

МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ВЕСТНИК

№ 5

(154) 2024



MARITIME UNIONS HERALD

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

НАМ НУЖНЫ
СПЛОЧЕННОСТЬ
И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

WE NEED
COHESION AND
COOPERATION

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



www.fprmt.ru

В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!



ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

СУХОРИКОВ 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:

Наталья КУЛИКОВА, главный редактор
Информация: Егор Монаков, Наталья Куликова
Дизайн, верстка: Анастасия Колесникова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.
Подписан в печать: 23.12.2024

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

Editorial office:

Natalia KULIKOVA, Editor-in-Chief
Information: Egor Monakov, Natalia Kulikova
Design and layout Anastasia Kolesnikova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.
Signed to print on: 23.12.2024

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 НОМЕРЕ
IN ISSUE



СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА

JUDICIAL PRACTICE

10-13

Докера восстановили в правах
Docker has been reinstated

ОХРАНА ТРУДА И ЗДОРОВЬЯ

OSH

16-20

На судах и в портах —
безопасные условия труда
*Occupational Safety on Ships
and in Ports*

МОЛОДЕЖЬ

YOUTH

34-35

Мечты сбываются: как морпех
решил стать электромехаником
*Dreams come true: the story
about a marine who decided to
become an Electrician*

КАЮТ-КОМПАНИЯ

MAIN SALOON

50-54

Призрачный остров среди
полярных льдов
*A ghostly island among the polar
cap ice*

4-7

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

*ASSISTING A SEAFARER IN NEED
IS A GROUND RULE THAT SUR
ADHERES TO*



44-45

СТАНЕТ ЛИ ОЧЕРЕДНАЯ ГИБЕЛЬ
ЧЕЛОВЕКА ПОВОДОМ ДЛЯ ТОГО,
ЧТОБЫ УРЕГУЛИРОВАТЬ ВОПРОСЫ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНЫХ
УСЛОВИЙ ТРУДА ЛОЦМАНОВ?

*WILL ANOTHER MAN'S DEATH
BECOME A REASON TO REGULATE
THE ISSUES ON ENSURING SAFE
WORKING CONDITIONS FOR PILOTS?*

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 Российского профсоюза моряков. 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 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

ASSISTING A SEAFARER IN NEED IS A GROUND RULE THAT SUR ADHERES TO

On November 13-14, 2024, a meeting of the Council of the Seafarers' Union of Russia was held in St. Petersburg. The Council members represented by the heads of regional/territorial/primary organizations of the union gathered in the city on the Neva River to discuss the state of affairs on the ground, summarize the results of the year's work and outline plans for the near future.

The SUR Council opened on a sad note — a minute of silence in memory of Alexander Bodnya, the former Chair of the Baltic Territorial Organization of SUR. Alexander Mikhailovich passed away in July 2024. He was one of those heads of shipboard crew trade union committees who stood at the origins of the Seafarers' Union of Russia. Over the years of SUR existence he had helped a huge number of seafarers who turned for assistance to the union and never refused help to those who needed it.

After a minute of silence the SUR Council approved the agenda and started its work. Having congratulated the jubilees, the Council members unanimously voted for the candidacy of the Chief Technical Labor Inspector of SUR, Evgeny Khizhnyak, nominated by the BTO of SUR to be awarded with the "SUR Badge of Honor". Recall that the "SUR Badge of Honor" was established in 2017 and was manufactured at the Saint-Petersburg Mint. The nominees are first approved by the primary trade unions, and then by the SUR Council. Over the past time, the badge has been awarded to both seafarers, i.e. captains and XO's, and trade union employees.

The SUR Council also reviewed the results of the meeting in presentia of the SUR Youth Council held on September 10-11, 2024. Artem Boev, Chair of the Primary Trade Union Organization of Sevastopol seafarers,



Coordinator of the SUR Youth Council, told that the participants shared experience and discussed the benefits of trade union membership for cadets (students) and the establishment of department organizations in specialized educational institutions. As part of implementation of the SUR Strategy on Fair Transition in Sustainable Development Programs in the Maritime Industry of the Russian Federation until 2030, the action team developed a work plan for 2024-2025, and highlighted the need to continue effective social dialogue so that the rights and interests of seafarers be accommodated when applying new technologies in the maritime industry.

He noted that technological progress is non-stop, forcing us to think about the future of the toilers of the fleet. Automation of shipping, transition to new types of fuel and renewable energy sources leads, on the one hand, to job cuts, and on the other hand, raises the issue of maritime specialists' retraining: some of them will work on the shore, others will need additional training to keep working on the so-called "green" modern ships. The introduction of alternative fuels due to climate change requires specialized knowledge and skills from seafarers.

Council members noted that a fair transition within sustainable development programs in the maritime industry of the Russian Federation

is an important process that will in one way or another involve the majority of seafarers, so it was decided to revisit this issue at the next Council meeting scheduled for the spring of 2025.

As for the situation on the ground in the regions, obtaining passes to enter the port for meeting with SUR members on board ships remains a pressing concern. As you know, it is the right of a trade union organization to have access to the workplaces of trade union members. However, unimpeded access to ports and ships is an issue that has been arising time and again over the past few years in different regions, thus, complicating the work of the trade union.

For example, Alexey Belyakov, Chair of the Black and Azov Seas Territorial Organization of SUR, noted that today there is no certainty that it will be possible to obtain passes for passage to the port for 2025. His colleague Nikolay Sukhanov, Chair of the Far Eastern Regional Organization of SUR, said that it took two months for the Far Eastern Regional Organization of SUR to get passes for 2024 to the ports of Nakhodka and Vostochniy for admission to ships where SUR members work. From bad to worse. After working for almost a year under the issued documents, the organization was notified that their validity was terminated, and from now on it will be possible to enter the port and meet





— МЫ УВЕРЕННО СМОТРИМ В БУДУЩЕЕ: РПСМ ПРОДОЛЖИТ СВОЮ РАБОТУ И В КАЧЕСТВЕ ПРИОРИТЕТНОЙ ЗАДАЧИ ПО-ПРЕЖНЕМУ БУДЕТ ЗАБОТИТЬСЯ О МОРЯКАХ — ЧЛЕНАХ ПРОФСОЮЗА, — СКАЗАЛ ЮРИЙ СУХОРУКОВ. — ПОМОЧЬ ТРУЖЕНИКУ ФЛОТА, ОБРАТИВШЕМУСЯ ЗА ПОМОЩЬЮ, — НЕЗЫБЛЕМОЕ ПРАВИЛО, КОТОРОМУ РПСМ СЛЕДУЕТ УЖЕ БОЛЕЕ ТРЕХ ДЕСЯТИЛЕТИЙ СВОЕГО СУЩЕСТВОВАНИЯ.

‘WE LOOK FORWARD TO THE FUTURE WITH CONFIDENCE: SUR WILL CONTINUE ITS EFFORTS AND, THE SAME AS BEFORE, PRIORITIZE CARING FOR SEAFARERS WHO ARE MEMBERS OF THE TRADE UNION’, SAID YURY SUKHORUKOV. ‘HELPING THE WORKER WHO IS SEEKING HELP IS AN INVIOABLE RULE THAT THE SUR HAS BEEN FOLLOWING FOR OVER THREE DECADES OF ITS EXISTENCE.’

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 спрavedливый переход в программах устойчивого развития в морской отрасли РФ — важный процесс, в который так или иначе будет вовлечено большинство моряков, поэтому было решено вернуться 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 Россий-

ского 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., устанавливающее минимальные стандарты условий труда для моряков, работающих на морских судах, плавающих под государственным флагом Российской Федерации. Председатель РПСМ Юрий Сухорукوف 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 Сухорукوف, отметил, что несмотря на достижения профсоюза, обстановка складывается сложная, однако она никак не повлияет на работу Российского профсоюза моряков.

— 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. ⚓

with union members at workplaces only with a one-time pass.

It is worth noting that inspection of the working conditions on ships is a cornerstone of the work of the Seafarers' Union of Russia. For example, in 2023 the technical labor inspection of SUR visited 103 Russian-flagged vessels. Meetings with over a thousand seafarers were held aboard.

Among the important results of the SUR's work this year was the signing of the Federal Industry Agreement on Maritime Transport for 2024-2027 that establishes minimum workplace standards for seafarers working on seagoing vessels flying the state flag of the Russian Federation. Yury Sukhorukov, SUR President, added that the agreement helps to improve seafarers' workplace conditions and serves as the basis for social partnership in shipping companies and for conclusion of collective bargaining agreements.

In addition, this year trade unions and shipowners agreed to cooperate on social, labor and personnel issues during implementation of the Northern Sea Route Development Plan for the period until 2035.

The work in this direction is dictated by the fact that today the socio-economic development of the North, especially the Arctic zone of Russia and the Northern Sea Route, is in the zone of special attention of the state.

Summarizing the Council meeting of the SUR Council, Yury Sukhorukov, President of the Seafarers' Union of Russia, noted that despite the achievements of the trade union, the situation remains challenging, but it will not affect the work of the Seafarers' Union of Russia in any way.

‘We look forward to the future with confidence: SUR will continue its efforts and, the same as before, prioritize caring for seafarers who are members of the trade union’, he said. ‘Helping the worker who is seeking help is an inviolable rule that the SUR has been following for over three decades of its existence.’ ⚓



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

В этом убежден
Российский
профсоюз моряков.

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. 

CHANGE IN EXEMPTION RULES FOR RUSSIAN MASTERS ON NIS- REGISTERED SHIPS WILL AFFECT MARITIME SAFETY

The Seafarers' Union of Russia is convinced of this.

The Norwegian Maritime Authority (NMA) has revised its practice regarding exemptions for Russian masters on ships registered in the Norwegian International (Second) Ship Register (NIS). This fact was reported by online media "Shipping Telegraph" with reference to the instruction from the Norwegian Ministry of Trade, Industry and Fisheries to NMA. The Seafarers' Union of Russia emphasizes that such decision will affect a large number of masters from our country.

Thus, section 87 third paragraph of the Regulations on qualifications and certificates for seafarers entitles non-EEA nationals to serve as masters on NIS-registered ships. However, the Norwegian Maritime Authority instructed by the Norwegian Ministry of Trade, Industry and Fisheries, no longer intends to grant such right to Russian nationals serving as masters. Online media "Shipping Telegraph" reports that the decision is driven by the reasons of "emergency preparedness."

The revised practice applies to exemptions for Russian masters made on or after 18 November 2024, even if the applications were submitted before this date. From the same date, those seafarers will not be able to obtain a Confirmation of Receipt of Application (CRA). Exemptions granted prior to the effective date of the Ministry's instruction remain unchanged. The same is true for confirmations

granted before that date — they will continue to be valid until their expiration, as will any CRA already issued.

The Russian Embassy in Oslo called the Norwegian authorities' decision discriminatory, TASS reported. "We regard this measure as one of the many steps taken by the Norwegian authorities in order to oust everything associated with Russia from the economic, social and cultural life of Norway. We qualify such actions as blatant discrimination based on national origin", reads the message published on the diplomatic mission's page in X.

Notably, the Norwegian Shipowners Association criticized the Norwegian authorities' decision, calling it "harmful and excessive".

The Seafarers' Union of Russia notes that there are not many Norwegian seafarers in the world, and Norwegian shipowners are forced to hire crew members from other countries. Over several decades, Russian seafarers have been especially popular for their fundamental maritime education, business qualities and competence — more than 1600 jobs, including shifts, have been created for them alone on NIS-registered ships.

SUR believes that the Norwegian authorities have dealt a serious blow to maritime safety with their decision to deprive high-skilled masters from Russia of the right to work on ships of the Norwegian International (Second) Ship Register. 

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 Коляднищев 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

DOCKER HAS BEEN REINSTATED

“
MAXIM KOLYADINTSEV, PRESIDENT OF THE DOCKERS' UNION OF RUSSIA, BELIEVES THAT JSC INTERNATIONAL MARINE TRANSSHIPMENT TERMINAL WILL CONTINUE TO ACTIVELY USE ADMINISTRATIVE RESOURCES TO SQUEEZE PEOPLE OUT OF THE UNION, HOWEVER, BOTH COURT DECISIONS SHOW THAT THE DOCKERS DO NOT DEMAND ANYTHING SUPERNATURAL, BUT ONLY A NORMAL WORKING DIALOGUE AS PART OF SOCIAL PARTNERSHIP.

Stanislav Arefiev, Chair of the DUR Primary Trade Union Civic Organization of JSC International Marine Transshipment Terminal was reinstated.

This was the ruling of the court in the case of illegal firing of the docker.

Recall, in 2024, a campaign was launched against Stanislav Arefiev to dismiss him. It began with a check of knowledge of the occupational safety requirements. By the way, enterprises and companies often use the annual check of occupational safety knowledge as one of the levers to exert pressure on the workers registered with the union. For experienced dockers it is usual to retake the occupational safety test 2-3 times, or even more. For example, after several failed tests, terminal management attempted to fire the chairman as “unqualified.” An order to dismiss Stanislav Arefyev was submitted to the Dockers' Union of Russia for approval: companies are required by law to obtain the consent of the superior union. In a reasoned response, the DUR President Maxim Kolyadintsev noted that the procedure for testing the knowledge of occupational safety rules at the terminal in Slavyanka was carried out with violations, i. e., the primary trade union leader cannot be dismissed.

Just barely, Arefiev S. passed the knowledge test and was supposed to go back to work. For that purpose, he was invited to the human resources department to get familiarized with the admission order. At that meeting, having a sad experience



↑

Станислав Арефьев
председатель первичной профсоюзной общественной организации
РПД АО «Международный морской перегрузочный терминал»

Stanislav Arefiev
Chair of the DUR Primary Trade Union Civic Organization of JSC International
Marine Transshipment Terminal Chair

на сутки. После этого его уволили «за нахождение на территории 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 орга-

низации 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. [🔗](#)

of communicating with the management, the Chair of the primary trade union organization switched on a recorder on his phone, which led to a scuffle, and the phone ended up in a safe of the Terminal's Deputy Director of Security. Stanislav Arefiev regarded this as a theft and filed a police report for stolen property. Later, two men in civilian clothes came from Vladivostok to Slavyanka, having travelled no less than 186 kilometres, to investigate the report for stolen property, both of them introduced themselves as police officers.

During the conversation, one of them suggested that the chairman of the primary trade union was under the influence of drugs, and S. Arefiev was taken to hospital for medical examination. The docker refused to undergo the examination and was detained for 24 hours. He was then fired “for being on port property while under the influence of drugs.” It is noteworthy that the administration did not have any documents proving the use of the banned substances, and a refusal from medical examination is not a proof.

On his own initiative, Chair of the DUR Primary Trade Union Civic Organization of JSC International Marine Transshipment Terminal took the test and received a medical certificate that in his blood no traces of prohibited substances were found. Stanislav Arefiev's prudence helped in the outcome of the legal dispute over the unlawful dismissal: two sessions were enough for the court — a preliminary and a substantive session — to reinstate Stanislav Arefiev. In addition, the terminal is obliged to pay the docker his salary from June 2024 for forced idle time and to compensate moral damage in the amount of RUB20k.

“

**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.**



↑

МАКСИМ КОЛЯДИНЦЕВ

Председатель РПД

MAXIM KOLYADINTSEV

The DUR President

By the way, this is not the first case when the activists of the DUR Primary Trade Union Civic Organization of JSC International Marine Transshipment Terminal in Slavyanka are forced to defend their right to exist in court.

For example, the Prosecutor's Office of Primorsky Krai filed a lawsuit on behalf of a primary trade union for violation of the Labor Code of the Russian Federation in terms of creating conditions for operation of the elected body of a primary trade union. The employer is obliged by law to provide employees organized in a trade union committee with at least a room and office equipment. However, the terminal administration had long ignored the requirements of Article 337 of the Labor Code of the Russian Federation. The court dotted all the i's and satisfied satisfying the prosecutor's office's claim in full.

Maxim Kolyadintsev, President of the Dockers' Union of Russia, believes that JSC International Marine Transshipment Terminal will continue to actively use administrative resources to squeeze people out of the union, however, both court decisions show that the dockers do not demand anything supernatural, but only a normal working dialogue as part of social partnership. [🔗](#)

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 познакомились 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 менеджментом 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 «Знак 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 судоходными компаниями и крюинговыми 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 arranged this event for providing us with an exciting and 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. [📌](#)



© msun.ru

“THANK YOU FOR ASSISTANCE!”

The Seafarers' Union of Russia received gratitude from a former crew member of the m/v Tagor for the assistance in signing off from the vessel.

He reached out to the SUR in November and told he was close to completing his second employment contract on the vessel and wanted to return home a bit earlier. However, the company did not confirm the replacement. Despite the fact that the vessel is not covered by any collective agreement, the union

managed to talk to the management and get an explanation of the situation. It turned out that at the time when the seafarer requested repatriation, it was not possible to arrange it: the vessel did not cross the Russian border and was staying at anchorage.

The parties agreed that as soon as the border service arranged all documents regarding the arrival of m/v Tagor in Russia, the seafarer would be repatriated immediately. Indeed, as soon as the vessel was under loading in Ust-Luga, the crew member was sent home.

He reported it in his letter to SUR and thanked for the support: «Thank you for your assistance in addressing my issue, especially I would like to note your professional work approach». [📌](#)



© By Novotrans - Novotrans, CC BY 4.0

FOR DEDICATED SERVICE WITH THE SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

The Chief Technical Labor Inspector of the Seafarers' Union of Russia, Evgeny Khizhnyak, has been awarded the "SUR Badge of Honor".

The corporate award recognizes contributions to the growth of the union movement and active advocacy for the employment rights of Russian seafarers. Evgeny Khizhnyak has been working in the Seafarers' Union of Russia for 29 years.

For almost three decades, he has been giving safety briefings for crews setting up for a voyage and lectures to cadets — future navigators. Besides, he has worked closely with shipping companies and crewing agencies and has consulted on investigating marine accidents involving seafarers.

The colleagues point out that Evgeny Khizhnyak is an exceptional specialist, one of the few who are knowledgeable about labor safety issues and comprehend the complexities of Russian legislation, specifically the section of the Labor Code that regulates labor safety issues.

— This award shows that I and my colleagues — technical labor inspectors of the regional/territorial organizations of the SUR Evgeny Bangret and Valentin Zherebtsov — have contributed a lot into creating decent and safe working conditions for the seafarers, and obliges us to intensify our efforts in the interests of the seafarers working on board vessels of Russian and foreign companies, — the SUR Chief Technical Labor Inspector said.

He reiterated that the primary objective of the trade union is to guarantee that seafarers receive decent wages and return home from voyages alive and well. [📌](#)



OCCUPATIONAL SAFETY ON SHIPS AND IN PORTS

НА СУДАХ И В ПОРТАХ — БЕЗОПАСНЫЕ УСЛОВИЯ ТРУДА

Изменения в Трудовом кодексе РФ и вопросы внедрения в организациях морского и внутреннего водного транспорта требований новых нормативных правовых документов в области охраны труда и медицинского обеспечения рассмотрели на отраслевом семинаре «Возможные решения актуальных задач в области охраны труда на судах и в портах» в Санкт-Петербурге 7-8 ноября 2024 года. В конференции, организованной научно-методическим центром охраны труда на морском транспорте Центрального научно-исследовательского института морского флота (ЦНИИМФ) при поддержке Российской палаты судоходства, приняли участие более 80 представителей морских и речных судоходных компаний, портов и государственных организаций, связанных с деятельностью водного транспорта, а также представители Российского профсоюза моряков и Российского профсоюза докеров.

Специалисты, отвечающие за деятельность предприятий и организаций в сфере охраны труда, отметили главные проблемные вопросы, связанные со специальной оценкой условий труда на рабочих местах; организацией выдачи средств индивидуальной защиты; прохождением медицинских осмотров работниками; оказанием первой помощи пострадавшим; подготовкой специалистов в области охраны труда; проведением независимой оценки квалификации.

НА СОВЕСТИ РАБОТОДАТЕЛЯ

Так, о реализации новых требований в области охраны труда в судоходных компаниях, а также в сфере портовой деятельности в своем выступлении рассказал руководитель Отраслевого научно-методического центра охраны труда на морском транспорте АО «ЦНИИМФ» Михаил Соколов. — Обеспечение безопасности труда согласно изменениям в Трудовом кодексе, в первую очередь зависит от работодателя. Компании должны систематически реализовывать мероприятия по улучшению условий работы, быть готовы к локализации и минимизации профессиональных рисков, — сообщил Михаил Соколов. — Руководитель обязан

Changes in the Labour Code of the Russian Federation and issues of implementation of the requirements of new regulatory legal documents in the field of occupational safety and medical support in the organizations of maritime and inland water transport were considered at the industry seminar “Possible solutions to current challenges in the field of occupational safety on ships and in ports” in St. Petersburg on November 7-8, 2024. Over 80 representatives of sea and river shipping companies, ports and state organizations related to water transport activities, as well as representatives of the Seafarers' Union of Russia and Dockers Union of Russia took part in the conference organized by the Research and Methodology Centre for Maritime Occupational Safety and Health of the Central Marine Research and Design Institute (TsNIIMF), with the support of the Russian Chamber of Shipping.



Specialists responsible for the activities of enterprises and organizations in the field of labor protection highlighted the main challenges related to special assessment of workplace conditions; arrangement of personal protective equipment issue; medical examinations of employees; first aid to the injured; H&S training of specialists; independent qualification assessment.

ON THE EMPLOYER'S CONSCIENCE

For example, Mikhail Sokolov, Head of the Industry Research and Methodology Center for Maritime Occupational Safety and Health of the JSC TsNIIMF, spoke about the implementation of new requirements in the field of H&S in shipping companies, as well as in port activities. ‘Ensuring workplace safety according to the changes in the Labour Code depends primarily on the employer. Companies should regularly take measures to improve working conditions, be ready to localize and mitigate occupational risks,’ said Mikhail Sokolov. ‘The manager should not only inform employees about occupational risks, but also develop flow charts or instructions on safe ship operations and cargo operations in the port.’

In this regard, it is important to provide personal protective equipment

(PPE) to employees. The transition to unified standards for PPE provision should be completed by January 01, 2025. Maria Vasilyeva, a teacher of private educational institution for further vocational education, Educational Center of TsNIIMF, reminded about it.

‘In a short period of time, employers need to find suitable suppliers, train the employees on their new job duties, and develop standards for issuing protective equipment, with due account for the assessment of occupational risks,’ she added.

REDUCING DECEASE INCIDENCE ON VOYAGE

Eduard Bezkishky, Head of the Medical Service of Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, informed the seminar participants about the procedure of medical examinations for contraindications to work on ships. Thus, crew members of sea vessels are covered by the Order of the Ministry of Health of the Russian Federation No. 714n dated November 01, 2022 Procedure of medical examination for medical contraindications to work on a ship, including chemical and toxicological studies of the presence of narcotic drugs, psychotropic substances and their metabolites in the human body. A seafarer must undergo such



↑

На фото слева направо: начальник медицинской службы ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Эдуард Безкишкий; руководитель Отраслевого научно-методического центра охраны труда на морском транспорте АО «ЦНИИМФ» Михаил Соколов; советник по вопросам социального партнерства и трудовых отношений общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства» Владимир Волченков

In the photo from left to right: Eduard Bezkishky, Head of the Medical Service of Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Mikhail Sokolov, Head of the Industry Research and Methodology Center for Maritime Occupational Safety and Health of the Central Marine Research and Design Institute; Advisor on Social Partnership and Labor Relations of the all-Russian industry association of employers "Russian Chamber of Shipping" Vladimir Volchenkov



РУКОВОДИТЕЛЬ ОБЯЗАН НЕ ТОЛЬКО ИНФОРМИРОВАТЬ РАБОТНИКОВ О ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ РИСКАХ, НО И РАЗРАБОТАТЬ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ КАРТЫ ИЛИ ИНСТРУКЦИИ ПО БЕЗОПАСНОМУ ВЫПОЛНЕНИЮ СУДОВЫХ РАБОТ И ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ В ПОРТУ.

В ЭТОЙ СВЯЗИ ВАЖНО ОБЕСПЕЧИТЬ СОТРУДНИКОВ СРЕДСТВАМИ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ (СИЗ). ПЕРЕХОД НА ЕДИНЫЕ ТИПОВЫЕ НОРМЫ ВЫДАЧИ СИЗ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПРОВЕДЕНЫ ДО 1 ЯНВАРЯ 2025 ГОДА.

не только информировать работников о профессиональных рисках, но и разработать технологические карты или инструкции по безопасному выполнению судовых работ и грузовых операций в порту.

В этой связи важно обеспечить сотрудников средствами индивидуальной защиты (СИЗ). Переход на единые типовые нормы выдачи СИЗ должны быть проведены до 1 января 2025 года. Об этом напомнила преподаватель ЧОУ ДПО «Образовательный центр ЦНИИМФ» Мария Васильева.

— В короткие сроки работодателям необходимо найти подходящих поставщиков, провести обучение своих сотрудников по их новым должностным обязанностям, а также разработать нормы выдачи средств защиты с учетом оценки профессиональных рисков, — добавила она.

СНИЗИТЬ ЗАБОЛЕВАЕМОСТЬ В РЕЙСЕ

О порядке проведения медицинских осмотров на наличие противопоказаний к работе на судах участ-

ников семинара проинформировал начальник медицинской службы ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Эдуард Безкишкий. Так, на членов экипажей морских судов распространяется Приказ МЗ РФ от 01 ноября 2022 г. № 714н «Порядок проведения медицинского осмотра на наличие медицинских противопоказаний к работе на судне, включающего в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов». Такой медосмотр моряку необходимо пройти перед тем, как получить допуск к работе на судне, а затем регулярно проходить обязательные периодические медицинские обследования.

— Осмотры проводятся в целях динамического наблюдения за состоянием здоровья работников и своевременного выявления начальных форм профессиональных заболеваний, — пояснил он. — Если срок действия медицинского заключения истекает в период нахождения в рейсе, то указанное меди-

цинское заключение продолжает действовать до следующего захода судна в порт Российской Федерации, в котором моряк может получить медицинское заключение в соответствии с настоящим Порядком, но не более трех месяцев.

Также Эдуард Безкишкий акцентировал внимание на том, что при проведении медицинских осмотров могут учитываться результаты ранее проведенных, но не позднее одного года, медицинских осмотров, диспансеризации, подтвержденные медицинскими документами, в том числе полученные с применением электронного обмена между медицинскими организациями.

ПОДГОТОВИТЬ КОМПЕТЕНТНОГО СПЕЦИАЛИСТА

Ученые ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова представили большую программу, направленную на подготовку специалистов в области управления человеческим капиталом транспортных организаций. Проректор по развитию образовательного комплекса и взаимодействию с учебно-методическими объединениями ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Елена Лаврентьева рассказала о том, что такие специалисты обладают широким функционалом, включая навыки работы с управлением безопасностью на судах.

— Они нужны в любой организации, особенно, в сфере морского и внутреннего водного транспорта. Эти специалисты востребованы в круизных компаниях — в их работе нужен персонал, который знает тонкости эксплуатации флота, обладает знаниями и навыками кадрового управления, — заверила Е. Лаврентьева.

УСЛОВИЯ ТРУДА — НА ОСОБОМ КОНТРОЛЕ

Особенности проведения специальной оценки условий труда членов экипажей морских судов тоже оказались в фокусе внимания отраслевого центра ЦНИИМФ. По результатам масштабного исследования особенностей СОУТ на судах, сотрудники научного института рекомендовали прове-

a medical examination before being allowed to work on a ship and then undergo regular mandatory periodic medical examinations.

‘The examinations are conducted for dynamic monitoring of workers' health and timely detection of initial forms of occupational diseases,’ he explained. ‘If a medical report expires during the voyage, the said medical report continues to be valid until the next call of the vessel to a port of the Russian Federation, where the seafarer can obtain a medical report in accordance with this Procedure, but no longer than three months.’

Eduard Bezkishky also drew attention to the fact that medical examinations can take into account the results of previous screenings but no older than one year of medical examinations, medical checkups supported by medical documents including those received through electronic exchange between healthcare providers.

TRAINING A COMPETENT SPECIALIST

Researchers of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping presented a large program aimed at training specialists in human capital management for transportation companies. Elena Lavrentieva, Vice-Rector for Educational Complex Development and Relations with Academic Methodological Associations at Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, noted that such specialists have a wide range of functions, including skills of safety management on ships.

‘They are needed in any company, especially in maritime and inland water transport. These specialists are in demand in crewing companies that need personnel who know the ins and outs of operating a fleet and have expertise and skills in personnel management,’ E. Lavrentieva assured.

LABOR CONDITIONS — UNDER SPECIAL CONTROL

The peculiarities of special assessment of working conditions for crew members of seagoing vessels were also in the focus of attention



THE MANAGER SHOULD NOT ONLY INFORM EMPLOYEES ABOUT OCCUPATIONAL RISKS, BUT ALSO DEVELOP FLOW CHARTS OR INSTRUCTIONS ON SAFE SHIP OPERATIONS AND CARGO OPERATIONS IN THE PORT.

IN THIS REGARD, IT IS IMPORTANT TO PROVIDE PERSONAL PROTECTIVE EQUIPMENT (PPE) TO EMPLOYEES. THE TRANSITION TO UNIFIED STANDARDS FOR PPE PROVISION SHOULD BE COMPLETED BY JANUARY 01, 2025.

of the Industry Expertise Centre of the Central Marine Research and Design Institute. Based on the results of a large-scale study into the peculiarities of special assessment of working conditions on ships, the employees of the research institute recommended conducting control instrumental measurements at the employer's workplaces when determining harmful and hazardous factors.

Seafarers' working and living conditions are also under special control of technical labour inspectors of the Seafarers' Union of Russia.

‘Reduction of the rate of occupational injuries and occupational diseases remains a priority area of our focus, while the major goal is to ensure comprehensive trade union control over safe working conditions for the Russian seafarers on domestic and foreign vessels,’ said Evgueny Khizhnyak, Chief Technical Labour Inspector of the Seafarers' Union of Russia.

He added that major changes to the regulatory framework governing occupational health and safety in the maritime industry were made



дение контрольных инструментальных измерений на рабочих местах работодателя при определении вредных и опасных факторов.

Условия труда и быта моряков также на особом контроле у технических инспекторов труда Российского профсоюза моряков.

— Снижение производственного травматизма и профессиональных заболеваний остается приоритетным направлением нашей работы, а самое главное — обеспечение всестороннего профсоюзного контроля за безопасными условиями труда российских моряков, работающих на отечественных и иностранных судах, — отметил главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк.

Он добавил, что ключевые изменения в нормативной базе, регулирующей отношения сферы охраны труда в морской отрасли, произошли несколько лет назад, и продолжают активно корректироваться, в том числе благодаря предложениям Российского профсоюза моряков. Так, в Положении об особенностях расследования несчастных случаев с моряками учтена ситуация, когда несчастный случай с моряком происходит не только на борту судна, в том числе в свободное

от вахт и работ время, но и вне судна при выполнении заданий по поручению капитана или судовладельца, а также на берегу в период отдыха во время стоянки судна в порту.

Сегодня РПСМ продолжает подготовку новых предложений, направленных на защиту труда моряков в Правила по охране труда на морских судах и судах внутреннего водного транспорта в части обучения и проверки знаний по охране труда моряков. В РПСМ убеждены: дополнительные меры по процедуре обучения по охране труда могут помочь судовладельцам повысить безопасность на судах. Это также подчеркивает значимость роли профсоюза в защите интересов моряков и совместного с работодателями формирования безопасной рабочей среды для плавсостава. Сегодня крайне важно создавать благоприятные условия труда, быта и отдыха членов экипажа.

Ожидается, что проведенный семинар поможет обеспечить более квалифицированную деятельность по совершенствованию работы в области охраны труда в целях снижения производственного травматизма и профессиональных заболеваний с учетом новых требований законодательства.



Евгений Хижняк,
главный техинспектор труда РПСМ

Evgeny Khizhnyak,
Chief Technical Inspector Labor
of the SUR

several years ago, and keep being adjusted, including in response to the proposals of the Seafarers' Union of Russia. Thus, the Regulations on Investigation of Accidents with Seafarers cover situations when an accident with a seafarer occurs not only aboard a vessel, including when off watch and on watch, but also off a vessel when performing tasks on behalf of the captain or shipowner, as well as on shore during the time of rest while the vessel is moored in port.

Today the Seafarers' Union of Russia continues to develop new proposals for seafarers' occupational safety within the scope of Regulations on Occupational Safety on Seagoing Vessels and Inland Waterway Vessels pertaining to training and testing of knowledge on seafarers' occupational safety. The members of Seafarers' Union of Russia are convinced that additional measures related to the procedure of training in occupational safety can help shipowners in improving safety on their ships. This also stresses the importance of the trade union's role in protecting seafarers' interests and in joint efforts with employers aiming at a safe working environment for shipboard personnel. Today it is extremely important to create favourable working, living and leisure conditions for crew members.

It is expected that the seminar should contribute to more qualified activities for improving occupational safety efforts aiming at reducing occupational injuries and occupational diseases, with due regard to the new requirements of the legislation.



ГУБЕРНАТОР ПРИМОРСКОГО КРАЯ ПОБЛАГОДАРИЛ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ТРО РПСМ ЗА ВКЛАД В РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА

Председатель Тихоокеанской региональной организации Российского профсоюза моряков Валерий Березинский получил Благодарственное письмо от губернатора Приморского края Олега Кожемяко за многолетний труд, высокий профессионализм и огромный вклад в развитие социального партнерства Приморского края.

Письмо вручила председатель правительства Приморского края Вера Щербина в рамках юбилейного заседания Приморской краевой трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений. В этом году исполняется 30 лет со дня

образования комиссии. Отметим, что Валерий Березинский почти 20 лет входит в ее состав.

За это время сделано немало. В частности, именно краевые профсоюзы добились разработки и принятия Соглашения о минимальной зарплате в Приморье. Приморская краевая трехсторонняя комиссия по регулированию социально-трудовых отношений подписала его сроком на 2021-2024 гг. Раньше подобного документа в регионе не было. Его подписание стало важным шагом на пути развития социального партнерства и защиты трудовых прав работников в Приморском крае.

THE GOVERNOR
OF PRIMORSKY KRAI
THANKED THE CHAIR
OF THE PACIFIC
REGIONAL
ORGANIZATION
OF THE SEAFARERS'
UNION OF RUSSIA FOR
HIS CONTRIBUTION
TO THE SOCIAL
PARTNERSHIP
DEVELOPMENT

Valery Berezinsky, Chair of the Pacific Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia, received a letter of gratitude from the Governor of Primorsky Krai, Oleg Kozhemyako, for his years of work, high professionalism, and a huge contribution to social partnership development in Primorsky Krai.

The Chair of the Primorsky Krai Government Vera Shcherbina presented the letter within the anniversary meeting of the Primorsky Krai Tripartite Commission for the Regulation of Social and Labor Relations. This year marks the 30th anniversary of the Commission's establishment. It should be noted that Valery Berezinsky has been a member of it for almost 20 years.

There has been a lot done in this time. In particular, the regional trade unions were the ones who came up with the development and adoption of the Agreement on the minimum wage in Primorsky Krai. The Primorsky Krai Tripartite Commission for the Regulation of Social and Labor Relations signed it for a period of 2021–2024. Previously, there was no such document in the region. Its signing was a major step towards the development of social partnership and the protection of labor rights of workers in Primorsky Krai.

НОВОСТИ РПСМ

АДТО РПСМ ПОМОГЛА СПИСАТЬСЯ

Азово-Донская территориальная организация Российского профсоюза моряков оказала содействие пятерым членам экипажа судна Volga River (флаг РФ) в списании.

Так, в АДТО РПСМ обратились российские моряки с просьбой помочь с репатриацией. Как рассказал председатель АДТО РПСМ Леонид Глушак, на момент обращения в профсоюз, контракты моряков продолжали действовать, однако они хотели списаться из-за того, что судно стояло без работы в опасной зоне — за 12-мильной зоной в Черном море в ожидании постановки на ремонт. На заявления пятерых членов экипажа о списании судоходная компания не отреагировала.

Только после переговоров АДТО РПСМ с судовладельцем репатриацию удалось согласовать. Через полторы недели после обращения в профсоюз смена пятерых членов экипажа судна Volga River произошла в море — за ними прибыл катер, благополучно доставив моряков на берег.

Азово-Донская территориальная организация Российского профсоюза моряков получила благодарность за оперативное урегулирование вопроса. [⚓](#)

ПРОВЕРЯЙТЕ СУДНО ПЕРЕД РЕЙСОМ

Российский профсоюз моряков предостерегает членов РПСМ от работы на т/х Old Warrior (ИМО 8422137). Так, несмотря на то, что траулер задержан норвежскими портовыми властями за неудовлетворительное техническое состояние, судовладелец продолжает нанимать на него моряков. О проблемах на судне стало известно после того, как в РПСМ обратился член экипажа с Old Warrior — он попросил, как можно скорее помочь списаться с траулера.

История команды судна похожа на многие другие. Экипаж наняли в Мурманске для ловли рыбы в Африке. Но до черного континента моряки так не дошли. Прибыв на судно и увидев его техническое состояние, экипаж обратился с жалобой в портовый контроль Норвегии: моряки заявили, что не готовы на ржавом старом судне идти через Атлантику. Проверка подтвердила их обращение — траулер задержали до устранения замечаний.

Моряк, который обратился в профсоюз, решил не оставаться на борту, твердо решив списаться, в чем ему помог РПСМ. К слову, он так и не получил денег за тот период, что находился на траулере. Остальные члены экипажа продолжают нести вахту на задержанном т/х Old Warrior.

РПСМ настоятельно рекомендует вступать в профсоюз, а перед трудоустройством — проверять компанию и судно, чтобы не оказаться в ситуации, как экипаж, прибывший на траулер. [⚓](#)

ЖАЛОБ НЕТ

Технический инспектор труда Черноморско-Азовской территориальной организации Российского профсоюза моряков Евгений Бангерт посетил с проверкой условий труда членов экипажа танкер Belgorod, который стоял в порту Новороссийска.

Он отметил, что судно, название которого часто меняется, находится в хорошем состоянии. В плане условий труда на нем тоже все в порядке: по крайней мере, моряки не жалуются.

В экипаже работают 24 человека — все граждане России. «К нашему визиту они отнеслись доброжелательно, но общались сдержанно», — добавил Е. Бангерт.

Как показывает практика, моряки на судах — разные: некоторые даже не знают своих прав. В РПСМ убеждены: только наличие коллективного договора на борту гарантирует защиту законных прав тружеников флота.

Технический инспектор труда ЧАТО РПСМ также напомнил, что посещение судов в портах и проверка условий труда членов экипажей — важная задача Российского профсоюза моряков: «Мы стараемся встречаться с членами экипажей как можно чаще, чтобы они знали о своих правах и вступали в профсоюз. [⚓](#)



ADTO SUR ASSISTED TO SIGN OFF FROM A VESSEL

The Azov Sea and River Don Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia assisted five crew members in signing off from the vessel.

Russian seafarers applied to ADTO SUR seeking assistance in their repatriation. According to ADTO SUR Chair Leonid Glushak, at the time of contacting the Union, the seafarers' contracts were still valid, but they decided to sign off because the vessel was idle in the danger zone — beyond the 12-mile zone in the Black Sea — awaiting repairs. The company did not respond to the resignation notices submitted by the seafarers.

Only following negotiations between ADTO SUR and the shipowner, the repatriation was agreed. The five crew members of MV Volga River were replaced a week and a half after the appeal to the Union.

The crew change took place at sea, when a vessel arrived and brought the seafarers to shore.

The Azov Sea and River Don Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia received gratitude for the prompt addressing the issue. [⚓](#)



© А. Гапаев

VERIFY THE VESSEL BEFORE HIRING

The Seafarers' Union of Russia cautions its members against engaging in employment on MV Old Warrior (IMO 8422137), as the shipowner persists in recruiting seafarers for work aboard the vessel, despite the fact that the trawler has been detained by Norwegian port authorities due to its substandard technical condition.

The fact there were problems on board the vessel became known after a crew member from MV Old Warrior applied to the union and asked for assistance in signing off from the trawler as soon as possible. As it turned out, the story of the ship's crew is similar to many others.

The crew was hired in Murmansk to sail to Africa for fishing. But the seafarers never made it to the African continent. When seafarers embarked the vessel and saw its technical condition, they filed a complaint with the Norwegian Port State Control: the crew members emphasized that they were not ready to cross the Atlantic on a rusty old vessel. The inspection confirmed their complaint and detained the trawler until the deficiencies were corrected.

The seafarer who applied to the union decided not to stay on board; he was determined to sign off from the vessel and asked SUR to assist him.

By the way, he hasn't still received any money for the period he was on board the trawler. The remaining crew members continue to keep watch on the detained MV Old Warrior.

The SUR highly recommends seafarers to join the union and verify the company and the vessel before employment, so as not to end up in a situation like the crew of the trawler. [⚓](#)



© Marinetrtraffic. Geir Vinnnes

“**РПСМ НАСТОЯТЕЛЬНО РЕКОМЕНДУЕТ ВСТУПАТЬ В ПРОФСОЮЗ, А ПЕРЕД ТРУДОУСТРОЙСТВОМ — ПРОВЕРЯТЬ КОМПАНИЮ И СУДНО.**

THE SUR HIGHLY RECOMMENDS SEAFARERS TO JOIN THE UNION AND VERIFY THE COMPANY AND THE VESSEL BEFORE EMPLOYMENT.

NO COMPLAINTS

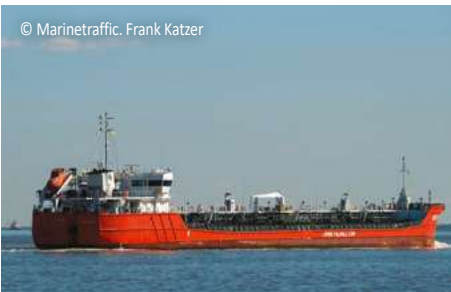
Technical Labor Inspector of the Black and Azov Seas Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia Evgeny Bangert visited the tanker Belgorod, moored at the port of Novorossiysk, with inspection of working conditions of the crew.

He noted that the vessel, which frequently changes its name, is now in good condition. Everything is fine with the working conditions on board either: at least, the crew members do not complain.

The crew consists of 24 Russian seafarers. "They welcomed our visit, but were a bit reserved with us," — Bangert added.

As evidenced in practice, all seafarers are different: some of them don't even know their rights. The SUR believes that the only guarantee of effective protection of the legal rights of maritime workers is a collective agreement.

The SUR BASTO Technical Labor Inspector reminded that visiting ships at ports with inspection of working conditions on board is the most important task of the Seafarers' Union of Russia: "We try to meet with crew members as often as possible so that they know their rights and join the union." [⚓](#)



© Marinetrtraffic. Frank Katzer

НАМ НУЖНЫ СПЛОЧЕННОСТЬ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ



↑

Совет ФПРМТ, 14 ноября 2024 года,
Санкт-Петербург

MTWF Council, November 14, 2024,
St. Petersburg



**ФПРМТ ОТ ИМЕНИ
РОССИЙСКОГО
ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ
ПРОДЕЛАЛА СЕРЬЕЗНУЮ
РАБОТУ, ЧТОБЫ
СОХРАНИТЬ ГАРАНТИИ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ
СУДОВЛАДЕЛЬЦА
ПЕРЕД МОРЯКАМИ,
ПРЕДОТВРАТИВ
ПОЯВЛЕНИЕ
ТРЕХСТОРОННИХ
ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ
В СУДОХОДСТВЕ.**

14 ноября в Петербурге состоялось заседание Совета Федерации профсоюзов работников морского транспорта. В нем приняли участие представители членских организаций ФПРМТ: Российского профсоюза моряков, Российского профсоюза работников морского транспорта, Российского профсоюза докеров, Профессионального союза работников морского транспорта Республики Крым, Арктической региональной (территориальной) организации ФПРМТ, Северной региональной организации ФПРМТ, Межрегионального профсоюза лоцманов, Территориального объединения профсоюзов Юга России «Югмор». В целом члены Совета говорили о положении дел в регионах и организациях ФПРМТ, единогласно отметив, что профсоюзам нужны сплоченность и взаимодействие.

Так, если говорить о текущей работе ФПРМТ в 2024 году, то много времени занимала деятельность в Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений (РТКО), где рассматривались как общие вопросы, касающиеся всех трудящихся, так и узкопрофессиональные вопросы, касающиеся регулирования трудовых прав моряков и докеров.

СОХРАНИЛИ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СУДОВЛАДЕЛЬЦА ПЕРЕД МОРЯКАМИ

В частности, председатель ФПРМТ Юрий Сухоруков рассказал, что ФПРМТ от имени Российского профсоюза моряков проделала серьезную работу, чтобы сохранить гарантии ответственности судовладельца перед моряками, предотвратив появление трехсторонних трудовых отношений в судоходстве.

Как известно, федеральным законом от 26.02.2024 № 28-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в Кодекс торгового мореплавания и Кодекс внутреннего водного транспорта был введен новый вид деятельности — техническое управление судном. Так в КТМ появилась ст. 8.1, регулирующая вопросы техменеджмента. Она дает судовладельцу право поручить техническое управление судном техническому управляющему — юрлицу или индивидуальному предпринимателю, который в свою очередь по договору сможет исполнять обязанности судовладельца в рамках российского законодательства и международных договоров. Кроме того, принятым законом внесены изменения в ст. 60 КТМ, которая на сегодняшний день устанавливает обязанности судов-

WE NEED COHESION AND COOPERATION

On November 14, the Council of the Maritime Transport Workers' Federation met in St. Petersburg. It was attended by the representatives of MTWF member organizations: Seafarers' Union of Russia, Maritime Transport Workers Union of Russia, Dockers' Union of Russia, Maritime Transport Workers' Union of the Republic of Crimea, Arctic Regional (Territorial) Organization of the MTWF, Northern Regional Organization of the MTWF, Interregional Pilots Union, Territorial Association of Trade Union Organizations of the South of Russia "Yugmor". In general, Council members discussed the state of affairs in the regions and MTWF member-unions, unanimously noting that unions need cohesion and cooperation.

Thus, as far as day-to-day work of the MTWF in 2024 is concerned, much time was given to activities of the Russian Trilateral Commission for the Regulation of Social and Labour Relations (RTC), where both general issues concerning all workers and specialized professional issues concerning the management of labor rights of seafarers and dockers were considered.

SHIPOWNER'S LIABILITY TO SEAFARERS MAINTAINED

In particular, Yury Sukhorukov, MTWF President, told that extensive work has been done by the MTWF, on behalf of the Seafarers' Union of Russia, to retain the guarantees of the shipowner's liability to seafarers, preventing the introduction of tripartite labour relations to the maritime industry.

It is known that Federal Law No. 28-FZ "On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation", dated February 26, 2024, introduced a new type of operation into the Merchant Shipping Code and the Inland Waterway Transport Code, i.e., technical control of the ship. Thus, Article 8.1 was introduced to the MSC regulating the issues of technical management. This article gives a shipowner the right to entrust the technical control of the ship to a technical manager — a legal entity or an individual entrepreneur, who in turn, as per the agreement, will be able to discharge the functions of the shipowner under the Russian legislation and international treaties. Additionally, the adopted law amended Article 60 of the MSC that currently establishes liabilities of the shipowner to the ship crew. Thus, there is possibility



↑

ЮРИЙ СУХОРУКОВ

председатель ФПРМТ,
председатель РПСМ

YURY SUKHORUKOV

MTWF President,
SUR President



**EXTENSIVE WORK
HAS BEEN DONE BY THE
MTWF, ON BEHALF OF
THE SEAFARERS' UNION
OF RUSSIA, TO RETAIN
THE GUARANTEES OF THE
SHIPOWNER'S LIABILITY
TO SEAFARERS,
PREVENTING THE
INTRODUCTION OF
TRIPARTITE LABOUR
RELATIONS TO THE
MARITIME INDUSTRY.**



↑
ИРИНА ЧЕРНЕНКО
председатель ПРМТ РК

IRINA CHERNENKO
MTWU of the Republic of Crimea
President



**В ЦЕЛОМ ПРОБЛЕМ
С СОЦИАЛЬНЫМ
ПАРТНЕРСТВОМ В КРЫМУ
НЕТ. В ЧАСТНОСТИ, БЫЛ
ПОДПИСАН ДОГОВОР
С РОСМОРРЕЧФЛОТОМ
О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ
В БЕЗВОЗМЕЗДНОЕ
И БЕССРОЧНОЕ
ПОЛЬЗОВАНИЕ ПРМТ РК
ПОМЕЩЕНИЯ ДЛЯ
ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ
ПРОФСОЮЗНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.**

ладельца по отношению к экипажу судна. Так, предусмотрена возможность передачи техническому управляющему полномочия по осуществлению от имени судовладельца прав и обязанностей работодателя перед членами экипажей, в числе которых заключение трудовых договоров, выплата заработной платы, обеспечение безопасных условий труда.

— ФПРМТ добились главного для моряков: исходя из используемой в изменениях формулировки «от имени судовладельца», именно он — судовладелец — остается для них работодателем, тем самым введенное регулирование не меняет его ответственности перед членами экипажей морских судов в трудовых отношениях, — отметил Ю. Сухоруков. — Другими словами, судовладелец по-прежнему отвечает по морским требованиям судном. Более того, принятым законом предусмотрена солидарная ответственность технического управляющего и судовладельца перед третьими лицами: моряки могут предъявить требования к любому из них в случае возникновения проблем с трудовыми отношениями на судне, переданном в техническое управление.

РПД РЕАНИМИРОВАЛ ИНСПЕКЦИЮ ТРУДА

Председатель Российского профсоюза докеров рассказал о том, что РПД реанимировал инспекцию труда. Такое решение приняли члены Совета РПД на своем октябрьском заседании во Владивостоке. В нем участвовали представители профорганизаций РПД из Санкт-Петербурга, Архангельска, Туапсе, Владивостока, Находки и Славянки. Помимо этого в рамках осеннего Совета прошли встречи с работниками и профактивом Владивостокского морского торгового порта и состоялись семинары: один — по специальной оценке условий труда, организованный Центральным научно-исследовательским и проектно-конструкторским институтом морского флота, другой — для профсоюзных активистов.

Председатель РПД Максим Колядинцев отметил, что идея возродить инспекцию труда давно витала в воздухе. «Раньше в структуре профсоюза была инспекция труда, однако на некоторое время она прекратила свое существование, — рассказал он. — После семинара по СОУТ этот пробел решили устранить».

Так, профактивисты успешно подтвердили знания по охране труда и трудового законодательства, получили документы о прохождении курса по управлению охраной труда в порту, что означает возможность участия представителей профсоюза в любых комиссиях работодателя по расследованию несчастных случаев на производстве, проверке знаний по охране труда, проведении специальной оценки условий труда докеров.

Следуя букве закона, для инспекции труда РПД разработали Положение, которое утвердил Совет РПД. В ее составе — 30 инспекторов: все они подчиняются Исполкому РПД.

КОЛДОВОДНАЯ КАМПАНИЯ В КРЫМУ

Профессиональный союз работников морского транспорта Республики Крым в рамках социального партнерства взаимодействует с двумя предприятиями — ГУП РК «Крымские морские порты» и ФГУП «НИКИМП». В общей сложности на них работают 1050 членов ПРМТ РК.

Председатель Профессионального союза работников морского транспорта Республики Крым Ирина Черненко сообщила, что на обоих предприятиях коллективные договоры заканчиваются 31 декабря 2024 года.

— Еще в сентябре 2024 года профсоюз вступил в переговоры с администрациями предприятий, — сказала она. — В керченском филиале ФГУП «НИКИМП» удалось достичь договоренности о том, что колдоговор, который мы заключили в декабре 2023 года до декабря 2024 года, будет продлен на три года, то есть по 2027 год включительно. Уже подписано соглашение об этом.

to transfer to the technical manager the authority to exercise, on behalf of the shipowner, the rights and liabilities of the employer to crew members, including signing labour contracts, paying wages, and ensuring safe working conditions.

“The MTWF has achieved the most important thing for seafarers: according to the wording used in the amendments, “on behalf of the shipowner,” it is still the ship owner who remains their employer, and the introduced regulation does not have any effect on his liability to the crew members of marine ships regarding labour relations,” noted Yury Sukhorukov. “In other words, the shipowner remains responsible for the ship. Moreover, the adopted law provides for joint and several responsibility of the technical manager and the shipowner to third parties: seafarers can make demands on any of them in the case of any problems regarding labour relations on the placed under technical management.”

DUR REVIVED ITS LABOR INSPECTORATE

The President of the Dockers’ Union of Russia (DUR) informed that DUR revived its Labor Inspectorate.

This decision was made by the members of the Council of the Dockers’ Union of Russia at its October meeting in Vladivostok, which was attended by the representatives of DUR organizations from St. Petersburg, Arkhangelsk, Tuapse, Vladivostok, Nakhodka and Slavyanka took part.

In addition, meetings with employees and trade union activists of the Commercial Sea Port of Vladivostok and seminars were held as part of the Autumn Council agenda: one on special assessment of working conditions, organized by the Central Marine Research and Design Institute, and the other for trade union activists.

Maxim Kolyadintsev, DUR President, said that the idea to revive the labor inspectorate had been in the air for a long while. ‘There used to be labor inspectorate in the union, but it ceased to exist for some time,’

he said, ‘After the seminar on special assessment of working conditions, we decided to bridge this gap’.

Thus, the trade union activists solidified their knowledge of occupational health and safety and labor legislation, earned records of achievement for a course on labor safety management at the port that gave the union representatives the right to participate in any employer’s commissions for investigation of industrial accidents, testing of occupational safety knowledge, and conducting special assessment of working conditions for dockers.

According to the letter of the law, DUR developed its Labor Inspection Regulations that were approved by the DUR Council. The inspectorate consists of 30 inspectors, all of them reporting to the Executive Committee of the Docker’ Union of Russia.

COLLECTIVE BARGAINING AGREEMENT CAMPAIGN IN CRIMEA

The Maritime Transport Workers’ Union of the Republic of Crimea, interacts, as part of social partnership, with two enterprises — the State Unitary Enterprise of the Republic of Crimea “Crimean Seaports” and the Federal State Unitary Enterprise “NIKIMP” (Research and Design Institute of Testing Machines, Devices and Mass Measurement Equipment). In total, 1050 members of the MTWU of the Republic of Crimea work at those enterprises.

Irina Chernenko, President of the Maritime Transport Workers’ Union of the Republic of Crimea, reported that collective bargaining agreements expire on December 31, 2024 at both enterprises.

“Back in September 2024, the union started negotiations with the management of those enterprises,” she said. “In the Kerch branch of the FSUE “NIKIMP”, we came to an agreement that the collective bargaining agreement concluded in December 2023 and remaining in force until December 2024 will be extended



**IN GENERAL THERE ARE NO
PROBLEMS WITH SOCIAL
PARTNERSHIP IN CRIMEA.
IN PARTICULAR,
AN AGREEMENT WAS SIGNED
WITH ROSMORRECHFLOT ON
GRANTING OFFICES FREE OF
CHARGE AND FOR UNLIMITED
USE BY THE MTWU OF THE
REPUBLIC OF CRIMEA,
FOR UNION ACTIVITIES.**





В ГУП РК «Крымские морские порты» ситуация сложнее из-за некоторых финансовых проблем: однако несмотря на то это, переговоры по подписанию колдоговора продолжаются. Председатель ПРМТ РК отметила, что основные пункты договора остаются в силе на ближайшие три года.

Ирина Черненко подчеркнула, что в целом проблем с социальным партнерством в Крыму нет. В частности, был подписан договор с Росморречфлотом о предоставлении в безвозмездное и бессрочное пользование ПРМТ РК помещения для осуществления профсоюзной деятельности.

— Перед нами стоит задача — сохранить социальные гарантии работников морского транспорта Крыма, в том числе по оплате труда, — заключила И. Черненко.

ОБЩЕСТВО НАХОДИТСЯ В НАПРЯЖЕННОМ СОСТОЯНИИ

Председатель Межрегионального профсоюза лоцманов Владимир Кабанов отметил, что главная проблема для МПСЛ — отсутствие социального партнерства. Так, в середине октября в профсоюз обратились лоцманы из Приморска. Он отметил, что когда-то в порту была первичка, но по настоящему предложению работодателя работники перестали платить членские взносы в МПСЛ. Теперь 50% уставного капитала лоцманской организации в Приморске приобрело ФГУП «Гидрографическое предприятие» — естественно, у работников возникли вопросы по условиям дальнейшей работы.

— Очевидно, что нужно действовать — создавать лоцманскую первичку, выходить на переговоры с работодателем по заключению коллективного договора, однако все упирается в то, что никто из местных лоцманов не хочет возглавить первичную организацию — люди не уверены в том, что участие в профсоюзе не повлияет на основную работу, — объяснил В. Кабанов.

Председатель Российского профсоюза работников морского

транспорта Валентин Сиротюк отметил, что общество находится в напряженном состоянии — нет четкого представления о том, что будет дальше. Незнание, безусловно, пугает, но пока что все идет своим чередом — РПРМТ, как профсоюз, со своими задачами справляется.

РАБОТА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Подводя итоги заседания Совета ФПРМТ, председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта Юрий Сухоруков, отметил, что год выдался непростым:

— Однако несмотря на это, мы уверенно смотрим в будущее и продолжаем держать свою линию фронта. Традиционно наши членские организации могут рассчитывать на помощь ФПРМТ по различным вопросам, в том числе отстаивание социально-трудовых прав работников морской отрасли в Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений.

Кроме того, ФПРМТ продолжит работу в рабочей группе Минтранса России по вопросам лоцманской деятельности, что, по мнению ФПРМТ и МПСЛ, в итоге должно привести к созданию единой централизованной государственной морской лоцманской службы в Российской Федерации, совершенствованию действующего Положения о морских лоцманах России и разработке Правил по охране труда для морских лоцманов.

На контроле остается соблюдение действующего законодательства в отношении обеспечения законного права представителей членских организаций ФПРМТ на беспрепятственный доступ к рабочим местам работников.

Совместно с Российским профсоюзом докеров ФПРМТ будет добиваться законодательного запрещения использования заемного труда докеров-механизаторов.

Следующее заседание совета ФПРМТ состоится весной 2025 года в Москве.

for three years, that is, until 2027 incl. An agreement to that effect has already been signed.”

In the SUE of the Republic of Crimea, “Crimean Seaports”, the situation is more complicated due to certain financial problems: however, despite this fact, negotiations on signing a collective bargaining agreement keep going. The President of the MTWU of the Republic of Crimea noted that the main clauses and items of the agreement will remain in force for the coming three years.

Irina Chernenko emphasized that in general there are no problems with social partnership in Crimea. In particular, an agreement was signed with Rosmorrechflot on granting offices free of charge and for unlimited use by the MTWU of the Republic of Crimea, for union activities.

“We are faced with the task of maintaining social guarantees for the Crimea’s maritime transport sector’s workers, including wage guarantees,” concluded Irina Chernenko.

SOCIETY IS UNDER STRAIN

Vladimir Kabanov, President of the Interregional Pilots’ Union, noted that the main problem for the IPU is the lack of social partnership. For example, in mid-October, the union was approached by pilots from Primorsk. He noted that there was once a primary organization at the port, but at the urging of the employer, the employees stopped paying membership dues to the IPU. Now 50% of the authorized capital of the pilots’ organization in Primorsk have been acquired by FSUE “Hydrographic Enterprise” — and it is no wonder that the employees now have questions about the conditions of their further work.

“It is obvious that it is necessary to act — to establish a pilot primary organization, to negotiate and sign a collective bargaining agreement with the employer, but everything is hindered by the fact that none of the local pilots wants to head

the primary organization — people are not confident that unionization will not affect their main job,” — explained V. Kabanov.

Valentin Sirotyuk, President of the Maritime Transport Workers Union of Russia, noted that our society is under strain — there’s no clear idea of what comes next. The unknown is certainly frightening, but so far everything has been going its way — the MTWUR, as a trade union, is doing its job.

IT’S WORK IN PROGRESS

Summarizing the results of the MTWF Council meeting, Yuri Sukhorukov, President of the Maritime Transport Workers’ Federation, noted that the year was not easy:

“Despite this, however, we look to the future with confidence and keep our front line stable. Traditionally, our member organizations can count on the MTWF assistance in various issues, including defending the social and labor rights of maritime workers in the Russian Trilateral Commission for the Management of Social and Labor Relations”.

Apart from that, MTWF will keep participating in the task force of the Russian Ministry of Transport for maritime pilotage issues, and in the opinion of MTWF and IPU, it should eventually lead to the creation of a single centralized state maritime pilotage service in the Russian Federation, the improvement of the current Statute on Maritime Pilots of Russia and the development of Occupational Safety Rules for maritime pilots.

Compliance with current legislation in terms of ensuring the legal right of MTWF member organizations to unimpeded access to workers’ job stations remains under control.

Together with the Dockers’ Union of Russia, the MTWF will seek a legislative ban on personnel leasing of dockworkers and machine operators.

The next meeting of the MTWF is scheduled for spring 2025 in Moscow.



↑

ВАЛЕНТИН СИРОТЮК

Председатель РПРМТ

VALENTIN SIROTYUK

MTWUR President



**НЕИЗВЕСТНОСТЬ,
БЕЗУСЛОВНО, ПУГАЕТ,
НО ПОКА ЧТО ВСЕ ИДЕТ
СВОИМ ЧЕРЕДОМ —
РПРМТ, КАК ПРОФСОЮЗ,
СО СВОИМИ ЗАДАЧАМИ
СПРАВЛЯЕТСЯ.**

**THE UNKNOWN IS CERTAINLY
FRIGHTENING, BUT SO FAR
EVERYTHING HAS BEEN
GOING ITS WAY — THE
MTWUR, AS A TRADE UNION,
IS DOING ITS JOB.**

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ХАРАКТЕР МОРСКОЙ ОТРАСЛИ ТРЕБУЕТ ОСОБОГО ОТНОШЕНИЯ К МОРЯКАМ

INTERNATIONAL NATURE OF THE MARITIME INDUSTRY REQUIRES SPECIAL TREATMENT OF SEAFARERS

Интернет на судне по доступной цене, бесплатное сбалансированное питание и питьевая вода, средства индивидуальной защиты по размеру — вот что с 23 декабря 2024 года гарантируют морякам поправки в Конвенцию 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС-2006). Эти и другие важные договоренности были достигнуты на заседании Специального трехстороннего комитета (СТК), созданного в соответствии с КТМС-2006, Международной организации труда (МОТ) в Женеве весной 2022 года. В его работе участвовали профсоюзы, включая Российский профсоюз моряков, судовладельцы и правительства. Все одобренные на СТК поправки утвердила Международная конференция труда. Разбираемся, как изменения повлияют на условия труда плавсостава.

НА СВЯЗИ С РОДНЫМИ

Пользоваться интернетом — уже не роскошь. Согласно поправкам, судовладельцам и государствам-членам Конвенции рекомендуется предоставлять экипажу на борту, в портах и на якорных стоянках доступ в сеть. Моряки смогут чаще общаться с семьей и друзьями, узнавать новости. Доступ к интернету должен быть обеспечен по разумной цене.

Возможность поддерживать связь с семьей и друзьями — это не просто приятный бонус в рейсе, а основное право человека, отмечают в РПСМ. Вот почему морские профсоюзы упорно боролись за то, чтобы работодатели обеспечили моряков доступом в интернет, и чтобы такая поправка появилась в КТМС.

ГЛАВНОЕ — ЗДОРОВЬЕ

В случае острого заболевания или получения серьезной травмы, с которыми невозможно справиться на борту, поправки в КТМС предписывают списание члена экипажа с судна и доступ к медицинскому учреждению. На прак-

тике ближайшее государство обязано содействовать морякам в вопросах, касающихся жизни и здоровья, обеспечив немедленную высадку на берег нуждающегося в экстренной врачебной помощи и лечении.

В РПСМ поясняют, что эта поправка стала логическим продолжением резолюции, принятой на заседании СТК в апреле 2021 года, и ответной реакцией на негативный опыт, полученный морской отраслью во время пандемии коронавируса. Тогда все видели, какими пагубными последствиями обернулись для моряков карантинные ограничения, введенные во многих странах — многие государства просто отказывались принимать больных моряков в свои береговые клиники.

Показательный случай, который мог закончиться трагедией, произошел в апреле 2020 года, когда 45-летнему российскому члену экипажа WL Palekh (ИМО 9674397) с симптомами перенесенного инсульта власти Индонезии под предлогом ограничений, введен-

Internet on a vessel at a reasonable price, availability of free balanced meals and potable water, as well as size-fitting personal protective equipment — this is what the amendments to the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006) guarantee to seafarers from December 23, 2024. These and other important agreements were achieved at the meeting the Special Tripartite Committee (STC), established under the MLC 2006, at the International Labour Organization (ILO) in Geneva, in spring 2022. Unions, including the Seafarers' Union of Russia, shipowners and government authorities participated in the Committee's work. All amendments agreed at STC meeting were approved by the International Labour Conference (ILC). Let's understand how the changes will affect the working conditions of the maritime crews.

IN TOUCH WITH THE FAMILY

Internet is no longer a luxury. Under the amendments, shipowners and Convention member-states are encouraged to provide network access to the crew while on board, in ports or anchored. Seafarers will be able to communicate more often with family and friends and get updates on news. Internet access should be provided at an affordable cost.

The opportunity to keep in touch with family and friends is not just a nice bonus on a voyage, but a basic human right, SUR notes. That is why

→
Сессия Международной
конференции труда
Session of the International Labour
Conference

ных в стране, не давали разрешения на эвакуацию, отказывая в медицинской помощи в течение почти четырех суток. РПСМ задействовал всех, кто мог оказать помощь в преодолении административных барьеров и, к счастью, россиянина доставили на берег в клинику.

По сути, в том числе этот чудовищный случай показал необходимость принятия поправки в Стандарт А4.1 — «Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу» КТМС.

ПИТАНИЕ НА БОРТУ ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

В части правил, касающихся питания, судовладельцы обязаны позаботиться об обеспечении экипажей бесплатной питьевой водой и качественными продуктами. Так, пища на судне должна быть питательной и разнообразной и готовиться в гигиенических условиях. Провизия и питьевая вода должны предоставляться бесплатно на протяжении всего контракта моряка.

В рейсе нет ничего важнее, чем безопасность моряков: это в том числе относится к их питанию, отмечают в РПСМ.

ЖИЗНЕННО-ВАЖНЫЕ АКСЕССУАРЫ

Средства индивидуальной защиты имеют огромное значение для безопасности и выживания людей на судне. С 23 декабря все моряки должны быть снабжены СИЗ соответствующего размера. К слову, эта мера введена и для того, чтобы учесть растущее число женщин-моряков.



maritime unions fought to make sure that employers provide seafarers with internet access and that such amendment be included in the MLC.

THE MOST IMPORTANT THING IS HEALTH

In the event of an acute health problem or a serious injury that cannot be appropriately treated on board, the amendments to the MLC require the crew member to be signed off from the ship and to visit a medical institution. As a practical matter, the nearest country is obliged to assist seafarers in matters concerning their life and health, ensuring the immediate disembarkation of those in need of emergency medical care and treatment.

The SUR explains this amendment to be a logical extension of the resolution adopted at the STC meeting in April 2021 and a response to the negative experience of the maritime industry during the COVID-19 pandemic. During the pandemic, all of us could see the harmful consequences that the quarantine restrictions introduced in many countries had on seafarers — many states simply refused to admit sick seafarers to their shore-based clinics.

An illustrative case that could have ended tragically occurred in April 2020, when Indonesian authorities, under the pretext of restrictions imposed in the country did not authorize disembarkation of a 45-year-old Russian crew member of the WL Palekh (IMO 9674397) with symptoms of an acute stroke denying medical care for nearly four days. The SUR mobilized everyone who could assist in overcoming administrative barriers and fortunately, the Russian seafarer was brought ashore to a clinic.

In fact, among other things, this heinous case demonstrated the need for an amendment to Standard A4.1 — “Medical care on board ship and ashore” of the MLC.

MEALS ON BOARD ARE ESSENTIAL

In terms of meals regulations, shipowners are required to provide crew members with free potable water and high-quality products. Thus, food on board should be highly nutritious, diverse and prepared under hygienic conditions. Provision and potable water should be provided free of charge while the seafarer's contract is in force.

Nothing is more important than seafarers' safety on a voyage: this rule is also applicable to their meals, SUR states.



Это существенная и важная поправка, потому что она напрямую касается безопасности и профилактики несчастных случаев.

— Поправки вступают в силу для всех государств, ратифицировавших Конвенцию о труде в морском судоходстве, — пояснил первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук. — Правительства стран обязаны имплементировать их в свои национальные законодательства.

НЕРЕШЕННЫЕ ВОПРОСЫ

Помимо поправок, на заседании СТК было принято несколько резолюций, касающихся будущей работы комитета. К ним относятся искоренение домогательств и издевательств в морском секторе, возмещение ущерба морякам по контрактам, расширение возможностей членов экипажей по обеспечению соблюдения условий трудовых договоров со стороны судовладельцев.

Важным, но пока не урегулированным вопросом остается проблема криминализации.

Так, труженики флота по всему миру сталкиваются с несправедливыми уголовными преследованиями и арестами. Зачастую членов экипажей, подозреваемых в совершении преступлений, заключают под стражу даже в отсутствие доказательств.

— Международный характер морской отрасли требует унифицированного подхода к соблюдению прав моряков. Это серьезный вопрос, который требует урегулирования на международном уровне, — отметил И. Ковальчук. — В частности, 26-28 ноября 2024 года в Женеве на заседании Совместной трехсторонней рабочей группы МОТ-ИМО по выявлению и решению проблем моряков и человеческого фактора обсуждался проект Руководства по справедливому обращению с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений. Оно призвано гарантировать членам экипажей справедливое обращение в ходе любого рассле-

дования, в частности, что арест не продлится дольше, чем это необходимо по закону портового или прибрежного государства.

РАБОТА НА ПЕРСПЕКТИВУ

Конвенция о труде в морском судоходстве регулярно пересматривается и обновляется с учетом требований времени и проблем, с которыми сталкиваются члены экипажей. Так, 7-11 апреля 2025 года в Женеве пройдет пятое заседание Специального трехстороннего комитета Международной организации труда по внесению новых поправок в КТМС. Как и прежде, их цель — обеспечить морякам лучшие условия труда. На сегодняшний день профсоюзы, судовладельцы и правительства стран уже подали на рассмотрение 16 предложений.

Среди них, например, борьба с усталостью моряков. Специалисты отмечают, что 28% членов экипажей отдыхают менее 10 часов в сутки, а 78% моряков работают без выходных в течение всего периода контракта.

Также будет поднят вопрос о свободном передвижении моряков. Согласно одному из пунктов документа, члены экипажей не должны иметь визу или специальное разрешение при репатриации.

Ожидается, что СТК рассмотрит и тему образования. Согласно проведенным исследованиям, к 2050 году мировому флоту потребуется 800 тысяч моряков. Главная задача отрасли — разработать методики обучения для работы с альтернативными видами топлива и новыми технологиями, а также повысить привлекательность профессии моряка.

Поправки будут приняты, только если все участники Специального трехстороннего комитета Международной организации труда — профсоюзы, судовладельцы и правительства — придут к согласию. 

LIFESAVING ACCESSORIES

Personal protective equipment is of great importance to the safety and survival of people on board a ship. From December 23, all seafarers should be provided with PPE of the appropriate size. By the way, this measure was also introduced in order to take into account the growing number of female seafarers.

This is a very significant and important amendment because it directly relates to accident prevention.

“The amendments come into force for all countries that have ratified the Maritime Labour Convention,” explained Igor Kovalchuk, First Vice President of the SUR. “The government of each country should implement them into its national legislation.”

OUTSTANDING ISSUES

Apart from amendments, several resolutions concerning future activities of the Committee were adopted at the STC meeting. These resolutions aim at elimination of harassment and abuse in the maritime sector, providing compensation to seafarers under contractual terms, and expanding the crew members' opportunities for ensuring the compliance with their labor contracts on the part of shipowners.

Criminalization remains an important but yet unresolved issue.

Thus, marine workers around the world can face unfair criminal prosecutions and arrests. Often, crew members suspected of committing crimes are taken into custody even in the absence of evidence.

“The international nature of the maritime industry requires a unified approach to providing the seafarers' rights. This is a very serious issue that should be addressed at the international level,” noted I. Kovalchuk. “In particular, on November 26-28, 2024, in Geneva, at a meeting of the Joint ILO-IMO Tripartite Working Group for Identifying and Addressing the Seafarers' issues and the Human Element, the Draft Guidelines on Fair Treatment of Seafarers Detained on Suspicion of Committing Crimes

were discussed. Those Guidelines are intended to ensure that crew members are treated fairly during any investigation and that the detention should not last longer than necessary under the law of the port or coastal country.”

WORKING PROSPECTS

The Maritime Labour Convention is regularly reviewed and updated to take into account recent requirements and new problems faced by crew members. Thus, on April 7-11, 2025, the fifth meeting of the Special Tripartite Committee of the International Labour Organization will be held in Geneva aimed at introducing new amendments to the MLC. As before, their goal is to provide better working conditions for the seafarers. To this date, labour unions, shipowners and government authorities have already submitted 16 proposals for consideration.

Among them, for example, is combating sailor fatigue. Experts say that 28% of crew members rest less than 10 hours a day, and 78% of seafarers work with no days off throughout the entire contract period.

The issue of free movement of sailors will also be raised. One of the document's clauses reads that crew members do not need a visa or special permission in the case of repatriation.

The STC is expected to address the issue of training as well. According to the research that's been done, the world fleet will need 800,000 sailors by 2050. The main objective of the maritime industry' is to develop training methods and procedures for working with alternative fuels and new technologies, and also, to increase the appeal of the seafaring profession.

The amendments will be adopted only if all members of the Special Tripartite Committee of the International Labour Organization — trade unions, shipowners and government authorities — come to an agreement. 

МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ: КАК МОРПЕХ РЕШИЛ СТАТЬ ЭЛЕКТРОМЕХАНИКОМ

Дорога на флот у всех разная. Кто-то идет в море из-за романтики путешествий и желания побывать в экзотических странах, кого-то привлекает хорошая зарплата, а кому-то уже на роду написано стать моряком, особенно, представителям морских династий. По стопам родственников пошел и курсант первого курса Морской технической академии им. адм. Д. Н. Сенявина Егор Кириллов. Ему всего лишь 19 лет, но он уже успел пройти службу в морской пехоте и получить медаль «За воинскую доблесть» — за уничтожение двух безэкипажных катеров-камикадзе, атаковавших Севастополь.



— Я проходил срочную службу в 810-й отдельной гвардейской орденов Жукова и Ушакова бригаде морской пехоты. Службу нес достойно, правда, временами было страшно — один раз ракета пролетела в десяти метрах над мной. Просыпался от работы ПВО, сбивавшей дроны, — вспоминает Е. Кириллов. — Бывало безэкипажные катера, нагруженные взрывчаткой, заплывали к нам. Ночью их очень трудно заметить: они наполовину погружены в воду — только их следы видны на воде. Я обнаружил два таких дрона, открыл по ним огонь, уничтожив оба.

После демобилизации морпех поступил в МТА им. адм. Д. Н. Сеня-

вина. Уже осенью Егор Кириллов надел форму «сенявинца». Его группа быстро стала одной из лучших в учебном заведении, курсанты под его командой показали отличную строевую подготовку во время парада в Кронштадте, посвященного принятию клятвы-присяги первокурсниками на верность флоту России. За церемонией с гордостью наблюдали его родители и дедушка — военный водолаз. Они были рады тому, что Егор решил продолжить морскую династию. К слову, его дяди — тоже моряки, оба работают механиками на судах торгового флота. Как и родственники, курсант Кириллов мечтал стать электроме-

DREAMS COME TRUE: THE STORY ABOUT A MARINE WHO DECIDED TO BECOME AN ELECTRICIAN

Everyone has his own path to the maritime fleet. Some people choose to go to sea for the romance of travel and the desire to see exotic countries. Others are attracted by a good salary, and others are destined to become sailors, especially if they are from a maritime dynasty. Egor Kirillov, a first-year cadet at the Admiral Senyavin Maritime Technical Academy, is one of those who followed the trade of his relatives. He is just 19 years old, but he has already served in the marines and was awarded the Medal for Military Valor for the destruction of two unmanned boats — kamikaze that attacked Sevastopol.

— I did my military service in the 810th separate marine brigade. I served in dignity, although at times it was scary. Once a missile flew ten meters above me. Sometimes I woke up with the sound of the air defence shooting down drones, — Kirillov recalls. — Sometimes, unmanned boats loaded with explosives appeared near our ship. At night, they are very difficult to notice: they are half submerged in water, you can see just their traces on the water. I detected two such drones, opened fire on them, and destroyed both.

Having completed his military service, the marine entered the Admiral Senyavin Maritime Technical Academy. His group quickly became one of the best in the Academy. The cadets under his command demonstrated excellent marching skills during the parade in Kronstadt, marking the first-year cadets' pledge of allegiance to the Russian Navy flag. His parents and grandfather, a naval diver, proudly watched the ceremony. They were glad Egor decided to continue the naval dynasty. By the way, both his uncles are seafarers either, they work in merchant fleet as Electricians.

Like his relatives, cadet Kirillov dreamed of becoming an Electrician, but he couldn't enroll in the Marine

хаником, но поступить на судомеханическое отделение не получилось — не было мест. Чтобы не терять время, он подал документы на судоводительское.

— В академии мне очень нравится, здесь интересно учиться, коллектив преподавателей — замечательный, проводятся разные мероприятия, конкурсы, — рассказал Егор. — Ребята у нас дружные, часто спрашивают о морской пехоте — как служил, что делал. Я стараюсь их не пугать, наоборот, стремлюсь заинтересовать.

Военная выправка, выработанный командный голос, уверенный взгляд — Егор Кириллов уже полгода руководит 111 группой судоводительского факультета. Впереди у него три года обучения, после которых он получит рабочую специальность «матрос».

На втором курсе, как и другие «сенявинцы», он пройдет первую практику на учебном парусномоторном судне «Юный Балтиец». Курсантам предстоит научиться поднимать паруса, на себе ощутить силу ветра, привыкнуть к морской качке и освоить все необходимые профессиональные навыки. ⚓

Engineering Department — there were no vacant places. So, he applied to the Navigation Faculty not to waste time.

— I really like being in the Academy, it's exciting to study here, we have a remarkable teaching staff, various events and competitions are held, — Egor said. — We have a friendly team, the guys often ask about my service in the Marines. I try not to scare them, on the contrary, I try to interest them.

Martial bearing, command voice, confident look — Egor Kirillov has been leading Group 111 of the Navigation Faculty for six months now. He has three years of study ahead of him, and then he will get a trade “sailor”.

In his second year, like other cadets of the Admiral Senyavin Maritime Technical Academy, he will undergo his first sea-going practice on board a sailing vessel “Yunyi Baltiets”. The cadets will learn how to raise sails, they will feel themselves the force of the wind, get used to the rolling of the sea and master all the necessary professional skills. ⚓



↑

ЕГОР КИРИЛЛОВ

Курсант первого курса
МТА им. адм. Д. Н. Сенявина

EGOR KIRILLOV

First-year cadet at the Admiral Senyavin
Maritime Technical Academy



**ПОСЛЕ ЗАВЕРШЕНИЯ
ОБУЧЕНИЯ ЕГОР КИРИЛЛОВ
ПЛАНИРУЕТ РАБОТАТЬ
В МОРЕ И ПРОЙТИ
УСКОРЕННУЮ ПОДГОТОВКУ
ПО СПЕЦИАЛЬНОСТИ
«ЭЛЕКТРОМЕХАНИК»
НА ЗАОЧНОМ ОТДЕЛЕНИИ
МТА ИМ. АДМ. Д. Н. СЕНЯВИНА.**

**AFTER GRADUATING FROM
THE COLLEGE, EGOR KIRILLOV
IS GOING TO WORK AT SEA
AND COMPLETE ACCELERATED
EDUCATION IN THE SPECIALITY
OF "ELECTRICIAN"
AT THE CORRESPONDENCE
DEPARTMENT OF THE
ADMIRAL SENYAVIN MARITIME
TECHNICAL ACADEMY.**

\$200 ТЫСЯЧ МОРЯКАМ ПРИНЕСЛА КИК НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ

Столько денег помогла получить морякам Дальневосточная региональная организация Российского профсоюза моряков в ходе концентрированной инспекционной кампании (КИК) по проверке условий труда членов экипажей на судах, проходившей с 1 сентября по 30 ноября 2024 года. Инспекции на Дальнем Востоке России состоялись в рамках КИК, объявленной Парижским и Токийским меморандумами о взаимопонимании по контролю судов государством порта с целью оказания помощи морякам в случае нарушения условий их контрактов: проверяющие изучали зарплатные ведомости и индивидуальные контракты. Отметим, специально на период кампании ДВРО РПСМ достигла договоренности с Дальневосточной транспортной прокуратурой о проведении совместных проверок судов в портах Дальнего Востока России.

CIC BROUGHT \$200,000 TO SEAFARERS IN THE RUSSIAN FAR EAST

That is how much money the Far Eastern Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia helped the seafarers to obtain during a concentrated inspection campaign (CIC) aimed at checking the working conditions of crew members of marine ships that took place from September 1 through November 30, 2024. The inspections in the Russian Far East were part of the CIC announced by the Paris and Tokyo Memoranda of Understanding on Port State Control of ships to assist seafarers in the event of breach of their contracts: inspectors examined payrolls and personal contracts. It should be noted that specifically for the campaign, the Far Eastern Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia reached an agreement with the Far Eastern Transport Prosecutor's Office on joint inspections in the ports of the Russian Far East.

Over three months, inspectors visited 15 ships: 13 foreign-flagged and 2 Russian-flagged ones. In particular, meetings were held with Russian seafarers on "Alexander" (Russian-flagged ship, IMO 8720979) and "Georgy Ushakov" (Russian-flagged ship, IMO 9210335). As far as working conditions are concerned, the inspectors pointed out to the crew members of both ships that their labour contracts did not include insurance amounts to be paid in the event of their death during the voyage, and also the fact that the contracts didn't contain any information about the nearest relatives who could receive such compensation.

За три месяца инспекторы посетили 15 судов: 13 — под иностранными флагами и два — под российским флагом. В частности, прошли встречи с российскими моряками на судах «Александр» (флаг России, ИМО 8720979) и «Георгий Ушаков» (флаг России, ИМО 9210335). Что касается условий труда, инспекторы обратили внимание членов экипажей обоих судов на то, что в их трудовых договорах не были указаны страховые суммы в случае гибели в рейсе, а также отсутствовали сведения о ближайших родственниках, которые могут получить такую компенсацию.

— Это является грубейшем нарушением требований Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве, — сказал председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков Николай Суханов.

С теплоходов Winner (флаг Того), Jet и Sokol 9 (флаги Панамы) от моряков поступили жалобы на долги по зарплате. Находкинская транспортная прокуратура и государственный портовый контроль провели проверку обращений: действительно, долг судовладельца перед моряками достиг \$76 тысяч. Только после погашения задолженности этим судам разрешили выйти из порта.

Особое внимание проверяющие обращали на иностранный флот с российскими моряками в экипажах. Николай Суханов напомнил, что на такие суда их направляют крьюинги, зарегистрированные на территории РФ.

— Если агентство занимается наймом моряков на суда без финансовых гарантий иностранного судовладельца, а именно — без обеспечения выплаты компенсации морякам и их родственникам денежного ущерба, который они могут понести по вине судовладельца, то российский крьюинг обязан возместить понесенные финансовые убытки, — пояснил он.

Еще в адрес профсоюза поступило 10 индивидуальных обра-



“This is a grave violation of the requirements of the Maritime Labour Convention of 2006,” said Nikolay Sukhanov, Chair of the Far Eastern Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia.

The seafarers from the ships “Winner” (under the flag of Togo), “Jet” and “Sokol 9” (under the flag of Panama) complained about wage arrears. The Nakhodka Transport Prosecutor's Office and the state port control authorities investigated such complaints: the shipowner's debt to the seafarers amounts to \$76,000. Those ships were only allowed to leave the port after the debt was paid.

The inspectors paid special attention to foreign fleet with Russian seafarers on board. Nikolay Sukhanov reminded that those seafarers were sent to such ships by the crewing companies registered in the Russian Federation.

“If the agency is engaged in hiring seafarers on ships without financial guarantees of the foreign shipowner, namely, without ensuring payment of compensation to seafarers and their relatives for monetary losses they may suffer through the fault of the shipowner, the Russian crewing should compensate for the financial losses incurred,” he explained.

**ТОЛЬКО НАЛИЧИЕ
КОЛЛЕКТИВНОГО
ДОГОВОРА С ПРОФСОЮЗОМ
МОРЯКОВ НА СУДАХ ПОД
ИНОСТРАННЫМИ ФЛАГАМИ
И КОЛЛЕКТИВНОГО
ДОГОВОРА РПСМ ДЛЯ СУДОВ
ПОД ФЛАГОМ РОССИИ
ЯВЛЯЕТСЯ ГАРАНТИЕЙ
СОБЛЮДЕНИЯ ЗАКОННЫХ
ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ
МОРЯКОВ.**

**A COLLECTIVE BARGAINING
AGREEMENT WITH
THE SEAFARERS' UNION
ON SHIPS UNDER FOREIGN
FLAGS AND A COLLECTIVE
BARGAINING AGREEMENT
OF THE SEAFARERS' UNION
OF RUSSIA FOR SHIPS UNDER
THE RUSSIAN FLAG IS THE
ONLY GUARANTEE OF THE
OBSERVANCE OF THE LEGAL
RIGHTS AND RESPECT FOR
THE INTERESTS OF OUR
SEAFARERS.**



↑

Экипаж судна Jet
Crew of the m/v Jet

щений от членов экипажей, находящихся на момент инспекционной кампании на борту судов в море. В частности, вопросы касались невыплаты заработной платы и несвоевременного списания. Пятерым морякам после обращения была выплачена задолженность по заработной плате в сумме более \$50 тысяч, а остальных репатриировали за счет работодателей.

Кроме того, в сентябре заместитель Находкинского транспортного прокурора Алексей Шевченко, помощник транспортного прокурора Анастасия Спицина и председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов провели личный прием моряков в офисе профсоюза. Так, второй помощник капитана теплохода «Ретривер» компании ООО «Уссури Импорт» обратился к прокурору по поводу долга по зарплате. Моряк рассказал, что после 2,5 месяцев работы он не получил полный расчет. По его словам, судовладелец обещал платить 220 тысяч рублей

в месяц. 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 — подписывать только те контракты, в которых указана полная заработная плата.

Отметим, что личный прием моряков прошел в рамках подписанного соглашения с Дальневосточной транспортной прокуратурой о взаимодействии и сотрудничестве в вопросах защиты законных прав и интересов моряков Дальнего Востока.

— Главный вывод, который можно сделать из прошедшей кампании, — только наличие коллективного договора с профсоюзом моряков на судах под иностранными флагами и коллективного договора РПСМ для судов под флагом России является гарантией соблюдения законных прав и интересов моряков, — подчеркнул председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. 

The labour union has also received 10 individual complaints from crew members who were at sea during the inspection campaign. Among others, the issues addressed the following problems: non-payment of wages and late sign-offs from the ships. Five seafarers were paid over \$50,000 of backdated wages after their complaints, and others were repatriated at the expense of their employers.

Additionally, in September, Alexey Shevchenko, the Nakhodka Transport Prosecutor's Deputy; Anastasia Spitsina, the Transport Prosecutor's Assistant; and Nikolay Sukhanov, Chair of the Far Eastern Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia, held a personal meeting with seafarers at the union's office. E.g., the second master's mate of the ship "Retriever" of LLC "Ussuri Import" contacted the prosecutor regarding the wage arrears. The seafarer said that after 2.5 months of work, he had not received a full paycheck. He said that the shipowner promised to pay 220 thousand rubles per month. The prosecutor drew his attention to the fact that the wage indicated in his employment contract was only 36 thousand rubles. A former crew member of the "Retriever" ship was advised to sign contracts that specify full salary.

It should be noted that the meeting was held as part of the agreement signed between the FERU of the SUR and the Far Eastern Transport Prosecutor's Office, on interaction and cooperation regarding the issues of protecting the legal rights and interests of Far East seafarers.

"The main conclusion that can be drawn from the campaign is that a collective bargaining agreement with the seafarers' union on ships under foreign flags and a collective bargaining agreement of the Seafarers' Union of Russia for ships under the Russian flag is the only guarantee of the observance of the legal rights and respect for the interests of our seafarers," emphasized Nikolay Sukhanov, Chair of the Far Eastern Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia. 

BULLYING AT WORK IS A PERVERSIVE AND DEVASTATING HUMAN RIGHTS PROBLEM WORLDWIDE

ИЗДЕВАТЕЛЬСТВА
В СФЕРЕ ТРУДА —
РАСПРОСТРАНЕННАЯ
И РАЗРУШИТЕЛЬНАЯ
ПРОБЛЕМА ПРАВ
ЧЕЛОВЕКА
ВО ВСЕМ
МИРЕ

Исключение насилия и домогательств на рабочем месте имеет важное значение для продвижения равенства женщин и мужчин в социально-трудовой сфере. Национальные законодательства, коллективные соглашения, политики на рабочих местах должны быть направлены на устранение насилия и домогательств как формы дискриминации, обеспечение безопасности трудящихся, в том числе с помощью эффективных средств правовой защиты и привлечения виновных к ответственности.

К пятой годовщине принятия Конвенции Международной организации труда № 190 «Об искоренении насилия и домогательств в сфере труда» Международная конфедерация профсоюзов (МКП) выпустила доклад о результатах исследования, посвященного профсоюзным действиям против издевательств на работе. В 2024 году МКП провела свой третий опрос о действиях профсоюзов по ратификации и реализации Конвенции МОТ № 190, получив 114 ответов от профсоюзных конфедераций из 80 стран (17 из Африки, 19 из Америк, 24 из Азиатско-Тихоокеанского региона и 20 из Европы).

Eliminating workplace violence and harassment is essential for promoting equality between women and men in the social and labour sphere. National legislation, collective bargaining agreements and workplace policies should be aimed at eliminating violence and harassment as a form of discrimination, ensuring workers' security and safety, in particular through effective legal remedies and by bringing the perpetrators to justice.

Commemorating the fifth anniversary of the adoption of International Labour Organization Convention No. 190 on the Elimination of Violence and Harassment at Work, the International Trade Union Confederation (ITUC) released a report on the results of a study on union action against workplace bullying. In 2024, the ITUC conducted its third survey on trade union actions for the ratification and implementation of ILO C190, receiving 114 responses from union confederations in 80 countries (17 from Africa, 19 from the Americas, 24 from the Asia-Pacific region, and 20 from Europe).

ТАК, ПО ДАННЫМ ОПРОСА 2024 ГОДА: THUS, ACCORDING TO THE 2024 SURVEY:



96% профсоюзов в мире так или иначе проводят работу, нацеленную на ратификацию и применение Конвенции № 190 и Рекомендации № 206

96% of union respondents are currently working to secure the ratification and/or implementation of C190



в 18 странах, ратифицировавших Конвенцию № 190, профсоюзы работают над тем, чтобы обеспечить реальное влияние принятой трудовой нормы

unions in 18 countries report that their governments have already ratified C190, and that campaign and advocacy efforts are now focused on strategies to ensure its effective implementation



в 25 странах профсоюзы активно лоббируют ратификацию указанных документов в 2025 году

unions in 25 countries expect ratification in 2025



во многих странах профсоюзы работают по Конвенции № 190 и Рекомендации № 206 путем проведения информационных кампаний и тренингов: 84% обучают своих членов, а 75% ведут активные переговоры с правительственными структурами

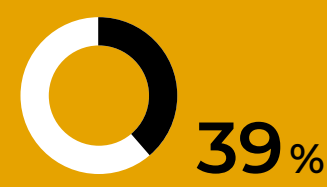
unions participate in various activities to implement C190 and Recommendation 206, including training, awareness raising, and negotiations with employers. Most unions (84%) are engaged in awareness raising and training for unions members, while 75% are focused on lobbying and discussions with governments aimed at the ratification of C190 and the alignment of national laws

**КОНВЕНЦИЯ МОТ
№ 190 БЫЛА ПРИНЯТА
21 ИЮНЯ 2019 ГОДА,
ВСТУПИЛА В СИЛУ
25 ИЮНЯ 2021 ГОДА.
НА НОЯБРЬ 2024 ГОДА
ЕЕ РАТИФИЦИРОВАЛИ
45 СТРАН.**

В странах, которые ратифицировали или готовятся подписать Конвенцию № 190, проводятся законодательные изменения, которые устанавливают обязанности работодателей по предотвращению и пресечению насилия и домогательств и обеспечению участия профсоюзов.

The countries that have ratified or are about to sign Convention No. 190, introduce legislative changes that establish responsibilities of employers to prevent and combat violence and harassment and to ensure labour unions participation.

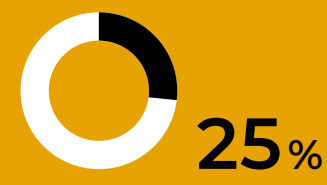
ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В СООТВЕТСТВИИ С КОНВЕНЦИЕЙ № 190: LEGISLATIVE CHANGES TO ALIGN WITH C190:



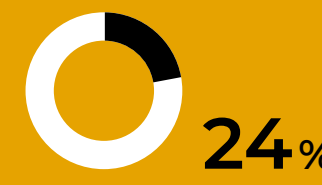
в трудовом законодательстве
labour laws



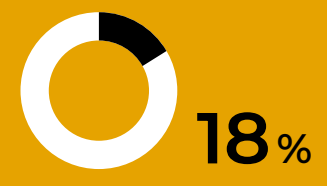
законах о равенстве
equality/non-discrimination laws



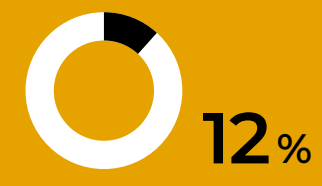
законах об охране труда
OSH laws



законах о домашнем насилии
laws on domestic violence



законах о защите жертв насилия
laws on victims' rights/protection



законы о неформальной экономике
laws on informal economy

Профсоюзная работа, связанная с продвижением Конвенции № 190, независимо от факта или перспектив ее ратификации, ведется в довольно широком спектре действий. Помимо просветительской работы и переговоров с правительством и работодателями, которые часто проводятся совместно с другими заинтересованными общественными силами, отмечается значительный прогресс в принятии внутренних профсоюзных политик по недопущению насилия среди членов профсоюзов, представителей профсоюзов и членских организаций (60%). Например, почти в половине профсоюзов (49%) ведется исследовательская работа — сбор данных и документирование случаев издевательств в отношении работников, что важно не только для того, чтобы услышать мнение пострадавших, но и для обеспечения доказательной базы в целях необхо-

димости ратификации и применения Конвенции МОТ № 190 и Рекомендации № 206, повышения эффективности социально-правовой защиты работников.

Российский профсоюз моряков подчеркивает, что Конвенция № 190 является важным инструментом по улучшению условий труда для всех. Она содержит положения, способные защитить работников от насилия, домогательств, издевательств и притеснений, вне зависимости от их пола, возраста и занимаемой должности. К сожалению, в морской отрасли эти проблемы тоже встречаются, а справиться с ними особенно непросто, потому что членам экипажа приходится сосуществовать в закрытом пространстве судна в течение многих месяцев. Важно искоренить насилие и домогательства в морской отрасли.

Union work related to the promotion of Convention No. 190, regardless of the fact or prospects of ratification, is being done across a fairly broad spectrum of activities. In addition to promoting awareness and negotiations with government authorities and employers often conducted in conjunction with other community stakeholders, there has been significant progress in the adoption of internal union policies aiming at preventing violence among union members, union representatives and affiliates (60%). For example, almost half of labour unions (49%) conduct research work — collecting data and documenting cases of bullying against workers, such work being very important not only for hearing what the victims have to say, but also for providing an evidence base to demonstrate the necessity of ratification and application of ILO Convention No. 190 and Recommendation No. 206, and to improve the effectiveness of social and legal protection of workers.

The Seafarers' Union of Russia emphasizes that Convention No. 190 is an important tool for improving working conditions for everybody. It contains provisions protecting workers from violence, harassment, abuse and bullying, regardless of their gender, age or position. Unfortunately, these problems also occur in the maritime industry, and they are especially difficult to manage because crew members have to coexist in the confined space of the ship for many months. It is important to eliminate violence and harassment in the maritime industry — otherwise, mental well-being of crew members on board cannot be secured.

**ILO CONVENTION NO. 190
WAS ADOPTED ON JUNE
21, 2019, AND ENTERED
INTO FORCE ON JUNE 25,
2021. AS OF NOVEMBER
2024, IT WAS RATIFIED
BY 45 COUNTRIES.**

НОВОСТИ РПСМ



судно Pregol Hav
m/v Pregol Hav



барк «Седов»
barque "Sedov"

КРО РПСМ ПОДВЕЛА ИТОГИ КОНКУРСА

Калининградская региональная организация Российского профсоюза моряков подвела итоги фото-конкурса «Мое судно в порту». Он проходил с 1 августа по 15 ноября 2024 года. Путем голосования в день рождения Российского профсоюза моряков, 25 ноября, жюри выбрало трех призеров.

Победителем стал Максим Киселев из Калининграда. На конкурс он прислал судно Pregol Hav, стоящее в порту Пула, Великобритания. Второе место занял Максим Лисицын из Калининграда, он сфотографировал барк «Седов» в Мурманске. Замыкает тройку призеров фото заместителя председателя цеховой организации РПСМ в МГУ им. адм. Г. И. Невельского Даниила Слинькова: в объектив его камеры попал Сахалинский западный морской порт.

Председатель КРО РПСМ Людмила Измалкова рассказала, что по правилам конкурса призерам полагаются грамоты и футболки, а также денежные призы: за первое место — 5000 руб., второе — 3000 руб., третье — 1500 руб.

Российский профсоюз моряков благодарит всех за участие в фото-конкурсе и поздравляет победителей! 🇷🇺

ЭЛЕКТРОМЕХАНИКИ НА БМРТ «ДМИТРИЙ КОЖАРСКИЙ»

Посещение судов Группы компаний «ФОР» курсантами Калининградских морских учебных заведений уже стало хорошей традицией, а в отсутствие в стране учебно-производственных судов — еще и отличным дополнением к образовательному процессу. В этом молодежи всячески старается содействовать Калининградская региональная организация Российского профсоюза моряков.

Так, курсанты первого курса электромеханического отделения Калининградского морского рыбопромышленного колледжа посетили БМРТ «Дмитрий Кожарский», стоящий в Рыбном порту.

Как рассказала председатель КРО РПСМ Людмила Измалкова, первокурсники впервые побывали на действующем рыбодобывающем судне: они осмотрели основные узлы и механизмы траулера, побывали в каютах и пообщались с членами экипажа БМРТ.

— Получая обратную связь от преподавателей учебных заведений Калининграда, мы видим, что подобные экскурсии вызывают у курсантов неподдельный интерес к профессии и желание учиться еще лучше, — сказала она.

Председатель КРО РПСМ добавила, что в рамках работы по организации экскурсий для курсантов на суда профсоюз продолжит активно сотрудничать с Группой компаний «ФОР». 🇷🇺



ELECTRICAL ENGINEERS ON BOARD A LARGE FISHING FREEZER TRAWLER "DMITRY KOZHARSKY"

Visiting the vessels of the FOR Group companies by cadets of the Kaliningrad maritime training institutes has already become a good tradition, and, taking into account the lack of training vessels in the country, it is also an excellent addition to the learning process.

The Kaliningrad Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia tries its best to assist young people with that.

Thus, future Electrical Engineers, first-year cadets of Kaliningrad Marine Fishing College, visited a large fishing freezer trawler "Dmitry Kozharsky", moored at the Fishing Port.

According to the Chair of the KRO SUR Lyudmila Izmailkova, it was the first visit of the first-year students on board an operating fishing vessel. They examined the main units and machines of the trawler, went to the cabins and talked with the crew.

— The feedback we receive from teachers of Kaliningrad training institutions confirms that such visits provoke genuine interest in the profession and a desire to study even better, — she said.

The chair of the KRO SUR stated that the union will continue to actively cooperate with the FOR Group companies in order to arrange visits on board vessels for cadets. 🇷🇺



KRO SUR SUMMARIZED THE RESULTS OF THE CONTEST

The Kaliningrad Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia summarized the results of the photo competition "My vessel at port". It was held from August 1 to November 15, 2024. The jury voting took place on the birthday of the Seafarers' Union of Russia, November 25. Three winners were selected.

Maxim Kiselev from Kaliningrad was awarded first prize for his photo of MV Pregol Hav, moored at the port of Poole, Great Britain.

Second prize went to Maxim Lisitsyn from Kaliningrad, he took a picture of barque "Sedov" in Murmansk. The Deputy Chair of the shop trade union organization of the Primary Organization of Vladivostok of the SUR, a member of the SUR Youth Council Daniil Slinkov rounded up the top three: Sakhalin Western Seaport hit his camera lens.

The KRO SUR Chair Lyudmila Izmailkova told that according to the contest's rules, the winners will get certificates and T-shirts, as well as cash prizes: for first place — 5,000 roubles, second place — 3,000 roubles, third place — 1,500 roubles.

The Seafarers' Union of Russia thanks all participants of the photo contest and congratulates the winners! 🇷🇺



Сахалинский западный морской порт
Sakhalin Western Seaport



фото на конкурс: автор Иван Ждановский
the photo for the contest by Ivan Zhdanovsky

СТАНЕТ ЛИ ОЧЕРЕДНАЯ ГИБЕЛЬ ЧЕЛОВЕКА ПОВОДОМ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ УРЕГУЛИРОВАТЬ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНЫХ УСЛОВИЙ ТРУДА ЛОЦМАНОВ?

Этим вопросом задается председатель Межрегионального профсоюза лоцманов Владимир Кабанов.

13 декабря 2024 года в Санкт-Петербурге при высадке у приемного буя на атомный ледокол «Якутия» погиб работник Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт», лоцман Юрий Милютин. В 07:30 утра по московскому времени в темноте он сорвался с лоцманского трапа во время пересадки с катера на судно. Председатель Межрегионального профсоюза лоцманов Владимир Кабанов считает, что гибель человека заставляет в очередной раз задуматься — как и кто проводит расследования смертельных инцидентов с лоцманами? Дело в том, что это — не первая подобная трагедия в России, однако складывается ощущение, что должные выводы не делаются. Смерть Юрия Милютина — повод призвать компетентные власти к надлежащему расследованию обстоятельств инцидента и извлечению уроков из него, разработке Правил по охране труда для морских лоцманов и выполнению общепринятых рекомендаций по подготовке лоцманов, изложенных в Резолюции Международной морской организации А.960(23).

— Инциденты с лоцманами чаще всего происходят во время пересадки, когда лоцман находится между судном и лоцманским плавсредством, — говорит В. Кабанов. — Это всегда опасно, ведь человек перемещается без страховки.

По его мнению, причинами смертельных несчастных случаев могут быть как ненадлежащее состояние технических средств и устройств передачи лоцмана, так и недостатки в подготовке лоцманов.

Однако ответственность за смерть лоцмана нередко возлагают на капитана судна. Так, в соответствии со ст. 94 Кодекса торгового мореплавания «капитан судна обязан обеспечить безопасную посадку и безопасную высадку лоцмана».

— Кроме того, нередко следствие склоняется к тому, что лоцманы не принимают необходимых мер предосторожности, что становится причиной несчастного случая, — говорит Владимир Кабанов.

Председатель МПСЛ считает, что случаи гибели лоцманов, результаты расследования таких случаев, заслуживают того, чтобы быть рассмотренными на заседании Рабочей группы по вопросам лоцманской деятельности в Министерстве транспорта Российской Федерации.

— Дело в том, что многие вопросы обеспечения безопасных условий труда лоцманов не урегулированы, — констатирует он. — Однако неоднократные обращения Федерации профсоюзов работников морского транспорта и Межрегионального профсоюза лоцманов в Министерство транспорта РФ с предложением провести заседание Рабочей группы по вопросам лоцманской деятельности, где, в том числе, можно рассмотреть результаты расследования несчастных случаев с лоцманами и выработать меры с целью уменьшения рисков, не находят поддержки.

Неужели очередная гибель лоцмана вследствие несчастного случая на производстве — не повод для того, чтобы внести эту тему в повестку дня? 

WILL ANOTHER MAN'S DEATH BECOME A REASON TO REGULATE THE ISSUES ON ENSURING SAFE WORKING CONDITIONS FOR PILOTS?

This question is asked by the President of the Interregional Pilots' Union Vladimir Kabanov.

On December 13, 2024, in St. Petersburg, an employee of the North-Western Basin Branch of the Federal State Unitary Enterprise Rosmorport, pilot Yuri Milyutin, died during disembarkation on the entrance buoy on the nuclear-powered icebreaker Yakutia. At 07:30 (Moscow time), at dark, he fell down from the pilot ladder during the transfer from a boat to a vessel.

Vladimir Kabanov, President of the Interregional Pilots' Union, believes that the death of the man makes us think once again — how and who carries out investigations of fatal incidents involving pilots?

The fact is that this is not the first such tragedy in Russia, but there is a feeling that the proper conclusions are not being drawn. The death of Yuri Milyutin is a reason to call on the competent authorities to properly investigate the circumstances of the incident and learn lessons from it, and also to develop Rules on Occupational Safety for Maritime Pilots and on implementation of generally adopted recommendations for the training of pilots, set out in the International Maritime Organization Resolution A.960 (23).

— Most incidents involving pilots occur during transfer operations, when the pilot is located between a vessel and a pilot boat, — Kabanov said. — This is always dangerous, because the person moves without any safety appliance.

In his opinion, the causes of fatal accidents can be both the improper condition of means of embarkation and disembarkation and associated equipment for pilot transfer

operations, and gaps in the training of pilots.

However, responsibility for the death of the pilot is often placed on the captain of the vessel. In accordance with Art. 94 of the Merchant Shipping Code, "the captain of the vessel is obliged to ensure the safe embarkation and disembarkation of the pilot."

— Furthermore, the investigation is frequently inclined to conclude that the pilots failed to take the necessary precautions, resulting in the accident, — Vladimir Kabanov says.

The IPU President believes that cases of pilot deaths, the outcomes of the investigation of such cases, deserve to be considered at a meeting of the Working Group on Pilot Operation at the Ministry of Transport of the Russian Federation.

— The fact is that many issues on ensuring safe working conditions for pilots have not been regulated, — he states. — However, repeated appeals by the Maritime Transport Workers' Federation and the Interregional Pilots' Union to the Ministry of Transport of the Russian Federation with a proposal to hold a meeting of the Working Group on Pilot Operation, where, among other matters, it is possible to discuss the outcomes of the investigation of accidents involving the pilots and develop measures to reduce risks, have not found support.

Isn't another death of a pilot as a result of an accident at work a reason to include this theme on the agenda? 



↑

ВЛАДИМИР КАБАНОВ

Председатель МПСЛ

VLADIMIR KABANOV

IPU President



**КАМПАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ
МЕЖДУНАРОДНОЙ
АССОЦИАЦИИ МОРСКИХ
ЛОЦМАНОВ (ИМРА),
ПРОВЕДЕННАЯ В 2024 ГОДУ,
ВЫЯВИЛА РЕГУЛЯРНОЕ
НЕСОБЛЮДЕНИЕ
ТРЕБОВАНИЙ ПРИЕМА/
СДАЧИ ЛОЦМАНА. ИМРА
ПОЛУЧИЛА 4052 ОТКЛИКА
ОТ СВОИХ ЧЛЕНОВ: ТАК, В 2414
СЛУЧАЯХ ПРИ ПЕРЕДАЧЕ
ЛОЦМАНА ИСПОЛЬЗОВАЛИСЬ
ЛОЦМАНСКИЕ ТРАПЫ,
ИЗ КОТОРЫХ 339 БЫЛИ
ПРИЗНАНЫ НЕБЕЗОПАСНЫМИ.**

**THE INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION (IMPA)
2024 SAFETY CAMPAIGN
IDENTIFIED REGULAR
NON-COMPLIANCE WITH
PILOT EMBARKATION/
DISEMBARKATION
REGULATIONS. IMPA RECEIVED
4,052 RESPONSES FROM ITS
MEMBERS, INDICATING THAT
PILOT LADDERS WERE USED
IN 2,414 PILOT TRANSFER
OPERATIONS, AND 339 OF
THOSE PILOT LADDERS WERE
FOUND TO BE UNSAFE.**

ТАНКЕРЫ-ГАЗОВОЗЫ — САМЫЕ СОВРЕМЕННЫЕ СУДА

Танкеры, перевозящие сжиженный газ, пожалуй, самые необычные суда, встречающиеся на морских и океанских просторах. Они бывают такой причудливой формы, что не сразу и поймешь, а какую именно задачу выполняют эти транспортные средства со сферами на борту?

Ответ прост — они перевозят сжиженный природный газ (СПГ), а необычная конструкция емкостей зависит от технологических требований, например, от расчетного максимального давления и минимальной температуры внутри этих емкостей. А также от профессионализма проектировщиков, которые стараются уместить как можно больше «голубого топлива» на единицу объема.

И ПО ТРУБАМ, И ПО МОРЮ

Транспортировка газа — довольно сложный и многогранный процесс, который в цепочке от его добычи до поступления в наши дома, является одним из основополагающих. Принято считать, что доставка газа потребителям осуществляется в основном по трубопроводам, но на деле существует несколько видов транспортировки «голубого топлива». Один из самых современных и востребованных видов доставки газа в сжиженном виде — морским транспортом.

Перевозить сжиженный газ по морю впервые начали только в начале 1930-х годов. Тогда компания Shell временно переоборудовала танкер Megara в судно для перевозки сжиженного газа. Одним из первых танкеров, оборудованным для перевозки сжиженного метана, считается сухогруз Marlin Hitch, построенный в 1945 году. В 1956 году его переименовали в Methane Pioneer, а в 1959 году это судно совершило первый в истории морской рейс по перевозке СПГ из США в Великобританию.

В СССР перевозка сжиженного газа началась в декабре 1960 года, когда в первый рейс вышел танкер «Фрунзе», переоборудованный для одновременной перевозки нефти и аммиака. Модификация заключалась в установке на палубе железнодорожных цистерн для аммиака, закрепленных на специальных фундаментах с седлами. «Фрунзе» являлся серийным танкером типа «Казбек» и имел следующие основные характеристики: длина между перпендикулярами — 138 м; ширина — 19,2 м; высота борта — 10,4 м; осадка — 8,5 м; мощность главных двигателей — 4000 л. с.; скорость хода — 13 узлов. Железнодорожные цистерны для аммиака в количестве 21 штуки размещались на судне тремя группами. Первая — на носу, вторая и третья — на корме судна. В каждой цистерне размещалось 26-28 т жидкого аммиака. Суммарный вес цистерн танкера составлял примерно 420 тонн.

Сегодня мир нуждается в энергии, а сжиженный природный газ становится все более важным ее источником. Перевозка газа

LNG TANKERS ARE STATE-OF-THE-ART VESSELS

Tankers transporting LNG are probably the most unusual vessels sailing on the seas and oceans. They come in such bizarre shapes sometimes that it's not immediately obvious what the purpose of these vehicles with spheres on board is. The answer is simple, they transport the liquefied natural gas (LNG), and the unusual vessel design depends on process requirements, such as the rated maximum pressure and the minimum temperature inside the tanks. It also depends on the professional skills of designers who try to fit as much of "the blue fuel" as possible per unit volume.

BOTH BY PIPELINE AND BY SEA

Gas transportation is a rather complex and multifaceted process playing a fundamental role in the chain from its production to delivery to our homes. It is commonly believed that gas is delivered to consumers mainly through pipelines, but in fact there exist several types of transportation of "the blue fuel". One of the latest and most popular ways of liquefied gas delivery is by sea transport.

It was not until the early 1930s that liquefied natural gas was first transported by sea. Shell then temporarily converted the Megara tanker into a liquefied natural gas carrier. The dry cargo ship Marlin Hitch, built in 1945 is deemed to be one of the first tankers equipped for transportation of liquefied methane. In 1956 it was renamed the Methane Pioneer, and in 1959 the ship made the first ever sea voyage to transport LNG from the US to the UK.

In the USSR, LNG transportation began in December 1960 when the Frunze tanker converted for simultaneous transportation of oil and ammonia, made its maiden voyage. The modification consisted in installing on the deck of railroad tanks for ammonia, fixed on special foundations with saddles. Frunze was a serial tanker of Kazbek type with the following main characteristics: length between perpendiculars — 138 m; width — 19.2 m; side height — 10.4 m; draft — 8.5 m; main engines power — 4,000 hp; speed — 13 knots. 21 railroad ammonia tanks were placed on the ship in three groups. The first group was installed at the bow, the second and third — at the stern of the ship. Each tank held 26-28 tons of liquid ammonia. The total weight of the tanker's tanks was approximately 420 tons.

The world today needs energy, and the importance of liquefied natural gas as its source has been increasing. Gas is transported by gas tankers or methane carriers. These high-tech vessels are perfect floating cold storage facilities because LNG is stored at -160 °C. They connect LNG producing countries with consumers, ensuring stability and reliability

осуществляется танкерами-газовозами или метановозами. Эти высокотехнологичные суда — настоящие плавающие хранилища холода, ведь СПГ хранится при температуре -160 °С. Они связывают страны-производители СПГ с потребителями, обеспечивая стабильность и надежность поставок. По оценкам экспертов, в настоящее время в мире существует около 800 газовозов. Конечно, это число постоянно меняется: одни суда выходят из строя в силу возраста, другие строятся, совершенствуются. Газовозы — это огромный флот, который играет важную роль в глобальной энергетической системе.

АРКТИЧЕСКИЕ ГАЗОВОЗЫ

На сегодняшний день одним из самых динамично растущих и развивающихся подразделений индустриального флота России является кластер арктических газовозов. Они призваны обеспечивать все возрастающие потребности добывающей индустрии Заполярья. Это очень сложные, дорогие и современные суда, которые являются одним из ключевых условий окупаемости Северного морского пути. В свете современных тенденций развития направления «Северный морской путь и Арктика», разработке и производству арктических газовозов уделяется огромное внимание. За последние пять лет их производство прошло большой и сложный путь, как нельзя лучше демонстрирующий значение арктической СПГ-индустрии и развития Северного морского пути в мире.

Одним из самых известных арктических гигантов является танкер-газовоз ледового класса Arc7 «Кристоф де Маржери» (Christophe de Margerie). Он является первым из пятнадцати танкеро-газовозов для проекта «Ямал СПГ», принадлежит группе компаний «Совкомфлот». Этот морской гигант способен выполнять операции по перевозке СПГ в тяжелейших ледово-арктических условиях при показателе температуры до -53 °С. «Кристоф де Маржери» был спущен на воду в 2016 году

и назван в честь французского бизнесмена, главного исполнительного директора концерна Total, трагически погибшего в аэропорту «Внуково».

ПОДВОДНЫЕ АТОМНЫЕ ГИГАНТЫ

Танкеры-газовозы играют важную роль в мировой энергетике. В настоящее время идет детальная разработка подобных судов принципиально нового типа — атомных подводных газовозов.

Основные газовые месторождения в России сосредоточены в Арктике. С учетом физико-географических условий единственным эффективным способом транспортировки СПГ является морской транспорт. Однако даже современные газовозы типа «Ямал» не могут обеспечить круглогодичную навигацию и требуют ледокольного обеспечения. Поэтому создание атомного подводного газовоза называется одним из наиболее простых и рациональных способов увеличения объемов перевозки СПГ в море.

В октябре 2024 года российское конструкторское бюро «Малахит» представило проект 360-метрового подводного танкера-газовоза «Пилигрим». Судно сможет перевозить до 180 000 тонн сжиженного природного газа за один рейс. Ширина газовоза составит 70 метров, высота — 12 метров. Для достижения подводной скорости в 17 узлов проектировщики планируют использовать три атомных реактора РИТМ-200, которые уже серийно производят в России.

Это будет принципиально новый класс транспортных судов, способный пройти значительную часть маршрута в подводном положении. За счет отсутствия контакта со льдом скорость движения составит около 17 узлов, что сократит время рейса с 20 до 12 суток. Эксперты уверены, что два таких судна смогут обеспечить объемы доставки СПГ, сопоставимые с работой газопровода. Это открывает новые возможности для энергетической безопасности России и ее партнеров. 



© Vira - Pano, Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0

of supply. Based on expert estimates, there are currently about 800 gas carriers around the world. However, their number keeps changing: some vessels become unserviceable because of age, while others are being built and improved. Gas carriers are essentially a huge fleet that plays an important role in the global energy system.

ARCTIC GAS CARRIERS

Today, one of the most dynamic and growing divisions of the Russian industrial fleet is the cluster of Arctic gas carriers. They are designed to meet the ever-increasing needs of the Polar region's mining industry. These are very complex, expensive and modern vessels, their availability being crucial for the economic viability of the Northern Sea Route. In light of the current trends in the development of the Northern Sea Route and the Arctic, a lot of attention has been given to the development and production of Arctic gas carriers. Over the past five years, their production has come a long and complicated way demonstrating, in the best way possible, the global importance of the Arctic LNG industry and of further development of the Northern Sea Route.

One of the best known Arctic giants is Christophe de Margerie, an Arc7 ice-class gas tanker. It is the first of the fifteen gas tankers for the Yamal LNG project and belongs to Sovcomflot Group. This marine giant is capable transporting LNG in the harshest Arctic ice conditions at temperatures as low as -53 °C. Celsius. Christophe de Margerie was launched in 2016 and named in honor of a French businessman, CEO of Total Group who was killed tragically at Vnukovo airport.

SUBMARINE NUCLEAR-POWERED GIANTS

Gas tankers play an important role in the global energy industry. Currently, a detailed development of such vessels of a fundamentally new type — nuclear-powered submarine gas carriers — is underway.

The main gas fields in Russia are concentrated in the Arctic. With due account for the physical and geographical conditions, the only efficient way to transport LNG is by sea. However, even modern gas carriers of the Yamal type cannot ensure year-round navigation, and require icebreaker support. Therefore, making a nuclear-powered submarine gas carrier is listed as one of the easiest and most rational ways to increase LNG transportation at sea.

In October 2024, Malakhit, a Russian design bureau, presented its design of Pilgrim, a 360-meter submarine gas tanker. The vessel will be able to carry up to 180,000 tons of liquefied natural gas per trip. The gas carrier will be 70 meters wide and 12 meters high. To achieve a submarine speed rate of 17 knots, the designers plan to use three RITM-200 nuclear reactors already mass-produced in Russia.

This will be a fundamentally new class of transport vessels capable of covering most of the route in a submerged position. Due to lack of contact with ice, the speed will make about 17 knots, thus, reducing the voyage time from 20 to 12 days. Experts are confident that two such vessels will be able to carry the LNG quantities comparable to the gas pipeline capacity. This opens up new opportunities for the energy security of Russia and its partners. 

ПРИЗРАЧНЫЙ ОСТРОВ СРЕДИ ПОЛЯРНЫХ ЛЬДОВ

История загадочного теплого острова, затерянного в арктических льдах, населенного людьми неведомого племени, знакома, наверное, каждому, кто читал роман Владимира Обручева «Земля Санникова» или смотрел одноименный фильм. Однако художественный вымысел часто бывает далек от того, что же происходило на самом деле. Был ли теплый остров в ледяном окружении в действительности или это всего лишь фантом, до сих пор остается загадкой.

ПОКОРЕНИЕ КРАЙНЕГО СЕВЕРА

Известно много имен отважных мореплавателей, которых манил Крайний Север. И далеко не все из числа этих отчаянных первоходцев были русскими. Первые попытки покорения бескрайних просторов Севера были предприняты еще в 1553 году английскими мореплавателями на фрегате «Эдуард Бонавентура» под командованием капитана Ричарда Ченслера, которого английский король Эдуард VI отправил в экспедицию на поиски северного пути в Индию и Китай через Северный Ледовитый океан. Считается, что именно этот поход положил начало зарождению торговых связей России с Европой. В дальнейшем на протяжении нескольких веков продолжались походы европейских мореплавателей к Северному полюсу. Интерес их к подобным путешествиям объяснялся довольно просто: торговля мехами, ценной рыбой, шкурами служила гарантией того, что каждый ледовый поход был весьма прибыльным мероприятием.

Не оставались в стороне и русские мореплаватели, среди которых было немало отчаянных купцов, которых бескрайние белоснежные просторы манили также мехами, рыбой, моржовыми клыками, тюленьим жиром. Предприимчивые новгородцы, смелые поморы выходили в море, не боясь опасности. Путешествия были не только экономически выгодными, но и часто способствовали открытию новых земель и островов. Так, например, мореход Семен Дежнев отправился с командой мореходов в поход на поиски моржовой и рыбной кости, потерял три судна, обогнул Большой Каменный Нос, позднее

The story of a mysterious warm island lost in the Arctic ice, inhabited by people of an unknown tribe, is probably familiar to everyone who has read Vladimir Obruchev's novel "Sannikov Land" or watched the movie of the same name. However, fiction is often far from what really happened. Was there indeed a warm island surrounded by ice or it is just a phantom — is still a mystery.

A GHOSTLY ISLAND AMONG THE POLAR CAP ICE

CONQUERING THE FAR NORTH

There are many brave navigators who were beckoned by the Far North. And not all of these desperate pioneers were Russian. The first attempts to conquer the vast expanses of the North were made back in 1553 by English navigators on Edward Bonaventure frigate under the command of Captain Richard Chancellor, whom the English King Edward VI sent on an expedition to find a northern route to India and China through the Arctic Ocean. It is believed that this was exactly this campaign which set off the origination of the trade connections of Russia and Europe. Further, campaigns of the European navigators to the North Pole continued for centuries. Their interest in such travel was explained quite simply: trading in furs, valuable fish, skins guaranteed that every ice campaign was quite a profitable thing.

The Russian navigators did not stay away, as they included many desperate merchants mesmerized by endless snow white spaces with furs, fish, walrus tusks, seal oil. Adventurers of Novgorod, brave coast-dwellers steered out to sea not afraid of the risk. Travelling was economically beneficial and often led to discovering new lands and islands. For example, seafarer Semyon Dezhnev embarked on a crusade with a team of seafarers in search of walrus and fish bone, lost three ships, rounded the Big Kamenny Nos, later called Cape Dezhnev, but at the same time discovered a strait between Asia and North America. However, his discovery remained unappreciated and was even

forgotten in the end. Only 80 years later this strait was rediscovered by an expedition led by Vitus Bering.

The map of northern latitudes includes many objects that received their names thanks to their discoverers — the Laptev Sea, Cape Chelyuskin, Wrangel Island and others. But there are also such objects, which were seen and described by many travelers, but they could not be discovered. The reason is that they turned out to be phantoms, which do not really exist.

CAN BIRDS BE TRUSTED

The most known case of a ghost island is the famous Sannikov Land. It was first seen by merchant Yakov Sannikov, an experienced seafarer who had already managed to discover two islands in the Arctic. Therefore, one may barely believe that the experienced traveler took a ghost or an iceberg for the island or in general described a mirage. He discovered a new piece of land to the north of the Novosibirsk Islands. Birds helped him to believe that it was in this very place. Not only Sannikov, but also other travelers noticed that birds flew to the direction he indicated for wintering. It meant that it was warm and there was food there. This led to the theory that there was a certain Arctida at the North Pole.

To test this theory, a Russian polar expedition led by polar explorer and geologist Eduard Toll on the schooner "Zarya" was sent to search for Sannikov Land in 1900. The expedition was supplied by the Imperial Academy of Sciences, the main goal

названный Мысом Дежнева, но при этом открыл пролив между Азией и Северной Америкой. Однако его открытие осталось неоцененным, а потом и вовсе забылось. Только 80 лет спустя этот пролив заново «открыла» экспедиция под руководством Витуса Беринга.

На карте северных широт есть немало объектов, получивших свои названия благодаря их открывателям — море Лаптевых, мыс Челюскина, остров Врангеля и другие. Но есть и такие объекты, которые видели и описывали многие путешественники, но открыть так и не смогли. Причина в том, что они оказались фантомами, которых на самом деле не существует.

МОЖНО ЛИ ВЕРИТЬ ПТИЦАМ

Самый известный случай — знаменитая Земля Санникова. Впервые ее увидел купец Яков Санников, опытный мореход, которому уже удалось открыть два острова в Арктике. Поэтому поверить в то, что бывалый путешественник принял за остров призрак или айсберг или вообще описал мираж, можно с большой натяжкой. Новый участок земли он обнаружил к северу от Новосибирских островов. Поверить в его нахождение именно в этом месте помогли птицы. Не только Санников, но и другие путешественники замечали, что именно в том направлении, на которое он указал, птицы улетали на зимовку. Значит, там тепло и есть пропитание. Это послужило основой для возникновения теории, согласно которой на Северном полюсе существовала некая Арктида.

Чтобы проверить эту теорию, на поиски Земли Санникова в 1900 году была отправлена Русская полярная экспедиция под руководством полярного исследователя, геолога Эдуарда Толля на шхуне «Заря». Экспедиция была снаряжена Императорской Академией наук, основной целью было исследование части Северного Ледовитого океана к северу от Новосибирских островов и поиск легендарной

Земли Санникова. Примечательно, что в число ближайших помощников Толля входил молодой ученый-исследователь, лейтенант Императорского флота Александр Колчак, впоследствии ставший известным идеологом Белого движения, принявший в годы Гражданской войны титул Верховного правителя России и звание Верховного главнокомандующего Русской армии.

Но к моменту начала экспедиции он был таким же увлеченным исследователем, как и сам Эдуард Толль, страстно желающим найти и открыть новую землю. Процесс подготовки экспедиции занял несколько лет: интерес к ней был огромен. Известно, что подготовку лично курировал великий князь Константин Константинович, а за несколько дней до отправления шхуну посетил Николай II. На шхуну было доставлено большое количество необходимых приборов и оборудования для проведения различных исследовательских работ. 8 июня 1900 года путешественники отчалили из Санкт-Петербурга, но уже в сентябре у берегов Таймыра шхуна вынуждена была остановиться на зимовку по причине ледовой преграды, а затем и окончательно вмерзла в лед.

Эдуард Толль в течение двух лет, пока продолжалась экспедиция, предпринимал несколько попыток дойти до Земли Санникова, но суровые погодные условия — сильный мороз, густой туман, ледяные наросты — не позволили этого сделать. Считается, что он видел ее очертания на горизонте, и даже указал координаты, но дойти до нее ему так и не удалось. К сожалению, судьба Русской полярной экспедиции оказалась печальной: путь к месту назначения оказался непосильно сложным. Первую зимовку «Заря» простояла во льдах у берегов Таймыра, во время второй зимовки команда была разбита на несколько групп. Часть экспедиции, в том числе и Колчак, вернулась на материк, а барон Толль с тремя спутниками пропал без вести в ноябре 1902 года, возвращаясь

was to explore the part of the Arctic Ocean north of the Novosibirsk Islands and search for the legendary Sannikov Land. It is noteworthy that among Toll's closest assistants was a young scientist-researcher, lieutenant of the Imperial Navy Alexander Kolchak, who later became a famous ideologist of the White Movement, who assumed the titles of Supreme Ruler of Russia and the Supreme Commander-in-Chief of the Russian Army during the Civil War.

But by the time the expedition began, he was as keen an explorer as Eduard Toll himself, passionate about finding and discovering a new land. The process of preparing the expedition took several years: the interest in it was huge. It is known that the preparation was personally supervised by Grand Duke Konstantin Konstantinovich, and a few days before departure the schooner was visited by Nicholas II. A large number of the necessary instruments and equipment for various research works were delivered on the schooner. On June 8, 1900 the travelers departed from St. Petersburg, but in September near the coast of Taimyr the schooner had to stop for wintering due to ice obstacle, and then finally froze into the ice.

Eduard Toll made several attempts to reach Sannikov Land for two years that the expedition lasted, but severe weather conditions — severe frost, thick fog, and ice growths — prevented him from doing so. It is believed that

he saw its outlines on the horizon, and even indicated its coordinates, but failed to approach it. Unfortunately, the outcome of the Russian Polar Expedition turned out to be sad: the journey to the destination turned out to be unbearably hard. During the first wintering “Zarya” stood in the ice near the coast of Taimyr, during the second wintering the crew was divided into several groups. Part of the expedition, including Kolchak, returned to the mainland, and Baron Toll with three companions went missing in November 1902, returning to the “Zarya” from a raid on Bennett's Island on dog sledges. The expedition sent later to search for Toll's group was not successful. However, one cannot ignore the fact that the Russian Polar Expedition made a great contribution to the research and study of the Arctic. The scientific and practical results of the expedition were impressive. The expedition initiated a comprehensive research of the Arctic seas and land, significant outcomes were achieved in the description of the coast and depth measurements, which the expedition members did during the entire journey. But the question whether Sannikov Land exists remains open.



на «Зарю» из рейда на остров Беннетта на собачьих упряжках. Экспедиция, отправленная впоследствии на поиски группы Толля, успехов не принесла.

Однако нельзя игнорировать тот факт, что Русская полярная экспедиция внесла большой вклад в исследование и изучение Арктики. Научно-практические результаты экспедиции оказались высоки. Экспедиция положила начало комплексному исследованию арктических морей и суши, значительные результаты были достигнуты в описании побережья и промерах глубин, которые участники экспедиции делали во время всего пути. А вопрос, существует ли Земля Санникова, так и остался открытым.

МИРАЖ ИЛИ АЙСБЕРГ

Есть немало предположений, объясняющих то, что и Яков Санников, и сам Эдуард Толль видели на горизонте горные вершины. Одна версия подтверждает тот факт, что Земля Санникова существовала на самом деле, но представляла из себя не гористый остров, а покрытый зеленой слой песка и почвы, образовавшийся на ледяном основании, лежащем на отмели. Со временем ледяное основание растаяло, остались лишь несколько песчаных банок, которые называли банками Санникова.

Есть и другие версии. Санников и Толль могли принять за Землю Санникова острова Де-Лонга, лежащие в том же направлении,

←

«Земля Санникова» была отмечена на Стэнфордской карте мира 1922 г.

Sannikov Land on Stanford's General Map of The World, 1922

но на значительно большем расстоянии, чем им казалось. Возможно, за Землю Санникова могли быть приняты облачные образования причудливой формы — в Арктике довольно часто наблюдаются сложные оптические явления. Также за нее могли быть приняты и другие арктические объекты, состоящие из ископаемых льдов (вечной мерзлоты), которые со временем разрушились либо таяли.

В 1937 году была предпринята еще одна попытка обнаружить Землю Санникова в районе Новосибирских островов. Советский ледокол «Садко» прошел во время дрейфа возле предполагаемого острова Земли Санникова с юга, с востока и с севера, но ничего, кроме океанских льдов, не обнаружил. В 1944 году по просьбе геолога и географа Владимира Обручева, автора книги «Земля Санникова», на воздушную разведку были отправлены самолеты арктической авиации. Они исследовали пространство к северу от Новосибирских островов, но не нашли никаких признаков земли. После этого попытки отыскать теплый остров среди полярных льдов были прекращены.

Есть мнение, что и Санников и Толль были абсолютно правы, утверждая, что видели таинственную землю. Она была, но существовала недолго, уйдя под воду. Возможно, это был остров вулканического происхождения, населенный людьми, как и описывал В. Обручев, но узнать это наверняка, увы, уже невозможно. ⚓

MIRAGE OR ICEBERG

There are many assumptions explaining the fact that both Yakov Sannikov and Eduard Toll saw mountain peaks on the horizon. One version confirms the fact that Sannikov Land existed in reality, but it was not a mountainous island, but a layer of sand and soil covered with greenery, formed on an ice base lying on a shoal. Over time, the ice base melted, leaving only a few sand ridges, which were called Sannikov Ridges.

There are other versions. Sannikov and Toll could have mistaken the De Long Islands, lying in the same direction but at a much greater distance than they thought, for Sannikov Land. It is possible that what they thought was Sannikov Land were in fact the cloud formations of bizarre shape — complex optical phenomena are quite common in the Arctic. Other Arctic objects made of fossil ice (permafrost) that had broken up or melted over time could have been mistaken for it.

In 1937, another attempt was made to locate Sannikov Land near the Novosibirsk Islands. The Soviet icebreaker "Sadko" passed while drifting near the supposed island of Sannikov Land from the south, east and north, but found nothing but ocean ice. In 1944, at the request of geologist and geographer Vladimir Obruchev, author of the book "Sannikov Land", Arctic aviation planes were sent for aerial reconnaissance. They explored the space north of the Novosibirsk Islands, but found no sign of land. After that, attempts to find a warm island among the polar ice were abandoned.

There is an opinion that both Sannikov and Toll were absolutely right when they insisted on having seen a mysterious land. It did exist but not for long and went under water. It could have been an island of volcanic origin populated with people as V. Obruchev described, but one will not know for sure, unfortunately. ⚓

ОТСУТСТВИЕ КОЛДОГОВОРА С ПРОФСОЮЗОМ МОРЯКОВ — МИНУС СУДОВЛАДЕЛЬЦУ

Встречи курсантов ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова с представителями судоходных компаний и Российского профсоюза моряков становятся доброй традицией. Так, в ходе очередного практико-ориентированного занятия курсантам третьего курса факультета навигации и связи рассказали о Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве. Как сообщила проректор по развитию образовательного комплекса и взаимодействию с учебно-методическими объединениями ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Елена Лаврентьева, курсанты в течение семестра изучали основные положения КТМС.

— Мы называем эту конвенцию «Билль о правах моряков», потому что в этом документе четко прописаны права и обязанности плавсостава и судовладельцев, — отметила Е. Лаврентьева. — Наши курсанты — будущие вахтенные помощники, и мы верим, что они станут капитанами, уже во время обучения должны хорошо знать положения КТМС. От этого зависит, насколько эффективным и комфортным будет их труд и отдых на судне.

Третьекурсникам необходимо уже сейчас хорошо ориентироваться в морском бизнесе, подчеркнул Павел Мартынов, руководитель службы управления персоналом ООО «Инок ТМ». Он призвал курсантов не лениться, и хорошо изучать сайты судоходных компаний и оценивать условия работы на судах.

— Эти знания обязательно пригодятся при трудоустройстве. Еще нужно обратить внимание,



Meetings of cadets of the Admiral Makarov State Maritime University of Maritime and Inland Shipping with representatives of shipping companies and the Seafarers' Union of Russia are becoming a good tradition. So, during another practice-oriented lesson, the third-year cadets of the Faculty of Navigation and Radio Communications were told about the Maritime Labour Convention — 2006. According to Elena Lavrentyeva, Vice-Rector for Development of Educational Cluster and Interaction with Educational and Methodological Associations at the Admiral Makarov State Maritime University of Maritime and Inland Shipping, the cadets studied the main provisions of the MLC during the semester.

— We call this convention the "Seafarers' Bill of Rights" because this document clearly sets out the rights and obligations of ship's crew and shipowners, — E. Lavrentyeva noted. — Our cadets are future watch officers, and we are confident that they will progress to the rank of captain. They should already know the provisions of the Maritime Labour Convention well during their training. This will determine how effective and comfortable their work and rest on board will be.

Third-year students should already know what's what in the maritime business, Pavel Martynov, Head of HR department INOK TM, emphasized. He urged the cadets not to be lazy,

THE LACK OF A COLLECTIVE AGREEMENT WITH A SEAFARERS' UNION IS A DRAWBACK OF THE SHIPOWNER

but to examine the websites of shipping companies carefully and assess the working conditions on board ships.

— This knowledge will definitely prove useful when applying for a job. You also need to pay attention to whether the employment contract complies with the Maritime Labour Convention, — he added. — In particular, wages must be paid at least twice a month and be proved by relevant documents. There should be payrolls for the past two months aboard each vessel, provided the Maritime Labour Convention requirements are met. They should be available during a ship inspection at the port, as well as if there is



↑
Арсений Ивков, курсант третьего курса ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова
Arseny Ivkov, third-year cadet of the Admiral Makarov State Maritime University

соответствует ли трудовой договор Конвенции о труде в морском судоходстве, — добавил он. — В частности, заработная плата должна выплачиваться не реже двух раз в месяц и подтверждаться соответствующими документами. На каждом судне, где выполняются требования КТМС, должны быть расчетные листки за последние два месяца. Они могут быть предъявлены при проверке судна в порту, а также в случае жалобы моряка в профсоюз.

Также Павел Мартынов обратил внимание курсантов на то, что у судоходной компании должен быть коллективный договор с профсоюзом моряков. «Имейте в виду, отсутствие коллективного договора, отсутствие профсоюза, который защищает права моряков, — это минус работодателя», — убежден он.

Сегодня на третьем курсе факультета навигации и связи по направлению «судовождение» учатся более 170 курсантов. Многие ребята и девушки уже отработали свои первые вахты на мостиках в ходе производственных практик на судах торгового флота. О своем опыте работы на судне под коллективным договором Российского профсоюза моряков и норвежской компании

Wilson рассказал будущий судоводитель Арсений Ивков. По его словам, условия труда и досуга на борту были очень хорошими.

— На сухогрузе-восьмитысячнике ходил преимущество по Норвегии. Был один рейс в Италию. Весь экипаж состоял из жителей Архангельской области, поэтому проблем с коммуникацией не было, — рассказал А. Ивков. — Но мне теперь хотелось бы поработать в многонациональном экипаже, чтобы попрактиковать английский язык. Еще я хочу поработать в южных морях.

В рамках встречи курсанты смогли задать свои вопросы. Будущих моряков интересовало, с какой компанией можно заключить самый выгодный контракт; имеется ли черный список судов, на которые лучше не трудоустраиваться; вернется ли в образовательный процесс институт наставничества, чтобы у молодых специалистов было время пройти стажировку под присмотром опытного коллеги, цель которой — дать моряку время адаптироваться к работе.

В Российском профсоюзе моряков отмечают, что такие встречи — доступный способ информирования курсантов о том, что нужно для того, чтобы сделать успешную карьеру в судоходной отрасли. ⚓

a complaint from a seafarer to the trade union.

Besides, Pavel Martynov drew the cadets' attention to the fact that a shipping company should have a collective agreement with the seafarers' trade union. "Remember that the lack of a collective agreement and a trade union that safeguards the rights of seafarers is a drawback of the shipowner," he asserts.

Currently, there are over 170 third-year students in the Faculty of Navigation and Radio Communications who study navigation.

Many boys and girls have already kept their first bridge watches during a seagoing practice on merchant marine vessels. Future navigator Arseny Ivkov told about his experience of working on board a vessel covered by the collective agreement of the Seafarers' Union of Russia and the Norwegian company Wilson. According to him, there were very good working conditions and recreational facilities on board the vessel.

— I was sailing on board an 8000-dwt bulk carrier around Norway mainly. One voyage was to Italy. The entire crew consisted of residents of the Arkhangelsk region, so there were no problems with communication, — A. Ivkov said. — But now I would like to work in a multinational crew to practice English. Also, I'd like to work in the southern seas.

During the meeting, the cadets had a chance to ask their questions. Future seafarers wanted to know which company would offer the best contract; whether there was a blacklist of vessels that were better not to be employed on; whether the mentoring program would be reintroduced to the educational process, enabling young specialists to do an internship under the supervision of an experienced colleague to have enough time to adapt to the work.

The Seafarers' Union of Russia emphasizes that such meetings are an easy way to inform cadets about what is needed to make a successful career in the shipping industry. ⚓



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
Председатель
КАУНИН Сергей Петрович
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, корп. 2, 7-й этаж
Тел./факс: +7 (812) 251-18-07
E-mail: spb@sur.ru

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

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

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

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

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация
Председатель
БЕРЕЗИНСКИЙ Валерий Витальевич
Владивосток, ул. Алеутская, д. 15
Тел. +7 (4232) 52-10-03, 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

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

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

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

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

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

SUR NIZHNY NOVGOROD Primary Organization
Chair
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
Chair
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 (РПРМТ)
Председатель ЦС профсоюза СИРОТЮК Валентин Михайлович
109004, Москва, Земляной вал, д. 64, стр. 2, к. 324
Тел./факс: +7 (495) 915-80-58

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

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

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

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF THE REPUBLIC OF CRIMEA
President 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
Chair of the Board Petr KLINDUKHOV
3 Flotsky Proezd, Murmansk
Tel/fax: +7 (8152) 42-28-60
E-mail: arorpsm@gmail.com

NORTHERN TERRITORIAL ORGANIZATION
Chair 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
Chair 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
President 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
Chair 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
President 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



> 70 000
МОРЯКОВ

8
ИНСПЕКТОРОВ
ТРУДА

РПСМ
представлен во всех
морских
регионах России:

48
первичных

11
территориальных
организаций

МОРЯК
ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК!



SEAFARERS UNION OF RUSSIA sur.ru

