportation of hydrocarbons," said Yury Sukhorukov, the Head of SUR.

The Sectoral Agreement specifies a floor level of wages, guarantees, compensations and benefits and is valid for all seafarers having labor relations with the employers being the members of the Russian Chamber of Shipping, as well as the employers who will join the Agreement after its conclusion. The document should serve as a guideline in the process

of concluding collective agreements within shipping companies covered by its force. If some shipping companies do not have a collective agreement, the signed Sectoral agreement is directly applicable.

It is important to note that in the process of the development of a draft document, the social partners were unable to reach agreement on some issues — these issues are listed in the Protocol of Disagreements. Among other matters, the shipowners refused the labor unions' proposal to provide compensation to crew members in the event of a forced increase in the number of working days spent onboard the ship, that is more than 180 days. Such a situation, for example, may arise due to the sanctions imposed against the Russian merchant fleet or the restrictions caused by an unfavorable epidemiological situation. Employers also refused to introduce to the Sectoral Agreement a clause allowing seafarers, if possible, to avoid loading and unloading the ship, passing such duties to professionals — dockers.

It has not yet been possible to agree on the issue of establishing an industrial minimum wage for night working hours. Thus, the labor union party insisted that the additional



— НАША ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА СЕГОДНЯ КАК ПРОФСОЮЗОВ — ЗАЩИТИТЬ НАЦИОНАЛЬНЫЙ МОРСКОЙ РЫНОК ТРУДА: НЕ ТОЛЬКО СОХРАНИТЬ, НО И УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО РАБОЧИХ МЕСТ ДЛЯ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ, ЗАНЯТЫХ В АРКТИКЕ НА РАЗВЕДКЕ, ДОБЫЧЕ И ТРАНСПОРТИРОВКЕ УГЛЕВОДОРОДОВ, — СКАЗАЛ ГЛАВА РПСМ ЮРИЙ СУХОРУКОВ.

“THE MAIN TASK FOR LABOR UNIONS TODAY IS TO PROTECT THE NATIONAL MARITIME LABOR MARKET: NOT ONLY TO PRESERVE, BUT ALSO TO INCREASE THE NUMBER OF WORKING POSITIONS AVAILABLE FOR RUSSIAN SEAFARERS EMPLOYED IN THE ARCTIC REGION IN EXPLORATION, PRODUCTION AND TRANSPORTATION OF HYDROCARBONS,” SAID YURY SUKHORUKOV, THE HEAD OF SUR.

к этому вопросу на следующем заседании Совета, который пройдет весной 2025 года.

Что касается положения дел на местах в регионах, то по-прежнему актуальной проблемой остается оформление и получение пропусков для прохода в порт для встречи на судах с членами РПСМ. Это, как известно, право профсоюзной организации — иметь доступ к рабочим местам членов профсоюза. Однако беспрепятственный доступ в порты и на суда — вопрос, который то и дело на протяжении последних лет возникает в разных регионах и осложняет работу профсоюза.

Так, например, председатель Черноморско-Азовской территориальной организации РПСМ Алексей Беляков отметил, что сегодня нет уверенности, что удастся получить пропуска для прохода в порт на 2025 год. Его коллега председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов рассказал, что оформление пропусков в порты Находка и Восточный на 2024 год для допуска на суда, где трудятся члены РПСМ, заняло у ДВРО РПСМ два месяца. Дальше — больше.

Проработав почти год по выданным документам, организацию уведомили, что их действие прекращено, а пройти в порт и встретиться с членами профсоюза на рабочих местах теперь можно только по разовому пропуску.

Отметим, что проверка условий труда на судах является краеугольным камнем в работе Российского профсоюза моряков. В частности, в 2023 году техническая инспекция труда РПСМ посетила 103 судна под российским флагом. На борту прошли встречи с более чем тысячей моряков.

Среди важных итогов работы РПСМ в текущем году было отмечено подписание Федерального отраслевого соглашения по морскому транспорту на 2024-2027 гг., устанавливающего минимальные стандарты условий труда для моряков, работающих на морских судах, плавающих под государственным флагом Российской Федерации. Председатель РПСМ Юрий Сухоруков добавил, что соглашение способствует улучшению условий труда моряков и является основой для социального партнерства в судоходных компаниях и заключения коллективных договоров.

Кроме того, в этом году профсоюзы и судовладельцы договорились о взаимодействии по социально-трудовым и кадровым вопросам при реализации Плана развития Северного морского пути на период до 2035 года. Работа в этом направлении продиктована тем, что сегодня социально-экономическое развитие Севера, особенно — Арктической зоны России и Северного морского пути, находится в зоне особого внимания государства.

Подводя итоги заседания Совета РПСМ, председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков, отметил, что несмотря на достижения профсоюза, обстановка складывается сложная, однако она никак не повлияет на работу РПСМ.

— Мы уверенно смотрим в будущее: РПСМ продолжит свою работу и в качестве приоритетной задачи по-прежнему будет заботиться о моряках — членах профсоюза, — сказал он. — Помочь труженику флота, обратившемуся за помощью, — незыблемое правило, которому РПСМ следует уже более трех десятилетий своего существования.

ЗАПРЕТ НАНИМАТЬ КАПИТАНОВ ИЗ РОССИИ НА СУДА NIS ОТРАЗИТСЯ НА БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ

Норвежское морское управление (NMA) пересмотрело свою практику в отношении найма российских капитанов на суда норвежского международного (второго) судового регистра (NIS). Об этом сообщает интернет-издание Shipping Telegraph со ссылкой на поручение Министерства торговли, промышленности и рыболовства Норвегии, адресованное NMA. Российский профсоюз моряков подчеркивает, что это решение затронет большое количество капитанов из нашей страны.

Так, третий абзац ст. 87 Положения о квалификации и сертификатов моряков дает право гражданам стран, не входящих в Европейскую экономическую зону, работать капитанами на судах, зарегистрированных в NIS. Однако Норвежское морское управление по поручению Министерства торговли, промышленности и рыболовства Норвегии такое право российским капитанам предоставлять больше не намерено. Интернет-издание Shipping Telegraph сообщает, что это делается в целях «готовности к чрезвычайным ситуациям».

Пересмотренная практика применяется к решениям о найме российских капитанов с 18 ноября 2024 года, даже если заявление было подано до указанной даты. С этой же даты эти моряки не смогут получить подтверждение заявления (CRA). Разрешения, выданные до даты вступления в силу инструкции Министерства, остаются без изменений. Это же касается подтверждений, выданных до указанной даты, — они будут продолжать действовать до истечения срока их действия, как и уже выданные CRA.

Посольство России в Осло назвало решение норвежских властей дискриминационным, сообщает ТАСС. «Рассматриваем эту меру как один из многочисленных шагов норвежских властей по вытеснению всего, связанного с Россией, из экономической, социальной и культурной жизни Норвегии. Квалифицируем это как вопиющую дискриминацию по национальному признаку», — говорится в сообщении, опубликованном на странице дипмиссии в X.

Примечательно, что Ассоциация норвежских судовладельцев раскритиковала решение норвежских властей, назвав его «вредным и чрезмерным».

Российский профсоюз моряков отмечает, что норвежских моряков в мире не так много, поэтому норвежские судовладельцы вынуждены нанимать членов экипажей из других стран. На протяжении уже нескольких десятилетий особой популярностью за фундаментальное морское образование, деловые качества, профессионализм пользовались именно российские моряки — только для них на судах NIS с учетом смены создано более 1600 рабочих мест.

РПСМ считает, что своим решением — лишить высококвалифицированных капитанов из России права на работу на судах норвежского международного (второго) судового регистра — власти Норвегии нанесли серьезный удар по безопасности мореплавания. 

— Since the “just transition” concept became widely used by the International Labor Organization in 2015, it refers to all innovative transformations, both economic and technological, that call for the humane treatment of employees and their groups. The “just transition” concept also implies active participation of seafarers and the entire maritime society, including labor unions, in the development and implementation of positive changes: in particular, the transition to a “green” economy, which will allow to create new opportunities for decent work.

Technological progress is going ahead so rapidly that it constantly sets new challenges, forcing us to think about the future of fleet workers. Thus, automation of the shipping sector, transition to new types of fuel and renewable energy sources involve, on the one hand, a reduction in the number of working positions, but on the other hand, it raises the necessity of re-training maritime specialists. For example, the use of alternative types of fuels on modern “green” ships requires special skills and knowledge, and to obtain them, a specialist has to go through additional training courses. Therefore, the “just transition” concept primarily requires a special approach to technological and economic transformations that would be based on social dialogue with all involved parties, in order

to avoid impairment of workers’ rights and prevent any conflict situation.

It is important to add that the strategic goals of the “just transition” concept, based on the shared responsibility principle, were clearly defined and agreed upon by the leaders of 194 countries, including the Russian Federation, back in the UN General Assembly Resolution dated September 25, 2015, and this Resolution specifies 17 main sustainable development goals (SDGs).

— Now almost ten years have passed since the first steps were taken in the development of the just transition program. Has anything changed in its basic concept during this time period?

— Of course yes, during this time period a lot has generally changed in our world order. During the rather long-term pandemic period, not all ideas were implemented, but the main components of the program are constant, unchangeable parts.

In June 2023, at the ILO International Labor Conference (ILC), 10 additional essential elements of the “just transition” concept were adopted through Resolution ILC.111/Record No.7A in order to develop this concept. This Resolution, which was approved by workers, governments and employers, intensifies pressure on governments participating in the UN climate negotiations with

ДОКЕРА ВОССТАНОВИЛИ В ПРАВАХ

Председателя первичной профсоюзной общественной организации РПД АО «Международный морской перегрузочный терминал» Станислава Арефьева восстановили на рабочем месте. Такое решение вынес суд по делу о незаконном увольнении докера.

Напомним, в 2024 году против Станислава Арефьева была развита кампания по увольнению. Началась она с проверки знаний требований охраны труда. К слову, предприятия нередко используют ежегодную проверку знаний по охране труда как один из многих способов давления на работников, состоящих на учете в профсоюзе. Для опытных докеров пересдавать проверку знаний по охране труда 2-3 раза, а то и больше — привычно. Так, после неоднократно проваленных экзаменов руководство терминала предприняло попытку уволить председателя как «не прошедшего аттестацию». На согласование в Российский профсоюз докеров поступил приказ об увольнении Станислава

Арефьева: по закону компании обязаны получать согласие вышестоящего профсоюза. В мотивированном ответе председатель РПД Максим Колядницев отметил, что процедура проверки знаний по охране труда на терминале в Славянке прошла с нарушениями, а значит, уволить лидера первички нельзя.

С горем пополам С. Арефьев прошел проверку знаний и должен был вернуться к работе. Для этого его пригласили в отдел кадров, чтобы ознакомиться с приказом о допуске. На этой встрече, имея печальный опыт общения с руководством, председатель первички включил диктофонную запись на телефоне, из-за чего произошла потасовка, и телефон оказался в сейфе у заместителя директора по безопасности терминала. Станислав Арефьев, расценив это как хищение, написал заявление в полицию. Через некоторое время из Владивостока в Славянку, преодолев ни много ни мало 186 км, по заявлению о хищении имущества приехали двое мужчин в гражданском — оба представились сотрудниками полиции.

В ходе разговора один из них предположил, что председатель первички находится в состоянии наркотического опьянения, и С. Арефьева увезли в больницу, где предложили пройти медицинское освидетельствование. Получив отказ, докера задержали на сутки. После этого его уволили «за нахождение на территории

FEEDBACK IS OF GREAT IMPORTANCE IN THE WORK OF A TRADE UNION

At the end of October, a meeting of the Council of the Dockers' Union of Russia was held in Vladivostok. Within the scope of the meeting, the members of the Council heard a report on the work done, discussed the state of affairs in the trade union and identified tasks for the near future, and also took part in two seminars: Building Unions, organized for activists, and New Requirements for Labor Protection in the Russian Federation, Their Implementation in Organizations of Maritime and Inland Water Transport, for industry specialists.

“

ONE OF THE KEY RESOLUTIONS ADOPTED BY THE DOCKERS' UNION OF RUSSIA COUNCIL IS TO TERMINATE THE PARTICIPATION OF THE DOCKERS' UNION OF RUSSIA IN THE INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ITF) DUE TO THE DECISION OF THE PROSECUTOR GENERAL'S OFFICE OF THE RUSSIAN FEDERATION TO RECOGNIZE THE ACTIVITIES OF THE ITF AS UNDESIRABLE IN OUR COUNTRY.

Maxim Kolyadintsev, Chairman of Dockers' Union of Russia, said that in general, the situation on the ground is not improving: employers in a number of Russian seaports hindered the trade union's activities intended to protect the legitimate rights and interests of workers in the past and continue to gum up this work even today.

Nevertheless, the situation is not depressing everywhere: for example, in the Far East, the Dockers' Union of Russia primary trade union organization of OAO Commercial Port of Vladivostok signed a collective bargaining agreement with the employer, which at least did not worsen the working conditions of employees. Things are also going well in the northern capital: the Dockers' Union of Russia primary trade union organization of AO First Container Terminal has signed a new collective bargaining agreement with clauses that improve the position of employees, and the Dockers' Union of Russia primary trade union organization of AO NEVA-METAL, has entered into negotiations to sign a new collective bargaining agreement, which is to be concluded in the current version. According to Maxim Kolyadintsev, collective bargaining agreements at AO First Container Terminal and AO NEVA-METAL are rightfully among the best in Russian stevedoring companies.

HEADING ON TO SOCIAL JUSTICE

Thus, for example, the primary trade union organization of OAO Commercial Port of Vladivostok and the management of OAO Commercial Port of Vladivostok signed the document for a period of 1.5 years, which will be valid until the end of 2024.

"As for the global changes, the parties to the social partnership have introduced a new mechanism for indexing wages, tying it to the minimum wage," said M. Kolyadintsev. "And with already known increase in the minimum wage for the next year, the wages of dockers will increase adequately — at least the workers will not lose anything.

порта в наркотическом опьянении». Примечательно, что документов, подтверждающих употребление запрещенных веществ, у администрации не было, а отказ от прохождения медосвидетельствования это не констатирует.

По собственной инициативе председатель ППОО РПД АО «Международный морской перегрузочный терминал» прошел тест, получив медицинскую справку о том, что в его крови не обнаружено даже следов употребления запрещенных веществ. Предусмотрительность Станислава Арефьева помогла в исходе судебного спора о незаконном увольнении: суду хватило двух заседаний — предварительного и по существу, чтобы восстановить Станислава Арефьева на работе. Помимо этого терминал обязан выплатить докеру заработную плату с июня 2024 года за вынужденный простой и возместить моральный ущерб в размере 20 тысяч рублей.

К слову, это не первый случай, когда активистам первичной профсоюзной общественной организации РПД АО «Международный морской перегрузочный терминал» в Славянке приходится защищать

свое право на существование в суде.

Так, прокуратура Приморского края подала в суд в интересах первички на нарушение Трудового кодекса РФ в части создания условий для осуществления деятельности выборного органа первичной профсоюзной организации. По закону работодатель обязан предоставить работникам, объединенным в профком, как минимум помещение и оргтехнику. Однако администрация терминала долгое время игнорировала требование статьи 337 ТК РФ. Точки над і расставил суд, удовлетворив иск прокуратуры в полном объеме.

Председатель РПД Максим Колядинцев полагает, что АО «Международный морской перегрузочный терминал» продолжит активно использовать административный ресурс по выдавливанию людей из профсоюза, однако оба судебных решения показывают, что докеры не требуют чего-то сверхъестественного, а только — нормальный рабочий диалог в рамках социального партнерства. [🔗](#)

As for the collective bargaining campaign at AO NEVA-METAL, one of the main points of the negotiations will be establishing a clear procedure for indexing tariff rates and salaries in the collective bargaining agreement. The fact is that since 2020 the stevedoring company has been flatly refusing to do this, thus allowing the administration to resolve the issue of wage indexation uncontrollably and unilaterally.

To date, the trade union committee has passed all the procedures provided for by the law to capture in the collective bargaining agreement a clause that clearly defines the wage indexation procedure.

"We have repeatedly offered all sorts of compromise solutions to the management, involved a mediator in resolving the dispute, and organized labor arbitration. But, unfortunately, the administration does not take productive steps to resolve the dispute; on the contrary, it ignores the law," explains the Chairman of Dockers' Union of Russia.

As he notes, the employer's attitude has most likely remained the same over the years, but for dockers, indexation is a matter of principle, so the trade union committee will continue on working to secure a clear procedure for indexing tariff rates and salaries in the collective bargaining agreement.

BUILDING UNIONS

In addition, members of the Dockers' Union of Russia Council participated in two seminars: Building Unions, organized for trade union activists, and New Occupational Safety Requirements in the Russian Federation, Their Implementation in Maritime and Inland Water Transport Organizations, for industry specialists.

As the Chairman of Dockers' Union of Russia explains, the first seminar was organized for those port workers who have recently joined the ranks of the trade union — for them, the most relevant and important information in the trade union movement was collected.

Thus, the participants, and there were about 20 of them from different Russian ports, were familiarized

“

ОДНА ИЗ КЛЮЧЕВЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ, ПРИНЯТЫХ СОВЕТОМ РПД, — ПРЕКРАТИТЬ УЧАСТИЕ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА ДОКЕРОВ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ В СВЯЗИ С РЕШЕНИЕМ ГЕНЕРАЛЬНОЙ ПРОКУРАТУРЫ РФ О ПРИЗНАНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МФТ НЕЖЕЛАТЕЛЬНОЙ НА ТЕРРИТОРИИ НАШЕЙ СТРАНЫ.

with the legal framework: the law on non-profit organizations, on public associations, the law on trade unions, the Labor Code of the Russian Federation. They were also explained how to write statements, explanatory notes, and other official documents properly. A lot of time was devoted to trade union consolidation techniques, which are directly related to the increase in the number of members, the activity of its members, and the image of the organization.

The industry seminar featured discussions of changes in the labor protection laws, a workplace risk assessment procedure, introduction of professional standards, and an independent assessment of the qualifications of workers on sea and river transport. The seminar was conducted by the Central Marine Research & Design Institute, which Dockers' Union of Russia has been closely cooperating with for a long time in the field of occupational safety, special assessment of working conditions and risk assessment.

Maxim Kolyadintsev delivered a speech at the event on the role of trade union organizations in ensuring safe working conditions. He noted that the issues of labor protection overlap — whether it is the provision of workers with workwear, monitoring the condition of workplaces, accident prevention, the condition of reloading equipment or berths.

"It is possible to deal with these issues only with a comprehensive approach and necessarily with the participation of trade unions, as trade union labor inspectors carry

НОВОСТИ РПСМ

ЗНАЙ НАШИХ!

Команда курсантов 13-й роты МГУ им. адм. Г. И. Невельского — члены цеховой профсоюзной организации Российского профсоюза моряков в МГУ им. адм. Г. И. Невельского — «Капитаны» победила в межвузовском чемпионате интеллектуальных игр среди учебных заведений Владивостока. За честь университета и профсоюза боролись Владислав Вербицкий, Игнат Гулевич, Савелий Шекунов, Егор Воронков, Никита Овчинникова и Ярослав Колобов.

— Мы решили проявить себя в интеллектуальной игре, собрав команду от цеховой профсоюзной организации РПСМ в МГУ им. адм. Г. И. Невельского, — сказал старшина команды Я. Колобов. — И это было не зря, ведь мы не только не подвели, но и защитили честь университета и профсоюза, одержав победу! Но главное — мы познакомимся со студентами разных вузов, узнали много нового о культуре Дальнего Востока и просто хорошо провели время. Спасибо организаторам за познавательное мероприятие. Мы и дальше планируем выступать на подобных играх.

Всю организационную работу взяли на себя студенты Тихоокеанского государственного медицинского университета. Команда военно-патриотического клуба «Подвиг поколений» ТГМУ активно участвовала в подготовке заданий квиза, в которых были вопросы на знание культуры и обычаев народов, населяющих Дальний Восток России. Всего в межвузовском чемпионате интеллектуальных игр участвовали девять команд. [📌](#)

СПАСИБО ЗА ПОМОЩЬ

Российский профсоюз моряков получил благодарность от бывшего члена экипажа т/х Tagor — РПСМ помог ему списаться.

В ноябре он связался с РПСМ, объяснив, что дорабатывает второй контракт на судне и хотел бы немного раньше времени вернуться домой. Однако компания смену не подтвердила. Несмотря на то, что на Tagor отсутствует коллективный договор, профсоюзу удалось поговорить с менеджером и получить объяснения по ситуации на судне. Оказалось, что в тот момент, когда моряк запросил репатриацию, организовать ее не представлялось возможным: теплоход не пересек российскую границу и оставался на рейде.

Стороны сошлись на том, что как только погранслужба оформит прибытие т/х Tagor в Россию, для моряка незамедлительно организуют репатриацию. Действительно, как только судно встало под погрузку в Усть-Луге, члена экипажа отправили домой, о чем он сообщил в РПСМ, поблагодарив за содействие.

«Спасибо за помощь в решении моего вопроса, особо хочется отметить профессиональный подход к работе», — написал он в профсоюз. [📌](#)



© Marinetraffic. Lester Hunt.

ЗА ПРЕДАННОЕ СЛУЖЕНИЕ РПСМ

Главному техническому инспектору труда Российского профсоюза моряков Евгению Хижняку вручили «Знака почета РПСМ». Корпоративная награда вручается за вклад в развитие профсоюзного движения и активную позицию по защите трудовых прав российских моряков.

Евгений Хижняк работает в РПСМ 29 лет. Почти три десятилетия он проводит инструктажи по охране труда на судах для экипажей, готовящихся уйти в рейс, читает лекции курсантам — будущим судоводителям, тесно взаимодействует с судоводителями компаниями и крьюинговыми агентствами, консультируя по вопросам расследования несчастных случаев с моряками на судах.

Коллеги отмечают, что Евгений Хижняк — уникальный специалист: один из тех, кто по-настоящему владеет вопросами охраны труда и разбирается в тонкостях российского законодательства, в частности, Трудового кодекса РФ в той его части, которая регламентирует вопросы охраны труда.

— Эта награда указывает на то, что я и мои коллеги — техинспекторы труда РПСМ региональных/территориальных организаций Евгений Бангрет и Валентин Жеребцов — вложили много усилий по созданию достойных и безопасных условий труда для плавсостава, и обязывает нас усилить работу в интересах моряков, трудоустраивающихся на суда российских и иностранных компаний, — сказал главный техинспектор труда РПСМ.

Он еще раз напомнил, что самое главное в работе профсоюза — чтобы моряки, получая достойную заработную плату, возвращались из рейсов живыми и здоровыми. [📌](#)

PROUD OF OUR TEAM!

The "Captains" team, consisted of cadets of the 13th company of the Admiral Nevelskoy Maritime State University, who are members of the SUR shop organization at the Admiral Nevelskoy Maritime State University, won the inter university mind sports championship among educational institutions of Vladivostok. Vladislav Verbitsky, Ignat Gulevich, Savely Shekunov, Egor Voronkov, and Nikita Ovchinnikov are the names of those who fought for the honor of the University and the Union.

— We decided to challenge ourselves in intellectual games and put together a team, consisting of cadets — the members of the SUR shop organization at the Maritime State University named after Admiral G. I. Nevelskoy, — the team's head, Yaroslav Kolobov, told. — And it was not for nothing, as we did not fail to defend the honour of the university and the trade union, we won first prize! And more importantly, we met students from other universities, learned a lot about the Far East culture, and just had a great time. We express our gratitude to those who organized this event for providing us with an educational experience. We are going to continue participating in such games.

Students of the Pacific State Medical University assumed all matters concerning the arrangement of the event. The team of the military-patriotic club "Feat of Generations" of the Pacific State Medical University contribute a lot in the preparation of the quiz tasks, which contained questions on knowledge of the culture and customs of the peoples inhabiting the Russian Far East. A total of nine teams participated in the inter university mind sports championship. [📌](#)



SUR MEMBERS HAVE NO COMPLAINTS

Representatives of the Seafarers' Union of Russia continue visiting vessels at Russian ports. Recently, the Technical Labor Inspector of the SUR Black and Azov Seas Territorial Organization Evgeny Bangert has visited bulk carrier Yashma (IMO 9555357, Russian flag) of the Volga Shipping Company, which called at the port of Novorossiysk.

“Whenever possible, we try to get on board those vessels where our union members work,” — he said.

The crew includes 11 Russian seafarers from different cities of the country, all of them are the SUR members. “The crew is satisfied with the working conditions: in particular, there are no any troubles regarding receiving wages or repatriation,” Evgeny Bangert added. It should be noted that m/v Yashma is covered by the collective agreement of the Seafarers' Union of Russia, and the Volga Shipping Company and SUR have been social partners since 2021. In Nizhny Novgorod there is the SUR primary organization of the shipping company. [📌](#)



© By Novotrans - Novotrans, CC BY 4.0

Подпись

CADETS HAVE BEEN AWARDED SUR'S CERTIFICATES

The Seafarers' Union of Russia has awarded certificates and has given memorable gifts to active female participants of the round table “Women in the maritime industry: realities and prospects”.

The round table, that was organized by the Seafarers' Union of Russia and was held in March in St. Petersburg, was attended by industry experts and specialists, faculty members from leading maritime educational institutions, as well as female cadets. The speeches of the cadets, who had chosen professions that traditionally considered to be for men, were of great interest for other participants. Each female cadet has its own story, but all of them also have something in common — that is love for the sea, a desire to succeed in career connected with the shipping industry.

The “Women in the maritime industry: realities and prospects” round table brought up some pressing issues, made it possible to exchange opinions and experiences, and the participation of the younger generation in this round table provided an opportunity to once again remind of the significance and importance that maritime professions have. [📌](#)



Подпись

THE ELECTION OF CHAIRMAN OF THE BALTIC REGIONAL ORGANIZATION SEAFARERS UNION OF RUSSIA WAS HELD IN ST. PETERSBURG

В ПЕТЕРБУРГЕ ИЗБРАЛИ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ БТО РПСМ

Председателем Балтийской территориальной организации Российского профессионального союза моряков стал

Сергей Петрович Каунин. Его избрали на внеочередной XII конференции БТО РПСМ, которая состоялась 6 сентября 2024 года.

Ее проведение было обусловлено внезапным уходом из жизни в июле 2024 года бывшего председателя организации Александра Бодни — ее он возглавлял без малого 30 лет.

В числе других важных итогов конференции — избрание Совета и ревизионной комиссии Балтийской территориальной организации РПСМ. Как и положено по закону, итоговые документы внеочередной XII конференции будут переданы в Совет Российского профсоюза моряков для утверждения Сергея Каунина в должности председателя БТО РПСМ, как того требуют Устав РПСМ и Устав Балтийской территориальной организации РПСМ, и отправлены на регистрацию в Министерство юстиции РФ.

Отметим, что делегаты конференции единогласно поддержали кандидатуру Сергея Каунина, избрав его председателем БТО РПСМ до следующей отчетно-выборной конференции, которая пройдет не позже 2029 года. И это вовсе не удивительно. Сергей Петрович не понаслышке знает о проблемах моряков, поскольку на протяжении многих лет являлся заместителем председателя БТО

Sergey Petrovich Kaunin was elected Chairman of the Baltic Regional Organization Seafarers Union of Russia during the extraordinary XII Conference of the BRO SUR, which took place on September 6, 2024, following the sudden decease in July 2024 of Alexander Bodnya, who had been the former Chairman of the Organization for nearly 30 years.



↑
**КАУНИН
СЕРГЕЙ ПЕТРОВИЧ**
KAUNIN
SERGEY PETROVICH



Also, during the conference, a new Council and an Audit Commission of the Baltic Regional Organization Seafarers Union of Russia were elected. As required by law, by the Charter of the Seafarers' Union of Russia and the Charter of the Baltic Regional Organization Seafarers Union of Russia, the summary documents of the extraordinary XII Conference initially will be submitted to the Council of the Seafarers' Union of Russia for approval of Sergey Kaunin in the position of BRO SUR Chairman, and then they will be sent for registration to the Ministry of Justice of the Russian Federation.

It should be noted that the conference delegates unanimously supported the candidacy of Sergey Kaunin and elected him as BRO SUR Chairman until the next election meeting, to be held in 2029 at the latest. And this is hardly surprising. Sergey Petrovich is familiar with the challenges faced by seafarers, having served as Deputy Chairman of BRO SUR for several years and previously worked in the maritime industry before embarking on his career in the trade union.

Sergey Kaunin decided to pursue a career in the sea when he was in school. He admits those days people went to the sea for romantic

only. He started to realize his childhood dream at the Leningrad Maritime College, where he studied at the Navigation Faculty from 1976 to 1979. Subsequently, he was assigned to the Murmansk Shipping Company, where he served from 1980 to 1985 and progressed from a seaman to a second officer. Then he moved to shore work. In the shipping company Transflot, he became a supervisor, then he was promoted to the Head of Cargo Monitoring Department and Deputy Director. In 1995, he joined the Seafarers' Union of Russia, first he worked in the organizational department of BRO SUR, then he advanced to the position of BRO SUR Office Manager. Later he became Deputy Chairman and Acting Chairman of the Baltic Regional Organization Seafarers Union of Russia.

BRO SUR Chairman Sergey Kaunin thanked the conference delegates for the trust given, noting that the Union has a lot of work ahead. Besides, he asked the BRO SUR members to be vocal on the issues they are truly concerned about, and to speak openly about specific actions they expect from their organization.

He added that one can apply to the Baltic Regional Organization Seafarers Union of Russia at any time. ⚓

**ОТМЕТИМ, ЧТО ДЕЛЕГАТЫ
КОНФЕРЕНЦИИ ЕДИНО-
ГЛАСНО ПОДДЕРЖАЛИ
КАНДИДАТУРУ СЕРГЕЯ
КАУНИНА, ИЗБРАВ ЕГО
ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ БТО РПСМ
ДО СЛЕДУЮЩЕЙ ОТЧЕТНО-
ВЫБОРНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ,
КОТОРАЯ ПРОЙДЕТ
НЕ ПОЗЖЕ 2029 ГОДА.**

**IT SHOULD BE NOTED THAT
THE CONFERENCE DELEGATES
UNANIMOUSLY SUPPORTED
THE CANDIDACY OF SERGEY
KAUNIN AND ELECTED HIM
AS BRO SUR CHAIRMAN UNTIL
THE NEXT ELECTION MEETING,
TO BE HELD IN 2029 AT THE
LATEST.**



←
Коллектив БТО на внеочередной XII конференции БТО РПСМ
 The BRO SUR team during the extraordinary BRO SUR XII Conference

РПСМ, а на профсоюзную работу он пришел с флота.
 Решение связать свою жизнь с морем Сергей Каунин принял еще в школе. Он признается, что тогда на флот шли только за романтикой. Детскую мечту он начал осуществлять с Ленинградского мореходного училища, где с 1976-го по 1979 год учился на судоводительском отделении. По распределению оказался в Мурманском морском пароходстве: с 1980-го по 1985 год работал в плавсоставе, пройдя путь от матроса до второго помощника капитана. Затем перешел на береговую работу. В судоходной агентской компании «Трансфлот» он стал супервайзером, затем — начальником отдела грузового контроля и заместителем директора. В 1995 году он пришел в Российский профсоюз моряков: был принят в орготдел БТО РПСМ, затем переведен на должность управляющего делами БТО РПСМ, впоследствии став заместителем председателя и исполняющим обязанности председателя Балтийской территориальной организации РПСМ.
 Председатель БТО РПСМ Сергей Каунин поблагодарил делегатов конференции за оказанное доверие, отметив, что впереди у профсоюза много работы. Он также обратился к членам БТО РПСМ с просьбой активнее высказываться о том, что их действительно волнует и какой конкретной работы они ждут от своей организации. Он добавил, что в Балтийскую территориальную организацию Российского профессионального союза моряков можно обратиться в любое время. 📍

> 70 000
МОРЯКОВ

8
ИНСПЕКТОРОВ
ТРУДА

РПСМ
представлен во всех
морских
регионах России:

48
первичных

11
территориальных
организаций

**МОРЯК
ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК!**

© freepic

В БТО РПСМ СОЗДАНЫ ВСЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОЙ ЗАЩИТЫ ИНТЕРЕСОВ МОРЯКОВ-ЧЛЕНОВ ПРОФСОЮЗА

Балтийская территориальная организация Российского профсоюза моряков отмечает свое 30-летие. На протяжении всего этого времени БТО РПСМ прикладывала все усилия для решения главной для всех профсоюзов задачи — защиты социально-экономических прав и интересов российского плавсостава. «Нам есть чем гордиться, — говорит председатель Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков Сергей Каунин. — Один из важных итогов — сегодня более 12 тысяч моряков, работающих на судах российских и иностранных компаний, доверяют нам защиту своих трудовых прав».

Балтийская территориальная организация была создана 11 октября 1994 года. БТО РПСМ росла, создавая первичные организации. Сегодня в ее состав входят: первичная профсоюзная организация плавсостава Балтийского морского пароходства РПСМ, первичная профсоюзная организация плавсостава научно-транспортного флота Санкт-Петербурга, первичная профсоюзная организация моряков Санкт-Петербурга РПСМ. Эти первичные организации объединяют более 12 тысяч моряков.

С 6 сентября 2024 года организацию возглавляет Сергей Каунин, до него бессменным руководителем БТО РПСМ был Александр Бодня. Александр Михайлович Бодня не только стоял у истоков образования организации, но и посвятил ей лучшие годы своей жизни. Его личный вклад в деятельность организации, знание и личный опыт, любовь и преданность морской профессии, братское отношение к каждому члену профсоюза по достоинству оценивались делегатами конференций БТО РПСМ, всякий раз голосовавших за него на выборах председателя Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков.

ВАЖНЕЙШАЯ РАБОТА

Колдоговорная работа остается важнейшим направлением работы БТО РПСМ. Она подразумевает не только заключение новых коллективных договоров с работодателями в рамках социального партнерства, но и контроль за выполнением уже действующих соглашений с судоходными компаниями.

В частности, первичная профсоюзная организация моряков г. Санкт-Петербурга РПСМ оказывает поддержку морякам-членам профсоюза по договорам, заключенным РПСМ с компаниями ООО «ИНОК ТМ», ООО «Балтийское морское пароходство», компаниями группы СКФ. Между ППО моряков г. Санкт-Петербурга и ППО ТПОМ г. Владивостока налажено сотрудничество по контролю и выполнению

THE BRO SUR POSSESSES EVERY MEANS TO EFFICIENTLY DEFEND THE SAILORS WHO ARE MEMBERS OF THE UNION

The Baltic Regional Organization Seafarers Union of Russia mark the 30th anniversary. Through all these years, the BRO SUR took all efforts to solve the task that is crucial for any union: defending the social and economic rights and interests of the Russian seafarers. "We have every reason to be proud," comments Chairman of the Baltic Regional Organization Seafarers Union of Russia Sergei Kaunin, "One of the main results is that today more than 12 thousand sailors serving at the vessels of Russian or foreign companies trust us to defend their labour rights."

The Baltic Regional Organization was founded on October 11, 1994. The BRO SUR was expanded by opening the primary organizations. Today it comprises the primary union organization of the crew of the Baltic Maritime Shipping Corporation of the SUR, the primary union organization of the crew of Saint Petersburg scientific and transportation fleet of the SUR, the primary union organization of the crew of seafarers of Saint Petersburg of the SUR. These primary organizations unite more than 12 thousand sailors.

Since September 06, 2024, the organization is led by Sergei Kaunin, before him Aleksandr Bodnya was the irreplaceable leader of the BRO SUR. Aleksandr Bodnya was the one who stood at the origin of the organization and dedicated his best years to it. His personal contribution to the activity of the organization, his knowledge and expertise, devotion to the sea, camaraderie with every member of the union was marked by delegates of BRO's conferences who never failed to vote for him at the election of the chairman of the Baltic Regional Organization Seafarers Union of Russia.



коллективного договора с работодателем ООО «СКФ Шельф». Многие моряки, трудоустраиваемые через крьюинговые компании Санкт-Петербурга, работают под защитой коллективных договоров РПСМ на судах иностранных компаний.

Представители ППО моряков г. Санкт-Петербурга на регулярной основе проводят встречи с членами экипажей флота СКФ в рамках сборов перед посадкой на судно. В ходе таких встреч до плавсостава доводится вся необходимая информация относительно профсоюзной деятельности, условий работы в рамках действующих коллективных договоров, а также предоставляются разъяснения по существу вопросов. Достаточно сказать, что по итогам 2022 года профактивисты провели 96 встреч с членами экипажей.

ПРАВОВАЯ ПОДДЕРЖКА — НЕОТЪЕМЛЕМАЯ ЧАСТЬ ЗАЩИТЫ

В городе на Неве специалисты Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков известны благодаря активной и бескомпромиссной позиции в деле защиты прав моряков. Так, правовые инспекторы БТО РПСМ специализируются на оказании юридической помощи, предоставляют членам профсоюза консультации по трудовым и социальным вопросам, представляют интересы моряков в судах и органах власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также участвуют в претензионной и исковой работе по жалобам и обращениям моряков.

Отметим, что морякам часто требуется помощь по вопросам пенсионного и трудового законодательства, получения страховых выплат, дипломирования, репатриации. К слову, за период с октября 2018 года по сентябрь 2023 года было проведено более 900 таких консультаций.

Кроме того, для оказания помощи членам профсоюза юридический отдел БТО РПСМ взаимодействует с Северо-Западной транспортной прокуратурой, ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского

моря», Администрацией морского порта «Большой порт Санкт-Петербург», средствами массовой информации, Управлением федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия населения.

Справедливости ради надо отметить, что профсоюз помогает морякам и членам их семей и в других обстоятельствах. Например, частично берет на себя оплату расходов на оздоровительный отдых, занятия спортом. Устоявшейся для БТО традицией является участие в организации новогодних представлений и приобретение новогодних подарков для детей моряков. Ведется работа по закупке и поставке на суда российского флага культмассового и спортивного оборудования.

В критической для моряка жизненной ситуации БТО РПСМ стремится оказать с ним рядом, материально поддержать, дать дельный совет или просто по-человечески поддержать в трудное время.

Активисты профкома плавсостава БМП РПСМ ежегодно в день годовщин вспоминают членов экипажей теплоходов «Механик Тарасов» и «Полесск», не вернувшихся домой и навеки оставшихся в рейсе. БТО РПСМ бережно хранит память о каждом погибшем моряке.

Остается добавить, что на протяжении многих лет БТО РПСМ активно сотрудничает с компаниями ООО «ИНОК ТМ», ПАО «Совкомфлот», OWH Shipmanagement GmbH, ООО «Афалина Судходная Управленческая Компания», ООО «Балтийское морское пароходство», Charles M. Willie, а также учебными заведениями — ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова и МТА им. адм. Д. Н. Сенявина.

КАК В ОДНОМ ЭКИПАЖЕ

— Сильный профсоюз гарантирует моряку безопасное рабочее место, достойную зарплату, надежный коллективный договор, — объясняет Сергей Каунин. — Для этого важно быть в рядах профсоюза, быть вместе — как в одном экипаже. И твердо верить в свою организацию, которая всегда была, есть и будет рядом! 

THE MOST IMPORTANT TASK

Collective agreements are the main direction of work for the BRO. It means not only signing collective agreements with employers within the framework of social partnership, but also ensuring implementation of agreements with companies currently in place.

In particular, primary trade union organization of seafarers in Saint Petersburg supports the members of the union in the issues related to the agreements concluded by the SUR with INOK TM LLC, Baltic Maritime Shipping Corporation LLC, SCF Group Companies. PUO of seafarers in Saint Petersburg and PUO of Vladivostok have a collaborative relationship in the sphere of controlling the collective agreement with SCF Shelf LLC. Many seafarers connected to a job via crewing companies of Saint Petersburg are working at the vessels of foreign companies under protection of collective agreements of the SUR.

The representatives of PUO of seafarers of Saint Petersburg hold regular meetings with crew members of SCF fleet as part of the call-over before boarding the ship. They provide the crew with all necessary information related to the union activities, working conditions according to the collective agreements and explain various issues. By the end of 2022, they had held 96 meetings with the crew members.

LEGAL SUPPORT IS THE ESSENTIAL PART OF THE DEFENSE

The experts of the Baltic Regional Organization of the SUR from the City on Neva are well-known for their active and uncompromising position in defending the sailors' rights. The right inspectors from the BRO SUR specialize in legal support for the union members, consulting them on labor and social issues, defending their interests in courts and authorities of Saint Petersburg and Leningrad Region, and participating in claims related work.

It's not rare that the seafarers need help in understanding pension and labour legislation, insurance, certification, or repatriation. By the way, more than 900 consultations were provided from October 2018 to September 2023.

In order to offer assistance to the union members the legal department of the BRO SUR cooperates with the North-Western Transport Prosecutor's Office, FSBI Marine Baltic Sea Ports Authority, Marine Port Authority "Grand Port of Saint Petersburg", mass media, Directorate of the Federal Service for Supervision in the Sphere of Consumer Rights Protection and Human Welfare.

But the union also helps the seafarers and their families in other situations. For instance, the union pays part of the expenses on rest and recreation, as well as sports. There is a long-standing tradition in the BRO to participate in the preparation to the New Year festivities and purchase of the gifts for children. Cultural and sports facilities are bought and delivered to ships under the Russian flag.

The BRO endeavors to be near in critical life situations, give material and consulting support or simply be at the sailor's side through the hard times.

On the day of the anniversary the BRO union committee activists remember the crew members of Mekhanik Tarasov and Polessk motorship who never returned home and remained at sea forever. The BRO treasures memory of all perished sailors.

We must only add that for many years the BRO SUR actively cooperates with INOK TM LLC, SovCom-Flot, OWH Shipmanagement GmbH, Afalina Group, Maritime Management company, Baltic Maritime Shipping Corporation LLC, Charles M. Willie, as well as educational institutions — Admiral Makarov State University of Maritime and Dmitry Senyavin Maritime Technical Academy.

ONE TEAM

"Strong union can guarantee the seafarers safe working place, respectable salary, reliable collective agreement," says Sergei Kaunin, "You must be the member of the Union for that. Being together is as though being the part of one team. And believe in your organization that is always there and will be forever!" 



РПСМ ПОМОГ В ПРОВЕДЕНИИ 67-Й ГРЕБНО-ПАРУСНОЙ РЕГАТЫ ЗА КУБОК «ПАМЯТИ Е. И. ЖУКОВА»

С 23 по 27 сентября во Владивостоке прошла 67-я традиционная гребно-парусная регата, которая носит имя профессора Евгения Ивановича Жукова — одного из энтузиастов первого подобного соревнования, подвижника парусного спорта и выдающегося педагога, воспитавшего не одно поколение курсантов. В его честь учрежден переходящий Кубок «Памяти Е. И. Жукова», который вручается победителям регаты в лично-командном первенстве. В числе других помощи в проведении мероприятия оказали первичные организации Тихоокеанской региональной организации Российского профсоюза моряков — Тихоокеанская профсоюзная организация моряков РПСМ и первичная профсоюзная организация моряков г. Владивостока РПСМ, а также Дальневосточная ассоциация морских капитанов.

Церемония открытия регаты состоялась 24 сентября на территории учебного гребно-парусного комплекса Морского университета. Строгие шеренги курсантов, колышущиеся на ветру флаги расцвечивания, торжественная музыка в исполнении музыкального взвода ОРСО и предчувствие азарта состязаний охватили многочисленную публику.

Право поднять Государственный флаг Российской Федерации и флаг регаты доверили старшинам ялов, победителям прошлогодней регаты. С открытием 67-й гребно-парусной регаты участников, гостей и зрителей поздравили выпускники университета, которые во время обучения тоже были ее участниками: выпускник судомеханического факультета ДВВИМУ 1975 года, председатель Тихоокеанской региональной организации Российского профсоюза моряков Валерий Березинский, начальник управления транспортного обеспечения КТОФ Константин Сылка.

Помимо привычных участников регаты — команд, представляющих факультеты судо-

вождения и связи и судовой энергетики, — в соревнованиях были заняты команды Морского инженерного колледжа и постоянная участница соревнований — команда Клуба юных моряков «Алые паруса» из Комсомольска-на-Амуре. Впервые за кубок «Памяти Е. И. Жукова» боролись юные яхтсмены Детского морского центра имени А. Москаленко «Каравелла» из Новосибирска.

После инструктажа, который провел главный судья соревнований, стартовала первая парусная гонка. По ее итогу первое место занял экипаж Клуба юных моряков «Алые паруса» (старшина Г. М. Насонов), второе место — экипаж факультета судо-вождения и связи (ФСС, старшина Ю. М. Куликов), третье место — представители Детского морского центра «Каравелла» (старшина В. В. Платонов).

Вообще, в этом году гребно-парусная регата состояла из четырех официальных зачетных дисциплин: гребной, парусной, комбинированной и крейсерской гонок.

THE SEAFARERS' UNION OF RUSSIA HELPED TO ORGANIZE THE 67TH ROWING-SAILING REGATTA FOR THE CUP "IN THE MEMORY OF E. I. ZHUKOV"

On September 23-27 in Vladivostok the 67th traditional rowing-sailing regatta took place being named after the Professor Evgeny Ivanovich Zhukov — one of the enthusiasts of the first such competition, the enthusiast of the sailing sport and the outstanding teacher who brought up several generations of the cadets. The challenge cup "In the Memory of E. I. Zhukov" was established in his honor to be given to the winners of the regatta in the individual-and-team event. Other entities who helped to organize the event included the primary organizations of the Pacific Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia — The Pacific Trade Union Organization of the Seafarers' Union of Russia Sailors and the primary trade union organization of the sailors of Vladivostok within the Seafarers' Union of Russia, and the Far Eastern Association of the Sea Captains.

The regatta opening ceremony took place on September 24 in the territory of the rowing-sailing training complex of the Marine University. Straight ranks of cadets, dressing flags flowing in the wind, solemn music played by the musical platoon of the organizational department and anticipation of the competitive thrill involved the massed public.

The right to hoist the State Flag of the Russian Federation and the regatta flag was trusted to the yawl quartermasters, the winners of the last year regatta. The university alumni who during their studies also participated in the regatta congratulated the participants, guests and spectators on the opening of the 67th rowing-sailing regatta — Valery Berezhinsky, a 1975 graduate of the ship mechanics department of the Far Eastern Higher Engineering Naval School, Chairman of the Pacific Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia; Konstantin Sylka, Head of the Transport Support Department of the Red Banner Pacific Fleet.

In addition to the usual participants of the regatta — teams representing the ship navigation, communication and ship power engineering faculties — the teams of the Marine Engineering

College and the team of the Young Sailors' Club "Scarlet Sails" from Komsomolsk-on-Amur, regular participants of the competition, were also involved in the competition. For the first time young yachtsmen of the Children's Maritime Center named after A. Moskalenko "Caravella" from Novosibirsk fought for the cup "In the Memory of E. I. Zhukov".

After the briefing given by the chief judge of the competition, the first sailing match began. At the end the first place was won by the crew of the Young Sailors' Club "Scarlet Sails" (quartermaster G. M. Nasonov), the second place — the crew of the ship navigation and communication faculty (SNCF, quartermaster Yu. M. Kulikov), the third place — representatives of the Children's Maritime Center "Caravella" (quartermaster V. V. Platonov).

In fact, this year the rowing-sailing regatta included four official courses for credit: rowing, sailing, combined and cruising races.

The places were distributed as follows:

ROWING RACE:

3rd place — yawl 52 MEC, quartermaster Artem Soloviev;
2nd place — yawl 42 YSC "Scarlet Sails", Komsomolsk-on-Amur, quartermaster Gleb Nasonov;
1st place — yawl 31 CMC "Caravella", Novosibirsk, quartermaster Vyacheslav Platonov.

SAILING RACE:

3rd place — yawl 31 CMC "Caravella", Novosibirsk, quartermaster Vyacheslav Platonov;
2nd place — yawl 12 SNCF, quartermaster Yuri Kulikov;
1st place — yawl 42 YSC "Scarlet Sails", Komsomolsk-on-Amur, quartermaster Gleb Nasonov.

COMBINED RACE:

3rd place — yawl 42 YSC "Scarlet Sails", Komsomolsk-on-Amur, quartermaster Gleb Nasonov;
2nd place — yawl 51 MEC, quartermaster Lev Gripich;
1st place — yawl 12 SNCF, quartermaster Yuri Kulikov.



**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ПРОФКОМА МОРЯКОВ
Г. ВЛАДИВОСТОКА РПСМ
И ПРЕЗИДЕНТ ДВАМК
ПЕТР ОСИЧАНСКИЙ
СЧИТАЕТ, ЧТО ЭТИ
СОРЕВНОВАНИЯ
ДЛЯ КУРСАНТОВ —
УНИКАЛЬНАЯ
ВОЗМОЖНОСТЬ
ПОЛУЧИТЬ ТЕ ЗНАНИЯ,
КОТОРЫЕ НЕДОСТУПНЫ
В АУДИТОРИИ.**

Места распределились следующим образом.

ГРЕБНАЯ ГОНКА:

3 место — ял 52 МИК, старшина Соловьев Артем;
2 место — ял 42 КЮМ «Алые паруса», г. Комсомольск-на-Амуре, старшина Насонов Глеб;
1 место — ял 31 ДМЦ «Каравелла», г. Новосибирск, старшина Платонов Вячеслав.

ПАРУСНЫЕ ГОНКИ:

3 место — ял 31 ДМЦ «Каравелла», г. Новосибирск, старшина Платонов Вячеслав;
2 место — ял 12 ФСС, старшина Куликов Юрий;
1 место — ял 42 КЮМ «Алые паруса», г. Комсомольск-на-Амуре, старшина Насонов Глеб.

КОМБИНИРОВАННАЯ ГОНКА:

3 место — ял 42 КЮМ «Алые паруса», г. Комсомольск-на-Амуре, старшина Насонов Глеб;
2 место — ял 51 МИК, старшина Грипич Лев;
1 место — ял 12 ФСС, старшина Куликов Юрий.

КРЕЙСЕРСКАЯ ГОНКА:

3 место — ял 21 ФСЭ, старшина Бондаренко Алексей;

2 место — ял 22 ФСЭ, старшина Тристан Никита;
1 место — ял 42 КЮМ «Алые паруса», г. Комсомольск-на-Амуре, старшина Насонов Глеб.

**ЛИЧНО-КОМАНДНЫЙ
КОМПЛЕКСНЫЙ ЗАЧЕТ:**

3 место — ял 52 МИК, старшина Соловьев Артем;
2 место — ял 12 ФСС, старшина Куликов Юрий;
1 место — ял 42 КЮМ «Алые паруса», г. Комсомольск-на-Амуре, старшина Насонов Глеб.

ОБЩЕКОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ:

3 место — факультет судовождения и связи (ФСС);
2 место — факультет судовой энергетики (ФСЭ);
1 место — Морской инженерный колледж (МИК).

К слову, весь прошлый год переходящий Кубок памяти Евгения Ивановича Жукова заслуженно хранился у победителей 66-й гребно-парусной регаты — в Морском инженерном колледже. В этом году команда колледжа вновь выступила слаженно, подтвердив свое лидерство: ребята завоевали призовые места во многих видах программы

CRUISING RACE:

3rd place — yawl 21 SPEF, quarter-master Alexey Bondarenko;
2nd place — yawl 22 SPEF, quarter-master Nikita Tristan;
1st place — yawl 42 YSC “Scarlet Sails”, Komsomolsk-on-Amur, quartermaster Gleb Nasonov.

INDIVIDUAL-AND-TEAM COMPLEX RANKING:

3rd place — yawl 52 MEC, quarter-master Artem Soloviev;
2nd place — yawl 12 SNCF, quarter-master Yury Kulikov;
1st place — yawl 42 YSC “Scarlet Sails”, Komsomolsk-on-Amur, quartermaster Gleb Nasonov.

TEAM RANKING:

3rd place — ship navigation and communication faculty (SNCF);
2nd place — ship power engineering faculty (SPEF);
1st place — Marine Engineering College (MEC).

By the way, for the entire previous year the challenge cup in the memory of Evgeny Ivanovich Zhukov was deservedly kept by the winners of the 66th rowing-sailing regatta — in the Marine Engineering College. This year the college team performed smoothly again, having confirmed its leadership: the boys won the prizes in many areas of the program and became the absolute winners of the regatta having left the cup “In the Memory of E. I. Zhukov” with them.

The regatta organizing committee expressed its gratitude to the sponsors of the 67th rowing-sailing regatta for active support of the Marine University sports events and purchase of drinking water for the participants and pies for the winners: Alexander Shcherbakov, Deputy of the State Duma of the Russian Federation; Petr Osichansky, chairman of the primary trade union organization of Vladivostok seafarers, Seafarers’ Union of Russia, president of the Far Eastern Association of Sea Captains — he personally participated to purchase the uniform for the regatta participants.

The Chairman of the Trade Union Committee of the Vladivostok



seafarers, Seafarers’ Union of Russia, and the president of the FEASC, Peter Osichansky believes that such competitions for the cadets are a unique opportunity to gain the knowledge one can’t access in the classroom.

REFERENCE INFORMATION:

The history of sailing sport development at the university began in the post-war years. The management headed by A. V. Borisov laid the foundation for the development of rowing and sailing sport here: a place for a water station was found, several naval dinghies were purchased, sailing and rowing inter-faculty races were organized. As for the annual regatta, the special merit for its foundation goes to the head of the department “Marine Engineering” N. A. Kolotov — former captain of Vladivostok sea port.

The first regatta was held in 1956. One of its enthusiasts was E. I. Zhukov, the head of the sailing and rowing sports section, who by that time won the title of the Pacific Fleet sailing-rowing racing champion. Having dedicated his entire life to the marine education, being an enthusiast of sailing and the Professor of the Ship Management Department, he brought up several generations of cadets. ⚓

**THE CHAIRMAN OF THE
TRADE UNION COMMITTEE
OF THE VLADIVOSTOK
SEAFARERS, SEAFARERS’
UNION OF RUSSIA, AND THE
PRESIDENT OF THE FEASC,
PETER OSICHANSKY BELIEVES
THAT SUCH COMPETITIONS
FOR THE CADETS ARE
A UNIQUE OPPORTUNITY
TO GAIN THE KNOWLEDGE
ONE CAN’T ACCESS IN THE
CLASSROOM.**



и стали абсолютными победителями регаты, оставив Кубок «Памяти Е. И. Жукова» у себя.

Оргкомитет регаты выразил благодарность спонсорам 67-й гребно-парусной регаты за активную поддержку спортивных мероприятий Морского университета и приобретение питьевой воды для участников и пирогов для победителей: депутату Государственной думы РФ Александру Щербакову; председателю первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ, президенту Дальневосточной ассоциации морских капитанов Петру Осичанскому — при его личном участии была приобретена форма для участников регаты.

Председатель профкома моряков г. Владивостока РПСМ и президент ДВАМК Петр Осичанский считает, что эти соревнования для курсантов — уникальная возможность получить те знания, которые недоступны в аудитории.

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

История развития парусного спорта в вузе началась в послевоенные годы. Силами руководства во главе с А. В. Борисовым здесь была заложена основа для развития гребно-парусного спорта: найдено место для водной станции, приобретено несколько военно-морских шлюпок, организованы парусно-гребные межфакультетские гонки. Что касается ежегодной регаты, то особая заслуга в ее основании принадлежит руководителю кафедры «Морское дело» Н. А. Колотову — бывшему капитану Владивостокского морского порта.

Первая регата состоялась в 1956 году. Одним из ее энтузиастов был Е. И. Жуков, руководитель парусно-гребной спортивной секции, завоевавший к тому времени титул чемпиона Тихоокеанского флота по парусно-гребным гонкам. Посвятив свою жизнь морскому образованию, как энтузиаст парусного спорта и профессор кафедры управления судном он воспитал несколько поколений курсантов. ⚓

ТОКИЙСКИЙ И ПАРИЖСКИЙ МЕМОРАНДУМЫ ПРОВОДЯТ КАМПАНИЮ О ВЗАИМОПОНИМАНИИ ПО КОНТРОЛЮ СУДОВ В ГОСУДАРСТВАХ ПОРТА



С 1 сентября 2024 года власти стран-участниц Токийского и Парижского меморандумов о взаимопонимании по государственному портовому контролю начали совместную кампанию целенаправленных проверок заработной платы экипажей и трудовых договоров моряков.

Она рассчитана на три месяца, продлится до 30 ноября 2024 года. В рамках кампании в портах Европы и Азии будут проходить проверки условий труда экипажей, рассматриваться конкретные вопросы, связанные с заработной платой экипажа, трудовыми договорами моряков и финансовыми гарантиями.

Целью проверок является повышение осведомленности представителей судоходной отрасли о требованиях к заработной плате экипажей и трудовым соглашениям с моряками, проверка соответствия судов этим требованиям. Так, у моряков должны быть заключены договоры о найме, содержащие положения о заработной плате, размере компенсации в случае травмы или гибели в рейсе, оплачиваемом отпуске, репатриации.

В случаях обнаружения несоответствий меры государства порта могут варьироваться от фиксации нарушения и предписания капитану устранить его в течение определенного периода времени до задержания судна до тех пор, пока серьезные недостатки не будут устранены или пока государство порта не согласует предложение о плане действий.

В Российском профсоюзе моряков подчеркивают, что работа государственного портового контроля играет огромную роль в обеспечении безопасности на море. Но в отсутствие механизмов контроля за условиями труда и быта на судне со стороны государства флага единственной силой, способной защитить интересы моряка, остаются профсоюзы. ⚓

TOKYO AND PARIS MOUS CARRY CAMPAIGN FOR UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

On September 01, 2024, the governments participating in Tokyo and Paris MoUs on Port State Control started a campaign for dedicated audits of the crew salaries and labour agreements of sailors.

It is planned for a 3-month period, ending on November 30, 2024. Inspections will be carried out in ports in Europe and Asia, with special attention to the specific issues relating to wages, labour agreements and financial guarantees.

The purpose of these inspections is to make the shipping industry representatives aware of the requirements to the salary and labour agreements with sailors and to check that the ships comply with the requirements. The sailors must have employment agreements with provisions on salary, remuneration in the event of death or injury during the voyage, paid leave, and repatriation.

In case of discrepancies the port state may adopt measures from registering the non-compliance and instructing the captain to eliminate them within the specified period, to detaining the ship until the significant deficiencies are eliminated or the port state coordinates the proposed plan of actions.

Besides, as there are no mechanisms for monitoring the occupational and living environment, trade union remain the only party that can defend the sailor.

Seafarers' Union of Russia stresses that port state control plays an important role in maritime safety. But the lack of mechanisms for monitoring the occupational and living environment, trade union remain the only party that can defend the sailor. ⚓



←
Антон Патик
Anton Patik

ОТ СТАРПОМА ДО КАПИТАНА

ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова является флагманом морского образования в России. Выпускники этого учебного заведения впоследствии успешно работают на торговом флоте.

Штурман Антон Патик из Санкт-Петербурга уверен: «Все, кто поступил в университет, выбрав плавательные специальности, — сделали правильный выбор».

И он знает, о чем говорит. Антон Патик закончил Колледж ГУМРФ в 2016 году, потом работал в море и учился в ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова заочно, начинал с должности кадета. Плавпрактику проходил на судах Ost-West-Handel und Schifffahrt GmbH (комплектующие экипажей рефрижераторного флота OWH осуществляет «Афалина» (Санкт-Петербург). После получения высшего образования, которое он получил, заочно обучаясь в Макаровке, сделал несколько рейсов на судах OWH через «Афалину». Сейчас ему еще нет 30 лет, а он уже старший помощник капитана в компании OWH Shipmanagement GmbH, рефрижераторы которой работают по коллективному договору, заключенному между Балтийской территориальной организацией Российского профсоюза моряков и OWH.

Одними из главных преимуществ работы на флоте OWH являются надежность, стабильность и хороший заработок, считает моряк. Также многое зависит от людей, с которыми ты работаешь. «У нас очень сплоченный, дружный коллектив, — поясняет Антон. — Отдельные слова благодарности хотелось бы выразить капитану Александру Николаевичу Трофимову: под его началом я сделал немало рейсов. Когда в начале трудового пути тебе попадает опытный, внимательный наставник — это дорогого стоит. Александр Николаевич — настоящий профессионал своего дела, который всегда поможет, подскажет. У него есть чему поучиться — для меня были очень важны его советы и поддержка».

FROM FIRST MATE TO CAPTAIN

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping is the flagship of Russian maritime education. This institution graduates seafarers who successfully work in the merchant fleet. Navigator Anton Patik, Saint Petersburg, believes that everybody who entered the university and chose maritime profession made the right call.

He speaks from experience. Anton Patik graduated the University's College in 2016, then worked at sea and studied in the University extramurally, starting as a cadet. He underwent shipboard training on Ost-West-Handel und Schifffahrt GmbH (OWH reefer fleet crews are formed by Afalina company, Saint Petersburg). Having obtained higher education in the Makarov University, he made several voyages on OWH vessels through Afalina. Not yet 30 years old, he is already the first mate in OWH Shipmanagement GmbH, whose reefers are operated under collective agreement between Baltic Territorial Organization and OWH.

According to Anton, the main advantages in OWH fleet are reliability, stability and good earnings. Many things, of course, depend on people you work with. "We have a very close-knit team," says Anton, "I would like to send special thanks to the captain — Aleksandr Nikolaevich Trofimov — under who's command I made a good few voyages. It's worth a lot to meet an experienced attentive tutor at the start of one's career. Aleksandr Nikolaevich is a true professional, always eager to help, to give a good tip. There's so much you can learn from him! His advice and support mean the world for me."

Anton keeps in touch with the University as well. Admiral

Не теряет Антон связи с родным университетом. Время от времени в ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова проводятся мероприятия с участием выпускников, которые работают в море. «Если такие встречи выпадают на межрейсовый период, то стараюсь принимать в них участие — рассказываю о перспективах работы на флоте и особенностях трудоустройства», — уточняет он.

Лично у Антона есть несколько причин, по которым он выбрал морскую профессию. Наверное, они присущи многим его коллегам из городов-миллионников. «В городе все куда-то спешат, заняты своими заботами, проблемами, замкнуты, — поясняет он. — А здесь своя атмосфера. Она ни с чем не сравнимая. Именно такая мне больше всего по душе. Да и не только мне. Опять же условия труда с приличным заработком благодаря действующему коллективному договору РПСМ, что немаловажно для моряков моего возраста, у которых еще все впереди». Безусловно, такой подход полезен, а опыт работы в море, которым моряки делятся с курсантами, — бесценен. ⚓

По материалам БТО РПСМ

Makarov State University of Maritime and Inland Shipping arranges various events with former students participating. "When I am between voyages, I always do my best to participate — I talk about job prospects and the peculiarities of finding a job at sea," he clarifies.

Anton has his own reasons for choosing the maritime profession. They are probably common among his colleagues from the big cities. "In the city, everyone rushes ahead, minding their own business, closed in on themselves," he explains, "Here we have the atmosphere of our own. There's nothing like it. It appeals to me a great deal. And I'm not the only one. Again, there are nice working conditions and good pay, thanks to the SUR collective agreement in force, which is crucial for sailors of my age who have their whole lives ahead of them. This approach is by all means practical, and the seafaring experience that sailors can share with student is priceless." ⚓

Based on materials by the BTO SUR

ЛЮБОЙ ИНЦИДЕНТ С МОРЯКОМ В РЕЙСЕ ПОДЛЕЖИТ РАССЛЕДОВАНИЮ

Российский профсоюз моряков напоминает: если член экипажа в период работы на судне под российским флагом по контракту получил травму, то такой инцидент подлежит расследованию и учету, так как связан с производством. Еще раз обратить на это внимание моряков побудил тот факт, что в последнее время РПСМ стал чаще сталкиваться с ситуациями, когда компании не проводили должного расследования инцидентов с членами экипажей на борту. Как результат — моряки не получали компенсации от Социального фонда России в связи с потерей трудоспособности. Об одной из таких ситуаций рассказал главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк.

СЛУЧАЙ НА ПРОИЗВОДСТВЕ

В профсоюз обратился второй помощник капитана, получивший травму на судне во время несения вахты. Он был в растерянности от того, что после окончания лечения в результате травмирования получил неполный расчет по больничному листу, и рассказал, что с ним произошло.

Так, на борту одновременно проводились грузовые операции и сварочные работы — вследствие неправильного выполнения последних на судне вспыхнул пожар. Стоявший на вахте второй помощник доложил о случившемся капитану, после чего подняли судовую тревогу и начали эвакуацию людей. Моряк, выводя работников иностранной сшивдальной компании, последним в дыму покидая трюм, наступил на ящик, который под ним проломился: так он получил повреждения правой ноги — ссадину и гематому. Врачи местного госпиталя, осмотрев моряка, сказали, что у него ушиб, и рекомендовали вернуться к работе не ранее чем через неделю. Однако совет был проигнорирован, и моряк продолжал выполнять свои обязанности.

В течение 20 дней с момента инцидента второй помощник продолжал стоять вахты, иногда даже при высокой температуре. Кроме того, оказалось, что судовая комиссия не провела расследование несчастного случая, а капитан сообщил в компанию не полную информацию о произошедшем с моряком инциденте.

Уже придя в Архангельск, моряк списался и снова обратился за медпомощью, так как на ноге развилась флегмона. Врачи российского госпиталя, где он проходил лечение, посчитали проблему с ногой, а именно начавшийся воспалительный процесс, — заболеванием, а не последствием производственной травмы. Поэтому моряк не получил компенсацию по листу нетрудоспособности при несчастном случае на производстве, и выплата оказалась меньше тех денег, которые ему

ANY INCIDENT WITH A SEAFARER ON A VOYAGE IS TO BE INVESTIGATED

The Seafarers' Union of Russia reminds: if a contracted crew member is injured while working on a Russian-flagged ship, the incident must be investigated and recorded, as it is related to production. Once again, seafarers were prompted to pay attention to this fact as the Seafarers' Union of Russia recently has come across more frequent situations when companies failed to properly investigate incidents with the crew members on board. As a result, the seafarers did not receive a disability compensation from the Russian Social Fund. Evgeny Khizhnyak, Chief Technical Labor Inspector of the Seafarers' Union of Russia, told about one of such situations.

A CASE AT WORK

The second mate contacted the trade union as he was injured on the ship while on watch. He was at a loss from the fact that he had received a partial payment on his sick leave after the end of treatment for the injury, and told what had happened to him.

So, handling operations and welding work were being performed on board at the same time — as a result of improper execution of the latter, a fire broke out on the ship. The second mate on watch reported the incident to the captain, after which the ship alarm was set off, and evacuation of people began. The seafarer taking out the employees of a foreign stevedoring company, was the last one to leave the hold in the smoke and stepped on a crate, which broke under him: that's how he injured his right leg that caused an abrasion and hematoma. Doctors at the local hospital, after examining the seafarer, said that he had a bruise and recommended to go back to work in a week at the earliest. However, the advice was ignored and the seafarer continued to perform his duties.

For 20 days after the incident, the second mate continued to stand watch, sometimes even with a fever. In addition, it turned out that the ship's commission did not inves-

tigate the accident, and the captain did not provide the company with full information about the incident involving the seafarer.

In Arkhangelsk, the seafarer decommissioned and sought medical aid again, as a phlegmon developed on his leg. Doctors at the Russian hospital where he was treated considered the leg problem, namely the inflammatory process, to be a disease and not a consequence of the work injury. Therefore, the seafarer did not receive compensation based on the industrial accident disability certificate, and the payment was less than the money he was entitled to — full payment for the work injury.

Evgeny Khizhnyak, Chief Technical Labor Inspector of the Seafarers' Union of Russia, gave the second mate and the shipping company specific recommendations on investigation and registration of the accident. In particular, the employer conducted an investigation of the accident, having drawn up all the relevant documents. The draft Act (Form H-1) was agreed with the seafarer.

ACCORDING TO THE LAW

The procedure for investigation and registration of accidents that occurred to seafarers during their work on board the ship is specified

полагались, — полноценной оплаты производственной травмы.

Главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк дал второму помощнику капитана и судоходной компании конкретные рекомендации по расследованию и оформлению данного несчастного случая. В частности, работодатель провел расследование по несчастному случаю, оформив все соответствующие документы. Проект акта по форме Н-1 согласовали с моряком.

ПО ЗАКОНУ

Процедура расследования и учета несчастных случаев, произошедших с моряками в период их работы на борту судна, изложена в статьях 227-231 Трудового кодекса РФ и пунктах 1, 5-9, 18, 19 «Положения об особенностях расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях», утвержденных приказом Минтруда России № 223н от 20.04.2022 г. Особенности расследования несчастных случаев вступили в силу 1 сентября 2022 года и действуют до 1 сентября 2028 года. Над этим документом среди прочих работали и специалисты Российского профсоюза моряков.

Евгений Хижняк пояснил, что в документах в том числе учтены ситуации, когда инцидент происходит вне судна при выполнении заданий по поручению судовой администрации или судовладельца, а также на берегу в период отдыха во время стоянки судна в порту или на пути следования к судну — то есть когда моряк находился вне судна с ведома администрации судна.

В сроки, оговоренные в коллективном договоре, законе страны флага судна, но не более трех суток, несчастный случай подлежит расследованию судовой комиссией под руководством капитана. Расследование же инцидента, когда один или несколько пострадавших получили тяжелые увечья или погибли, может длиться до 15 дней.

По результатам моряку или членам семьи погибшего от травмы члена экипажа на руки выдается один экземпляр акта (форма Н-1). Он является основанием для требования оплатить лечение на берегу и компенсировать расходы, затраченные на реабилитацию, а также получения от Социального фонда России компенсации за потерю трудоспособности (потерю кормильца).

К сведению, согласно ст. 227-231 ТК РФ и «Положения об особенностях расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях», моряки имеют право принимать участие в расследованиях, а в случае несогласия с решением — заявить об этом в компанию, а также обратиться в суд.

— Несчастные случаи происходят по многим причинам, и не всегда присутствует вина пострадавшего, — говорит Евгений Хижняк. — В любом случае очень важно вывести моряка из-под удара, чтобы в случае временной или полной потери трудоспособности труженик флота или его семья имели право на компенсацию. 

in Articles 227-231 of the Labor Code of the Russian Federation and paragraphs 1, 5-9, 18, 19 of the “Regulations on the features of investigation of accidents at work in certain industries and organizations” approved by Order of the Ministry of Labor of Russia No. 223n dated April 20, 2022. The features of accident investigation came into force on September 1, 2022 and are valid until September 1, 2028. Specialists of the Seafarers' Union of Russia worked on this document among others.

Evgeny Khizhnyak explained that the documents, among other things, took into account situations when an incident occurred outside the ship while performing tasks on behalf of the ship's administration or ship-owner, as well as on shore during

a period of rest while the ship was moored in port or en route to the ship — i.e. when the seafarer was outside the ship with the knowledge of the ship's administration.

Within the time period specified in the collective labor agreement, in the corresponding law of the country being marked on the ship's flag, but not more than three days, the accident is subject to investigation by a ship's commission under the supervision of the ship captain. The investigation of an incident when one or more persons have been seriously injured or have died can last up to 15 days. Based on the results, the seafarer or his/her family members (in the case of the crew member death) should get one copy of the Act (Form N-1). This Act is the basis for demanding compensation for medical treatment on shore and compensation of rehabilitation expenses, as well as receiving compensational payments from the Social Fund of the Russian Federation for loss of labor capacity (loss of a breadwinner).

For information, according to Articles 227-231 of the Labor Code of the Russian Federation and the “Regulations on the features of investigation of accidents at work in certain industries and organizations”, the seafarers may participate in the investigation, and if they disagree with the resolution, inform the company and go to court.

— Accidents happen for various reasons, and the injured's is not always guilty, — says Evgeny Khizhnyak. — In any case it is very important to take the heat off the seafarer, so that in case of temporary or permanent disability the worker of the fleet or their family are entitled to a compensation. 

THE FIRST INTER-COMPANY PROFESSIONAL SKILLS COMPETITION AMONG SEAFARERS WAS HELD AT MAKAROV'S

В МАКАРОВКЕ СОСТОЯЛСЯ ПЕРВЫЙ МЕЖКОРПОРАТИВНЫЙ КОНКУРС ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА СРЕДИ МОРЯКОВ

«Конкурс мастерства морских профессий» — первое в России соревнование для профессиональных моряков, получившее межкорпоративный статус. В конкурсе приняли участие и продемонстрировали свое мастерство и экспертизу более 120 работников крупнейших судоходных компаний страны: «Газпромнефть Шиппинга», «Атомфлота», «Совкомфлота», «Норникеля» и «Феско».

Соревнования включали в себя выполнение участниками заданий в шести профессиональных номинациях: вахтенный помощник капитана, электромеханик, механик, моторист, матрос и повар. В каждой из номинаций конкурсанты в течение двух дней прошли серию испытаний. Участники выполняли теоретические задания и проходили практические тесты, индивидуально и в команде работали на тренажерах, моделирующих реальные судовые механизмы и имитирующих действия членов экипажа в сложных и чрезвычайных навигационных условиях, готовили флотскую пищу и демонстрировали навыки коммуникации и работы в командах.

Основные мероприятия проходили на площадке Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, испытания для поваров, механиков и мотористов — в Морской технической академии имени адмирала Д. Н. Сенявина.

Организацию мероприятия курировал Институт дополнительного профессионального образования (ИДПО) Макаровки, одной из стратегических целей которого является формирование на базе института отраслевой дискуссионной

“Maritime professional skills competition” is the first contest for seafarers with inter-company status. More than 120 employees of the major shipping companies took part and demonstrated their skills and expertise: Gazpromneft Shipping, Atomflot, SovComFlot, Nor Nickel, and Fesco.

There participants were to perform tasks in six professional nominations: the watch mate, the first mate, electrical officer, mechanic, motorman, able seaman, and cook. Within two days competitors performed a series of tests in all nominations. They solved theoretical tasks and passed practical tests, worked individually and in teams on simulators of real ship mechanisms and simulated the actions of the crew in difficult and emergency navigation conditions, cooked navy food and demonstrated communication and teamwork skills.

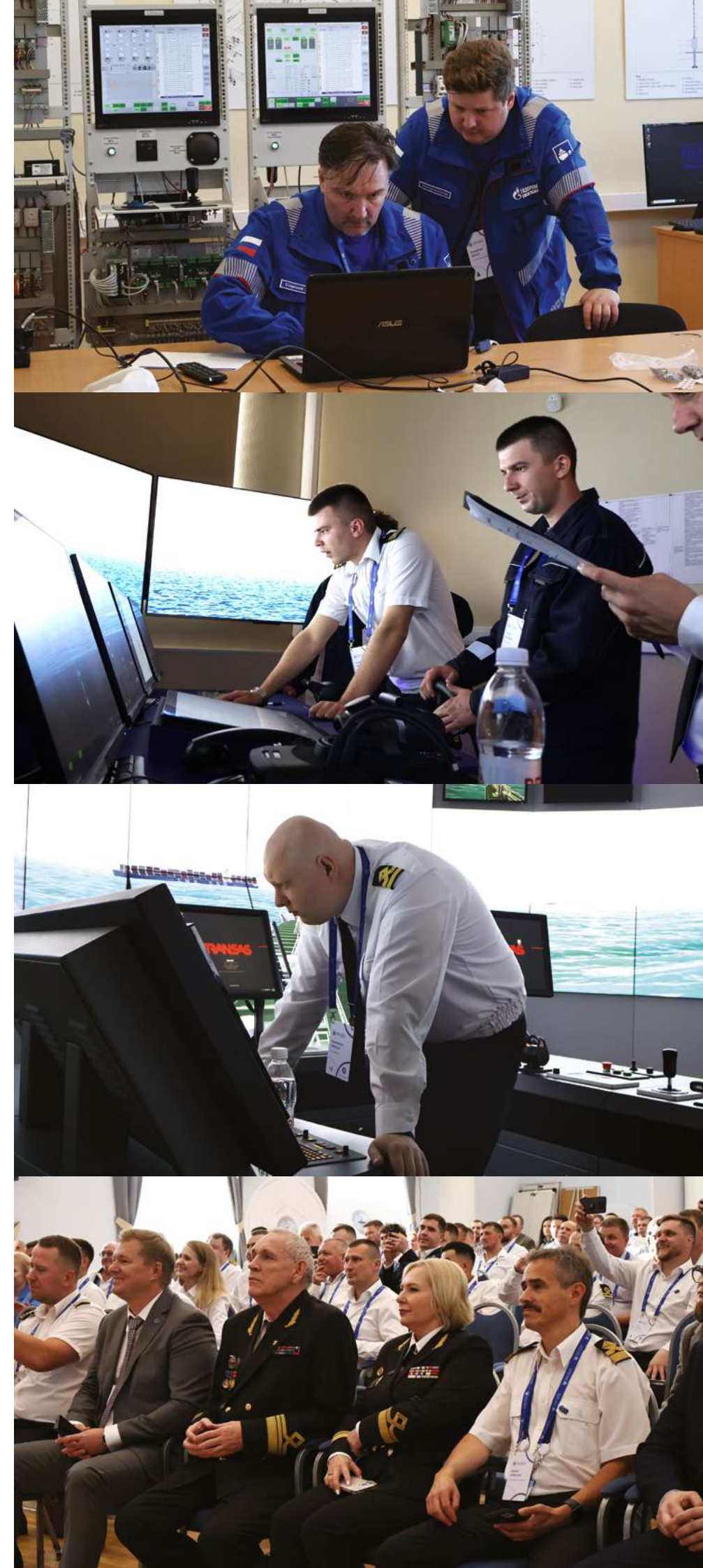
The event was mainly held on premises of Admiral Makarov State University of Maritime and River Fleet with cooks, mechanics and motormen carrying their tasks in Dmitry Senyavin Maritime Technical Academy.

The event was supervised by Makarov's Institute of Extended Education (IEE), with a strategic goal to form an industry discussion platform on its base. IEE experts together with specialists from the shipping companies and other educational institutions developed the test program, training exercises scenarios with the cutting-edge domestic and foreign marine equipment. The performance of tasks was evaluated by expert jurors comprised of captains-instructors of the shipping companies.

площадки. Специалисты ИДПО в кооперации со специалистами судоходных компаний и других учебных заведений разработали программу тестовых испытаний, сценарии тренажерных упражнений с использованием самого современного отечественного и зарубежного судового оборудования. Оценивало выполнение заданий экспертное жюри из числа капитанов-наставников судоходных компаний.

Инициатором и основным идейным вдохновителем проведения мероприятия является ООО «Газпромнефть Шиппинг». «Наш масштабный конкурс профессионального мастерства для моряков призван решить несколько задач, которые в комплексе будут иметь синергетический эффект, — говорит Дмитрий Зайкин, генеральный директор компании. — Во-первых, участники и эксперты в процессе прохождения испытаний получают возможность обменяться опытом, нарастить свои компетенции, расширить горизонты своего профессионального мышления. Всё это, вполне вероятно, станет драйвером роста морских компетенций в масштабах компаний. Во-вторых, одна из ключевых стратегических целей, которой мы стремимся достичь, — повысить осведомленность о морских профессиях, укрепить их престиж среди молодых людей, которые находятся на пороге выбора карьерного пути, и популяризировать нашу отрасль».

Антонина Сбойнова, руководитель направления по работе с плавсоставом компании «Газпромнефть Шиппинг», комментирует: «Идея организации конкурса профессионального мастерства возникла в марте 2023 года на конференции руководителей кадровых служб судоходных компаний в Макаровке. Одной из основных целей конференции стал обмен лучшими практиками и опытом. При обсуждении с коллегами опыта проведения локальных конкурсов профессионального мастерства родилась инициатива — организо-





вать большой совместный конкурс для моряков сразу нескольких компаний. Подготовка — переговоры, поиск площадок, выбор номинаций и экспертов, создание концепции и разработка конкурсных испытаний — заняла более года. Надеемся, что проведение отраслевого конкурса морских профессий станет традицией и будет мотивировать моряков наращивать профессиональные компетенции, стремиться быть лучшими среди лучших!»

По итогам соревнований определились победители и призеры в шести номинациях.

ВАХТЕННЫЕ ПОМОЩНИКИ:

- 1) Набока Роман, ФГУП «Атомфлот»;
- 2) Крисан Константин, МТФ «Норникель»;
- 3) Шерстянкин Александр, «Совкомфлот».

ЭЛЕКТРОМЕХАНИКИ:

- 1) Русаков Александр, ФГУП «Атомфлот»;
- 2) Грищенко Андрей, МТФ «Норникель»;
- 3) Костырев Роман, «ГПН Шиппинг».

МАТРОСЫ:

- 1) Блюдиков Денис, ФГУП «Атомфлот»;
- 2) Дряхлов Егор, ФГУП «Атомфлот»;
- 3) Щербakov Артём, «Совкомфлот».

ПОВАРА:

- 1) Владимиров Борис, «ГПН Шиппинг»;
- 2) Кувалдин Антон, МТФ «Норникель»;
- 3) Фомишин Александр, «ГПН Шиппинг».

МОТОРИСТЫ:

- 1) Бурцев Владимир, «ГПН Шиппинг»;
- 2) Бызов Дмитрий, МТФ «Норникель»;
- 3) Вондра Иван, «ГПН Шиппинг».

МЕХАНИКИ:

- 1) Втюрин Иван, «ГПН Шиппинг»;
- 2) Слипка Вячеслав, «Совкомфлот»;
- 3) Тимофеев Виталий, ФГУП «Атомфлот».

Помимо конкурсной части программа мероприятия включала в себя стратегическую сессию «Кадры для флота», в которой приняли участие первые лица и руководящий состав судоводных компаний. Руководители судоводных компаний заострили внимание на общих для всей отрасли проблемах кадровой обеспеченности флота, в особенности рядовым составом, нехватки компетенций и опыта персонала управленческих звеньев шиппинга, специалистов по судоремонту и техническому менеджменту.

The main initiative and mind behind the event was Gazpromneft Shipping LLC. “Our large-scale maritime professional skills competition can help solving several tasks at once, together achieving the synergistic effect,” says Dmitry Zaikin, Company's CEO, “First, the contestants and experts have an opportunity to exchange experience, develop their skills and broaden the professional thinking horizons. It is quite likely to become a driver of growth in maritime skills at the enterprise level. Second, one of the key strategic objectives we aim to achieve is to raise awareness of maritime professions, enhance their prestige among the youth who are on the cusp of choosing a career path, and to popularize our industry in general.”

Antonina Sboinova, head of interactions with the crew at Gazpromneft Shipping, commented, “The idea of holding the professional skills competition was first discussed in 2023 at Makarov's, at the conference of the heads of HR at the shipping companies. One of the major goals of conference was the exchange of the best practices and exercise. The initiative to organize a large competition for several companies arose while discussing the process of holding local contests of maritime professional skills. Preparation, negotiation, finding a suitable venue, selecting nominees and experts, creating a concept and developing tests — the whole process took a year and then some. We hope that

“

ИТОГОВОЕ КОММЮНИКЕ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ БУДЕТ НАПРАВЛЕНО В РОССИЙСКУЮ ПАЛАТУ СУДОХОДСТВА, МИНТРАНС РОССИИ И РОСМОРРЕЧФЛОТ.

THE FINAL SHIPPING COMPANIES' COMMUNIQUÉ WILL BE SENT TO THE RUSSIAN MARITIME CHAMBER, MINISTRY OF TRANSPORT OF RUSSIA AND ROSMORRECHFLOT (FEDERAL AGENCY FOR SEA AND INLAND WATER TRANSPORT OF RUSSIA).

Итоговое коммюнике судовладельцев будет направлено в Российскую палату судоходства, Минтранс России и Росморречфлот.

Заместитель генерального директора по персоналу и коммуникациям ФГУП «Атомфлот» Мария Нуждинова так прокомментировала выводы коллег: «Мы не меньше других компаний-партнеров, участвовавших в организации конкурса, максимально заинтересованы в привлечении внимания общественности к морским профессиям, прежде всего школьников и их родителей, студентов морских вузов, а также коллег из профессионального сообщества. Хотела бы поблагодарить и поздравить наших участников и наставников, партнеров, ГУМРФ имени адмирала Макарова и МТА имени адмирала Сенявина. Надеюсь, конкурс станет теперь доброй традицией, а профессия моряка будет востребована среди молодежи.»

Пресс-служба ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова

this maritime skills competition will become a tradition and will motivate sailors to build competencies, aiming at being one of the best!”

According to the results of the competition, the winners and prize-winners in six nominations were determined.

WATCH MATES:

- 1) Naboka Roman, FSUE Atomflot;
- 2) Krisan Konstantin, MTF Nornikel;
- 3) Sherstyankin Aleksandr, SovComFlot.

ELECTRICAL OFFICERS:

- 1) Rusakov Aleksandr, FSUE Atomflot;
- 2) Grishchenko Andrey, MTF Nornikel;
- 3) Kostyrev Roman, Gazpromneft Shipping.

ABLE SEAMEN:

- 1) Blyudikov Denis, FSUE Atomflot;
- 2) Dryakhlov Egor, FSUE Atomflot;
- 3) Scherbakov Artem, SovComFlot.

COOKS:

- 1) Vladimirov Boris, Gazpromneft Shipping;
- 2) Kuvaldin Anton, MTF Nornikel;
- 3) Fomishnin Aleksandr, Gazpromneft Shipping.

MOTORMEN:

- 1) Burtsev Vladimir, Gazpromneft Shipping;
- 2) Byzov Dmitry, MTF Nornikel;
- 3) Vondra Ivan, Gazpromneft Shipping.

MECHANICS:

- 1) Vtyurin Ivan, Gazpromneft Shipping;

- 2) Slipko Vyacheslav, SovComFlot;
- 3) Timofeev Vitaly, FSUE Atomflot.

Apart from the competitions, the event program included strategic session “HR for the fleet” with participation of the heads and management of the shipping companies. The heads of shipping companies paid special attention to the issues that are common to the entire industry: the lack of human resources for the fleet, insufficient qualifications in expertise at the level of shipping management, repairs and technical management. The final shipping companies' communiqué will be sent to the Russian Maritime Chamber, Ministry of Transport of Russia and Rosmorrechfot (Federal Agency for Sea and Inland Water Transport of Russia).

Deputy General Director for HR and communications at FSUE Atomflot Mariya Nuzhdinova commented the colleagues' conclusions, “We are as eager to draw attention to the maritime professions (especially on the part of school students and their parents, students of maritime universities and colleagues), as our partners in the competition. I would like to say thanks and congratulate our participants and instructors, partners, Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping and Admiral Senyavin Maritime Technical Academy. I really hope for this competition to become a tradition and the seafarer's profession to be more popular among the youth.”



НИКОГДА НЕ ПОКИДАЙТЕ СУДНО САМОВОЛЬНО

В лучшем случае вам придется самостоятельно купить билеты до дома, в худшем — в трудовой книжке появится такая запись, которая закроет дорогу на флот. На что рассчитывать моряку, покинувшему судно самовольно, до истечения контракта? Кому-то ответ на вопрос покажется очевидным, тем не менее в Калининградскую региональную организацию Российского профсоюза моряков обратился матрос с жалобой: компания, по его мнению, не доплатила \$500, что он обнаружил уже после списания. Моряк добавил, что отработал контракт, написал рапорт на увольнение, уехал домой, расчетный лист не получил. КРО РПСМ стала разбираться, почему так вышло.

Так, выяснили, что матрос нанимался на иностранное судно, работающее по коллективному договору, через калининградский крьюинг. Его сотрудники и предоставили в КРО РПСМ все документы по сложившейся ситуации.

Председатель Калининградской региональной организации

Российского профсоюза моряков Людмила Измалкова рассказала, что у матроса действительно в конце июля заканчивался индивидуальный контракт, о чем он заблаговременно подал рапорт, рассчитывая на списание по истечению договора. Когда судно в середине июля зашло в один из российских портов, матрос, никому ничего не сказав, покинул борт и пропал в неизвестном направлении. Как был — без личных вещей и документов. Правда, на следующее утро вернулся, попросив все отдать, а получив вещи, уехал домой, не дождавшись смены.

Так почему же моряк получил на \$500 меньше? Потому что в любом контракте, а также отдельным пунктом в коллективном договоре, прописано, в каких случаях член экипажа может списаться с судна до истечения контракта за счет судовладельца. Если конкретный случай не прописан в договоре, то списывающийся компенсирует прибытие сменщика из собственного кармана. И удержанные \$500 — далеко не предел, потому что доставка моряка в порт может стоить гораздо дороже. Другое дело, если удержали меньше, чем было потрачено на организацию смены. Судовладелец вряд ли будет судиться за \$2-3 тысячи, а вот галочку с пометкой «на работу не брать» напротив фамилии такого работника наверняка поставит.

Под российским флагом дело может обстоять еще хуже. Дело в том, что кроме отказа судовладельца работать с человеком в дальнейшем в трудовой книжке моряка может появиться неприятная запись, с которой не каждая российская компания рискнет взять на работу.

Помните, что при самовольном уходе с судна поехать домой без последствий не получится. Если у вас действительно есть причина для досрочного списания, то лучше и правильнее договориться о смене со своим работодателем — самостоятельно или с помощью профсоюза. ⚓

NEVER LEAVE THE VESSEL WITHOUT AUTHORIZATION

At best, you will have to buy tickets home by yourself, at worst, a record, blocking your further sea career, may appear in your seaman's book. What can a seafarer, who left the ship without authorization prior to the expiration of the contract, expect? Some people consider the answer is obvious. Nevertheless, a seafarer contacted the Kaliningrad Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia with a complaint: in his opinion, the company underpaid him \$500, which he found out after the signing off from the vessel. According to the seafarer, he worked out the contract, filed a report on dismissal, and went home without receiving his payroll slip.

It had been found that the seafarer was recruited for work on a foreign vessel operating under a collective agreement, through a Kaliningrad crewing agency. Its employees provided KTO SUR with all the documents on the current situation. The Chair of the Kaliningrad Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia Lyudmila Izmailova told that, indeed, the seafarer's individual contract expired at the end of July, and the seafarer filed a relevant report in advance, expecting to be signed-off from the vessel on the expiry of his contract. When the vessel called at one of the Russian ports in mid-July, the seafarer left the vessel without telling anyone and disappeared in an unknown direction. He even didn't take his personal belongings and documents. Although, the following morning, he returned and asked for his belongings, and, having received them, he went home without waiting for his replacement.

So why did the seafarer receive \$500 less? Because any contract, as well as a separate clause in the collective agreement, specifies cases in which a crew member can sign off from the vessel prior to the contract's expiry at

the expense of the shipowner. If a specific case is not specified in the contract, then the leaving seafarer pays for the arrival of his replacement. And the withheld amount of \$500 is far from the limit, because the expenses of delivering a seaman to the port can be much more.

It's a different matter if the withheld amount is less than the cost of a crew change. The shipowner is unlikely to go to court to get back \$2,000-3,000, but he will certainly put a "tick" with the note "do not hire" against the name of such a seafarer. In case of a Russian flagged vessel, the situation can be even worse. The fact is that in addition to the shipowner's unwillingness to deal with the person in the future, a negative record may appear in the seaman's book, and few Russian companies will risk hiring a seafarer with such a record.

Remember, that if you leave the vessel without authorization, you will face repercussions. In case you have an objective reason to sign-off early, it is better and more properly to agree the replacement with your employer — by yourself or with the assistance of a trade union. ⚓

DEPUTY TRANSPORT PROSECUTOR OF NAKHODKA AND CHAIRMAN OF THE FAR EASTERN TERRITORIAL ORGANIZATION OF THE SEAFARERS' UNION OF RUSSIA HELD PERSONAL RECEPTION OF SEAFARERS

ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАХОДКИНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО
ПРОКУРОРА И ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ДВРО РПСМ
ПРОВЕЛИ ПРИЕМ МОРЯКОВ



Встреча прошла в офисе Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков в рамках соглашения Дальневосточной транспортной прокуратуры и ДВРО РПСМ о взаимодействии и сотрудничестве в вопросах защиты законных прав и интересов моряков Дальнего Востока. Прием провели заместитель Находкинского транспортного прокурора Алексей Шевченко, помощник транспортного прокурора Анастасия Спитина и председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов.

Так, второй помощник капитана теплохода «Ретривер» компании ООО «Уссури Импорт» обратился к прокурору по поводу долга по зарплате. Моряк рассказал, что после двух с половиной месяцев работы на судне он не получил полный расчет по заработной плате. По его словам, судовладелец обещал выплачивать 220 тысяч рублей в месяц. Он также описал подробности работы на судне, сообщил об условиях труда. Прокурор обратил его внимание на то, что оклад, указанный в подписанном моряком трудовом договоре, составляет всего 36 тысяч рублей. Бывшему члену экипажа судна «Ретривер» был дан совет: в будущем подписывать только те контракты, в которых указана полная заработная плата. В любом

случае прокуратура проведет проверку по заявлению моряка.

Следующим на приеме был моторист ГЭС теплохода «Фрио Кионит» компании ООО «Дилмас». Он сообщил, что при списании капитан не выдал ему его морские документы. Судно в данный момент находится в море, и моряк не имеет возможности трудоустроиться в другую компанию для продолжения трудовой деятельности. Прокурор, после того как попросил моряка ответить на вопросы, сообщил, что действия капитана незаконны и прокуратура примет меры по возвращению документов и наказанию виновных.

После личного приема моряков приступили к рассмотрению заявлений, поступивших от моряков с борта судов. [📄](#)

The meeting was held in the office of the Far Eastern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia as part of the agreement between the Far Eastern Transport Prosecutor's Office and FETO SUR on collaboration and cooperation in protecting legal rights and interests of seafarers in the Far East. The reception was held by Deputy Transport Prosecutor of Nakhodka Alexey Shevchenko, Assistant Transport Prosecutor Anastasia Spitsina and Chairman of the Far Eastern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia Nikolay Sukhanov.

The 2nd Officer of MV "Retriver" of the company ООО "Ussuri Import" approached the Prosecutor about the wage debts. According to the seafarer, he worked on board 2.5 months, but didn't receive his wages in full. The seafarer told, that the shipowner promised to pay RUB220,000 per month. He also described in details working conditions on board. The Prosecutor drew his attention to the fact that the salary indicated in the employment contract signed by the sailor was only RUB36,000. The former crew member of MV "Retriver" was advised further to sign only those contracts that indicated the full amount of salary. Nevertheless, the Prosecutor's Office will carry out an investigation into the seafarer's claim.

The fitter of MV Frio Kionit, operated by the company ООО Dilmass, was the next seafarer to arrive at the personal reception. He reported the captain did not give him his documents. The vessel is currently at sea, and the seafarer is unable to seek employment with another company. The Prosecutor asked the seafarer some questions to clarify the matter and concluded that the captain's actions were illegal. He promised the Prosecutor's Office will take measures to return the documents and punish the guilty parties.

Following the personal reception of seafarers, they began to consider the applications sent by seafarers from vessels. [📄](#)

ТУРНИР «КАЛИНИНГРАДСКИЙ МОРЯК — 2024» ПРОШЕЛ В ПЯТЫЙ РАЗ

В конце октября в Калининграде состоялся турнир по боулингу «Калининградский моряк — 2024», организованный Калининградской региональной организацией РПСМ.



Турнир проводился уже в пятый раз. Он собрал любителей этого вида спорта из различных сфер морской отрасли: представителей Администрации порта, Госинспекции портового контроля, представителей круизной компании «Русам» и их моряков, курсантов БГАРФ, среди которых были представители цеховой профсоюзной организации РПСМ, и сотрудников офиса Калининградской региональной (территориальной) организации РПСМ.

Спортивная игра проходила в приятной, дружеской обстановке, так как соревнование в этом виде спорта в первую очередь подразумевает возможность непринуж-

THE KALININGRAD SEAFARER – 2024 TOURNAMENT WAS HELD FOR THE FIFTH TIME

At the end of October, the Kaliningrad Seafarer-2024 bowling tournament was held in Kaliningrad, organized by the Kaliningrad Regional (Territorial) Organization of the Seafarers' Union of Russia.

The tournament was held for the fifth time. It brought together fans of this sport from various areas of the maritime industry: representatives of the Port Administration, the Port State Control, crewing company "Rusam" and their seafarers pool, cadets of the Baltic Fishing Fleet State Academy (BFFSA), among whom were members of the SUR's shop organization, and administrative staff of the Kaliningrad (Territorial) Organization of SUR.

Since this kind of sports implies, first of all, the opportunity for informal communication, there was a friendly environment at the competition. However, it also requires physical fitness — since 1997, bowling has been officially recognized as a sport and is included in the state program for sports training and physical culture development.

According to KRO SUR Chairperson Lyudmila Izmalkova, all the participants of the tournament were happy, there were no winners or losers, as each team got a nice bonus — a small gift from the trade union and the winner's cup. Despite this, the Kaliningrad Port Administration team was considered the strongest and won the Cup for first place. [📄](#)

денного общения. Но и требует хорошей физической подготовки — с 1997 года боулинг официально признан видом спорта и включен в государственную программу по спортивной подготовке и физическому развитию.

Председатель КРО РПСМ Людмила Измалкова отметила, что все участники турнира остались довольны, победителей и проигравших не было, так как каждая из команд получила приятный бонус в виде небольшого подарка от профсоюза и Кубка победителя. Но сильнейшей была признана команда Администрации порта Калининград, получившая Кубок за I место. [📄](#)





© wikimedia.org.

SEA VESSELS ARE MEANT TO BE!

These were the words that Tzar Peter the Great said to the Council of Boyars, and on October 30, 1696 they passed the state act that laid the foundations of the regular navy. It was a historic decision that eventually led to Russia becoming the largest maritime power. Since then, the 30th of October has been celebrated as the Russian Navy Foundation Day.

LANDLOCKED LIFE

Of course, even before the Council of Boyars passed this crucial act, there were Russian seafarers who went on very long and sometimes risky voyages at sea. And ironically, huge country bordering on numerous seas didn't have any ports or access to the sea of its own. Foreign merchants were allowed to trade only in Arkhangelsk, and they eagerly sent there.

Russia with its vast seafaring experience was landlocked through the first years of Peter I ruling. This is despite the fact that in ancient times it controlled the Black (Russian) Sea and the Baltic (Varangian) Sea. After the disintegration of the Rurik's Empire, hard times of Oprichnina and the Time of Troubles, the country was weakened, which led to losing numerous lands. Sweden was running things in the North-West. Not only it took the Russian lands in Baltics, but also the coasts of the Gulf of Finland. The Kingdom of Sweden then was the great maritime power with professional army and strong navy. It controlled the Baltic Sea turning it into some kind of "Sweden Lake". Only the coast of the White Sea could boast with Arkhangelsk port which was far from the main economic centers of Russia. However, opportunities for maritime trade were limited: shipping was seasonal due to the harsh climate and remoteness from the centre of the country.

The Black Sea and the Azov Sea were no better, as the Ottoman

Empire and the Crimean Khanate controlled all the access points. For that reason the Act "Articles favourable to the seized fortress from Azov Turks" on the establishment of the Russian Navy, adopted by the Council of Boyars at Peter I bequest, was the historic deed that gave Russia access to the most important maritime hubs, and thus Russia was destined to become the great maritime power.

REGULAR NAVY ESTABLISHED

But one act was not sufficient for the Russia to become the ruler of the seas. For the sea vessels to come into being meant building the powerful competitive fleet capable not only of fighting but making long-term sea voyages for the civil purposes: cargo transfer, trade, etc. Peter I fell in love with ships in his early years, the very moment when in 1688 he discovered in his barn in Izmailovo a small boat presented to their family. That boat was later referred to as the "grandfather of the Russian Navy".

The English boat was bought for river cruises by a relative of Peter I — Nikita Ivanovich Romanov. The future emperor was sailing the boat on the Yauza River and on the Prosyanoi pond learning to use sails. Later he organized a small dockyard at Lake Pleshcheyevo where the local masters built amusement fleet for the sovereign. By the summer 1692 the flotilla comprised a few

МОРСКИМ СУДАМ БЫТЬ!

С таким заявлением молодой царь Петр I обратился к Боярской думе, которая 30 октября 1696 года постановила и официально приняла государственный акт, положивший начало созданию регулярного флота. Это было историческое решение, которое привело к тому, что Россия со временем стала крупнейшей морской державой. С тех пор 30 октября отмечается как День основания Российского флота.

ЖИЗНЬ БЕЗ ВЫХОДА К МОРЮ

Конечно, и до того момента, как Боярская дума приняла и одобрила этот судьбоносный акт, в России были мореплаватели, совершавшие дальние, подчас опаснейшие путешествия по морю. Но вот в чем парадокс: будучи огромной страной, граничащей с несколькими морями, Россия не имела собственных портов и выходов к морю. Только в Архангельске разрешено было торговать иноземным купцам, куда они с большим желанием и направляли свои суда.

Россия, имевшая богатый опыт мореходства, в первые годы правления Петра I была отрезана от морей, которые в древности в значительной мере контролировала: Черного (Русского) и Балтийского (Варяжского). После развала империи Рюриковичей, тяжелых лет опричнины и Смутного времени страна была ослабленной, что привело к утрате многих земель. На Северо-Западе хозяйничала

Швеция. Она захватила не только русские земли в Прибалтике, но и земли по берегам Финского залива. Шведское королевство в тот период было великой морской державой, имеющей профессиональную армию и сильный флот. Оно полностью контролировало Балтийское море, превратив его в свое «шведское озеро». Лишь на побережье Белого моря, вдалеке от основных экономических центров России, был порт Архангельск. Однако он имел ограниченные возможности по морской торговле: судоходство было сезонным из-за сурового климата, а также из-за слишком большой удаленности от центра страны.

Не лучше была ситуация на Черном и Азовском морях, выходы к которым контролировали Османская империя и Крымское ханство. Поэтому принятие по настоянию Петра I Боярской думой Указа «Статьи удобные, которые принадлежат к взятой



←

«Галиот де Леон де Виль де Роттердам» (1850) — гравюра знаменитого художника Чарльза Мериона, выполненная в технике офорта

"The Galliot of Jean de Vyl of Rotterdam" (1850) — engraving by the famous artist Charles Meryon, made of etching

крепости или фортеции от турок Азова» о создании Российского флота было историческим, обеспечившим России выход к важнейшим морским узлам, в результате чего ей была уготована судьба стать великой морской державой.

СОЗДАНИЕ РЕГУЛЯРНОГО ФЛОТА

Но одного указа для того, чтобы стать повелительницей морей, было недостаточно. Чтобы закрепить на деле решение «морским судам быть», необходимо было построить сильный, конкурентоспособный флот, пригодный не только воевать, но и совершать длительные морские походы гражданского предназначения — для перевозки грузов, торговли и т. д. Петр I полюбил корабли еще в ранней юности, с того момента, когда в 1688 году обнаружил в своем амбаре в Измайлове подаренный их семье ботик, названный позднее «Дедушкой русского флота».

Небольшой английский ботик был куплен родственником Петра I — боярином Никитой Ивановичем Романовым — для речных прогулок. Будущий император плавал на ботике по Просяному пруду и реке Яузе, учился хождению под парусами. Затем он организовал небольшую верфь на Плещеевом озере, где стараниями местных умельцев был построен «потешный»

флот государя. Уже к лету 1692 года флотилия насчитывала несколько десятков судов, из которых выделялся красавец-фрегат «Марс».

Всего за 30 лет правления Петра I — с 1696-го по 1725 год — было построено 111 линейных кораблей: 38 фрегатов, 60 бригантин, 8 шняв, 67 крупных галер, значительное количество полугалер, бомбардирских кораблей, брандеров, шмаков, прамов, до 300 транспортных судов и множество мелких судов. Так была заложена основа для регулярного флота России.

«НОВОМАНЕРНЫЕ» СУДА

Победы в морских сражениях на военных кораблях, бесспорно, имели огромное значение для России. Но нельзя было забывать об экономическом развитии страны, для чего было положено начало строительству «новоманерных» судов.

«Новоманерными» называли суда, которые были предназначены для гражданского и торгового судоходства, появившиеся в результате реформирования отечественного судостроения, предпринятого Петром I. Император был озабочен тем, что строительство новой столицы Петербурга тормозится из-за потери судов в Ладожском озере и недостаточной эффективности старого флота. Поэтому в 1700 году в Вавчуге возле Холмогор начала работу верфь братьев Бажениных, заложившая сразу два торговых судна. Уже в 1703 году первый из них — «Св. Апостол Андрей Первозванный» — пошел в свое первое заграничное плавание.

До 1718 года на Соломбальской верфи возле Архангельска в селении корабелов строили торговые суда на государственной основе. Здесь спустили на воду 13 торговых судов. В 1711 году подобные суда начала строить Санкт-Петербургская Партикулярная верфь. Именно тогда царь указал архангельскому губернатору объявить «всем промышленникам, которые ходят на море для промыслов своих на ладьях

dozens of vessels with frigate Mars being its gem.

Within 30 years of Peter I ruling — from 1696 to 1725—111 battleships were built: 38 frigates, 60 brigantines, 8 snows, 67 large galleys, significant number of galiots, bombardier ships, smacks, prams, up to 300 transport vessels and abundance of small vessels. That was the base for the regular Russian Navy.

NEW-MANNER SHIPS

Surely, the victories in sea battles were important for Russia. But just as significant was the economic development of the country. This gave rise to the new manner of shipbuilding.

The boats of "new manner" were the vessels designed for civil and commercial navigation. They were the result of Peter I modernization of shipbuilding. The Emperor was worried that the progress of building the new capital Saint Petersburg was hampered by the losses of ships at Lake Ladoga and inefficiency of the old fleet. This is why in 1700 in Vavchuga (near Kholmogory), Bazheniny brothers wharf started building two commercial ships at the same time. As soon as in 1703, the first of them "St. Andrew the Apostol" went to its first foreign navigation.

Up to 1718 commercial ships were built under the state's orders in Solombala Shipyard in the shipbuilders' settlement. 13 commercial ships were floated out here. In 1711, the St. Petersburg Particular Shipyard began to build similar vessels. The tsar then ordered the governor of Arkhangelsk to announce that "all fishers who go to sea on rooks or kochs shall build sea ships instead: galiots, hoekers, cats, fluyts". Those were the "new manner" vessels unlike the old-time (boats, kochs, snekkjas, dugouts) built by peasants for inland-waters. In 1712 Peter sent the similar decree to the governors of Saint Petersburg, Moscow, Kazan, and Nizhny Novgorod.

It is noteworthy that one of the first Northern fishers to embrace the new manner shipbuilding was Vasily Dorofeevich Lomonosov, father of Mikhail Vasilyevich Lomonosov. In 1727, he built a two-masted hoeker "St. Archangel Mikhail" with 90 tonnes capacity.

All hoekers, galiots, pinks and fluyts were considered merchant ships, but they were required to carry cannons, as they could be involved in supplying naval forces and could be used as auxiliary vessels in war time. ⚓





↑

Модели судов и кораблей (Центральный военно-морской музей имени императора Петра Великого в Санкт-Петербурге)
Vessel and ship models (The Central Naval Museum named after the Emperor Peter the Great, St. Petersburg)

и на кочах, дабы они вместо тех судов сделали морские суда: галиоты, гукоры, каты, флейты». Это были «новоманерные» суда, в отличие от прежних «староманерных» (ладей, кочей, шняк, бусов), строившихся для внутреннего плавания крестьянами. В 1712 году подобное распоряжение Петр отправил санкт-петербургскому, московскому, казанскому и нижегородскому губернаторам.

Примечательно, что одним из первых промышленников Севера, начавших строить суда на новый манер, был Василий Дорофеевич Ломоносов — отец Михаила Васильевича Ломоносова. В 1727 году он построил двухмачтовый гукор «Св. Архангел Михаил» грузоподъемностью более 90 тонн.

Все гукоры, галиоты, пинки, флейты считались торговыми судами, но обязательно имели пушечное вооружение, так как привлекались к обеспечению военного флота, а в военное время использовались как вспомогательные суда. ⚓

«НОВОМАНЕРНЫЕ» СУДА

ГАЛИОТ

Парусно-гребное судно, родственное галере. Строились в России с начала XVIII до начала XIX века. Галиоты несли службу в составе Балтийского и Черноморского флотов, Азовской, Днепровской, Каспийской и Сибирской флотилий. Использовались в качестве грузовых, пассажирских, посыльных и экспедиционных судов.

ГУКОР

Двухмачтовое промысловое и грузовое парусное судно с широким носом и круглой кормой. В Российском императорском флоте использовались в качестве транспортных и экспедиционных судов, для несения дозорной и посыльной служб.

КАТ

Тип торгового судна, ставший прототипом для первых торговых судов России времен Петра I, вошедших в историю под названием архангельских торговых.

ФЛЕЙТ

Морское парусное транспортное судно, длина которого в 4-6 раз превышала ширину, что позволяло ходить под парусами довольно круто к ветру. В начале XVIII века флейты входили в состав Балтийского флота и Каспийской флотилии.

ПИНК

Плоскдонное двух- или трехмачтовое парусное судно с косыми латинскими или прямыми парусами. Использовались для перевозки грузов и подвоза провианта и боеприпасов на суда эскадр, а также для разведки и крейсерских операций. Для нужд российского флота пинки строились до 1780-х годов.

ПОД ПАРУСОМ — К ПОБЕДЕ SAILING TO VICTORY



↑

Сергей Насонов (в центре)
Sergey Nasonov (in the center)

Курсант первого курса Беломорско-Онежского филиала ФГБОУ ВО ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова Сергей Насонов вошел в состав команды Республики Карелии, участвующей в XXXIII детской международной Геленджикской парусной регате.

Регата проходила с 27 октября по 4 ноября в г. Геленджике Краснодарского края. Это крупнейшее спортивное мероприятие, для участия в котором в город-курорт на Черном море приехали команды из пяти дружественных зарубежных стран и 35 регионов России в возрасте от 9 до 23 лет.

Оно проводится уже более 30 лет и является самым масштабным и статусным детско-юношеским соревнованием в парусном спорте в России. С 2022 года XXXIII детская международная Геленджикская парусная регата проходит под эгидой Олимпийского комитета России в международном

Sergey Nasonov, a first-year cadet of the Belomorsk-Onega branch of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, joined the Republic of Karelia team to take part in the XXXIII Children International Gelendzhik Sailing Regatta.

The regatta was held from October 27 to November 4 in Gelendzhik. This largest sports event on the Black Sea coast of Krasnodar Region brought together children's teams from five friendly foreign countries and 35 regions of Russia. Young yachtsmen aged 9 to 23 took part in the racing.

It has been held for over 30 years and is the largest and the most prestigious youth sailing competition in Russia. Since 2022, the XXXIII Children's International Gelendzhik Sailing Regatta has been held under the auspices of the Russian Olympic Committee in international status. In 2024, the "Gelendzhik Regatta" was included in the List of important international physical culture events held on the territory of the Russian Federation by the Order



статусе, а в 2024 год Приказом Министерства спорта РФ «Геленджикская регата» включена в Перечень значимых международных физкультурных мероприятий, проводимых на территории Российской Федерации.

Постигать науку в парусном спорте и оттачивать мастерство в остром соперничестве предстояло участникам 14 зачетных классов, в том числе 3 олимпийских. Самыми представительными будут классы «Оптимист», «Лазер 4.7», «Парусная доска Техно» и «Кадет».

Соревновательная программа на воде включала шесть дней и проходила на акватории живописной Геленджикской бухты. По итогам соревнования были разыграны 45 комплектов наград.

Напомним, что курсанты БОФ ФГБОУ ВО ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова всегда активно участвуют в спортивных мероприятиях, многие из которых проходят при активной поддержке Карельской территориальной организации Российского профсоюза моряков. ⚓



↑
Геленджикская бухта
Gelendzhik Bay

of the Ministry of Sports of the Russian Federation.

Participants of 14 classes, including 3 Olympic ones, had to master the skill of sailing and hone their craft in intense rivalry. The most representative classes were "Optimist", "Laser 4.7", "Sailboard Techno" and "Cadet".

The water competition lasted six days and took place in the picturesque Gelendzhik Bay. A total of 45 sets of awards were played out during the competition.

It is noteworthy that the cadets of the Belomorsk-Onega branch of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping consistently participate in sporting events, many of which are organized with the assistance of the Karelian Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia. ⚓



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 какой мировой столице зоопарк ежегодно закрывается на два месяца? Which capital city closes its zoo for two months every year?	Какая птица умеет летать задом наперед? Which bird can fly backwards?	Как называется тарелка в форме раковины для закусок из рыбы и морепродуктов? What is a shell-shaped plate for serving fish or seafood called?
Где находится старейший маяк на территории России? Where can you find the Russia's oldest lighthouse?	Растение-хищник, способное охотиться на насекомых? Carnivorous plant that can hunt insects.	Какое животное не сможет догнать быстроногий Ахиллес, согласно апории Зенона? What is the animal that, according to Zeno's paradox, the swift-footed Achilles cannot catch up with?
Почему металл никель получил такое название? Where does the name "Nickel" come from?	Где находится остров с необычным названием Таракан? Where is the island with a peculiar name "Tarakan" situated?	Являются ли съедобными плоды баобаба? Are Baobab fruits edible?
Как называется порода собак, не умеющая лаять? Which dogs cannot bark?	На дне какого озера, по преданию, находился мифический град Китеж? Under the waters of which lake lies the legendary city of Kitezh?	Как называют специалиста, который изготавливает парики из натуральных волос, усы и бороды для актеров? How do you call a master that makes natural hair wigs, beards and moustaches for actors?
Самая высокая горная вершина Алтая? What is the highest summit of Altai?	Когда был основан старейший оперный театр России? When was the oldest opera theatre in Russia founded?	С чьей помощью жрецы-авгуры в Древнем Риме могли предсказывать будущее? What helped augurs in Ancient Rome to predict the future?

Ответы
 Answers

Кокильница.

Coquilles plate.

Колибри. Она может летать в любом направлении (вверх, вниз), не изменяя горизонтального положения.

Colibri. It can fly in any direction — up or down — without having to change its horizontal position at all.

В Токио. Это делается для того, чтобы звери могли отдохнуть от посетителей.

Tokyo. This is to give the animals a bit of a break from the visitors.

Черепаха.

Tortoise.

Дионея, или Венераина мухоловка занимается ловлей и перевариванием различных насекомых.

The Dionaea or Venus flytrap is able to catch and digest insects.

Толбухин маяк находится на искусственно созданном острове в Финском заливе недалеко от Кронштадта.

Tolbukhin lighthouse stands on an artificial rocky island in the Gulf of Finland off the coast of Kronstadt.

Да, являются. По виду плоды напоминают огурцы, по вкусу — имбирь.

Yes, they are. They look like cucumbers, and taste like ginger.

Остров Таракан, принадлежащий Индонезии, находится в западной части моря Сулавеси.

Tarakan is an Indonesian island in the Western part of Sulawesi sea.

«Никель» означает «озорной дух, обманщик». Так горняки назвали этот металл, который часто ошибочно принимали за серебро.

Nickel is a mischievous sprite in German miner mythology. The miners called it so because it was easily mistaken for silver.

Постижер.

Hairdresser.

На дне озера Светлояр в Нижегородской области.

At the bottom of Lake Svetloyar in the Nizhny Novgorod Region.

Бассенджи. Из-за особенности строения гортани они могут урчать, фыркать, но лаять не способны.

Basenji. They have a peculiar anatomy of the throat that allows them to growl or snort, but not to bark.

С помощью птиц.

Birds.

Государственный академический Большой театр России был основан 28 марта 1776 года.

State Academic Bolshoi Theatre of Russia was founded on March 28, 1776.

Белуха. Ее высота — 4506 метров.

Belukha Mountain. It is 4506 meters high.



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
 СОЮЗ МОРЯКОВ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация
Председатель
 БЕРЕЗИНСКИЙ Валерий Витальевич
 Владивосток, ул. Алеутская, д. 15
 Тел. +7 (4232) 52-10-03, 51-56-82
 E-mail: vladivostok@sur.ru

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

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

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

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

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

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

АДРЕСНАЯ КНИГА

ADDRESS BOOK

SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SUR PACIFIC Regional Organization
Chairman
 Valery BEREZINSKY
 15 Aleutskaya St., Vladivostok
 Tel: +7 (4232) 52-10-03, 51-56-82
 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 KNYAZEY
 6 Bolshoy Koptevsky Proezd, 4th floor, Moscow
 Tel: +7 (495) 229-91-19, Fax: +7 (495) 234-43-68
 E-mail: moscow@sur.ru

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

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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПМРТ)
Председатель ЦС профсоюза СИРОТЮК Валентин Михайлович
109004, Москва, Земляной вал, д. 64, стр. 2, к. 324
Тел./факс: +7 (495) 915-80-58

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

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ
Председатель ЧЕРНЕНКО Ирина Николаевна
298312, Республика Крым, г. Керчь, ул. Кирова, 28
Тел./факс: (365 61) 6-00-05, (365 61) 3-93-05
E-mail: irinachernenko@mail.ru

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

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

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

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

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

«ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России
Председатель координационного совета ПОПОВ Николай Яковлевич
353900, Новороссийск, ул. Победы, д. 16 Б
Тел./факс: +7 (8617) 61-18-05, 61-38-44
E-mail: ugmor@nvrsk.ru

MARINE TRANSPORT WORKERS FEDERATION

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

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

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF RUSSIA (MTWUR)
Chairman of the Central Council Valentin SIROTUYUK
64/2 Zemlyanoy Val St., Office 324, Moscow
Tel: +7 (495) 915-80-58

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

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

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF THE REPUBLIC OF CRIMEA
Chairman Irina CHERNENKO
28 Kirova St., Kerch, Republic of Crimea
Tel/fax: (365 61) 6-00-05, (365 61) 3-93-05
E-mail: irinachernenko@mail.ru

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

NORTHERN TERRITORIAL ORGANIZATION
Chairman of the Board Alexander KRASNOSHATAN
58/1 Lomonosov Prospect, Bld. 1 Arkhangelsk
Tel/fax: +7 (8182) 63-72-60
E-mail: arkhangelsk@sur.ru

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

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

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

YUGMOR TERRITORIAL ASSOCIATION OF TRADE UNION ORGANIZATIONS OF THE SOUTH OF RUSSIA
Chairman of the Coordination Board Nikolay POPOV
16B Pobedy St., Novorossiysk
Tel/fax: +7 (8617) 61-18-05, 61-38-44
E-mail: ugmor@nvrsk.ru

ИНСПЕКТОРЫ ТРУДА РПСМ

Начальник отдела
ФИШОВ Сергей Алтерович
198035, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт., оф. 725
Тел./факс: +7 (812) 718-63-80
Моб.: +7 (911) 096-93-83

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

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

ПАВЛОВ Кирилл Игоревич
198035, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт., оф. 725
Тел./факс: +7 (812) 718-63-80
Моб.: +7 (911) 929-04-26

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

SUR LABOR INSPECTION

Head of the SLI
Sergey Fishov (Mr.)
10/2 Dvinskaya St., office 725 (7th fl.),
St.Petersburg, 198035, Russia
Tel/fax: +7 (812) 718-63-80,
Mob.: +7 (911) 096-93-83

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

Olga Ananina (Ms.)
15 Admiral Serebryakov's
Embankment, office 32 (3rd floor),
International Seafarers' Center,
Novorossiysk, 353900, Russia
Tel/fax: +7 (8617) 612-556
Mob.: +7 (988) 762-12-32

Kirill Pavlov (Mr.)
10/2 Dvinskaya St., office 725,
St.Petersburg, 198035, Russia
Tel/fax: +7 (812) 718-63-80
Mob.: +7 (911) 929-04-26

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

ВАЖНЫЕ ПРАВИЛА

относительно брошенных экипажей, вступившие в силу 18 января 2017 года



Что следует знать

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



Что нужно делать

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



Судно считается брошенным, если судовладелец:

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

По страховому полису вам выплатят максимум за 4 месяца задержанную заработную плату и причитающиеся по колдоговору надбавки! Страховой полис должен охватывать также обоснованные затраты, такие как репатриация, продукты питания, спецодежда, проживание, питьевая вода, топливо для выживания на борту судна и требуемую медицинскую помощь. Это распространяется на период с момента оставления судна до возвращения домой. Если вы устраиваетесь через круинговое агентство, убедитесь, что агентство работает должным образом и имеет систему проверки стабильности компаний, для которых они поставляют экипаж. Проверьте морские социальные сети, чтобы увидеть, какие компании являются предметом частых жалоб со стороны других моряков.

ОБРАТИТЕСЬ В СВОЙ ПРОФСОЮЗ!



IMPORTANT RULES

came into force on abandonment On 18 January 2017

Here's what you need to know

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

What you need to do

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

Abandonment occurs when the shipowner:

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

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

CONTACT YOUR UNION!



SEAFARERS UNION OF RUSSIA sur.ru

