

# МОРСКОЙ №3

ПРОФСОЮЗНЫЙ

(140) 2022

MARITIME  
UNIONS  
HERALD

# ВЕСТНИК

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



**ПРЕСТИЖ МОРСКОЙ ПРОФЕССИИ СНИЖАЕТСЯ,  
А ПОТРЕБНОСТЬ В МОРСКИХ  
ОФИЦЕРАХ — РАСТЕТ**



**PRESTIGE OF MARITIME PROFESSION  
DECREASES, WHILE NEED FOR NAVAL  
OFFICERS GROWS**

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ  
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



# С ДНЕМ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА!







Фото на обложке: Ярмарка вакансий в ГМУ им. адм. Ф. Ушакова

## ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

### Редакционная коллегия:

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

**ПАВЛОВ И. Н.**, заместитель председателя РПСМ

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

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

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

**КОЛЯДИНЦЕВ М. С.**, председатель Российского профсоюза докеров

**КАБАНОВ В. А.**, председатель Межрегионального профсоюза лоцманов

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

### Редакция:

**Ирина УСТЮМЕНКО**, главный редактор

Информация: Ирина Устюменко, Наталья Куликова, Маргарита Якубенко

Дизайн, верстка: Елена Шашина

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна. Подписан в печать: 01.07.2022

### Адрес редакции:

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

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

16+

## MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

### Editorial team:

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

**I. PAVLOV**, SUR Vice Chairman

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

**S. FISHOV**, ITF Coordinator in Russia

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

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

**V. KABANOV**, Chairman of the Interregional Pilots' Union

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

### Editorial office:

**Irina USTYUMENKO**, Editor-in-Chief

Information: Irina Ustyumenko, Natalya Kulikova, Margarita Yakubenko

Design and layout Elena Shashina

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required. Signed to print on: 01.07.2022

### Editorial address:

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

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



6-12

## ПРОФФРОНТ

### TRADE UNION FRONT

14-19

Усталость как одна из причин навигационных аварий в российских портах

Fatigue as a Cause of Navigation Accidents in Russian Ports

## ЕФТ

### EFT

30-37

Все на борт: курс — справедливая работа на транспорте!

All Aboard! Destination: Fair Transport!

## СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

### HISTORY PAGES

50-56

Почему считалось особо опасным исчезновение капитанов

Master Disappearance Considered Especially Dangerous

## АДРЕСНАЯ КНИГА

### ADDRESS BOOK

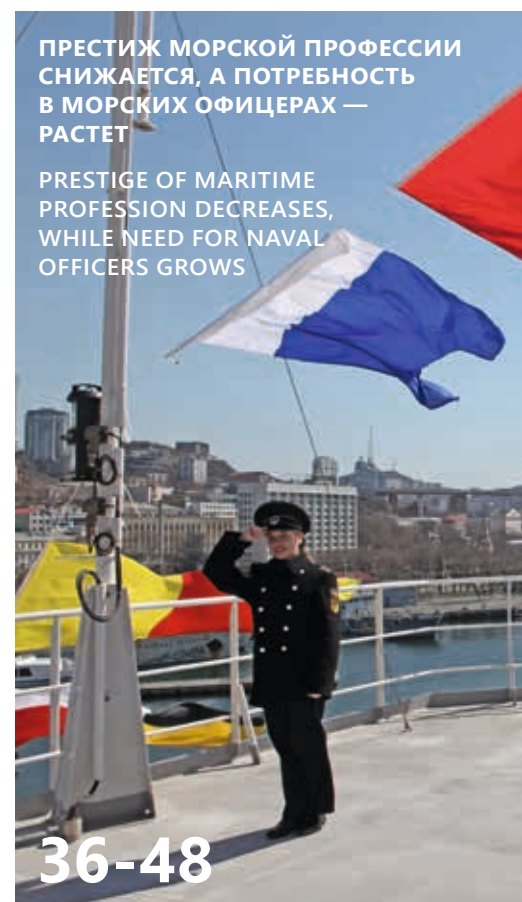
57-58

МОРЯКОВ ОБЕСПЕЧАТ ИНТЕРНЕТОМ И ПОДХОДЯЩИМИ ПО РАЗМЕРУ СИЗ

INTERNET ACCESS AND INDIVIDUALLY SIZED PPE FOR SEAFARERS

ПРЕСТИЖ МОРСКОЙ ПРОФЕССИИ СНИЖАЕТСЯ, А ПОТРЕБНОСТЬ В МОРСКИХ ОФИЦЕРАХ — РАСТЕТ

PRESTIGE OF MARITIME PROFESSION DECREASES, WHILE NEED FOR NAVAL OFFICERS GROWS



36-48

# ПОБЕДА ПРОФСОЮЗОВ: БАЗОВАЯ СТАВКА РЯДОВОГО МОРЯКА ВЫРАСТЕТ НА \$25

## UNIONS WIN: BASE RATE FOR AN ORDINARY SEAFARER INCREASES BY \$25

В ближайшие три года минимальная базовая ставка рядового моряка (оплата за работу, не превышающую 48 часов в неделю), рекомендованная Международной организацией труда, вырастет с \$648 до \$673. К такому решению пришел подкомитет Морской паритетной комиссии, заседание которого проходило в Женеве: интересы 1,5 млн моряков представляла Международная федерация транспортников (ITF), сторону работодателей — Международная палата судоходства (ICS).

In the next three years, the minimum base rate for an ordinary seafarer (rate for work not exceeding 48 hours a week) recommended by the International Labor Organization will increase up to \$673 from \$648. This was decided by the subcommittee of the Maritime Parity Commission whose meeting took place in Geneva: interests of 1.5 million seafarers were represented by the International Transport Workers Federation (ITF), and the employers were represented by the International Chamber of Shipping (ICS).

Так, социальные партнеры договорились о ежегодном увеличении базовой ставки рядового моряка, начиная с 1 января 2023 года:

- \$658 по состоянию на 1 января 2023 года;
- \$666 по состоянию на 1 января 2024 года;
- \$673 по состоянию на 1 января 2025 года.

Напомним, что в ходе предыдущего раунда

переговоров, завершившегося в сентябре прошлого года, судовладельцы и профсоюзы с 1 июля 2022 года установили минимальную заработную плату в размере \$648.

— В условиях продолжающегося экономического кризиса нам удалось добиться повышения зарплаты для экипажей и тем самым улучшить уровень жизни сотен

In particular, the social partners agreed an annual increase of the base rate for an ordinary seafarer starting from 1 January 2023:

- \$658 as of 1 January 2023
- \$666 as of 1 January 2024
- \$673 as of 1 January 2025

Recall that during the previous round of talks ended in September last year, shipowners and unions set a minimum wage to \$648 from 1 July 2022.

“In the context of the ongoing economic crisis, we've managed to achieve higher salaries for crews, and thereby improve the living standards of hundreds of thousands of seafarers and their families. The decision to increase the base rate was made in connection with changes in the consumer price index and impact of the dollar exchange

тысяч моряков и их семей. Решение об увеличении базовой ставки было принято в связи с изменением индекса потребительских цен и влиянием курса доллара на другие страны, — объяснил председатель РПСМ Юрий Сухоруков, участвовавший в работе подкомитета. — Этот шаг — осознание того, что моряки играют ключевую роль в мировой цепочке поставок, а значит, и в экономике. А их благополучие напрямую связано с уровнем заработной платы.

— Наша договоренность является взаимовыгодной как для судовладельцев, так и для моряков. Она устанавливает баланс между оплатой невероятного вклада моряков в мировую экономику и стабильностью судовладельцев в связи с проблемами, которые уже существуют и которые нас ждут впереди, — сказал Шарль Дарр из Швейцарской ассоциации судовладельцев.

— Соглашение о трехлетнем повышении базовой ставки — это, в первую очередь, признание огромной жертвы и профессионализма мужчин и женщин, работающих в море, — отметил Марк Дикинсон из Nautilus International. — И в то же время оно является свидетельством социального партнерства между моряками и работодателями

и коллективных достижений, которых удалось добиться за последние несколько лет.

Мы с нетерпением ждем продолжения совместной работы для обеспечения финансовой стабильности моряков всего мира.

Добавим, что Морская паритетная комиссия существует с 1920 года — это единственный постоянный двусторонний орган МОТ. Подкомитет по оплате труда моряков был создан на 280-й сессии Административного совета МОТ в марте 2001 года.

Он собирается для обновления уровня базовой ставки рядового моряка. Российский профсоюз моряков входит в состав подкомитета.

К слову, судоходная отрасль — единственный сектор транспорта с официально признанной на международном уровне минимальной заработной платой моряков. [📌](#)

*Источник: совместный пресс-релиз ITF и ICS*



Юрий Сухоруков  
Yury Sukhorukov

rate on other countries,” explained Yuri Sukhorukov, the SUR chairman, who took part in the proceedings of the subcommittee. “This step is the realization that seafarers play a key role in the global supply chain and, therefore, in the economy. And their well-being is directly associated to the wage level.”

“This new deal is a win-win for both shipowners and seafarers. It strikes a balance between rewarding seafarers for their incredible contributions to the global economy and ensures, at the same time, that shipping companies are able to remain sustainable and commercially viable, in light of the many challenges we are currently facing and those that lie ahead,” said Charles Darr (Swiss Shipowners’ Association).

“Today’s agreement recognizes the huge sacrifices and professionalism of the men and women working at sea and is

a testament to the collective milestones the social partnership between seafarers and shipowners have historically achieved. Especially over the past few years,” said Mark Dickinson (Nautilus International). “We look forward to continuing to work together alongside our social partners to safeguard financial stability for the world’s seafarers”.

It should be noted that the Maritime Parity Commission was established in 1920 and this is the only ILO permanent bilateral body. The Subcommittee on Wages of Seafarers was established at the 280th session of the ILO Governing Body in March 2001 and meets to update the base rate for an ordinary seafarer. The Seafarers' Union of Russia is a member of the subcommittee.

By the way, the shipping industry is the only transport sector where a minimum wage for seafarers has been internationally recognized. [📌](#)

*Source: Joint ITF and ICS press release*





# МОРЯКОВ ОБЕСПЕЧАТ ИНТЕРНЕТОМ И ПОДХОДЯЩИМИ ПО РАЗМЕРУ СИЗ

## INTERNET ACCESS AND INDIVIDUALLY SIZED PPE FOR SEAFARERS

За время пандемии Covid-19 морская отрасль извлекла немало уроков, поэтому в Конвенции о труде в морском судоходстве появятся поправки, направленные на улучшение условий труда и быта моряков. В частности, члены экипажей должны быть обеспечены доступом в интернет, подходящими по размеру средствами индивидуальной защиты, надлежащими сбалансированными продуктами и достаточным количеством питьевой воды. Также поправки подразумевают доступ к срочной медицинской помощи, а именно: немедленную высадку на берег и доставку моряка в медицинское учреждение. Эти и другие важные договоренности были достигнуты на Специальном трехстороннем комитете (СТК) Международной организации труда (МОТ) в Женеве в середине мая, участие в работе которого в числе прочих приняли представители Российского профсоюза моряков.

Maritime industry has learned a lot of lessons from the Covid-19 pandemic, so the Maritime Labor Convention will be amended accordingly to improve working and living conditions for seafarers.

In particular, crew members shall be provided with Internet access, individually sized personal protective equipment, appropriately balanced diet and sufficient drinking water. The amendments also include urgent medical care, namely, immediate disembarkation and delivery to a medical institution. These and other important arrangements were reached at the meeting of the Special Tripartite Committee (STC) of the International Labor Organization (ILO) in Geneva in mid-May which was attended, among others, by representatives of the Seafarers' Union of Russia.

Как объяснил председатель РПСМ Юрий Сухоруков, все одобренные на СТК МОТ поправки к Конвенции о труде в морском судоходстве будут представлены на утверждение Международной конференции труда. «Если МКТ примет поправки, то они вступят в силу в декабре 2024 года», — добавил он.

## ОСНОВНОЕ ПРАВО ЧЕЛОВЕКА

Работа в море может привести к длительной изоляции, а отсутствие контакта с внешним миром иметь серьезные последствия для благополучия тружеников флота, худшие из которых вышли на первый план во время пандемии коронавируса.

— Возможность поддерживать связь с семьей и друзьями — это не просто приятный бонус, а основное право человека, — сказал вице-председатель секции моряков Международной федерации транспортников, вице-президент СТК и представитель моряков (Seafarers Group) в МОТ Марк Дикинсон.

— Вот почему морские профсоюзы МФТ так упорно боролись за то, чтобы работодатели обеспечили моряков доступом в интернет, и чтобы такая поправка появилась в КТМС.

Несмотря на то, что на борту судов уже имеются технологии для выхода в сеть, судовладельцы настаивали

на том, чтобы за ними оставалась возможность ограничивать доступ и брать плату с моряков за подключение к сети. В целом морские профсоюзы добились реализации права членов экипажей на обеспечение связью для личного пользования. Так, Руководящий принцип В3.1.11 — «Условия для отдыха, почтовое обслуживание и организация посещений судна» — дополнен новым пунктом: в нем говорится, что «судовладельцы должны, насколько это практически осуществимо, предоставлять морякам на борту своих судов доступ в интернет, при этом плата, если таковая имеется, должна быть разумной».

Однако представители моряков обеспокоены тем, что работодатели и правительства, которым также предложено расширить доступ к интернету в портах и на якорных стоянках без каких-либо затрат для моряков, будут выставять баснословные счета за подключение ко всемирной паутине.

## УСЛОВИЯ РЕПАТРИАЦИИ — БЕЗ ИЗМЕНЕНИЙ

На встрече не удалось прийти к соглашению об изменениях прописанных в КТМС условий репатриации, на которых настаивали представители моряков. Профсоюзы требовали, чтобы ответственность судовладельцев за репатриацию

As explained by Yury Sukhorukov, the SUR chairman, all amendments to the Maritime Labor Convention as approved by the ILO STC will be submitted for approval by the International Labor Conference. "If the ILC adopts these amendments, they will be effective since December 2024," he added.

## BASIC HUMAN RIGHT

Working for long periods at sea can be isolating, and a lack of contact with the outside world can have profound implications for seafarers' well-being whose worst effects have come to the force during

Seafarers' Section, the STC vice-president and ILO spokesperson for the Seafarers Group. "That's why we fought so hard for seafarers to be given Internet access and to have a mandatory provision in the MLC."

Despite the fact that ships already have the Internet connectivity technology, shipowners insisted that they should be able to limit access and be able to charge seafarers for Internet connectivity. In general, maritime unions have succeeded in enforcement of the right of crew members to be provided with connectivity



the Covid pandemic.

"Being able to keep in touch with family and friends isn't just a nice-to-have, it's a basic human right," said Mark Dickinson, the vice-chair of the International Transport Workers' Federation's (ITF)

for personal use.

For example, a new paragraph has been added to Guideline B3.1.11 "Recreational facilities, mail and ship visit arrangements" stating that "shipowners shall, as far as practicable, provide seafarers on board their ships with Internet



по окончании контрактов была расширена до возвращения моряка к месту жительства. Ведь для большинства из них путь домой значительно длиннее, чем тот, который, согласно действующим положениям КТМС, оплачивают морские работодатели. Например, филиппинца, живущего в Давао, могут репатриировать до Манилы — базового порта, что в 2575 км от его дома. Чтобы добраться из столицы к семье, моряку еще предстоит 2,5-часовой перелет, который обойдется в 2500–3000 песо. На этом последнем этапе

ными последствиями обернулись для моряков карантинные ограничения, введенные во многих странах. Они повысили риск дополнительных проблем и расходов, возникающих в дороге к фактическому месту проживания.

— Несмотря на попытки прийти к компромиссу, сторона судовладельцев отвергла эту инициативу, — отметил Юрий Сухоруков. — Однако ряд правительств поддержали наше требование.

К слову, это первый случай в истории заседаний СТК, когда одна

access, and imposed charges (if any) shall be reasonable.”

However, seafarers' representatives are concerned that employers and governments that are also offered to expand Internet access in ports and associated anchorages without cost to seafarers will levy exorbitant charges for Internet connectivity.

### REPATRIATION TERMS REMAIN ARCHAIC

The meeting failed to reach agreement on changes to the MLC terms on repatriation that were being demanded

at their home location. Indeed, for most seafarers, the journey home is considerably longer than shipowners cover according to applicable provisions of the MLC. For example, a Filipino who lives in Davao may be repatriated to Manila, a base port 2575 km away from his home. To get to his family, he will have a subsequent air journey of around 2.5 hours, costing P2500–3000. In this final leg, the employer is no longer covering insurance, medical or other costs.

As we have observed over the course of the pandemic, many seafarers have been detrimentally impacted by quarantine measures introduced in many countries which have exacerbated the risk of additional challenges and cost to seafarers to get to their actual residence.

“Shipowners rejected this initiative despite attempts to reach a compromise,” said Yury Sukhorukov. “However, some governments supported our demand.”

By the way, it was the first time in the STC history when a side in the social partnership has outright rejected an amendment suggested by the other side.

Steve Cotton, ITF General Secretary, said that refusal of shipowners to negotiate on this issue is heart-breaking given what seafarers

Гай Райдер  
Guy Ryder



пути возвращения домой работодатель уже не покрывает страховые, медицинские или другие расходы.

Во время пандемии все видели, какими пагуб-

из групп категорически отвергла поправку, предложенную другой стороной социального партнерства.

Генеральный секретарь МФТ Стив Коттон заявил,

by the Seafarers Group. Unions demanded that the shipowners' responsibility to repatriate seafarers at the end of their contracts be extended to the point at which seafarers land



что отказ судовладельцев вести переговоры по этому вопросу стал серьезным разочарованием, учитывая, что пришлось пережить морякам, оказавшимся в условиях пандемийных ограничений:

— Жаль, что после такого плодотворного сотрудничества в период Covid-19 судовладельцы вообще отказались вести диалог, тем более в отношении такого важного для работников вопроса. Уверен, что командировочные расходы руководителей судоходных компаний покрываются от двери до двери.

Примечательно, что группа правительств стран ЕС добивалась внесения поправки, которая более четко обозначает фактический максимальный период работы моряков на борту, по истечении которого судовладельцы обязаны их репатриировать, — 11 месяцев.

Судовладельцы и некоторые правительства настаивали на более гибком подходе и хотели, чтобы этот срок составлял 12 месяцев, особенно для практикантов. Профсоюзы отказались уступить в этом вопросе, аргументируя свою позицию опасениями в плане усталости и безопасности.

— Трудно поверить, что в 2022 году нам приходится доказывать, что 12 месяцев работы на борту — слишком долго, — объяснил Стив Коттон. — И это даже не учитывая тот факт, что

минимальный уровень комплектования экипажей сократился вдвое, а возможности для схода на берег в портах сегодня ограничены как никогда. Судовладельцы говорят, что у моряков есть свобода выбора, однако вся власть в их руках, поэтому на самом деле это равносильно принудительному труду.

#### ДРУГИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Тем временем СМК согласовал ряд других поправок к КТМС. Одна

who were caught up in Covid restrictions endured.

“It’s a shame that after such a fruitful collaboration during the Covid-19 period shipowners have failed to engage in dialog at all, especially over such an important issue for their workforce. I’m sure that shipping executives’ costs are covered door to door.”

It is noteworthy that a group of EU governments sought an amendment to ensure a clearer commitment to the de-facto maximum

period of service of 11 months that seafarers can serve at sea before shipowners are obliged to get them home. Shipowners and some governments insisted on more flexible approach and required seafarers 12 months sea time to qualify, especially for trainees. The unions refused to concede, citing fatigue and safety concerns.

“It is hard to believe that in 2022 we have to argue that 12-months service is too long,” explained

Стив Коттон  
Steve Cotton



**«СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ ГОВОРЯТ, ЧТО У МОРЯКОВ ЕСТЬ СВОБОДА ВЫБОРА, ОДНАКО ВСЯ ВЛАСТЬ В ИХ РУКАХ, ПОЭТОМУ НА САМОМ ДЕЛЕ ЭТО РАВНОСИЛЬНО ПРИНУДИТЕЛЬНОМУ ТРУДУ»**

**«SHIPOWNERS SAY IT IS A FREEDOM OF CHOICE FOR SEAFARERS, BUT THEY HAVE ALL THE POWER, SO IT ACTUALLY AMOUNTS TO FORCED LABOR»**



из них касается средств индивидуальной защиты.

— Это существенная и важная поправка, потому что она напрямую касается безопасности моряков и профилактики несчастных случаев, — отмечает председатель РПСМ Юрий Сухоруков. — СИЗ на судне должны подходить работникам по размеру, быть комфортными и надежными, в том числе учитывать особенности фигуры моряка — как мужчины, так и женщины.

Кроме того, в Стандарт A4.1 — «Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу» добавлены два пункта. Так, в п. 5 говорится, что каждое государство-член обеспечивает

немедленную высадку моряка, нуждающегося в немедленной медицинской помощи, с судна на его территорию и обеспечивает доступ к медицинским учреждениям для необходимого лечения. В п. 6 оговариваются обязательства в случае смерти моряка во время рейса: государство-член, на территории которого произошла смерть, или в территориальные воды которого судно входит, должно содействовать судовладельцу в репатриации тела или праха моряка — в соответствии с пожеланиями моряка или его ближайших родственников, в зависимости от обстоятельств.

Steve Cotton. “And this doesn’t even account for the fact that crewing levels have halved, and the reality that shore leave is now more restricted than ever. Shipowners say it is a freedom of choice for seafarers, but they have all the power, so it actually amounts to forced labor.”

#### OTHER CHANGES

Meanwhile, STC agreed a number of other amendments to the MLC. One of them applies to personal protective equipment.

“It’s a significant and important amendment because it directly concerns the safety of seafarers and prevention of accidents,” says Yuri Sukhorukov,

the SUR chairman.

“PPE available on board the ship shall be individually sized for crew members be comfortable and reliable, and account for peculiarities of seafarer’s body (men or women).”

In addition, two paragraphs have been added to Standard A4.1 “Medical care on board ship and ashore”. In particular, paragraph 5 states that each Member State shall ensure the immediate disembarkation of a seafarer in need of immediate medical attention from a ship to its territory and shall provide access to medical facilities for the necessary treatment. Paragraph 6 stipulates obligations



Кроме того, в части правил, касающихся питания и столового обслуживания, стороны договорились об улучшении обеспечения экипажей бесплатной питьевой водой, качественными продуктами и сбалансированным питанием. Причем речь идет не только о достаточном количестве провизии на экипаж судна, но и об учете религиозных требований моряков, их традиций и обычаев. Само собой, что продолжительность и характер рейса также должны учитываться, а продукты и питьевая вода предоставляться бесплатно на протяжении всего контракта моряка.

#### РАБОТА НА ПЕРСПЕКТИВУ

Нельзя не отметить, что СТК приняла несколько резолюций, касающихся направлений деятельности Специального трехстороннего комитета. К ним относится дальнейшая работа по искоренению сексуальных домогательств на море, повышению надежности финансовых гарантий, предоставляемых P&I Clubs и страховщиками, расширению возможностей моряков по обеспечению соблюдения условий трудовых договоров со стороны судовладельцев.

Генеральный секретарь МФТ Стив Коттон

in the event of a seafarer's death during a voyage: the Member State in whose territory the death occurred or in whose territorial waters the ship next enters, shall assist the shipowner in repatriation of the body or remains of the seafarer, in accordance with wishes of the seafarer or his immediate family, as the case may be.

In addition, regarding the rules of meals and catering, the parties agreed to improve the provision of crews with free drinking water, quality provisions and balanced diet. Moreover, this is about not only a sufficient amount of provisions for the ship's crew, but also about taking into account the religious

demands, traditions and customs of seafarers. It goes without saying that duration and nature of the voyage shall also be taken into account, and food and drinking water shall be provided free of charge throughout the seafarer's contract.

#### FUTURE WORK


It should be noted that the STC adopted several resolutions that will guide the work of the Special Tripartite Committee. These included further work on the eradication of sexual harassment at sea, the sustainability of the financial security provisions provided by P&I Clubs and insurers, and the enhancement of seafarers'





призвал социальных партнеров продолжать коллективно решать проблемы и использовать все возможности, чтобы сделать отрасль достойным, безопасным и привлекательным с точки зрения карьерных перспектив местом работы, а также сконцен-

трироваться на привлечении на флот женщин.


Председатель РПСМ Юрий Сухоруков добавил, что главным ориентиром в работе СТК должны оставаться безопасность и достойные условия труда моряков. 

*По материалам МФТ, МОТ*

abilities to enforce employment agreements by shipowners.

Steve Cotton, ITF General Secretary, called on the social partners to continue to collectively tackle challenges and seize on opportunities to make shipping industry a decent, safe and career attractive

for seafarers, and focus on attracting women into the industry.

Yury Sukhorukov, the SUR chairman added that safety and decent working conditions for seafarers shall remain at the first place for STC. 

*Source: ITF, ILO*

#### PS: ПОКА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР

Пока верстался номер, завершила работу 110-ая Международная конференция труда (МКТ), сессию которой генеральный директор Международной организации труда (МОТ) Гай Райдер назвал «выдающимся урожаем достижений». Одним из них стало одобрение восьми поправок в Конвенцию 2006 года о труде в морском судоходстве.

Всего на МКТ присутствовало более 4 тысяч делегатов, представляющих правительства, организации работников и работодателей из 177 стран — членов МОТ. Конференция, иногда называемая Всемирный парламент труда, прошла в гибридном формате с 27 мая по 11 июня. Ее очная часть состоялась в Женеве.

#### PS: AS THE ISSUE WAS BEING DRAFTED

As the issue was being drafted, the 110th session of the International Labour Conference (ILC) has closed with the “remarkable harvest of achievements” according to Guy Ryder, Director General of the International Labour Organization (ILO). One of them was approval of eight amendments to the 2006 Maritime Labour Convention.

In total, the ILC was attended by more than 4,000 delegates representing governments, workers' and employers' organizations from 177 ILO member states. The conference, sometimes called the World Parliament of Labour, was held in a hybrid format between 27 May and 11 June with the in-person component taking place in Geneva.



# ОПЕРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ДЛЯ МОРЯКОВ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

## COVID-19

# UP-TO-DATE INFORMATION

FOR SEAFARERS AMIDST

## COVID-19

### НАЛИЧИЕ НА СУДНЕ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА,

когда на борту проводилась последняя инспекция Международной федерации транспортников, координаты ближайшего к месту стоянки судна инспектора МФТ: [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org)

### ИНФОРМАЦИЯ О ДВИЖЕНИИ СУДОВ В РЕАЛЬНОМ ВРЕМЕНИ,

их текущее местонахождение, дальнейший маршрут следования: [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com)

### МЕЖДУНАРОДНАЯ БЕСПЛАТНАЯ БАЗА ДАННЫХ,

охватывающая весь мировой флот — о судне, владельце, операторе, страховщике, местоположении судна по месяцам, проверках и их результатах: [www.equasis.org](http://www.equasis.org)

### БАЗА ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE

Международной организации труда — вся информация о случаях оставления судов и экипажей: [www.ilo.org](http://www.ilo.org)

### ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ ПОДДЕРЖКИ МОРЯКОВ SEAFARERHELP,

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

### ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ И ТРЕБОВАНИЙ В СВЯЗИ С ПАНДЕМИЕЙ,

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

### ГДЕ В ЕВРОПЕ МОЖНО СМЕНИТЬСЯ,

необходимость теста на COVID-19, циркулярные письма морских администраций — Европейская ассоциация судовладельцев: [www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)

### ИНТЕРАКТИВНАЯ КАРТА О ТЕСТИРОВАНИИ НА КОРОНАВИРУС В ПОРТАХ ПО ВСЕМУ МИРУ,

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

### ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ВЪЕЗДА В РАЗНЫЕ СТРАНЫ ДЛЯ ГРАЖДАН РФ

на сайте Федерального агентства по туризму: [www.tourism.gov.ru](http://www.tourism.gov.ru)

### ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО БЮРО

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



### IS THERE A COLLECTIVE AGREEMENT ON THE VESSEL?

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

**REAL TIME MOVEMENT,**  
current locations and further routes of vessels: [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com)

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

**ILO'S ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE**  
with all the data about abandonments of vessels and crews: [www.ilo.org](http://www.ilo.org)

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

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

**WHERE SEAFARERS MAY CHANGE IN EUROPE,**  
the need to make a COVID-19 test, circular letters from maritime administrations — European Shipowners Association: [www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)

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

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

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

# УСТАЛОСТЬ КАК ОДНА ИЗ ПРИЧИН НАВИГАЦИОННЫХ АВАРИЙ В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ

## FATIGUE AS A CAUSE OF NAVIGATION ACCIDENTS IN RUSSIAN PORTS

Что такое чрезмерная усталость, знают не только лоцманы, но и летчики, и водители, и моряки — все, кто совершает длительные рейсы. Только что человек нормально работал, как вдруг мозг начинает отключаться — картинка, воспринимаемая глазами, становится нереальной. В такой ситуации водитель может немедленно остановиться и отдохнуть. Судно, следующее по фарватеру или каналу, как и летящий самолет, мгновенно остановить невозможно. Когда наступает состояние чрезмерной усталости, человек перестает адекватно воспринимать окружающую действительность, утрачивает способность реагировать на поступающую информацию, а значит, своевременно принимать правильные решения, а иногда просто засыпает на короткое время. По этому поводу в Резолюции ИМО А.960(23) «Рекомендации по подготовке, сертификации и эксплуатационным процедурам для морских лоцманов, иных, чем лоцманы открытого моря» очень просто написано — «лоцман должен быть хорошо отдохнувшим и бодрым в течение всей продолжительности лоцманской проводки».

Excessive fatigue is well familiar not only to maritime pilots but also to airmen, vehicle drivers and seamen — in fact, everyone making long voyages. No time after apparent feel-good the brain may suddenly go out: the picture perceived by the eyes becomes unreal. If this happens, a vehicle driver can immediately stop and have some rest. But a vessel following a fairway or channel — as well as flying aircraft — cannot be stopped instantly. When excessive fatigue condition occurs, the person ceases to adequately perceive the reality and loses the ability to respond to incoming information, and, therefore, cannot make right and timely decisions and sometimes simply falls asleep for a short time. IMO Resolution A.960(23) Recommendations on Training and Certification and Operational Procedures for Maritime Pilots Other Than Deep-Sea Pilots simply states in this respect that "Pilots should be adequately rested and mentally alert for the duration of the passage".





По мнению председателя Межрегионального профсоюза лоцманов Владимира Кабанова, именно невыполнение Резолюции ИМО А.960(23) и игнорирование пунктов 9 и 10 Приказа Министерства транспорта РФ от 14 марта 2012 г. № 61 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха морских лоцманов и кандидатов в морские лоцманы» становятся причинами навигационных аварий в российских портах. Красноречивее всего это подтверждают два инцидента с судами Avila Star и Tomini Prosperity, случившиеся на подходе

к Санкт-Петербургу в районе острова Котлин в 2014 году и при подходе к порту в Усть-Луге в 2021 году соответственно. — Если бы из происшествия 2014 года были сделаны правильные выводы, а по следам инцидента выработаны соответствующие рекомендации, то аварии в Усть-Луге можно было избежать, — уверен председатель МПСЛ.

#### **ОШИБКА В ПОВОРОТЕ**

Согласно данным усть-лужского журнала движений судов, 19 декабря 2021 года в 17:20 МСК грузовое судно Tomini Prosperity (флаг Маршалловых островов) начало движение

According to Vladimir Kabanov, the chairman of the Interregional Pilot Trade Union (IPTU), navigational accidents in Russian ports are particularly preconditioned by the failure to comply with IMO Resolution A.960 (23) and ignoring paragraphs 9 and 10 of the Ministry of Transport of the Russian Federation order No.61 dated 14 March 2012 “On Approval of the Provisions on Specific Features of the Work Time and Rest Time of the Maritime Pilots and Maritime Pilot Candidates”. This is most eloquently highlighted by two incidents

with m/v Avila Star and m/v Tomini Prosperity occurred on the approach to St. Petersburg off the Kotlin Island in 2014 and off the Ust-Luga port in 2021, respectively.

“Had proper conclusions been made from the 2014 incident and had appropriate recommendations been developed in the wake of the Ust-Luga accident could have been avoided,” says the IPTU chairman.

#### **ERRONEOUS TURN**

According to the Ust-Luga Vessel Traffic Record, 19 December 2021 at 17:20 MSK the cargo ship Tomini Prosperity flying the Marshall Islands flag was passing with a pilot's

под проводкой лоцмана к причалу № 6 ЕСТ порта Усть-Луга. Однако к причалу судно так и не подошло. Примерно в 18:50 МСК оно село на мель недалеко от места назначения:

— Подробности данного случая нам до сих пор неизвестны. Но если приборы и механизмы на судне работали в штатном режиме, то одной из основных причин могла стать ошибка лоцмана. Совершая поворот для того, чтобы с фарватера войти в канал, Tomini Prosperity в канал не попал и сел на мель, выскочив на бровку канала. Это означает, что параметры движения судна в повороте, то есть скорость судна, время начала маневра, углы перекладки руля, задавались ошибочно. Естественно, возникают вопросы: что стало причиной ошибки и что сделать, чтобы подобное не повторилось?

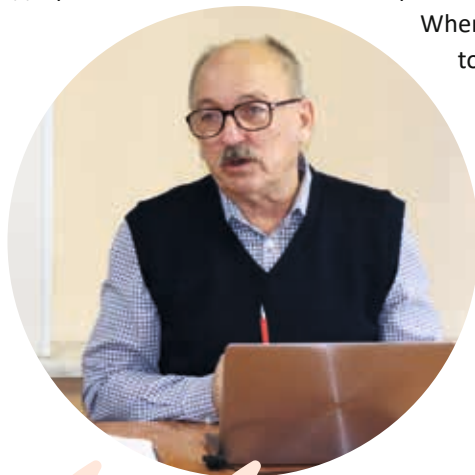
9 декабря 2014 года на подходе к Санкт-Петербургу произошел похожий инцидент: в 15:14 МСК теплоход Avila Star (флаг Либерии) под проводкой лоцмана последовал от приемного буя в порт Санкт-Петербург. Однако в 16:23 МСК на повороте у буев №№ 23, 24 с фарватера Малого Кронштадтского рейда в Санкт-Петербургский морской канал судно в него не вошло, и, выйдя

за бровку, оказалось на мели.

— Похожая ошибка лоцмана в повороте, — считает В. Кабанов.

### ХАЛАТНОСТЬ ИЛИ УСТАЛОСТЬ

По его словам, расследование посадки на мель т/х Avila Star проводило Северо-Западное управление государственного морского и речного надзора,



Владимир Кабанов  
Vladimir Kabanov

**«НИКОМУ И В ГОЛОВУ НЕ ПРИШЛО,  
ЧТО ЛОЦМАН, УПРАВЛЯВШИЙ СУДНОМ,  
НЕ УМЕЕТ ПОВОРАЧИВАТЬ В КАНАЛ  
С КРОНШТАДТСКОГО РЕЙДА.  
ВЕРСИЙ ОСТАВАЛОСЬ ДВЕ:  
ИЛИ ЭТО — ХАЛАТНОСТЬ, ТО ЕСТЬ,  
ВО ВРЕМЯ НАЧАЛА ПОВОРОТА ЛОЦМАН  
НА ЧТО-ТО ОТВЛЕКСЯ,  
ИЛИ — ЧРЕЗМЕРНАЯ УСТАЛОСТЬ  
РАБОТНИКА»**

а его результаты утвердил начальник А. Ю. Атлашкин. У лоцманов осталось множество вопросов по результатам расследования: например, существовали ли у комиссии какие-нибудь альтерна-

assistance to EST berth No.6 ECT of the Ust-Luga port. However, the ship never made it to the berth. At about 18:50 MSK, she ran aground near the destination.

“We still do not know details of the accident. However, assuming that the ship's instruments and machinery were operating properly, the pilot's error could be among most probable causes.

When making a turn to enter the canal from the fairway, Tomini Prosperity missed the canal and ran aground, striking the edge of the canal.

This means that the ship's turning parameters, such as ship's speed, maneuver starting time and the rudder angles, were set erroneously. Questions are natural to arise: what caused the error and what

can be done to prevent this from happening again?”

On 9 December 2014, a similar incident occurred on the approach to St. Petersburg: at 15:14 MSK, Avila Star flying the Liberia flag with a pilot's assistance was making a passage from the entrance buoy to the port of St. Petersburg. However, at 16:23 MSK, making a turn at buoys No. 23, 24 from the Small Kronstadt roadstead fairway into the St. Petersburg Sea Canal, the ship failed to enter the canal but went beyond the edge and run aground.

“It was a similar pilot's turning error,” says V. Kabanov.

### NEGLECT OR FATIGUE

According to him, the Avila Star stranding was investigated by the North-Western Department of State Maritime and River Supervision Agency, and investigation conclusions were finally approved by the agency head A. Atlashkin. However, pilots still have a number of questions to the investigation conclusions: it is unclear whether the commission considered any alternative accident cause options, and if so, which ones.

“In the morning of 10 December 2014, when Avila Star was still aground, the pilots starting their next shift were certainly discussing the possible



тивные версии о причинах аварийного случая и если да, то какие.

— Утром 10 декабря 2014 года, когда т/х Avila Star еще сидел на мели, лоцманы, заступив на очередную смену, естественно, обсуждали возможные причины инцидента, — рассказывает Владимир Кабанов. — Никому и в голову не пришло, что лоцман, управлявший судном, не умеет поворачивать в канал с Кронштадтского рейда. Версий оставалось две: или это — халатность, то есть, во время начала поворота лоцман на что-то отвлекся, или — чрезмерная усталость работника.

В обоих случаях ответственность ложится на лоцманскую организацию, но выработанные комиссией по расследованию «Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем» должны существенно отличаться. То есть, если лоцман допустил халатность, то ответственность вместе с лоцманской организацией должен нести и сам лоцман. Если же причиной аварии стала чрезмерная усталость, то ответственность должны нести руководители лоцманской организации, допустившие к работе уставшего лоцмана.

Многие специалисты убеждены, что именно чрезмерная усталость лоцмана стала основной причиной аварии с Avila Star.



— Но лица, проводившие расследование, похоже, эту версию даже не рассматривали, — говорит В. Кабанов. — Поэтому соответствующие выводы не сделаны и необходимые меры не приняты — в лоцманских организациях, принадлежащих частным лицам, лоцманы продолжают работать, находясь на смене более суток.

До 15 мая 2022 года этот факт мог обнаружить любой, кто интересовался проблемой — достаточно было войти в автоматизированную Систему служб Капитана порта (СКАП) и проследить за графиком движения судов в порту и работой лоцманов. Однако с указанной даты, по распоряжению АМП, доступ к ряду разделов сайта закрыт, в том числе к «журналу движений судов».

causes of the incident,” says Vladimir Kabanov. “No one could assume that the pilot had been unaware how to turn from the Kronstadt roadstead into the canal. So, there were two options: this was either neglect (that is, the pilot was distracted by something at the turning start point) or excessive fatigue of the pilot.”

The responsibility lies with the pilot organization in both cases, but recommendations for the prevention of similar accidents in the future to be developed by the investigation commission should differ significantly. That is, if the pilot has committed an act of neglect, then the pilot himself must be held responsible along with the pilot organization. But if the accident was caused by excessive fatigue,

then the leaders of the pilot organization who allowed the tired pilot to work should bear responsibility.

Many experts are convinced that it was the excessive fatigue of the pilot that became the main cause of the Avila Star accident.

“However, the investigators seemingly did not consider this option at all,” says V. Kabanov. “Therefore, appropriate conclusions were not drawn and necessary actions were not taken: pilots in private pilot organizations still work in shifts lasting more than 24 hours.”

Until 15 May 2022 this fact could be discovered by anyone who had interested in the matter: one could just access the automated Port Captain's Service System and observe the vessel traffic in the port and the work of pilots.

**БЕСКОНЕЧНАЯ СМЕНА**

Согласно Приказа № 61 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха морских лоцманов и кандидатов в морские лоцманы», который при участии МПСЛ разработало и издало Министерство транспорта РФ, продолжительность смены лоцмана не может превышать 24 часов.

— Мне неизвестно, в котором часу началась рабочая смена лоцмана, выполнявшего проводку судна Tomini Prosperity, — продолжает Владимир Кабанов. — Но в Системе служб Капитана порта отмечалось, что 18 декабря 2021 в 18:35 МСК судно Salvador (флаг Кипра) отошло от причала № 5 ЕСТ и последовало на выход в море под проводкой того же лоцмана.

То есть к моменту, когда 19 декабря 2021 года в 18:50 МСК т/х Tomini Prosperity сел на мель, этот лоцман находился на рабочей смене уже более суток. Точно также более 24 часов находился на смене лоцман, когда произошла посадка на мель т/х Avila Star.

Есть простое правило, известное всем судоводителям: если имеются сомнения в отношении наличия опасности столкновения, то следует считать, что она существует. «В отношении чрезмерной усталости,



по-моему, это должно применяться так: если был нарушен Приказ № 61, и лоцман работал на смене более 24 часов, то лоцман был чрезмерно уставшим», — поясняет председатель МПСЛ.

— У нашей профсоюзной организации в порту Усть-Луга на сегодняшний день нет результатов расследования причин посадки на мель Tomini Prosperity. Вполне возможно, что лица, которые будут расследовать эту аварию, обнаружат и другие

But starting from the said date, the seaport administration closed access to some sections of the website, including the Vessel Traffic Record.

**ENDLESS SHIFT**

According to Order No. 61 “On approval of the Regulation on the peculiarities of hours of work and rest of sea pilot and candidates for sea pilots” developed and issued by the Russian Ministry of Transport with the participation of IPTU, a pilot shift may not exceed 24 hours.

“I don't know when the pilot on Tomini Prosperity started his shift,” continues Vladimir Kabanov. “But the Port Captain's Service System has a record that m/v Salvador (flying the Cyprus flag) departed from ECT berth No.5 and passed to the sea with the same pilot on 18 December 2021 at 18:35 MSK. That means that, when Tomini Prosperity ran aground on 19 December 2021 at 18:50 MSK, the pilot had been on the shift for more than 24 hours. Similarly, the pilot on the stranded Avila Star was on shift for more than 24 hours.”

There is a simple rule known to any navigator: when the risk of collision is in doubt, one should assume that it does exist. “I guess that it should be understood in the following way in connection with excessive fatigue: if order No. 61 was violated and the pilot had been working for more than 24 hours continuously, then the pilot should be considered excessively fatigued,” explains the IPTU chairman.

“Today, our cell in the Ust-Luga port has no conclusions from investigation into the reasons of Tomini Prosperity running aground. It is quite possible that the accident investigators will also discover other causes of the incident, but excessive fatigue of the pilot was undoubtedly among them. In practice,



причины инцидента, но чрезмерная усталость лоцмана, несомненно, явилась одной из них. Реальную ответственность в таких ситуациях, как правило, несут судовладелец и капитан. А ответственность лоцмана в подобных случаях зачастую заключается в том, что его просто убедительно просят уволиться по собственному желанию, — говорит В. Кабанов.

#### **КТО ВИНОВАТ И ЧТО ДЕЛАТЬ?**

По его мнению, так происходит потому, что основной задачей лоцманских организаций в российских портах, где существует «конкуренция» лоцманских организаций, в настоящее время становится не обеспечение безопасности мореплавания, а обеспечение максимальной прибыли собственникам частных лоцманских служб.

— Лоцманы из экспертов по безопасности мореплавания в порту превращаются в собирателей лоцманского сбора для бенефициаров частных лоцманских компаний, — считает он. — При этом Министерство транспорта РФ не только не может добиться выполнения собственного Приказа № 61, не только не выполняет Резолюцию ИМО А.960(23), но и не в состоянии орга-

## **«ЛОЦМАНЫ ИЗ ЭКСПЕРТОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ В ПОРТУ ПРЕВРАЩАЮТСЯ В СОБИРАТЕЛЕЙ ЛОЦМАНСКОГО СБОРА ДЛЯ БЕНЕФИЦИАРОВ ЧАСТНЫХ ЛОЦМАНСКИХ КОМПАНИЙ»**

## **«PILOTS ARE TURNING FROM THE PORT NAVIGATION SAFETY EXPERTS INTO PILOTAGE FEE COLLECTORS IN FAVOR OF PRIVATE PILOT COMPANIES BENEFICIARIES»**

низовать даже деятельность собственноручно созданной в 2011 году Рабочей группы по вопросам совершенствования лоцманской деятельности. На ней с участием представителей лоцманов можно было бы рассмотреть результаты исследований навигационных аварий и выработать необходимые меры по их недопущению. ⚓

it is the shipowner and the master who are held responsible when something like that happens. And the pilot's responsibility is often limited by a very unofficial yet weighty request to resign,” says V. Kabanov.

#### **WHO IS TO BLAME AND WHAT TO DO?**

In his opinion, this happens because pilot organizations

in Russian ports, where these organizations are competing, care more about the profit for the private pilot organization owners that about the safety of navigation.

“Pilots are turning from the port navigation safety experts into pilotage fee collectors in favor of private pilot companies beneficiaries,” he believes. “Meanwhile, the Ministry of Transport cannot make implemented their own order No. 61 and do not comply with IMO Resolution A.960(23) — moreover, they cannot make working their own Pilotage Improvement Working Group established as long ago as in 2011. With the participation of pilot representatives, this group could be a good forum to review navigational accident investigation conclusions and develop appropriate prevention actions.” ⚓





[WWW.FPRMT.RU](http://WWW.FPRMT.RU)

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ  
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



В ЕДИНОЙ  
И ДРУЖНОЙ  
КОМАНДЕ!







# СОХРАНИТЬ РАБОЧИЕ МЕСТА ДОКЕРОВ

## SAVE DOCKWORKERS' JOBS

Такую задачу поставил Совет Российского профсоюза докеров в связи с тем, что санкции и решения некоторых судоходных компаний приостановить работу в России из-за ситуации на Украине уже отразились на докерах северо-западного региона. По информации председателя РПД Максима Колядинцева, в перспективе прогнозируется глобальное падение грузооборота, а значит, существует реальный риск потери рабочих мест, хотя, по имеющейся в профсоюзе информации, в настоящее время ни одна стивидорная компания не рассматривает вариант сокращения работников.

Заседание Совета РПД состоялось в середине мая в Санкт-Петербурге. В целом повестка мероприятия выглядела стандартно: члены Совета заслушали отчет о проде-

ланной с прошлой встречи работе — она состоялась осенью 2021 года, обсудили ситуацию на местах и определили задачи на ближайшее время.

This is the task set by the Russian Dockers' Union Council due to the fact that the sanctions and some shipping companies' decisions to suspend operations in Russia due to situation in Ukraine have already affected the dockworkers of the northwestern region. As reported by Maxim Kolyadintsev, the RDU chairman, a cargo turnover is predicted to drop globally in the future which means a real risk of job losses; although, as reported to the union, none stevedoring company is currently considering the staff cuts.

The meeting of the RDU Council took place in mid-May in St. Petersburg. In general, the agenda was quite standard: the Council members

heard a report on the work done since the last meeting (took place in autumn 2021), discussed the local situations and determined near future tasks.

## ДОКЕР С МЕТЛОЙ

Так, некоторые работодатели не оставляют попыток давления на активных профсоюзных лидеров: несмотря на то, что летом прошлого года председатель РПД встречался с руководством Архангельского морского торгового порта по вопросу налаживания социального партнерства, прессинг на председателя ППО ОАО «Архангельский морской торговый порт» РПД Дмитрия Каранского продолжается.

— Выговоры и жесткий контроль — все это как было, так и осталось, — говорит М. Колядинцев. — Самое печальное, что уже несколько лет работа квалифицированного докера-механизатора заключается в подметании причалов.

С марта 2018 года без объяснения причин Дмитрия Каранского перевели на участок архангельского порта, где для докера нет работы, так как туда не заходят суда. Все, чем может заниматься там опытный специалист, свелось к хозяйственным работам.

— К сожалению, в диалоге с работодателем ничего не поменялось, — констатирует Максим Колядинцев. — Недавно в первичке провели конференцию по выборам полномочного представителя работников, однако администрация порта через лояльных работников оспорила ее решение, вынудив людей написать, что выборы делегатов



Максим Колядинцев  
Maxim Kolyadintsev

**«РПД ОСНОВНОЙ СВОЕЙ ЗАДАЧЕЙ ВИДИТ СОХРАНЕНИЕ РАБОЧИХ МЕСТ ДОКЕРОВ. ЕСТЬ НЕСКОЛЬКО ВАРИАНТОВ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ, КАК ЭТО СДЕЛАТЬ. НАПРИМЕР, СОКРАТИТЬ РАБОЧУЮ НЕДЕЛЮ, ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ЧАСТИ СМЕН, ОТПРАВИТЬ ЛЮДЕЙ В ПРОСТОЙ. ЭТО, КОНЕЧНО, ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ СНИЖЕНИЕ ЕЖЕМЕСЯЧНОГО ДОХОДА, НО ТАК ХОТЯ БЫ МОЖНО СОХРАНИТЬ РАБОЧИЕ МЕСТА»**

не проводились. Крайним, как обычно, сделали Дмитрия Каранского.

## ПЕРЕЗАГРУЗКА

Совершенно по иному сценарию стали развиваться события в порту Туапсе. Здесь долгое время с давлением сталкивался лидер профкома ОАО «Морской порт Туапсе» Эдуард Журавлев. Его регулярно отстраняли от работы за различные мелкие нарушения, связанные с требованиями по охране труда. Однако по итогам рабочей

## BROOMING DOCKWORKER

Some employers keep on trying to pressure on active union leaders: despite a meeting held in last summer by the RDU chairman with the Arkhangelsk Commercial Sea Port management on establishing social partnership, the pressure on Dmitry Karansky, the chairman of the Arkhangelsk Commercial Sea Port RDU cell, remains.

“Reprimands and strict control — all remains the same as before,” says M. Kolyadintsev. “The saddest

thing is that the qualified dockworker-machine operator has been brooming the berths for several years”.

Since March 2018, Dmitry Karansky was without any explanations transferred to a section of the Arkhangelsk port, where there is no work for a dockworker because no ships enter there. General labor activities are everything that an experienced specialist can do there.

“Unfortunately, nothing has changed in the dialog with the employer,” says Maxim Kolyadintsev.

“A conference was recently



встречи председателя РПД и руководства порта ситуация начала меняться.

— Взаимоотношения улучшаются, появилось понимание, намечен план совместной работы, — говорит М. Колядинцев. — Пока что решили заниматься охраной труда.

Причем это не просто устная договоренность или обещания — проводится реальная работа.

— Начали с обхода территории порта, — поясняет глава РПД. — Выявили опасности на рабочих местах, совместно готовятся планы мероприятий.

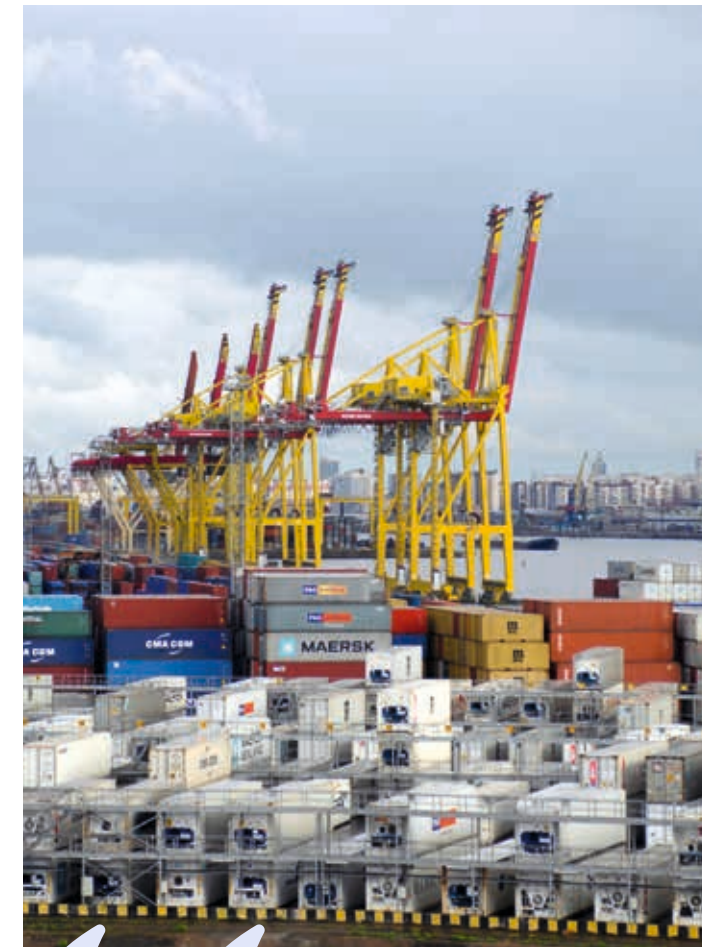
## ШЕСТЬ НЕДЕЛЬ БЕЗ РАБОТЫ

В северо-западном регионе ситуация сейчас самая плачевная. Это связано с санкциями.

— Есть стивидорная компания, где шесть недель не было ни одного судохода, — рассказывает Максим Колядинцев. — Для работника, у которого повременнo-сдельная система оплаты труда, это — реальное уменьшение заработной платы на 40 %, которое мы в действительности наблюдаем. Хуже — некуда.

Председатель РПД отмечает, что в другой компании с июня вводится сокращенная рабочая неделя, потому что тоже чувствуется катастрофическое падение грузооборота. «Прогнозируется до 95 %», — говорит М. Колядинцев.

В целом, отмечает он, падение грузопотока ощущается везде



**«THE RUSSIAN DOCKERS' UNION FEELS THE SAVING OF DOCKWORKERS' JOBS AS THE MAIN TODAY'S TASK. THERE ARE SEVERAL OPTIONS PROVIDED BY THE LAW FOR HOW TO DO THIS. FOR EXAMPLE, WORKING WEEK MAY BE SHORTENED, SOME SHIFTS MAY BE CANCELED OR DOWNTIME FOR SOME PERSONNEL MAY BE INTRODUCED. OF COURSE, THIS MEANS A SIGNIFICANT LOSS OF MONTHLY INCOME, BUT AT LEAST JOBS CAN BE SAVED IN THAT WAY.»**

по северо-западному региону, но некоторые компании еще держатся: «Есть стивидорки, где пока работа идет в обычном режиме, но в перспективе ожидается ухудшение ситуации».

held in the cell to elect an authorized representative of workers, but the port administration, through its loyal workers, challenged the vote by forcing some people to declare in writing

that no election of delegates was held. Dmitry Karansky was made a fall guy.”

## RESET

Events in the port of Tuapse developed to a completely different scenario. Here, Eduard Zhuravlev, the leader of the Tuapse Commercial Seaport union committee, has been facing the pressure for a long time. He was regularly suspended from work for various minor violations associated with occupational safety requirements. However, following a working meeting between the RDU chairman and the port management, the situation started to change.

“Relationships are improving, understanding has appeared, and a joint work plan has been outlined,” says M. Kolyadintsev. “So far, we’ve decided to deal with occupational health and safety”.

This is not just a verbal arrangement or promises: real work is being done.

“We started with walking around the port area,” explains the RDU head. “Job hazards have been identified; action plans are being prepared jointly.”

## SIX WEEKS OUT OF WORK

The most deplorable situation is in the northwestern region. This is due to the sanctions.

“There is a stevedoring company with no one ship served for six weeks,” says Maxim Kolyadintsev. “For an employee with a time-based piece-rate



Радует, что хотя бы на юге и Дальнем Востоке России докеры практически ничего не заметили.

— Это даже нельзя назвать падением грузооборота, скорее — временные трудности, — говорит он. — Докеры работают в тех же объемах, в отдельных портах грузопоток даже увеличился.

### ОТГОЛОСКИ ПАНДЕМИИ

При этом на Дальнем Востоке существуют другие проблемы — там все еще актуальна тема вакцинации против коронавируса, точнее — последствия отказа от нее.

— РПД с самого начала прививочной кампании придерживался позиции, что от Постановлений главных санитарных врачей в регионах по поводу вакцинации 80 % сотрудников никуда не деться, однако у работников был выбор — привиться и продолжать работать или отказаться и сидеть дома за свой счет, — напоминает М. Колядинцев.

В результате на Дальнем Востоке порядка 30 человек предпочли второй вариант.

— Сегодня эти отстранения вылились в иски


против работодателя, — продолжает М. Колядинцев. — Работники оспаривают не само отстранение, а процедуру — докеры уверены, что она прошла с нарушениями. Уже состоялось несколько судебных заседаний, в результате которых отстранения признали законными. Однако работники готовы идти до Верховного суда РФ.

Примечательно, что к работе их всех уже вернули.

### НЕ ДОПУСТИТЬ СОКРАЩЕНИЙ

Как видно, проблемы на местах есть, и все они разного характера. Однако на сегодняшний день РПД основной своей задачей видит сохранение рабочих мест докеров.

— Есть несколько вариантов, предусмотренных законодательством, как это сделать, — объясняет Максим Колядинцев.

— Например, сократить рабочую неделю, отказаться от части смен, отправить людей в простой. Это, конечно, значительное снижение ежемесячного дохода, но так хотя бы можно сохранить рабочие места. 

work, this is a real 40 % loss of wage, which we actually observe. That is really bad”.

The RDU chairman notes that another company is introducing a shortened working week since June because of a catastrophic drop in cargo turnover. “A drop as much as 95 % is predicted,” says M. Kolyadintsev.

In general, he notes that the drop in cargo traffic is perceived all over the northwestern region, but some companies are still holding on there. “There are some stevedoring companies that are still working normally, but the situation is expected to worsen in the future”.

The pleasant fact is that at least in the Russian south and the Far East the dockworkers noticed almost no worsening.

“This can be called ‘temporary difficulties’ rather than a cargo turnover drop,” he says. “Dockworkers have the same scopes of work; the cargo traffic in some ports has even risen.”

### PANDEMIC ECHOES

However, the Far East faces other challenges: coronavirus vaccination — more exactly, vaccination refusal consequences — is still an issue.

“From the very beginning of the vaccination campaign, the Russian Dockers' Union adhered to the position that decrees of the regional chief sanitary doctors on having minimum 80 % employees vaccinated is legally unavoidable, but each worker

had a choice to get vaccinated and continue working or refuse and stay at home at their own expense,” recalls M. Kolyadintsev.

As a result, about 30 people in the Far East region preferred the second option.


“Today, these suspensions have resulted in lawsuits against the employer,” continues M. Kolyadintsev.

“What the employees contest is not the suspension itself but the procedure, as the dockworkers are sure that it was performed with violations. Several court sessions have already taken place which recognized the suspensions legal. However, workers are ready appeal to the Supreme Court of the Russian Federation.”

It is noteworthy that all those workers have been already returned to their work.

### AVOID CUTS

Obviously, local workers face a number of various challenges. However, the Russian Dockers' Union feels the saving of dockworkers' jobs as the main today's task.

“There are several options provided by the law for how to do this,” explains Maxim Kolyadintsev. “For example, working week may be shortened, some shifts may be canceled or downtime for some personnel may be introduced. Of course, this means a significant loss of monthly income, but at least jobs can be saved in that way.” 



# МОРЯКИ! НЕ ОБРАБАТЫВАЙТЕ ГРУЗЫ — ЭТО НАША РАБОТА!

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

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

## НЕ ДЕЛАЙТЕ ЭТОГО!

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

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

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

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

## DON'T DO IT!

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

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

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



**ВМЕСТЕ МЫ СИЛЬНЕЕ —  
ПОМОГИТЕ НАМ ПОМОЧЬ ВАМ  
TOGETHER WE ARE STRONG —  
HELP US TO HELP YOU**

# ЭКИПАЖ РЕК NOBLE ПОБЛАГОДАРИЛ РПСМ ЗА СОДЕЙСТВИЕ В РЕПАТРИАЦИИ

## THE CREW OF M/V REK NOBLE THANKED SUR FOR ASSISTANCE IN REPATRIATION

Российский профсоюз моряков помог членам экипажа балкера, на 47 дней застрявшего на якорной стоянке вблизи порта Херсон в связи с началом специальной операции на Украине, вернуться домой. Моряки сердечно отблагодарили РПСМ и его председателя Юрия Сухорукова за содействие в репатриации. «Мы выражаем искреннюю благодарность за помощь, которую вы оказали нам в этот трудный период, — написали они. — Вы помогли нам выбраться с судна и безопасно приехать в Россию, всесторонне нас поддержали и всегда были в контакте с нашим посольством, нашим судовладельцем и нами, созваниваясь несколько раз в день до тех пор, пока мы не прибыли на родину. Спасибо!».

The seafarers who were stuck on board their bulk carrier anchored near the port of Kherson for a month and a half have sincerely thanked the Seafarers' Union of Russia and its Chairman, Yury Sukhorukov, for the assistance in repatriation.

"We express our sincere gratitude for the help you have given us during this difficult period," — they wrote, — "You helped us leave the ship and safely arrive in Russia, you gave us your full support and you always were in touch with our embassy, our shipowner and us, you called us several times daily until we got home. Thanks you!"

### ВЫНУЖДЕННЫЕ ОСТАТЬСЯ

Всего в тяжелой ситуации оказалось 14 членов экипажа — египтяне, сириец и капитан из Ливии. «Мы никогда не забудем дату нашего прибытия в Херсон — 22 февраля, — рассказал последний. — На следующий день должна была начаться погрузка.

А 24 февраля мы проснулись под звуки взрывов и гул военных самолетов над Херсоном. Порт никто не контролировал, не осталось никого, кто мог бы оказать нам помощь — все в ужасе оставили это место».

Моряки связались с судовладельцем, а затем и с посольством в надежде, что судно сможет покинуть стоянку. Однако ситуацию усугубляло то, что, по словам



членов экипажа, Днепр впоследствии заминировали, и выйти из порта Rek Noble уже не мог. Между тем возникли проблемы и со снабжением. Еды хоть и хватало, но приходилось экономить, а вода на борту закончилась: для питья и бытовых нужд члены экипажа вынуждены были использовать забортную воду из Днепра. Агент и судовладелец в связи со сложившейся в Херсоне ситуацией помочь с поставками не смогли.

vessel would be able to leave the port.

However, the situation was aggravated by the fact that, according to the crew members, the Dnieper was subsequently mined, and Rek Noble could not leave the port.

Meanwhile, the problems with supply have emerged. Although there was enough food, they had to spare, and the water on board ran out: the crew had to use overboard water from the Dnieper for drinking and domestic needs. Neither the agent nor the shipowner could help with supplying the vessel due to the current situation in Kherson. However, the employer did not lose touch with the crew while they were stuck on board: he stayed in contact with them and paid wages for March on time.

### FORCED TO STAY

In total, 14 crew members — Egyptians, a Syrian and a Lebanese — faced a difficult situation. They were forced to stay on board the vessel anchored near the port of Kherson for 45 days m/v Rek Noble arrived at the port for loading grain shortly before the start of a special operation in Ukraine. When firings began the crew raised the alarm: they contacted the shipowner, and then the embassy hoping their



При этом работодатель на протяжении всего пребывания моряков на якорной стоянке о них не забывал: был на связи и своевременно выплатил зарплату за март. По словам капитана, хотя посольство Египта в Украине обещало оказать помощь, на протяжении месяца этого так и не произошло, а посольство Египта в России на тот момент не проявляло интереса к проблемам моряков.

### В ОТЧАЯНИИ

Отчаявшись, что вопрос репатриации никак не сдвигается с мертвой точки, члены экипажа обратились в Международную федерацию транспортников. «МФТ часто приходит на помощь тем, кто в этом нуждается, и берет на себя ответственность, — рассказал капитан судна, объясняя, почему было принято решение связаться с Федерацией. — У коллег много историй о том, как помощь МФТ помогла положить конец их трудностям. Они используют свою силу во благо, решают проблему и позволяют морякам оказаться в безопасности». Из МФТ информация была передана в РПСМ, при помощи которого ситуацию наконец удалось разрешить.

Как рассказал Юрий Сухорук, после поступления обращения от моряков профсоюз сразу вступил в контакт с ведомствами,



Порт Херсон  
The port of Kherson

которые могли оказать помощь — в том числе с посольствами Республики Ливан и Египта. Огромную роль в истории репатриации экипажа Rek Noble сыграло Министерство обороны РФ. Благодаря его участию 6 апреля моряков сняли с судна и переправили на берег. Минобороны также организовало безопасную доставку моряков из Херсона в Крым. 7 апреля члены экипажа прибыли в Симферополь и остановились в гостинице, пребывание моряков в которой обеспечило посольство Ливана. Часть экипажа была репатрирована в Москву. Для египетских граждан посольство Египта обеспечило покупку билетов в Каир из Сочи — ближайшего аэропорта

### IN DESPERATION

Desperate that the issue of repatriation was not getting off the ground, the crew members turned to the International Transport Workers' Federation and the SUR. And only with the intervention of the trade union the issue was finally resolved.

According to Yuri Sukhorukov, after receiving a request from the crews the SUR immediately contacted authorities that could render them assistance, including the embassies of Lebanon and Egypt. The Ministry of Defense of the Russian Federation contributed a lot in successful repatriation of the crew. Through its participation, the crew were allowed

to leave the ship and were delivered to the shore on the 6th of April. Also, the Ministry of Defense arranged the safe transportation of seafarers from Kherson to Crimea.

On April 7, the crew members arrived in Simferopol and stayed at the hotel, the accommodation of the seafarers was provided by the Lebanese embassy. Part of the crew was repatriated to Moscow. The Egyptian embassy paid the tickets from Sochi to Cairo for Egyptian seafarers. The SUR asked the fraternal Maritime Transport Workers' Trade Union of the Republic of Crimea to arrange their transportation.

Irina Chernenko, Chairman of the Maritime Transport Workers' Trade



из работающих на сегодняшний день. Важную задачу организации их перевозки РПСМ попросил взять на себя братский Профессиональный союз работников морского транспорта Республики Крым (ПРМТК).

Председатель ПРМТК Ирина Черненко организовала доставку египетских моряков на комфортабельном автобусе из Симферополя в Сочи с помощью керченской транспортной компании. Всю дорогу их сопровождала переводчица Олеся Макарова: она помогала экипажу до самой посадки в самолет и, как показало время, без ее содействия в этот день моряки из России просто не улетели бы.

Расходы по доставке экипажа в Сочи оплатило посольство Египта. Ранним утром 13 апреля моряки тронулись в путь: более 700 км извилистой трассы они преодолели за 14 часов. Не обошлось и без неожиданностей: например, в районе поселка Лермонтово по дороге в Туапсе автобус остановили сотрудники ГАИ. Почти час заняла проверка документов, вопросы морякам и звонки в различные ведомства.

## ПРОБЛЕМА ПОЛНОСТЬЮ РЕШЕНА

По прибытии в аэропорт у членов экипажа возникли трудности с регистрацией на рейс из-за отсутствия на руках ПЦР-тестов. Наличных денег у моряков не было, поэтому оплату тестов взял на себя РПСМ. Большую помощь в решении этого вопроса также оказала сопровождающая переводчица, которая помогала в прохождении регистрации.

«РПСМ отдельно выражает особую благодарность Министерству транспорта РФ, — подчеркнул Юрий Сухоруков. — На получение результатов тестов и последующую регистрацию требовалось время, и когда стало ясно, что из-за этого моряки могут опоздать на рейс, ведомство вошло в положение и гарантировало задержку самолета до тех пор, пока члены экипажа не поднимутся на борт».

В конечном итоге все процедуры были благополучно пройдены, моряки сели в самолет и в 22:38 вылетели в Каир. Сейчас все они прибыли на родину и разъехались по домам.

Union of the Republic of Crimea organized the delivery of Egyptian seafarers on a comfortable bus from Simferopol to Sochi. The translator Olesya Makarova accompanied them all the way: she helped the crew until they boarded the plane and, as time has made clear, the seafarers simply would not have left Russia that day without her assistance.

The costs of the crew's trip to Sochi were taken by the Egyptian embassy. On the early morning of the 13th of April the seafarers set off: they covered more than 700 km of a winding route in 14 hours.

There were some surprises on their way: for example, near the village of Lermontovo, on the way to Tuapse, the bus was stopped by the traffic police. It took almost an hour to check documents, ask the seafarers questions and make calls to various departments.

## THE ISSUE WAS FINALLY RESOLVED

Upon arrival at the airport the crew members faced difficulties with checking in for the flight due to missing PCR tests. The seafarers had no cash, so the SUR took over the payment for the tests. The accompanying translator contributed a lot to address this issue and help the seafarers to check in for the flight.

“The SUR expresses special gratitude to the Ministry of Transport of the Russian Federation,” Yury Sukhorukov emphasized. “It took time to receive the test results and subsequent checking on for a flight, so when it became clear that the seafarers could be late for the flight, the Ministry stepped in and guaranteed the flight delay until the crew members boarded.”

Eventually, all the procedures were successfully completed, the seafarers boarded the plane and flew to Cairo at 22:38. Now they have all arrived at their country and have gone home.

### New message

From: hany El shayb  
Sent: Saturday, April 15, 2022 12:18 AM  
To: [union@sur.ru](mailto:union@sur.ru)  
Subject:

Hello dear, we are the crew of the ship name is rek noble imo no: 9229879. We sincerely thank you for the help you provided us during the difficult period and you provided us with assistance to the fullest and you were always in contact with us daily and several times during the day and helped us find a way to get out of the ship and go to Russia in complete safety and you were always in contact with us and our embassy. And also with the owner to get all our dues and our trip was as follows. We got out of the ship to the port and from the port to the bus station in Kherson through the Russian forces. We went to Russia and stayed in a hotel on April 7 to April 13 and we went to Sochi by a private bus with facilities to Sochi Airport. And we went home and all this time you were always communicating with us all the time until we got to the homeland. thank you ITF

hany El shayb

REPLY





# ВАЖНЫЕ ПРАВИЛА

ОТНОСИТЕЛЬНО БРОШЕННЫХ  
ЭКИПАЖЕЙ ВСТУПИЛИ В СИЛУ  
18 ЯНВАРЯ 2017 ГОДА

## ЧТО СЛЕДУЕТ ЗНАТЬ:

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

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

## ЧТО НУЖНО ДЕЛАТЬ:

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

**СУДНО СЧИТАЕТСЯ БРОШЕННЫМ**, если судовладелец:

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

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

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

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

**ОБРАТИТЕСЬ  
В СВОЙ ПРОФСОЮЗ!**

# IMPORTANT RULES

CAME INTO FORCE ON  
ABANDONMENT  
ON 18 JANUARY 2017

## HERE'S WHAT YOU NEED TO KNOW:

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

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

## WHAT YOU NEED TO DO:

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

**ABANDONMENT OCCURS** when the shipowner:

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

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

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

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

**CONTACT YOUR UNION!**





# ВСЕ НА БОРТ: КУРС — СПРАВЕДЛИВАЯ РАБОТА НА ТРАНСПОРТЕ!





ALL ABOARD!  
DESTINATION: FAIR TRANSPORT!





# ВСЕ НА БОРТ: КУРС — СПРАВЕДЛИВАЯ РАБОТА НА ТРАНСПОРТЕ!

ПОД ТАКИМ ЛОЗУНГОМ В БУДАПЕШТЕ (ВЕНГРИЯ) ПРОШЕЛ VI КОНГРЕСС ЕВРОПЕЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ.



**ALL ABOARD!  
DESTINATION: FAIR TRANSPORT!**

**THIS WAS A SLOGAN OF THE 6TH EUROPEAN TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ETF) ORDINARY CONGRESS HELD IN BUDAPEST (HUNGARY).**

Более 500 делегатов, представлявших интересы свыше 5 млн членов 200 транспортных профсоюзов из 38 стран Европейского Союза, Европейской экономической зоны, Центральной и Восточной Европы, встретились, чтобы обсудить, как решить проблемы транспортного сектора и обеспечить справедливое будущее для работников гражданской авиации, рыболовства, внутренних водных путей, логистики, судоходства, портов, железных дорог, туризма, автомобильного и городского общественного транспорта. В повестке также были выборы руководящих органов ЕФТ, выработка стратегии развития федерации, принятие резолюций, внесение поправок в Устав ЕФТ.

More than 500 delegates representing over 5 million members of 200 transport unions from 38 countries of the European Union, European Economic Area, Central and Eastern Europe met to discuss solving the transport sector issues and secure a fair future for workers of civil aviation, fishery, inland waterways, logistics, shipping, ports, railways, tourism, road and urban public transport. The agenda also included electing the EFT governing bodies, drafting a federation strategy development, adopting resolutions, and amending the ETF Charter.



— Мы на регулярной основе принимаем участие в работе различных структур ЕФТ, включая отраслевые комитеты по внутренним водным путям и морскому транспорту, делам молодежи, а также рабочей группы по защите, безопасности и благосостоянию экипажей морских судов, — объясняет председатель Российского профсоюза моряков, глава делегации РПСМ на конгрессе ЕФТ Юрий Сухоруков.

— Совершенствование условий труда моряков на европейских судах и разработке политики для европейских паромов, а также искоренение социального демпинга и усиление борьбы со субстандартным судостроением особенно важно для РПСМ.

### БУРНО, НО СПРАВЕДЛИВО

Программа работы высшего органа управления ЕФТ оказалась довольно насыщенная. Несмотря на то, что официально конгресс открылся только 24 мая, некоторые важные мероприятия в его рамках прошли за день до торжественного начала.

Так, 23 мая состоялась конференция молодежного комитета ЕФТ. Главным итогом встречи стали выборы представителей разных профсоюзов, которые в течение следующих пяти лет будут работать рука об руку в молодежном комитете ЕФТ.

Голосование оказалось

бурным, но справедливым. Так, Селин Рюффи из Франции и Робин Варжаск из Бельгии стали сопредседателями комитета, а Анте Чорич из Хорватии и Каан Гюндеш из Турции — его основными членами. Также Лара Сантамария Гарсия из Испании была выбрана в качестве представителя женщин в молодежном комитете ЕФТ.

Позже, тем же вечером, у здания венгерского парламента прошла демонстрация в знак солидарности с работниками национальной бюджетной авиакомпании Wizz Air. Ее главная цель была — дать понять перевозчику, что профсоюзы продолжают бороться с антипрофсоюзной политикой компании, которую Wizz Air ведет в течение

“We participate on the regular basis in various ETF structures, including inland waterways and maritime transport sections, the Youth Committee, as well as a working group on the protection, safety and welfare of ship crews,” explains Yury Sukhorukov, the Chairman of the Seafarers' Union of Russia who represents the SUR at the EFT event. “Efforts toward better working conditions for European ship seafarers, toward policies for European ferries, toward eliminating social dumping and more stringent fight against substandard shipping are of particular importance for the SUR.”

### VOLCANIC YET FAIR

The agenda of the EFT supreme governing body turned out to quite intense.

Although the congress was officially opened only on 24 May, some its important events took place a day before the grand opening.

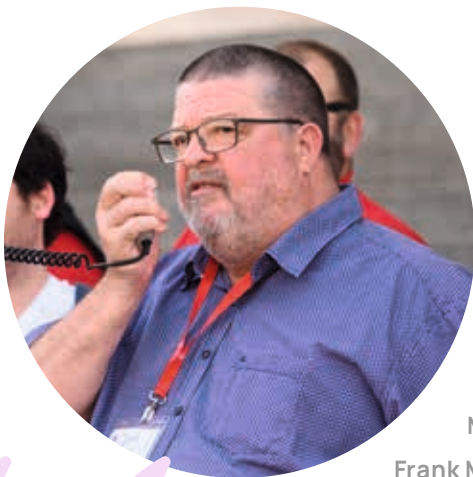
In particular, a conference of the ETF Youth Steering Committee took place on 23 May. The main component of the event was the election of union representatives to work hand in hand in the ETF Youth Committee for the next five years.

The vote was volcanic yet fair. Celine Ruffie from France and Robin Varzsak from Belgium became co-chairs of the committee, and Ante Coric from Croatia and Kaan Gundes from Turkey became the ordinary members. Lara Santamaria Garcia from Spain was elected as the women's representative in the ETF Youth Committee.



↑ Конференция молодежного комитета ЕФТ

↑ A conference of the ETF Youth Steering Committee



Фрэнк  
Морилс  
Frank Moreels

«СТОЯТЬ НА МЕСТЕ — САМЫЙ  
БЫСТРЫЙ СПОСОБ  
ДВИГАТЬСЯ НАЗАД!»

«STANDING STILL IS THE FASTEST WAY  
OF MOVING BACKWARDS!»

многих лет: речь идет о неуважении к работникам и незаконных увольнений в странах ЕС. Более 100 членов профсоюзов ЕФТ единогласно осудили действия компании в области занятости. В акции среди прочих приняла участие делегация РПСМ.

### 3-2-1: ВСЕ НА БОРТ!

Утром, в день официального старта конгресса ЕФТ, под лозунгом «Больше женщин в транспортном секторе» состоялась конференция женской секции ЕФТ, а чуть позже VI конгресс Европейской федерации транспортников торжественно открылся и приступил к работе. Одним из его первых важных событий стали выборы

президента и генерального секретаря ЕФТ. Делегаты путем голосования решили, что Фрэнк Морилс и Ливия Спера соответственно будут

Later that evening, a demonstration was held outside the Hungarian Parliament building in solidarity with the workers of the Wizz Air national low-cost airline. The main goal was to make it clear to the airline that the unions would keep fighting the Wizz Air union-busting policy, which the company has been pursuing for many years: it is about disrespect to workers and illegitimate dismissals in the EU countries. More than 100 ETF union members unanimously condemned the company's employment policies. The SUR delegation took part in the action.

### 3-2-1: ALL ABOARD!

On the morning of 24 May, the ETF congress official start day, a conference of the ETF Women's Committee was held under the "More Women in Transport" slogan; a little

later, the 6th ETF Congress was officially opened and launched. Election of the ETF President and General Secretary was among the first important events. The delegates voted that Frank Moreels and Livia Spera would represent the interests of the European transport unions and their members, respectively, for the next five years.

Together they intend to lead the ETF to make the fair transport idea to come true. This initiative means that transport workers must be a centerpiece of decisions that affect them, and the sector must be free from commercial exploitation and unfair competition and must have inclusive workplaces and provide safe, reliable and affordable services to customers. In addition, social and environmental sustainability must go hand in hand.





представлять интересы европейских транспортных профсоюзов и их членов в течение следующих пяти лет.

Вместе они намерены привести ЕФТ к реализации идеи о справедливом транспорте. Эта инициатива означает, что транспортники должны находиться в центре внимания решений, затрагивающих их интересы, а сектор — быть свободным от коммерческой эксплуатации и недобросовестной конкуренции, иметь инклюзивные рабочие места и предоставлять безопасные, надежные, доступные услуги клиентам. Кроме того, социальная и экологическая среды должны идти рука об руку.

— Стоять на месте — самый быстрый способ двигаться назад! — отметил Френк Морилс. — Нам нужно совершенствовать ЕФТ каждый день. Голоса наших членских профсоюзов должны звучать громче в стремлении дать отпор всем, кто наступает на наши права.

— Моя цель — развивать ЕФТ, — сказала Ливия Спера. — Профсоюзы не должны быть забюрократизированными, а активисты — бюрократами. Я хочу, чтобы ЕФТ стала организацией, готовой к действиям в любой момент — в политическом и индустриальном планах, организацией, которая понимает, что нужно работникам, и развивается через коллективные действия.

## ГОЛОС РОССИЙСКИХ МОРЕЯКОВ УСЛЫШАТ

Так, VI конгресс ЕФТ принял одну из ключевых поправок к Уставу федерации. Теперь каждая членская организация Европейской федерации транспортников имеет право делегировать своего представителя в возрасте до 35 лет включительно для участия в работе молодежного комитета федерации. Эту поправку подготовил молодежный комитет ЕФТ, пытаясь таким образом привлечь к работе как можно больше молодых транспортников.

— Это — еще одна возможность для молодежи обозначить свои специфические проблемы и найти пути решения важных для них вопросов, вести диалог с правительствами и объединениями работодателей, больше общаться с коллегами из соседних стран и смело заявлять о своих трудовых правах, — считает член делегации РПСМ, координатор молодежного комитета РПСМ, председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Севастополя РПСМ Артем Боев.

Кроме того, председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков был избран в состав Исполнительного комитета ЕФТ в качестве регионального представителя. В него также вошли председатель женского комитета



↑ Алексей Беляков, заместитель председателя РПСМ

↑ Alexey Belyakov, SUR Vice Chairman



↑ Президент ЕФТ Фрэнк Морилс, генсек ЕФТ Ливия Спера

↑ ETF President Frank Moreels, ETF General Secretary Livia Spera

ЕФТ Сара Триподи, сопредседатели молодежного комитета ЕФТ Селин Рюффи и Робин Варжсак, президент ЕФТ Фрэнк Морилс, генсек ЕФТ Ливия Спера, генсек Международной федерации транспортников Стив Коттон, 38 региональных представителей, трое человек от молодежного комитета ЕФТ и еще 11 — женского комитета ЕФТ.

Согласно Уставу ЕФТ, Исполком, который является руководящим органом ЕФТ в период между конгрессами, будет собираться дважды в год.

### КУРС НА СПРАВЕДЛИВОСТЬ

Учитывая огромные проблемы, с которыми транспортники сталкива-

ются в повседневной жизни, включая борьбу за здоровье и безопасность, справедливую оплату труда, достойные условия занятости и уважение в целом, сейчас как никогда важно активизироваться, проявить инициативу и противостоять существующим и надвигающимся проблемам.

Среди них ЕФТ выделяет возникновение новых, более эксплуататорских моделей логистики и дистрибуции, распространяющихся на всю транспортную отрасль, и связанные с ними нестандартную занятость; искусственный интеллект, цифровизацию и автоматизацию; влияние глобализации и меняющихся экономических тенденций,

“Standing still is the fastest way of moving backwards!” said Frank Moreels. “We have to continue rebuilding and reshaping the ETF every day. The voices of our affiliate unions must be raised in an effort to fight back against anyone who attacks our rights.”

“My ambition is to keep this organization moving,” said Livia Spera. “Trade unions must not be bureaucratic and trade unionists must not become bureaucrats. I want the ETF to be an organization that is ready to act whenever we need to act, politically, industrially, an organization that moves through collective action and through collective intelligence, and that always has insight the interest of the workers we represent.”

### THE VOICE OF RUSSIAN SEAFARERS WILL BE HEARD

The 6th ETF Congress adopted a key amendment to the Constitution of the Federation. Now each affiliated union in the European Transport Workers' Federation has the right to delegate its representative under the age of 35 inclusive to participate in the ETF Youth Committee. This amendment was drafted by the ETF Youth Committee in an attempt to attract as many young transport workers as possible.

“This offers one more opportunity for young people to identify their specific troubles and find ways to solve the issues important to them, to engage in dialog with governments and employer associations, communicate more with their colleagues from abroad and boldly declare their labor rights,” considers Artem Boev, a member of the SUR delegation, coordinator of the SUR Youth Committee and the chairman of the SUR cell in Sevastopol.


In addition, Yuri Sukhorukov, the chairman of the Seafarers' Union of Russia, was elected to the ETF Executive Committee as a regional representative. The committee also included ETF Women's Committee chair Sara Tripodi, ETF Youth Committee co-chairs Celine Ruffie and Robin Varzsak, ETF President Frank Moreels, ETF General





↑ РПСМ на акции солидарности с работниками ВА

↑ The SUR delegation at the action in solidarity with the workers of the WA

где монополизирующие мегакорпорации все больше доминируют в отрасли. И все это на фоне общей неустойчивости и отсутствия достойной работы, условий труда и прав для транспортников, в то время как их руководители получают рекордную прибыль. Руководствуясь видением справедливого транспорта, решение этих и других проблем станет приоритетом работы на следующие 5 лет. 



Secretary Livia Spera, ITF General Secretary Steve Cotton, 38 regional representatives, three persons from the ETF Youth Committee and 11 more from the ETF Women's Committee.


According to the ETF Constitution, the Executive Committee, the governing body of the ETF between Congresses, will meet twice a year.

### SAILING TO JUSTICE

Given the enormous challenges that transport workers face in their everyday life — including the struggle for health and safety, fair pay, decent employment conditions and respect in general — it is now more important than ever to step up, take the initiative and confront the existing and oncoming challenges.

Among them, the ETF highlights the emergence

of new and more exploitative logistics and distribution models spreading all over the transport industry and precarious work associated therewith; artificial intelligence, digitalization and automation; the impact of globalization and changing economic trends where monopolizing mega-corporations increasingly dominate the industry. And all this occurs on a background of general instability and a lack of decent jobs, working conditions and rights for transport workers, while their managers are making record profits. Guided by the vision of fair transport the federation gives priority to solving these and other problems.

Therefore, the ETF's working program for the next five years will focus on shaping the decent future of the transport industry and the federation itself. 



# ПРЕСТИЖ МОРСКОЙ ПРОФЕССИИ СНИЖАЕТСЯ, А ПОТРЕБНОСТЬ В МОРСКИХ ОФИЦЕРАХ — РАСТЕТ

PRESTIGE OF MARITIME PROFESSION DECREASES,  
WHILE NEED FOR NAVAL OFFICERS GROWS



Снижение общего уровня компетенции моряков, падение престижности профессии, слабый морской английский язык, недостаток практических навыков и отсутствие в вузах молодых специалистов, которые делились бы актуальными знаниями, — эти и другие проблемы обсуждались на заседании президиума Дальневосточной ассоциации морских капитанов по теме «Морское образование на современном этапе», прошедшем во Владивостоке 21 апреля. С просьбой высказать мнение по этой проблеме к президенту ДВАМК и председателю профкома моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков Петру Осичанскому обратился ректор Морского государственного университета имени адмирала Г. И. Невельского Денис Буров. В Ассоциации, однако, решили не ограничиваться только собственными мыслями по этому вопросу и пригласили поучаствовать в обсуждении не только действующих капитанов, но и работников морской администрации порта Владивосток, представителей судоходных компаний, занимающихся вопросами безопасности, преподавателей университета и самих курсантов, от лица которых выступал председатель цеховой организации РПСМ в МГУ Никита Витвицкий.

## ТЕСТИРОВАНИЕ — НЕ ПАНАЦЕЯ

Высказывая свое мнение по поводу проблем современного морского образования, действующие капитаны и представители морской администрации в первую очередь обратили внимание на снижение

общего уровня компетентности, что касается как молодых специалистов, так и специалистов уровня управления и моряков с большим опытом работы. Причину этого они видят в первую очередь в снижении нормативных требований к проверке знаний — например, собеседование не проводится, если соискатель набрал 90 % верных ответов при тестировании. В целом тестирование стало основным инструментом проверки знаний, при этом пройти его может практически любой, кто достаточно тренировался в программе Дельта и зрительно запомнил правильные ответы. Часто же получить более точное представление об уровне специалиста позволяет именно живой диалог. Тем временем программы дополнительной подготовки специалистов уровня управления в настоящее время не позволяют ликвидировать имеющиеся пробелы в знаниях.

«Сейчас такие программы очень короткие и составлены формально, — отметил Петр Осичанский. — Зачастую вместе занимаются специалисты уровня управления и уровня эксплуатации, капитаны, старшие помощники и механики. Одни — еще начинающие специалисты, с которыми нужно углубляться в основы, другие — уже опытные моряки, которые их и так знают и с кем лучше было бы обсудить предмет с другой стороны. В таких

A decrease in overall competence of seafarers, decline in prestige of profession, poor maritime English, lack of practical skills and lack of young professionals in universities who would share relevant knowledge — these and other issues were discussed at the meeting of the Presidium of the Far East Association of Sea Masters on the subject "Marine education at the present stage" which took place on 21 April in Vladivostok. Denis Burov, the rector of G.I. Nevelskoy Maritime State University asked the president of the Far East Association of Sea Masters and chairman of the Vladivostok trade union cell to express their opinion on this issue. However, the Association decided not to be limited only by its own thoughts on this issue and invited to take part in the discussion not only the acting sea masters, but also employees of the maritime administration of the port of Vladivostok, representatives of shipping companies involved in security issues, university teachers and the cadets, on whose behalf Nikita Vitvitsky, the chairman of the craft branch of the SUR at the Maritime State University.

## TESTING IS NOT A PANACEA

While expressing their opinion on issues of modern maritime education, the acting sea masters and representatives of the maritime administration, first of all, paid attention to the decrease in overall competence which applies to young professionals and managers, and highly experienced seafarers. In their opinion, this is primarily due to relaxation of regulatory requirements for testing knowledge, for example, no interview is performed if the applicant scored 90 % of correct answers during testing. In general, testing has become the main tool for testing knowledge, and almost anyone who has trained enough in the Delta program and visually remembered the correct answers can pass it. Often, it is a live dialog that allows for getting a more accurate insight on competence



↑ Курсанты, например, также отметили дефицит современной учебно-методической литературы, которая отвечала бы требованиям сегодняшнего дня.

↑ Cadets, for example, also noted the lack of advanced teaching and learning aids that would meet the current requirements.

условиях дать новые знания опытным специалистам очень сложно».

Представители морских администраций отметили и еще одну проблему — отсутствие внимания Минтранса и Росморречфлота к предложениям специалистов снизу при обсуждении проектов нормативных актов.

### УВЕЛИЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ЗНАНИЯМ

По мнению капитанов и представителей морской администрации порта, чтобы устранить часть из этих проблем, в первую очередь в национальных нормативных документах стоит увеличить требования к знаниям по отношению к минимальным требованиям, установленным Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ). Еще одно предложение — продлить курсы для специалистов уровня управления и сделать их на уровне профессиональной переподготовки — более 500 аудиторных часов, в которые можно было бы вместить углубленное обучение по коммерческой эксплуатации, современной экономике морского транспорта, морскому, трудовому и таможенному праву, страхованию, технологии морской перевозки груза, психологическим вопросам управления коллективом и другим вопросам, знание которых понадобится им при выполнении работы.



↑ Представители морских администраций отметили и еще одну проблему — отсутствие внимания Минтранса и Росморречфлота к предложениям специалистов снизу при обсуждении проектов нормативных актов.

↑ Representatives of maritime administrations also noted another problem, namely, the lack of attention of the Ministry of Transport and Federal Agency for Maritime and River Transport to the proposals of lower level professionals while discussing draft regulations.

### НЕДОСТАТОК ПРАКТИКИ И АКТУАЛЬНЫХ НАВЫКОВ

Надо сказать, что все присутствующие на встрече отметили проблему, которая обсуждается годами, но существует по сей день — недостаток практической подготовки молодых специалистов. Учебных судов для прохождения плавпрактики очень мало, причем чаще всего речь идет о парусниках, где вряд ли можно получить необходимые для работы на современном флоте навыки. Найти место в достойных российских компаниях тем временем сложно. «На неучебных судах курсанту тоже должны предоставить каюту, на производ судьбы его не оставишь — многие судоходные компании заниматься этим не хотят, — отметил Петр Осичанский. — Кроме

of a professional. Meanwhile, today, additional training programs for managers do not allow the existing gaps in knowledge to be eliminated.

“Now these programs are very short and drawn up in a formal manner,” said Pyotr Osichansky. “Managers, operators, masters, chief mates and engineers often study together in the same classroom. Some of them are still newcomers with whom you need to go deep into the basics, others are already experienced seafarers who already know them and with whom it would be better to discuss the subject from the other side. In these conditions, it is very difficult to give new knowledge to experienced professionals.”

Representatives of maritime administrations also noted another problem, namely, the lack of attention of the Ministry of Transport and Federal Agency for Maritime and River Transport to the proposals of lower level professionals while discussing draft regulations.

### RAISE KNOWLEDGE REQUIREMENTS

According to the masters and representatives of the maritime port administration, to eliminate some of these problems, first of all, national regulatory documents shall raise the knowledge requirements with respect to minimum requirements established by the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). Another proposal is to extend the courses for managers and make them professional retraining — more than 500 classroom hours that could include extensive training in commercial operation, modern economics of maritime transport, maritime, labor and customs law, insurance, maritime cargo transportation technology, psychological issues of team management and other issues to be known in the performance of work.

### LACK OF PRACTICE AND RELEVANT SKILLS

It should be noted that all the attendees noted a problem that has been



того, курсанты отметили короткий срок практики — всего 4 месяца. Речь шла о том, что учитывая, как непросто найти место для ее прохождения и набрать плавательный ценз, длительность стоило бы увеличить хотя бы до 6 месяцев. Да и в целом современному поколению курсантов не хватает актуальных знаний, которые на борту можно было бы почерпнуть».

Вообще эта проблема — недостаток навыков и информации, которые необходимы для работы на современных судах — красной нитью прошла через обсуждение. Курсанты, например, также отметили дефицит современной учебно-методической литературы, которая отвечала бы требованиям сегодняшнего дня. Да и в целом можно говорить о частичном устаревании программы преподавания:

«На парах сегодня курсанты изучают вчерашний день, — отметил Петр Осичанский. — Я сам уже лет тридцать назад проходил курсы по навигационным системам Loran-A и Loran-C. А курсанты и по сей день их изучают, хотя нет уже ни аппаратуры на судах, ни станций, которые бы с ней работали».

И действительно, техническое оснащение современного флота не стоит на месте. И возрастает потребность в подготовке специалистов, которые могли бы этому соответствовать — электромехаников-электроников, которые будут знать современные

системы и уметь чинить сложную аппаратуру. Сейчас таких специалистов, по сути, университеты не готовят. «Вообще должность электромеханика на время пропала из списков экипажа, однако понемногу возвращается и, скорее всего, в будущем их будет становиться все больше, — только речь идет не о ком-то, кто заменит лампочку или зачистит провод, а о специалисте, который может работать со сложной техникой».

**«НЕДОСТАТОЧНО ПРОСТО ПРЕПОДАВАТЬ ЯЗЫК НЕСКОЛЬКО РАЗ В НЕДЕЛЮ»**

Один из аспектов, без которого также невозможно представить работу на торговом флоте сегодня — хорошее знание английского языка. С этим на выходе у курсантов вузов часто есть проблемы, причем речь идет отнюдь не только об МГУ им. адмирала Г. И. Невельского. В частности, в ходе апрельской Ярмарки вакансий в Государственном морском университете им. адмирала Ф. Ф. Ушакова этот вопрос подняли судовладельцы и круинги. Так, директор BGI в Новороссийске Владимир Феоктистов прямо сказал: «У вас — тех, кто обучается в нашем университете, — действительно очень высокий уровень профессиональных знаний, но подводит английский». Последующий опрос курсантов ГМУ 3 и 4 курсов показал, что в их программе на предмет отводится всего 1,5 пары в неделю.



Петр Осичанский

Pyotr Osichansky

**«НА ПАРАХ СЕГОДНЯ КУРСАНТЫ ИЗУЧАЮТ ВЧЕРАШНИЙ ДЕНЬ. Я САМ УЖЕ ЛЕТ ТРИДЦАТЬ НАЗАД ПРОХОДИЛ КУРСЫ ПО НАВИГАЦИОННЫМ СИСТЕМАМ LORAN-A И LORAN-C. А КУРСАНТЫ И ПО СЕЙ ДЕНЬ ИХ ИЗУЧАЮТ, ХОТЯ НЕТ УЖЕ НИ АППАРАТУРЫ НА СУДАХ, НИ СТАНЦИЙ, КОТОРЫЕ БЫ С НЕЙ РАБОТАЛИ»**

discussed for years, but exists so far — a lack of practical training for young professionals. There are very few training vessels for sailing practice, and mostly, these are sailboats, where it is hardly to get the skills necessary for working on board modern ships. Meanwhile, it is difficult to find a job in decent Russian companies. “The cadet shall also be provided with a cabin on board non-training vessels, you cannot leave him to the mercy of fate — many shipping companies do not want to deal with it,” said Pyotr Osichansky. “In addition, the cadets noted a short period of practice — only four months. This meant that given how difficult it is to find a place to pass it and

gain a sailing qualification, the duration should be increased up to at least six months. And in general, the current generation of cadets lacks relevant knowledge that could be gleaned on board.”

In general, this problem, namely, lack of skills and information required for working on board modern ships dominated during discussion. Cadets, for example, also noted the lack of advanced teaching and learning aids that would meet the current requirements. And in general, we can talk about the partial obsolescence of the teaching program: “Cadets are studying in the past now on classes,” said Pyotr Osichansky. “I myself took courses on Loran-A and



↑ Учебных судов для прохождения плавпрактики очень мало, причем чаще всего речь идет о парусниках, где вряд ли можно получить необходимые для работы на современном флоте навыки.

↑ There are very few training vessels for sailing practice, and mostly, these are sailboats, where it is hardly to get the skills necessary for working on board modern ships.

Вот и в МГУ имени адм. Г. И. Невельского сами курсанты отметили настоятельную потребность в увеличении выделенных на изучение английского языка часов, в знании которого российские моряки уступают специалистам из многих стран — Индии, Филиппин, Украины, Польши, Болгарии и другим. «Когда мы подняли этот вопрос в разговоре с ректором вуза, на самом деле оказалось, что на английский в учебных программах отводится больше времени, чем на любой другой изучаемый предмет, — отметил Петр Осичанский.

— Однако, по всей видимости, недостаточно просто преподавать язык несколько раз в неделю, нужны какие-то дополнительные занятия. Например, когда я получал специальность, существовали языковые клубы, в которых можно было бы попрактиковать свои навыки — ректор согласился, что такая практика в вузе будет возрождена. Кроме того, можно отдельные предметы по специальности также преподавать на английском языке, однако те, кто ведет обучение по этим дисциплинам сегодня, скорее всего, с этим не справятся».

Loran-C navigation systems thirty years ago. But cadets are still studying them so far, although there is no longer any equipment on ships, nor stations that would work with it.”

Indeed, technical equipment of the modern fleet does not stay still. And there is a growing need for training of professionals who could match it, namely, electrical/radio engineers who are familiar with advanced systems and be able to repair sophisticated equipment. Now, in fact, universities do not train these professionals. “In general, the position of electrical engineer disappeared

from the crew lists for a while, but is gradually returning and, most likely, in the future there will be more and more of them, but this is not about someone who will replace the lamp or strip the wire, but a professional who can operate the sophisticated equipment.”

### “IT’S NOT ENOUGH TO JUST TEACH A LANGUAGE A FEW TIMES A WEEK”

One of the aspects without which it’s also hardly to imagine working on merchant ships today is a good knowledge of English. The graduate cadets often have problems with it, and this is by no means only about G.I. Nevelskoy Maritime State University. In particular, during the Job Fair at Admiral Ushakov Maritime State University in April, this issue was raised by shipowners and crewing companies. The director of BGI in Novorossiysk, Vladimir Feoktistov, honestly said, “you, those who study at our university, really have a very high level of professional knowledge, but English fails.”

A subsequent survey of the 3rd-and 4th-year cadets of the State Maritime University showed that their training program includes only 1.5 classes per week for this subject.

Here in G.I. Nevelskoy Maritime State University, the cadets themselves noted the urgent need to increase hours for studying English where Russian seafarers are inferior to professionals



## МОЛОДЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ НЕ СПЕШАТ В ПРЕПОДАВАНИЕ

Здесь приходится столкнуться с другой важной проблемой — качеством преподавания. О ней говорили и сами представители профессорско-преподавательского состава вуза, и работники судоходных компаний, и курсанты. Все они обратили внимание на очень высокий средний возраст преподавателей вуза и отсутствие притока молодых кадров — вчерашних капитанов, старпомов и стармехов, которые бы обладали научными степенями и званиями и чей опыт при этом был бы актуален. Привлечь таких людей в университет — сегодня практически невыполнимая задача: «Причина проста: слишком маленькие зарплаты, которым не сравниться с тем, что моряки получают, работая на флоте, — пояснил Петр Осичанский. — В дополнение к этому прилагается куча бумажной работы и составление бесконечных учебных планов. Чтобы капитан пришел с мостика преподавать в вуз, по меньшей мере нужно предложить ему такую же зарплату — 10–15 тысяч долларов, — но сегодня для учебных заведений это неподъемная сумма».

Важно и качество управления морским образованием как на уровне министерства, так и в самом вузе и его структурных подразделениях, что во многом также зависит от уровня

образования работников различных ведомств, компетентности и понимания специфических задач подготовки моряков.

## ПРИВЛЕКАТЬ НЕ РОМАНТИКОЙ, А УСЛОВИЯМИ ТРУДА

В целом же представители судоходных компаний и преподаватели выделили три основные составляющие успеха морского образования: мотивация курсантов к обучению, качество руководства и профессорско-преподавательского состава и учебно-методическое и материально-техническое обеспечение.

from many countries such as India, Philippines, Ukraine, Poland, Bulgaria, etc. “When we raised this issue while talking with the rector of the university, instead, it turned out that time allocated to English in training programs is more than to any other subject studied,” said Pyotr Osichansky. “However, apparently, it is not enough just to teach language several times a week, some additional classes are needed. For example, when I acquired my specialty, there were some language clubs where I could practice my skills, and the rector agreed that

such a practice would be revived at the university. In addition, certain subjects connected with some specialty may be also taught in English, but those who teach in these disciplines today, most likely, will not be able to cope with this.”

## YOUNG PROFESSIONALS DO NOT RUSH TO TEACH

Here we have to face another important problem, namely, quality of teaching. Teaching staff of the university, employees of shipping companies, and cadets spoke on this problem. All of them paid attention



источник: tsul.ru

↑ Проблема, которая обсуждается годами, но существует по сей день — недостаток практической подготовки молодых специалистов. Учебных судов для прохождения плавпрактики очень мало, причем чаще всего речь идет о парусниках, где вряд ли можно получить необходимые для работы на современном флоте навыки. Найти место в достойных российских компаниях тем временем сложно.

↑ Problem that has been discussed for years, but exists so far — a lack of practical training for young professionals. There are very few training vessels for sailing practice, and mostly, these are sailboats, where it is hardly to get the skills necessary for working on board modern ships. Meanwhile, it is difficult to find a job in decent Russian companies.



При этом, отметив всю необходимость последнего пункта, в том числе и наличия современного учебного флота, они посчитали, что это только на 5–10 % определяет успешность морского образования. Основное же значение — 50–70 % — имеет мотивация будущих моряков. Ситуация с ней, по мнению участников встречи, сегодня крайне удручающая: школьная подготовка у абитуриентов слабая, о морских специальностях они знают очень мало, причем речь в том числе и о жителях таких традиционно морских регионов, как Приморье. К тому же отталкивает молодежь от выбора профессии то, что состав отечественного морского флота в регионе практически не увеличивается, а теперь появились и сомнения в том, смогут ли российские моряки в будущем работать в зарубежных

судоходных компаниях.

Многие сошлись во мнении, что престиж морских специальностей в целом в последние 20 лет падает, в то время как потребность в высоко квалифицированных кадрах — офицерах морского торгового флота — растет.

«Эта тенденция наблюдается во всем мире, только за рубежом она стала очевидна раньше, чем у нас, — считает Петр Осичанский. — Там уже давно начали бить тревогу, пытаться привлечь молодежь на флот, и отчасти это удалось. У нас же ничего в этом смысле не делалось, потому что до определенного времени был довольно неплохой набор на морские специальности. Однако сейчас ситуация меняется в худшую сторону. В целом жизнь стала другой: если раньше на суда людей часто вела романтика, то сегодня есть и другие

то к очень высокой средней возрастной категории преподавателей и отсутствие молодых кадров — вчерашние мастера, старшие матросы и старшие инженеры, которые бы имели научные степени и звания и чья бы опытность и ранги были бы в этом случае. Привлечение этих людей в университет — это почти невыполнимая задача на сегодняшний день: «Это довольно просто объяснить: слишком низкие зарплаты, которые не могут быть сопоставлены с зарплатами моряков, работающих на судах», — объяснил Пётр Осичанский. «Есть также много бумаг и бесконечные учебные планы. Чтобы позволить мастеру прийти с мостика преподавать в университет, вы должны по крайней мере предложить ему такую же зарплату, 10–15 тысяч долларов, но сегодня для образовательных учреждений это — непрактичная сумма.»

The quality of management of maritime education is also important both at the level of the ministry and at the university and its structural divisions which also largely depends on the level of education of employees of various departments, competence and understanding of specific tasks for training seafarers.

### ATTRACT NOT WITH ROMANCE, BUT WORKING CONDITIONS

In general, representatives of shipping companies and teachers identified three main components of success of maritime education: cadets' motivation for learning, quality of management and teaching staff, teaching and learning aids, and logistic support. Having noted the need for the last point, including availability of the advanced training vessels, they considered that this determines the success of maritime education by 5–10 % only. The main value, namely 50–70 %, is motivation of future seafarers. According to the attendees of the meeting, today, this case is extremely depressing: applicants have poor school training, know very little about maritime specialties, and this includes citizens of traditionally maritime regions such as Primorye. In addition, young professionals are turned off from this profession by the fact that the Russian navy



возможности посмотреть мир. Скандалы в связи с невыплатами зарплат, аварии и многое другое, что встречается на флоте — все это отталкивает от выбора карьеры в море. Например, недавно один турецкий моряк присылал нам фотографии пищеблока с бегаящими тараканами. Зарплата у него была неплохая, но он все равно хотел списаться, потому что не желал жить в подобных условиях. Чтобы люди пошли работать на суда, нужно, чтобы они по крайней мере не так сильно теряли в качестве жизни и получали зарплату выше, чем та, на которую могут рассчитывать на берегу».

Выделили и другие проблемные вопросы: недостаточно устойчивые связи с потенциальными работодателями — небольшими судоходными компаниями, у которых курсанты могли бы проходить практику; отсутствие системы работы с абитуриентами в субъектах Сибири и Дальнего Востока; потеря морскими вузами статуса ведущих учебных заведений Дальнего Востока; необходимость системы подготовки кадров для специальных кафедр, в том числе за счет специалистов флота.

#### НЕОБХОДИМЫ МАСШТАБНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ СИСТЕМЫ

Участники встречи заключили, что повышение качества морского образования — это долгий процесс, в ходе которого должны быть решены конкретные

задачи в сфере мотивации, преподавания и технического обеспечения. Это должно быть сделано как на уровне государственной политики (сегодня отсутствует четкое понимание и определение того, чего власти хотят от морского образования), так и на уровне морских учебных заведений.

По мнению преподавателей и представителей судоходных компаний, в том, что касается государственной политики, назрела потребность в изменении системы морского образования командных кадров. Было высказано предложение

Если раньше на суда людей часто вела романтика, то сегодня есть и другие возможности посмотреть мир. Скандалы в связи с невыплатами зарплат, аварии и многое другое, что встречается на флоте — все это отталкивает от выбора карьеры в море.

Life has become different: if earlier romance often attracted people to ships, today there are other opportunities to see the world. Scandals due to non-payment of salaries, accidents and much more that occurs in the navy — all this turns off career at sea.

Many concurred that the prestige of maritime professions as a whole has been declining over the past 20 years, while the need for highly qualified personnel, merchant naval officers is growing.

“This trend is observed worldwide, but abroad it became evident earlier than here,” says Pyotr Osichansky. “They have long begun to sound alarms, trying to attract young professionals to navy, and partly succeeded. We did not do anything in this sense, because until a certain time there was a pretty good recruitment for maritime specialties. However, now



(хотя и не бесспорное), что эта система может выглядеть следующим образом: сначала подготовка специалистов уровня эксплуатации (бакалавриат) по единой программе

in the region is practically not increasing, and now there are some doubts about whether Russian seafarers will be able to work in foreign shipping companies in the future.

the situation is changing for the worse. In general, life has become different: if earlier romance often attracted people to ships, today there are other opportunities to see




↑ Привлечь в университет вчерашних капитанов, старпомов и стармехов, которые бы обладали научными степенями и званиями и чей опыт при этом был бы актуален, сегодня — практически невыполнимая задача. Причина проста: слишком маленькие зарплаты, которым не сравниться с тем, что моряки получают, работая на флоте.

↑ Attracting to the university yesterday's masters, chief mates and chief engineers who would have scientific degrees and ranks and whose experience would be relevant in this case is an almost impossible task for today. It's quite simple to explain: too low salaries that cannot be compared with those seafarers receive when working on ships.

продолжительностью в четыре года, а уже после этого — специалистов уровня управления с отрывом от производства по магистерской программе в 1,5-2 года с глубоким изучением экономики, коммерческой эксплуатации, морского права, логистики морских перевозок и прочего.

На уровне морских учебных заведений же важная задача — приведение кадров, занятых в конвенциональной подготовке,

к требованиям ПДНВ.

«Свой вклад в улучшение ситуации с морским образованием могут внести также муниципалитеты, региональные власти, морская общественность и морские профсоюзы — подчеркнул Петр Осичанский. — Если будет организована работа в этом направлении, члены ДВ АМК и Российский профсоюз моряков готовы принять в ней посильное участие, что мы и передали ректору». 

the world. Scandals due to non-payment of salaries, accidents and much more that occurs in the navy — all this turns off career at sea. For example, recently a Turkish seafarer sent us photos of catering premises with running cockroaches. His salary was not bad, but he still wanted to write off because he did not want to live in such conditions. To attract people on ships, it is necessary that they at least do not lose so much in quality of life and receive a salary higher than that which they can rely on ashore.”

Other problematic issues have been also identified: insufficiently stable ties with potential employers — small shipping companies where cadets could practice; lack of a system for working with applicants in the constituent entities of Siberia and the Far East; loss of status of the leading Far Eastern educational institutions by maritime universities; need for a personnel training system for special departments, including at the expense of navy professionals.


#### LARGE-SCALE CHANGES TO EXISTING SYSTEM ARE NEEDED

The attendees of the meeting concluded that improving the quality of maritime education is a long process during which specific tasks in terms of motivation, teaching and technical support shall be solved. This shall be done

both at the level of public policy (today there is no clear understanding and definition of what the authorities want the maritime education to be like), and at the level of maritime educational institutions.

According to teachers and representatives of shipping companies, in terms of state policy, there is a crying need to change the system of maritime education of officers. It was suggested (although with some objections) that this system might look like this: first, training of service specialists (bachelor's degree) under a single program (four years), and after that — off-job training of managers under a master's program for 1.5-2 years with a intensive study of economics, commercial operation, maritime law, logistics of shipping, etc.

For maritime educational institutions, the most important task is to bring personnel involved in conventional training to the STCW requirements.

“Municipalities, regional authorities, maritime community and maritime trade unions can also contribute to improving the situation with maritime education,” emphasized Pyotr Osichansky. “If any work is arranged in this area, the members of the Far East Association of Sea Masters and the Seafarers' Union of Russia are willing to participate to the best of their abilities as we told to the rector.” 



Никита Гармаш — без пяти минут выпускник судоводительского факультета одного из лучших морских вузов нашей страны: Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова. За время учебы он убедился, что выбрал отличную профессию, в которой хочет достичь максимума. Он уверен: все потому, что обе практики ему повезло пройти на современных судах крупных работодателей — сначала в «ИНОК ТМ», затем — в компании «Совкомфлот». «Профсоюзная морская газета» Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков, поговорила с будущим моряком о пассажирском флоте, поиске работы и архиважном значении плавательской практики для современного курсанта.



## СЕРДЦЕМ И РАЗУМОМ FOLLOW YOUR HEART AND MIND

### КРАСИВАЯ РАБОТА

— Я родом из морского города, но — удивительно! — моя семья по роду деятельности никак не связана с морем, — начинает Никита. — Просто мы знали, что в Новороссийске есть хороший вуз. Когда пришло время поступать, я подал документы на несколько направлений, в том числе на береговую специальность. С высоким баллом по ЕГЭ прошел везде и выбрал судовождение.

Никита — один из тех курсантов-счастливчиков, кому легко покорился английский язык, «ахиллеова пята» многих российских моряков. Говорит, что это заслуга школьных

учителей, которые смогли научить основам, и университетских преподавателей, прививших тягу к знаниям. Со средним баллом 4,7 в начале 2020 года он попал на пассажирский теплоход «Князь Владимир». В феврале в Севастополе началась подготовка к круизу, но судно успело сделать всего один рейс. А дальше — пандемия и локдаун для всего пассажирского флота. Кадеты вернулись в Новороссийск.

— Пассажирский флот классный, это интересная, я бы сказал, «красивая» работа, — смеется Никита. — Мне нравится общение с людьми, но у нас в стране круизное направление

### FINE WORK

“I am from a sea city, but what a wonder! My family by its occupation has nothing to do with sea,” begins Nikita. “We just knew that there was a good university in Novorossiysk. When it was time to enter, I applied for several disciplines, including the coastal specialty. With the high Unified State Exam score, he passed in everywhere and chose navigation department.”

Nikita is one of those lucky cadets who easily mastered the English, a weak point of many Russian seafarers. He says that it's a merit of school teachers who managed to teach the basics,

Nikita Garmash is nearly a graduate of the navigation department of one of the best maritime universities in our country, namely Admiral Ushakov Maritime State University. During his studies, he made sure that he had chosen the excellent profession in which he wants to make the most. He's sure: all this is because he was lucky to do both practical trainings on board advanced ships operated by big employers — first, at INOK TM, then at Sovcomflot. The journalist of the union marine newspaper of Southern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia discussed the passenger shipping, job search and paramount importance of sailing practice for a modern cadet with a future seafarer.

and university teachers who instilled a love of learning. In early 2020, with average score of 4.7, he got on board passenger ship Knyaz Vladimir. Preparations for cruise began in Sevastopol in February, but the ship managed to make one voyage only. Then, pandemic and lockdown occurred for the entire passenger shipping. The cadets returned to Novorossiysk.

“Passenger ships are cool, it's interesting, I'd say, fine work,” laughs Nikita. “I like communication with people, but in our country the cruise area in shipping is not yet too developed, and it's not clear what will happen abroad.”

в судоходстве пока не слишком развито, а что будет за рубежом — непонятно.

### ТРИ ЧЕЛОВЕКА НА МЕСТО

Долго сидеть на берегу хорошисту не пришлось. Университет направил бывших практикантов «Князя Владимира» в компанию «ИНОК ТМ». Никита вспоминает: претендентов было 15, а по итогам тестирования взяли всего пятерых. Практика на сухогрузе «Андрей Зувев» в Азово-Черноморском бассейне стала его первым реальным знакомством с будущей профессией.

— Меня очень хорошо принял экипаж, за что им большое спасибо, — вспоминает Никита. — У нас был «микс»: моряки из Петербурга, Ростова, Новороссийска. Сначала мне поручили выполнять палубные работы, а когда я освоился — перевели на мостик. На этом судне высокий класс автоматизации, и там из офицеров были капитан, старший и второй помощники. Мостик — очень современный, интересно посмотреть вживую на все эти приборы, о которых я только слышал в университете. Мне поручили помогать второму помощнику. Он в свою очередь многое мне объяснял, и мы очень сдружились за это время. А еще я старался не запускать учебу и много читал.

По наблюдениям курсанта, практика имеет решающее значение для мотивации молодых людей.

— Нужно понимать: теория — это еще не все, — рассуждает Никита. — На практике я своими глазами увидел, как выглядит современное судно, как работают моряки, на что нужно обращать внимание в первую очередь. Проблема в том, что даже высокий средний балл не гарантирует попадания на практику в достойную компанию. Ты обращаешься в круинг, проходишь все формальности, вроде бы все неплохо, тебе говорят: мы вам перезвоним. На этом тишина. И ты начинаешь все заново.

### «ПРОКАЧАТЬ ЗНАНИЯ»

При поиске второй практики удача сразу была на стороне курсанта — после успешно пройденного собеседования в СКФ ему тут же перезвонили. Так в компании еще троих практикантов он попал на NS Lotus.

— Все знают: в «Совкомфлоте» кадеты хорошо «прокачивают», макси-

### THREE PERSONS PER JOB

The good student did not have to be on shore for a long time.

The university sent former cadets trained on board Knyaz Vladimir to INOK TM. Nikita recalls: there were 15 candidates, and based on testing results, only five out of them were taken. Practice on board dry cargo ship Andrey Zuev in the Azov-Black Sea basin was his first real acquaintance with the future profession.

“I was well received by the crew, for which I thank them very much,” recalls Nikita. “We had a mixed team of seafarers from St. Petersburg, Rostov, Novorossiysk. First, I was to perform deck operations, and when I got used to, I was transferred to the bridge. That ship had a high class of automation and officers included a master, a chief and a second mate. The bridge was very modern, it was interesting to see live all these devices

that I only heard about at the university. I was to assist the second mate. He, in his turn, explained a lot to me, and we became good friends during that time. And I also tried not to fall behind my studies and read a lot.”

According to observations of the cadet, practice is crucial for motivating young people.

“It’s necessary to understand: theory is not the whole story,” says Nikita. “In practice, I saw with my own eyes what an advanced ship looked like, how seafarers worked, what you need to pay attention to first of all. The problem here is that even a high average score does not guarantee practice in a decent company. You apply to crewing, go through all the formalities, everything seems to be fine, but they tell you, “We’ll call you back and that’s it. And you start it all over again.”

### MAX KNOWLEDGE OUT

When looking for a second place for training, the cadet was immediately lucky: after a successful interview at the SCF, he was immediately called back. With three more trainees, he got on board crude oil tanker NS Lotus.

“Everybody knows: cadets in Sovcomflot are well maxed out and given maximum knowledge about profession,” says Nikita.



↑ Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова

↑ Maritime State University named after Admiral Ushakov



мально дают им знания о профессии, — говорит Никита. — Нас распределяли так, чтобы все постояли вахту с каждым офицером. С нами работал старший помощник Иван Кадацкий — просто гениальный учитель. Он собирал нас на мостике и показывал документацию, все объяснял и при этом был очень терпелив, вежлив, дружелюбен. Когда он списался, нам его очень не хватало.

За семь месяцев практики Никита побывал во Франции, Турции, Тунисе, Алжире, на Мальте, в Роттердаме и Мурманске. Но из-за пандемии сход на берег был запрещен. Изоляция далась ему непросто.

— Раньше я думал, что море — это романтика, что смогу много путешествовать, — делится молодой человек. — Но пандемия все изменила. Конечно, хочется сойти на берег и перезагрузиться, потому что за много месяцев на борту ты чувствуешь, что буквально врос корнями в парход.

Молодой человек убежден: попасть под начало умного и грамотного профессионала — это хороший задел на будущее.

— Многие получают дипломы и в море не пойдут, и отчасти виной тому — неудачная практика, — говорит курсант. — Ведь это потенциальное место работы, и если у человека хорошие знания, то им нужно обязательно найти применение в надежной компании с четкими карьерными перспективами.

## ФЛОТСКИЙ ПАРАДОКС

Планы на ближайшее будущее у молодого человека предельно ясные: получить диплом и найти работу по специальности.

— Мне кажется, это основной плюс профессии, когда в 22 года выпускник может попасть в крупную компанию, где достойно платят, — рассуждает курсант. — Для молодых людей из обычных семей это очень круто. Сейчас мне кажется, что лет через 10 я бы с удовольствием перешел на береговую работу в этой отрасли.

Но я не знаю, как буду думать через 10 лет. Ведь офис — это пятидневка. С одной стороны, ты не оторван от семьи, как моряк, но при этом ты фактически проводишь с близкими меньше свободного времени. В этом есть парадокс: четыре месяца моряк вдали от родных, а потом еще столько же посвящает себя семье целиком. В этом его свобода.

Он добавляет: морскую профессию нужно выбирать сердцем и разумом. «Не стоит учиться просто ради диплома, — советует пятикурсник. — Важно попробовать, чтобы понять: нравится или нет. Если ответ отрицательный, то нельзя терять время, нужно переводиться. Идеальная модель — это попасть на первую практику на большой флот. И тут уже хорошенько подумать, стоит ли продолжать. Если море — это не твое, то оно твоим уже не станет».

“We were assigned so that everyone kept the watch with all officers. We were assisted by Ivan Kadatsky, a chief mate, just a brilliant teacher. He mustered us on the bridge and showed us documentation, explained everything and was very patient, polite, friendly. When he discharged, we missed him so much.”

For seven months of practice, Nikita traveled to France, Turkey, Tunisia, Algeria, Malta, Rotterdam and Murmansk. But due to pandemic, going ashore was prohibited. Isolation was not easy for him.

“I used to think that the sea is a romance, that I can travel a lot,” says the young man. “But the pandemic has changed everything. Of course, I want to go ashore and get reset because after being on board for many months you feel that you've literally sent down roots into the steam ship.”

The young man is convinced that getting under supervision of a smart and competent professional is a good groundwork for the future.

“Lots of people will get certified, but will not go to sea, and this is partly due to bad practice,” says the cadet. “After all this is a potential job, and if a person has good knowledge, it shall be applied in a reliable company with clear career opportunities.”

## NAVAL PARADOX

The near future plans of the young man are crystal clear: to get certified and find a job in the specialty.

“It seems to me that this is the main advantage of the profession when a 22-year-old graduate can get into a big company with respectable salary,” says the cadet. “This is very cool for young people from ordinary families. Now it seems to me that in 10 years I would be happy to switch to onshore work in this area. But I don't know how I will think in 10 years. After all, office is a five-day working week. On the one hand, you are not away from your family, like a seafarer, but at the same time, you actually spend less free time with your beloved ones. Here, there is a paradox: four months the seafarer is away from his beloved ones, and then as much he will give him over to his family. This is his freedom.”

He adds that when you are choosing a maritime profession, follow your heart and mind. “You shall not study just for the sake of a diploma,” suggests the fifth-year student. “It is important to try to understand whether you like it or not. If not, there is no time to waste, you need to get transferred. The ideal model is to get the first practice on board the large ship. And then it's time to think carefully about whether to continue. If the sea is not yours, then it will no longer be yours.”



# ПОЧЕМУ СЧИТАЛОСЬ ОСОБО ОПАСНЫМ ИСЧЕЗНОВЕНИЕ КАПИТАНОВ

## MASTER DISAPPEARANCE CONSIDERED ESPECIALLY DANGEROUS

20 сентября 1946 года в Нью-Йорке ушел с судна по делам и не вернулся капитан советского парохода «Кишинев». Самым удивительным в истории его исчезновения было не то, что он пропал, а то, что этот моряк вообще оказался в Соединенных Штатах. Правда, он бывал в этой стране в первые годы Великой Отечественной войны, командуя судами, перевозившими грузы с американского западного побережья в советские дальневосточные порты. Но в 1943 году по просьбе генерального консула СССР в Нью-Йорке Я. М. Ломакина его отстранили от заграничных плаваний из-за «недостойного поведения».

On 20 September 1946, in New York, the master of the Soviet steamship Kishinev left the ship and did not return. The most surprising thing about his disappearance was not that he disappeared, but that this seafarer ended up in the United States at all. Although, he visited this country in the early years of the Great Patriotic War commanding ships carrying cargo from the American west coast to Soviet Far Eastern ports. But in 1943, at the request of Ya. M. Lomakin, the Consul General of the USSR, he was suspended from foreign voyages due to misconduct.



## НЕ ВНУШАЮЩИЕ ПОЛИТИЧЕСКОГО ДОВЕРИЯ

Еще одним следствием докладов о вольном поведении советских моряков в зарубежных портах стало постановление Государственного комитета обороны № 6501сс от 3 сентября 1944 года, в котором говорилось:

«В целях укрепления дисциплины и наведения порядка в комплектовании судов заграничного плавания, усиления партийно-политической и культурно-воспитательной работы среди моряков и улучшения материально-бытового обслуживания их, Государственный Комитет Обороны постановляет:

1. Обязать Наркомморфлот (т. Ширшова), Наркомрыбпром СССР (т. Ишкова) и Главсевморпути при СНК СССР (т. Папанина):

а) обеспечить при приеме на суда заграничного плавания тщательный отбор моряков, гарантирующий от проникновения в экипажи судов лиц, не внушающих политического доверия;

б) установить личную ответственность капитанов судов заграничного плавания за укомплектование и правильный подбор личного состава экипажей судов...».

Постановление предписывало проверить и самих капитанов: «Представить на утверждение ЦК ВКП(б) капитанов судов заграничного плавания Дальневосточного бассейна, закончив эту работу к 1 октября с. г.».

А для надзора за капитанами в экипажи включались политработники: «Ввести на суда заграничного плавания Дальневосточного бассейна институт помощников капитанов по политической части (помполитов)».

Постановлением предусматривались и меры материального стимулирования повышения дисциплины: «Повысить инвалютную зарплату морякам заграничных плаваний, установив, что капитан сверх оклада в советских рублях получает от 75 до 180 долларов в месяц».

Валютную надбавку ввели и для членов экипажей, и ее размер, как и у капитанов, зависел от тоннажа судна.

## NOT POLITICALLY CREDIBLE

Another consequence of reports on impudent behavior of Soviet seafarers in foreign ports was the decree of the State Defense Committee No. 6501ss dated 3 September 1944, which stated:

“In order to strengthen the discipline and deal with manning of overseas navigation ships, to strengthen party-political and cultural-educational work among seafarers and improve their living conditions, the State Defense Committee decrees that:

1. That the People's Commissar of the Navy (Comrade Shirshov), People's Commissar of Fishery of the USSR (Comrade Ishkov) and the Northern Sea Route Authority under the Council of People's Commissars of the USSR (Comrade Papanin) shall:

a) Carefully select seafarers being taken on board overseas navigation ships to prevent not politically credible persons from becoming crew members

b) Make the masters of overseas navigation ships to be personally liable for manning and correct selection of crews for ships...”

The decree ordered to check the masters themselves, “Submit the list of masters of overseas navigation vessels of the Far Eastern Basin for approval by the Central Committee of the All-Union Communist Party of the Bolsheviks by 1 October 1 current year.”

And political workers were members of crews to supervise the masters, “Introduce the institute of mates for political affairs on board overseas navigation ships of the Far Eastern Basin.”

The decree also provided for measures of material incentives to improve discipline, “Increase the salary in foreign currency for seafarers on board overseas navigation ships having established that the master receives 75 to 180 dollars a month in addition to the salary in Soviet rubles.”

A foreign exchange bonus was also introduced for crew members, and its amount as with masters depended on the tonnage of the ship.

But, as is usually the case, the severity of domestic laws was offset by their poor and optional enforcement.

“It shall be checked,” wrote Lomakin, the Consul General, in encryption, “who recommended Zaychik to go foreign again, and even for a long repair of the steam ship.”



т/х «Кишинев, источник: fesco.ru  
m/v Kishinev, recourse: fesco.ru



Но, как это обычно и бывает, суровость отечественных законов компенсировалась необязательностью их исполнения.

«Следует проверить, — писал в шифровке генконсул Ломакин, — кто рекомендовал Зайчика вновь в заграничное плавание, да еще на длительный ремонт парохода».

### «ЗАЙЧИК ДЕЗЕРТИРОВАЛ»

В сообщении генконсула излагались и обстоятельства исчезновения: «Капитан парохода “Кишинев” Михаил Зайчик, 48 лет, 20 сентября в 3 часа дня ушел с судна и не вернулся... По заявлению старшего помощника Коваленко, Зайчик забрал свои вещи, заявил, что он едет в Амторг, и уехал с таможенником в машине № Т-206».

Говорилось в шифровке и о событиях предшествующих дней, и действиях сотрудников Советской правительственной закупочной комиссии в Соединенных Штатах, которой тогда подчинялись капитаны находившихся в США советских торговых судов:

«По имевшимся сигналам и, вероятно, получив информацию о старых делах Зайчика, 13 сентября министр морского флота Ширшов дал указание руководству закупочной комиссии отправить Зайчика домой. 19 сентября начальник транспортного отдела советской правительственной закупочной комиссии (СПЗК) товарищ Безруков вызвал Зайчика, объявил



↑ Министр морского флота т. Ширшов,  
источник: архив РАН

↑ The Minister of the Navy, Shirshov recourse: archive  
of the Russian Academy of Sciences

о его отзыве в Союз для приемки судов и предложил передать пароход капитану Кузьмину...

Получив указание министра об отправке Зайчика домой, ни товарищ Мельников — заместитель председателя СПЗК в Нью-Йорке, ни товарищ Безруков не поставили нас в известность и не посоветовались, как лучше произвести его отправку, несмотря на то, что они хорошо знали, что из себя представляет Зайчик».

Из всего изложенного следовал единственный вывод: «Зайчик дезертировал». В той же шифровке Я. М. Ломакин предупреж-

дал в США, к которым тогда были подчинены советские торговые суда: «Согласно имеющимся сигналам и, вероятно, получив информацию из предыдущих записок Зайчика, 13 сентября, министр морского флота, Ширшов поручил управление закупочной комиссией отправить Зайчика домой. 19 сентября, глава транспортного отдела советского правительства, товарищ Безруков, вызвал Зайчика, объявил его отзыв в Союз для принятия судов и предложил передать пароход капитану Кузьмину...

Получив указание министра, ни товарищ Мельников, ни товарищ Безруков не поставили нас в известность и не посоветовались, как лучше произвести его отправку, несмотря на то, что они хорошо знали, что из себя представляет Зайчик».

From all of the above, there was only one conclusion: “Zaychik has deserted.” In the same encryption Ya. M. Lomakin warned, “Zaychik is fluent in English and may do a lot of harm.”

And this was not an exaggeration. Soviet intelligence agencies often transferred illegal intelligence agents abroad on board

### ZAYCHIK DESERTED

The Consul General's message also outlined the circumstances of the disappearance, “The master of the steam ship Kishinev Mikhail Zaychik, 48 years old, left the ship at 3 pm on 20 September and did not return...

According to the chief mate Kovalenko, Zaychik took all his effects, said that he was going to Amtorg, and left with a customs officer in the car No. T-206.”

It was said in encryption about the events of the previous days, and the actions of employees of the Soviet Government Procurement Commission



дал: «Зайчик свободно владеет английским языком и может принести нам большой вред».

И это не было преувеличением. Советские спецслужбы зачастую перебрасывали разведчиков-нелегалов за рубеж на торговых судах. И во время плавания общался с тайными гостями только капитан. Так что Зайчик мог детально описать таких своих пассажиров. Добавьте к этому скрытый вывоз того, что иностранные правительства экспортировать в СССР запрещали. Ведь капитан знал, кто именно доставлял такие грузы к нему на борт.

### **ОБЪЯВИТЬ УГОЛОВНЫМ ПРЕСТУПНИКОМ**

Для розыска и возвращения Михаила Зайчика была задумана комбинация с использованием фиктивных документов. Генконсул Ломакин предложил составить акт о якобы растрате Зайчиком государственных средств и продаже пароходного имущества, взять соответствующие рапорта от помощников капитана, объявить уголовным преступником, который должен нести ответственность, представить эти документы иммиграционным властям и потребовать его розыска и возвращения».

Учитывая серьезность ситуации, шифровку Ломакина из МИД СССР переслали И. В. Сталину, Л. П. Берии и министру государственной безопасности СССР генерал-полковнику В. С. Абакумову.

Секретарю ЦК ВКП(б) Н. С. Патолічеву и министру государственного контроля Л. З. Мехлису поручили выяснить, кто именно рекомендовал Зайчика в заграничную поездку. Главным виновным сочли Н. С. Андерсена — начальника Латвийского морского пароходства, в состав которого входил «Кишинев».

Но в ходе разбирательства проверяющие убедились, что Зайчик — далеко не единственный моряк-невозвращенец. В результате 8 октября 1946 года Политбюро ЦК ВКП(б) утвердило совместное постановление Совета министров СССР и ЦК ВКП(б), в котором говорилось: «Министр морского флота т. Ширшов и его заместитель по кадрам т. Коротеев не выполнили постановления ГОКО от 3 сентября 1944 г... В результате этого за последнее время имели место случаи измены родине со стороны моряков заграничного плавания и возросли факты недостойного поведения советских моряков в иностранных портах. Безответственность руководителей Министерства морского флота и Латвийского пароходства привела к тому, что в марте месяце с. г. был допущен в качестве капитана заграничного плавания Зайчик, ранее работавший на судах заграничного плавания и отстраненный от этой работы как морально разложившийся и не внушающий доверия. В сентябре месяце Зайчик изменил родине.

merchant ships. And during the voyage, only the master communicated with secret guests. So Zaychik could describe these passengers in detail. Add to this the hidden export of what foreign governments prohibited from being exported to the USSR. After all, the master knew exactly who delivered these cargoes on board.

### **DECLARE A CRIMINAL**

For searching and returning of Mikhail Zaychik, a combination was conceived using fraudulent documents. The Consul General Lomakin proposed to draw up the act on the alleged embezzlement of state funds and sale of steamship equipment by Zaychik, take the relevant reports from the master's mates, declare him a criminal who shall be held responsible, present these documents to the immigration authorities and demand his search and return.

Considering how serious the situation was, Lomakin's encryption was sent from the USSR Ministry of Foreign Affairs to I. V. Stalin, L.P. Beria and the Minister of State Security of the USSR, Colonel General V.S. Abakumov.

Secretary of the Central Committee of the All-Union Communist Party of the Bolsheviks N.S. Patolichev and Minister of State Control L. Z. Mekhlis were instructed to find out who exactly recommended Zaychik on a foreign voyage. N. S. Andersen, head of the Latvian Shipping

Company which operated Kishinev was found responsible. But during the proceedings, the inspectors became convinced that Zaychik was far from the only defector seafarer. As a result, on 8 October 1946, the Political Bureau of the Central Committee of the All-Union Communist Party of the Bolsheviks approved a joint decree of the Council of Ministers of the USSR and the Central Committee of the All-Union Communist Party of the Bolsheviks, which stated, "Minister of the Navy, comrade Shirshov and his deputy in charge of personnel, comrade Koroteev did not comply with the decrees of the State Defence Committee dated 3 September 1944... As a result, there have recently been cases of betrayal of motherland by overseas navigation seafarers and cases of misconduct of Soviet seafarers in foreign ports have grown. The irresponsibility of management of the Ministry of the Navy and the Latvian Shipping Company led to the fact that in March current year, Zaychik was admitted as a master of overseas navigation ship who had previously worked on board overseas navigation ships and was suspended from this work as depraved and alleged. In September, Zaychik betrayed his motherland.



Трудовая дисциплина среди моряков находится на низком уровне. Пьянство в иностранных портах, несвоевременная явка моряков с берега, контрабандный провоз товаров с целью спекуляции являются на судах заграничного плавания обыденным явлением.

Борьба с этими преступлениями многими капитанами судов и начальниками пароходств не ведется.

### ПРОИЗВЕСТИ ЧИСТКУ КАПИТАНОВ

Министру и его заместителю объявили выговор, начальнику отдела кадров Минморфлота СССР С. Ф. Румянцеву — строгий выговор. А Андерсену усилили наказание: «Бывшему начальнику Латвийского пароходства Андерсену Н. С. за пьянство, моральное разложение и содействие Зайчику в командировке за границу запретить работу в морском флоте и привлечь к партийной ответственности».

Как и двумя годами ранее, было приказано произвести чистку состава капитанов: «В 2-месячный срок проверить весь состав капитанов судов заграничного плавания, освободив от работы лиц, не внушающих доверия».

Но строгий контроль за подбором состава экипажей поручили теперь

не политорганам, а МГБ СССР: «Министерству государственной безопасности СССР обеспечить надлежащую проверку моряков, направляемых в заграничное плавание».

Постановление свидетельствовало не только об озбоченности руководства страны бегством моряков, но и о том, что вернуть Зайчика не удалось. Однако способ создания документов «о якобы растрате» использовался еще не раз. Вот только ни он, ни постановление партии и правительства от 8 октября 1946 года ситуацию практически не изменили. И после наступления хрущевской оттепели началось использование другого метода, который сочли более эффективным.

### СУД В ОТСУТСТВИЕ ОБВИНЯЕМОГО

25 августа 1961 года судебная коллегия по уголовным делам Калининградского областного суда рассмотрела дело другого капитана — т/х «Зарница», не присутствовавшего в зале суда: «Теплоход Калининградского Управления морского транспортного флота по приему и перегону судов «Зарница» под командованием капитана Стижко 18 апреля 1961 года

Labor discipline among seafarers is poor. Drunkenness in foreign ports, untimely appearance of seafarers from the shore, smuggling of goods for backdoor sales are commonplace on board overseas navigation ships.

Many masters of ships and heads of shipping companies are not preventing these crimes”.

### COMB-OUT MASTERS

The Minister and his deputy were reprimanded, the head of the foreign personnel department of the USSR Ministry of the Navy S. F. Rumyantsev received a severe reprimand. And Andersen's penalty was strengthened, “To prohibit work of the former head of the Latvian Shipping Company, N.S. Andersen in the Navy and bring him to party responsibility for drunkenness, depravity and assistance to Zaychik on a business trip abroad.

Like two years earlier, a comb-out of masters was ordered, “Within a 2-month period, to check the entire list of the masters of overseas navigation ships having suspended the alleged persons from work.”

But strict control over selection of manning of crews was now entrusted not to political agencies,

but to the USSR Ministry of State Security: “The Ministry of State Security of the USSR is to ensure proper verification of seafarers sent on foreign voyages”.

The decree showed only to the concern of the country's leadership with bugout of seafarers, but also to the fact that Zaychik failed to be returned. However, the method to create documents on alleged embezzlement was used more than once. But neither this method, nor the decree of the party and Government dated 8 October 1946 practically left the situation unchanged. And after the onset of the Khrushchev Thaw, another method began to be used which was considered more effective.

### TRIAL IN THE ABSENCE OF THE ACCUSED

On 25 August 1961, the Judicial Division for Criminal Cases of the Kaliningrad Regional Court considered the case of another master, steamship Zarnitsa who was absent in the court room, “On 18 April 1961, the steamship of the Kaliningrad Department of the Marine Transport Shipping Company for Reception and Transfer of Ships — Zarnitsa





был направлен в заграничное плавание с целью доставки иностранных специалистов в британский порт Гибралтар на прибывающую туда китобойную базу Калининградского совнархоза «Юрий Долгорукий». По пути, в порту ГДР Варнемюнде и в порту шлюза Кильского канала Брунсбюттельког, иностранные специалисты были приняты на борт теплохода и 1 мая 1961 года в 18 час. 30 минут теплоход «Зарница» встал на якорь в порту Гибралтар.

Около 12 часов дня 3 мая 1961 года подсудимый Стижко, по его требованию и под предлогом служебной необходимости, на шлюпке был доставлен на берег порта Гибралтар. Ни в этот, ни в последующие дни на теплоход не возвращался. После безуспешных попыток разыскать Стижко через администрацию Гибралтара, должностными лицами теплохода 5 мая 1961 года был вскрыт сейф в каюте, занимавшейся Стижко, где было обнаружено письмо с антисоветским содержанием, сообщавшее о добровольном и сознательном оставлении Стижко вверенного ему советского корабля. Через несколько дней в той же каюте было обнаружено второе письмо, с тожде-

ственным первому содержанием (т. 1, л. д. 31).

19 мая 1961 года в ряде английских газет, (том II, л. д. 161–171) были опубликованы сообщения о том, что 3 мая 1961 года Стижко обратился к властям Гибралтара о своем нежелании возвращаться в СССР и с просьбой о предоставлении убежища. В этих сообщениях приводились клеветнические по отношению СССР высказывания Стижко. Из этих же сообщений следовало, что Стижко на английском самолете был доставлен в столицу Англии — Лондон.

На предложение представителей Советского посольства в Лондоне о встрече, сделанное Стижко через английские органы, он ответил датированным 27 мая 1961 года письмом на имя посла СССР в Англии. В письме Стижко сообщал, что он не желает встречаться с представителями Советского посольства (т. II, л. д. 159)».

### **РАССТРЕЛЯТЬ!**

Вынесенный судом приговор был максимально суровым: «Исходя из изложенного, областной суд считает установленным, что подсудимый Стижко на почве сложившегося у него злого враждебного

командованного мастером Стижко был отправлен на иностранное путешествие с целью доставки иностранных специалистов в британский порт Гибралтар на прибывающую туда китобойную фабрику-завод Юрий Долгорукий Калининградского совета народного хозяйства. По пути, в порту Варнемюнде (ГДР) и в порту шлюза Кильского канала Брунсбюттельког иностранные специалисты были приняты на борт парохода и 1 мая 1961 в 18.30 пароход Зарница заанкорился в порту Гибралтар.

Около полудня 3 мая 1961, подсудимый Стижко, по его требованию и под предлогом служебной необходимости, на шлюпке был доставлен на берег порта Гибралтар. Ни в этот, ни в последующие дни на пароход не возвращался. После безуспешных попыток разыскать Стижко через администрацию Гибралтара, должностными лицами парохода 5 мая 1961 года был вскрыт сейф в каюте, занимавшейся Стижко, где было обнаружено письмо с антисоветским содержанием, сообщавшее о добровольном и сознательном оставлении Стижко вверенного ему советского корабля. Через несколько дней в той же каюте было обнаружено второе письмо, с тожде-

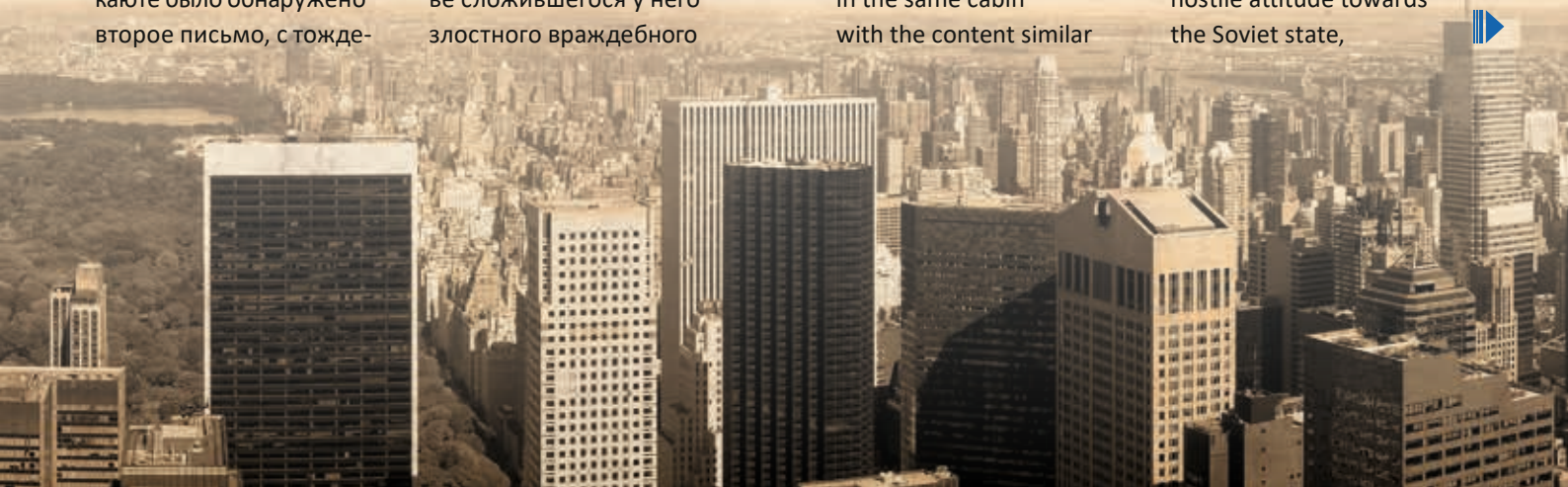
командованного мастером Стижко был отправлен на иностранное путешествие с целью доставки иностранных специалистов в британский порт Гибралтар на прибывающую туда китобойную фабрику-завод Юрий Долгорукий Калининградского совета народного хозяйства. По пути, в порту Варнемюнде (ГДР) и в порту шлюза Кильского канала Брунсбюттельког иностранные специалисты были приняты на борт парохода и 1 мая 1961 в 18.30 пароход Зарница заанкорился в порту Гибралтар.

Около полудня 3 мая 1961, подсудимый Стижко, по его требованию и под предлогом служебной необходимости, на шлюпке был доставлен на берег порта Гибралтар. Ни в этот, ни в последующие дни на пароход не возвращался. После безуспешных попыток разыскать Стижко через администрацию Гибралтара, должностными лицами парохода 5 мая 1961 года был вскрыт сейф в каюте, занимавшейся Стижко, где было обнаружено письмо с антисоветским содержанием, сообщавшее о добровольном и сознательном оставлении Стижко вверенного ему советского корабля. Через несколько дней в той же каюте было обнаружено второе письмо, с тожде-

командованного мастером Стижко был отправлен на иностранное путешествие с целью доставки иностранных специалистов в британский порт Гибралтар на прибывающую туда китобойную фабрику-завод Юрий Долгорукий Калининградского совета народного хозяйства. По пути, в порту Варнемюнде (ГДР) и в порту шлюза Кильского канала Брунсбюттельког иностранные специалисты были приняты на борт парохода и 1 мая 1961 в 18.30 пароход Зарница заанкорился в порту Гибралтар.

### **SHOOT DOWN!**

Около полудня 3 мая 1961, подсудимый Стижко, по его требованию и под предлогом служебной необходимости, на шлюпке был доставлен на берег порта Гибралтар. Ни в этот, ни в последующие дни на пароход не возвращался. После безуспешных попыток разыскать Стижко через администрацию Гибралтара, должностными лицами парохода 5 мая 1961 года был вскрыт сейф в каюте, занимавшейся Стижко, где было обнаружено письмо с антисоветским содержанием, сообщавшее о добровольном и сознательном оставлении Стижко вверенного ему советского корабля. Через несколько дней в той же каюте было обнаружено второе письмо, с тожде-





отношения к советскому государству с заранее обдуманным намерением изменил своей социалистической Родине и перешел на сторону капиталистического государства, являющегося активным участником антисоветского военного блока — НАТО.

Оценивая совершенное Стижкой тяжчайшее преступление, областной суд учитывает ответственное перед советским государством положение Стижко, являвшегося капитаном советского судна, и то особое доверие, которое в связи с этим было ему оказано. Областной суд считает эти обстоятельства отягчающими вину Стижко.

Руководствуясь ст. ст. 301, 309, 315 УПК РСФСР, Судебная коллегия по уголовным делам Калининградского областного суда приговорила: «Признать Стижко Виктора Михайловича виновным в измене Родине и на основании п. “а” ст. 64 УК РСФСР подвергнуть его высшей мере наказания — расстрелять».

### ИДЕОЛОГИЧЕСКИЙ УЩЕРБ


Проблема, однако, заключалась в том, что суд проходил в отсутствие обвиняемого. Но на основании приговора любой сотрудник советских или дружественных спецслужб мог законно привести его в исполнение. В теории все выглядело устрашающе. Однако, как вспоминали ветераны разведки в период недолгой чекистской гласности 1991–1994 годов,

на деле исполнение таких приговоров было связано с огромным количеством трудностей.

При оценке рисков провала в сравнении с пользой от ликвидации приговоренного к смерти перебежчика чаще всего от таких операций отказывались.

Расчет был на то, что такие судебные решения заставят западные спецслужбы тратить силы и средства на защиту невозвращенцев. Учитывали и то, что беглый гражданин СССР, приговоренный к высшей мере наказания, от постоянного стресса, скорее всего, наживет себе какой-нибудь неизлечимый недуг. Или, начав бороться с чувством опасности с помощью спиртного, элементарно сопьется.

Силу воздействия этого метода на умы потенциальных невозвращенцев оценить затруднительно. И после вынесения подобных приговоров советские люди продолжали бежать на «загнивающий Запад». А с торговых судов прыгали за борт, даже не дожидаясь прихода в порт, при подходе к чужому берегу, когда могли до него доплыть.

Однако идеологический ущерб был налицо. Все выглядело так, будто страна, где, как неустанно твердила советская пропаганда, все делалось во имя и для блага людей, запрещала своим гражданам эмиграцию под страхом смерти. 

*По материалам газеты  
«Коммерсантъ»*

with a deliberate intent. betrayed his socialist motherland and went over to the capitalist state which takes an active part in the anti-Soviet military bloc— NATO. In estimating the gravest crime committed by Stizhko, the regional court takes into account the responsible position of Stizhko who was the master of the Soviet ship and the special confidence that was vested with him in connection therewith. The regional court considers these circumstances aggravating Stizhko's fault.

By referring to Art. 301, 309, 315 of the Code of Criminal Procedure of the RSFSR, the Judicial Division for Criminal Cases of the Kaliningrad Regional Court sentenced, “To find Viktor Mikhailovich Stizhko guilty of treason and on the basis of para “a”, Art. 64 of the Criminal Code of the RSFSR to subject him to the supreme measure of punishment — shoot down”.


### IDEOLOGICAL DAMAGE

The problem, however, was that the trial took place in the absence of the accused. But based on the sentence, any employee of the Soviet or friendly intelligence services could legally execute it. In theory, everything looked terrifying. However, as intelligence veterans recalled during the short-term counterintelligence publicity period from 1991 to 1994, in practice, execution of these sentences was

associated with lots and lots of difficulties. When assessing the risks of failure compared to benefits of killing a defector sentenced to death, these operations were most often abandoned.

It was considered that these court decisions would force the Western intelligence services to spend efforts and money to protect defectors. They also took into account the fact that a fugitive citizen of the USSR sentenced to supreme penalty most likely would gain some kind of incurable illness due to permanent stress or having started to fight with a sense of danger with the help of alcohol, he simply gets drunk.

It is difficult to assess the impact of this method on the minds of potential defectors. And after passing of these sentences, the Soviet people continued to flee to the “decaying West.” And jumped overboard from merchant ships without even waiting for the arrival at the port, when approaching a foreign coast, when they could swim to it.

However, the ideological damage was evident. Everything looked as if he country, where, as Soviet propaganda tirelessly repeated, everything was done in the name and for the good of the people, forbade its citizens to emigrate on pain of death. 

*Source: newspaper  
Kommersant*





## РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (АФФИЛИРОВАННЫЙ ЧЛЕН ITF)

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

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

### ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге

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

### АЗОВО-ДОНСКАЯ

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

### АРКТИЧЕСКАЯ

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

### БАЛТИЙСКАЯ

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

### ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

**региональная организация**  
**Председатель,**  
**заместитель председателя РПСМ**  
СУХАНОВ Николай Михайлович  
Находка, ул. Ленинская, д. 2, оф. 10  
Тел./факс: +7 (42366) 5-51-44, 5-61-00  
E-mail: nakhodka@sur.ru

### КАЛИНИНГРАДСКАЯ

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

### КАРЕЛЬСКАЯ

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

### СЕВЕРНАЯ региональная организация

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

### ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация

**Председатель**  
БЕРЕЗИНСКИЙ Валерий Витальевич  
Владивосток, ул. Алеутская, д. 15  
Тел. +7 (423) 252-10-03  
Тел./факс +7 (423) 252-11-70  
E-mail: vladivostok@sur.ru

### ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ территориальная организация

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

### САМАРСКАЯ территориальная (региональная) организация

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

### ЮЖНАЯ территориальная организация

**Председатель**  
ПОПОВ Николай Яковлевич  
Новороссийск, ул. Победы, д. 16Б  
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. 15а,  
правое крыло, каб. № 9, (вход в кассы  
компании Водоходъ)  
Тел.: +7 831 437 83 67,  
моб.: +7 920 257 94 24  
E-mail: n-novgorod@sur.ru

### ППОМ СЕВАСТОПОЛЯ РПСМ

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

### КРАСНОДАРСКОЕ региональное общественное учреждение «Центр информации и аналитики РПСМ»

**Директор**  
ЕРЕМЕЕВ Андрей Михайлович  
Новороссийск,  
наб. им. адм. Серебрякова, д. 15  
(Международный центр моряков)  
Тел./факс: +7 (8617) 61-33-55  
E-mail: cia@sur.ru

## SEAFARERS' UNION OF RUSSIA (AFFILIATED WITH ITF)



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

### HEADQUARTERS

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

### PRESIDENT'S OFFICE in St. Petersburg

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

### SUR AZOV SEA AND RIVER DON Territorial Organization

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

### SUR ARCTIC Regional Organization

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

### SUR BALTIC Territorial Organization

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

### SUR FAR EASTERN Regional Organization

**Chairman**  
Nikolay SUKHANOV  
2 Leninskaya St., Office 10,  
Nakhodka  
Tel/fax: +7 (42366) 5-51-44, 5-61-00  
E-mail: nakhodka@sur.ru

### SUR KALININGRAD Regional (Territorial) Public Organization

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

### SUR KARELIAN Territorial Organization

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

### SUR NORTHERN

**Regional Organization**  
**Chairman of the Board**  
Alexander KRASNOSHTAN  
58/1 Lomonosov Prospect, Bld. 1  
Arkhangelsk  
Tel/fax: +7 (8182) 63-72-60  
Email: arkhangelsk@sur.ru

### SUR PACIFIC Regional Organization

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

### SUR BLACK AND AZOV SEAS Territorial Organization

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

### SUR SAMARA Territorial (Regional) Organization

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

### SUR SOUTHERN

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

### SUR MOSCOW Primary Organization

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

### SUR NIZHNY NOVGOROD Primary Organization

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

### SUR SEVASTOPOL Primary Organisation

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

### SUR Center for Information and Analytics

**Director Andrey EREMEEV**  
15 Naberezhnaya Admirala  
Serebryakova, Seafarers  
International Center, Novorossiysk  
Tel/fax: +7 (8617) 61-33-55  
E-mail: cia@sur.ru



## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

**Председатель СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич**

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж  
Т. +7 (495) 229-91-19, ф. +7 (495) 234-43-68

### ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

#### РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЕЖИТЕЛЕЙ (РПСМ)

**Председатель СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич**

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж  
Т. +7 (499) 229-91-19, ф. +7 (495) 234-43-68  
E-mail: union@sur.ru

#### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

**Председатель ЦС профсоюза**

**СИРОТЮК Валентин Михайлович**

109004, Москва, Земляной вал, д. 64, стр. 2, к. 324  
Т./ф.: +7 (495) 915-80-58

#### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

**Председатель КОЛЯДИНЦЕВ Максим Сергеевич**

198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 11, оф. 2  
Моб.: +7 (921) 945-49-41  
E-mail: rpd\_pred@mail.ru

#### «МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВОЙ ФЛОТ»

**Территориальная профсоюзная организация**

**Председатель ПАРШЕВ Павел Юрьевич**

183038, Мурманск, ул. Шмидта, д. 43  
Т./ф.: +7 (8152) 28-81-51. E-mail: pav7222@yandex.ru

#### ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

**Председатель ЧЕРНЕНКО Ирина Николаевна**

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

#### АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

**Председатель Совета КЛИНДУХОВ Петр Николаевич**

Мурманск, Флотский пр-д, д. 3, кв. 2.  
Т./ф.: +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  
Т./ф.: +7 (8182) 63-72-60

#### САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

**Председатель Совета**

**СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич**

Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт.  
Т./ф.: +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»  
Т./ф.: +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  
Т./ф.: +7 (8617) 61-18-05, 61-38-44  
E-mail: ugmor@nvrrsk.ru

## MARINE TRANSPORT WORKERS FEDERATION

**President Yuri SUKHORUKOV**

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

### MTWF AFFILIATES

#### SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

**President Yuri SUKHORUKOV**

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

#### MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF RUSSIA (MTWUR)

**Chairman of the Central Council Valentin SIROTYUK**

64/2 Zemlyanoy Val St., Office 324, Moscow  
Tel: +7 (495) 915-80-58

#### DOCKERS UNION OF RUSSIA

**Chairman Maksim KOLYADINTSEV**

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

#### MURMANSK TRAWL FLEET TERRITORIAL ORGANIZATION

**Chairman Pavel PARSHEV**

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

#### MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF THE REPUBLIC OF CRIMEA

**Chairman Irina CHERNENKO**

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

#### ARCTIC TERRITORIAL ORGANIZATION

**Chairman of the Board Petr KLINDUKHOV**

3 Flotsky Proezd, Murmansk  
Tel/fax: +7 (8152) 42-28-60  
Email: arorpsm@gmail.com

#### NORTHERN TERRITORIAL ORGANIZATION

**Chairman of the Board Alexander KRASNOSHANTAN**

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

#### ST. PETERSBURG REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

**Chairman of the Board Yuri SUKHORUKOV**

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

#### INTERREGIONAL PILOTS UNION

**Chairman Vladimir KABANOV**

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

#### NORTH CASPIAN REGIONAL ORGANIZATION

**Chairman of the Board Nikolay DROBAKHIN**

31 Krasnova St., Astrakhan  
Tel/fax: +7 (8512) 58-55-97

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

**Chairman of the Coordination Board Nikolay POPOV**

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



## ITF В РОССИИ

### ITF координатор

**ФИШОВ Сергей Алтерович**

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

### ITF инспектор

**ОСИЧАНСКИЙ Петр Иванович**

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

### ITF инспектор

**АНАНИНА Ольга Федоровна**

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

### ITF Инспектор

**ПАВЛОВ Кирилл Игоревич**

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

## ITF IN RUSSIA

**ITF Coordinator Sergey Fishov (Mr.)**

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

**ITF Inspector Petr Osichansky (Mr.)**

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


**ITF Inspector Kirill Pavlov (Mr.)**

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

**ITF Inspector Olga Ananina (Ms.)**

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





# МОРЯК

ВНЕ ПРОФСОЮЗА –  
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ  
МОРЯК

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ  
**СОЮЗ МОРЯКОВ**  
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA







**#SeafarerJorney**



**Cheers!**

On June 25, wherever you are, raise  
a toast to our dedicated seafarers  
for their hard work.

**HAPPY DAY OF THE SEAFARER!**