

# МОРСКОЙ №5

ПРОФСОЮЗНЫЙ

(142) 2022

MARITIME  
UNIONS  
HERALD

# ВЕСТНИК

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



## ПРЕДОСТАВИТЬ МОРЯКАМ ПРАВО НА ОТСРОЧКУ

TO GRANT SEAFARERS  
THE RIGHT  
TO DEFERMENT

ЖЕРТВЫ  
НАКАЗЫВАЮТСЯ  
ДВАЖДЫ

VICTIMS PUNISHED TWICE







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

# ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



В ЕДИНОЙ  
И ДРУЖНОЙ  
КОМАНДЕ!





ФОТО НА ОБЛОЖКЕ: Т/Х «ВАСИЛИЙ ДИННОВ» © СКФ

**ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**

**Редакционная коллегия:**

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

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

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

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

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

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

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

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

**Редакция:**

**Ирина УСТЮМЕНКО**, главный редактор

Информация: Ирина Устюменко, Наталья Куликова, Маргарита Якубенко

Дизайн, верстка: Анастасия Колесникова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна. Подписан в печать: 31.10.2022

**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 Anastasia Kolesnikova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required. Signed to print on: 31.10.2022

**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.



8-15

**КРИМИНАЛИЗАЦИЯ**

CRIMINALIZATION

22-35

Жертвы наказываются дважды

Victims Punished Twice

**ЗОНА ПОВЫШЕННОГО РИСКА**

HIGH RISK AREA

36-39

Судовладельцы пытаются аннулировать Зону повышенного риска пиратства в Индийском океане

Shipowners attempt to remove Indian Ocean High Risk Area (HRA) for piracy

**НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ**

KEY NOTES TO REMEMBER

40-44

Табу на алкоголь

Alcohol tabooed

**АДРЕСНАЯ КНИГА**

ADDRESS BOOK

57-58

**ТЫСЯЧИ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ ЯВЛЯЮТСЯ ЗАЛОЖНИКАМИ ПОЛИТИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ**

**THOUSANDS OF RUSSIAN SEAFARERS ARE HELD HOSTAGE TO POLITICAL DECISIONS**



**МОРСКАЯ КУХНЯ**

**MARITIME CUISINE**

46-53



# ПРЕДОСТАВИТЬ МОРЯКАМ ПРАВО НА ОТСРОЧКУ

## TO GRANT SEAFARERS THE RIGHT TO DEFERMENT

А также рассмотреть возможность установления для организаций морского транспорта порядка освобождения от привлечения моряков к призыву на военную службу по мобилизации аналогичного тому, который уже предусмотрен для некоторых видов деятельности – Российский профессиональный союз моряков обратился к Председателю Правительства РФ Михаилу Мишустину, в Министерство обороны РФ и Министерство транспорта РФ.

В связи с принятием Указа Президента РФ от 21 сентября 2022 года № 647 «Об объявлении частичной мобилизации в Российской Федерации», около 40% членов экипажей судов, плавающих под российским флагом, могут быть отнесены к первому разряду запаса, регламентированному ст. 53 Федерального закона от 28 марта 1998 года № 53-ФЗ «О воинской обязанности и военной службе», а значит, подлежат призыву на военную службу по мобилизации.

And to consider the possibility to establish – with regard to maritime transport organizations – a procedure for exemption of seafarers from conscription for military service for mobilization similar to that already provided for certain branches of activities – the Seafarers' Union of Russia appealed to the Chairman of the Government of the Russian Federation, Mikhail Mishustin, the Ministry of Defense of the Russian Federation and the Ministry of Transport of the Russian Federation. Following the adoption of the Decree of the President of the Russian Federation of September 21, 2022 No. 647 "On the announcement of partial mobilization in the Russian Federation" about 40% of the crew members of ships flying the Russian flag can be classified as the first category of the military reserve in accordance with Art. 53 of the Federal Law of March 28, 1998 No. 53-FZ "On military duty and military service", which means that they are subject to conscription for military service for mobilization.

В Российском профессиональном союзе моряков уверены: заменить такое количество моряков на судах практически невозможно. Если для подготовки даже рядового члена экипажа требуется немалое время на прохождение соответствующих курсов и тренингов, то подготовка квалифицированных лиц командного состава экипажей судов занимает порядка 7-10 лет.

— Согласно ст. 53 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, каждое судно должно иметь на борту экипаж, состоящий из моряков надлежащей квалификации, и достаточный по численности, — говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков. — Это необходимо, в первую очередь, для безопасности плавания судна, что подтверждается Свидетельством о минимальном составе экипажа судна. Отсутствие данного свидетельства или несоответствие количественного состава экипажа судна указанному свидетельству может явиться основанием для задержания судна в российском или иностранном портах и последующего запрета на его эксплуатацию.

При применении в полном объёме мобилизационных норм к морякам возникнет дефицит квалифицированных морских кадров, невозможность плановой смены членов экипажей, что, как следствие, приведёт к задержаниям судов в портах

в связи с несоответствием свидетельствам о минимальном составе экипажей.

Подобное развитие событий может привести к сложностям при обеспечении внутренних и международных морских перевозок, включая транспортировку углеводородов в Арктике, а также разрыву сложившихся цепочек поставок, в том числе стратегических грузов.

— Согласно информации, размещённой на сайте Министерства обороны Российской Федерации, для некоторых отраслей установлен порядок, при котором основанием для освобождения граждан от призыва на военную службу по мобилизации будут считаться списки граждан, представляемые руководителями соответствующих организаций по установленной форме в Генеральный штаб ВС РФ. При этом на данный момент работники морского транспорта (моряки) не имеют право на освобождение, — говорит Юрий Сухоруков. [↕](#)

The Seafarers' Union of Russia is sure that it is nearly impossible to replace such a number of crew members. It takes a considerable amount of time to train qualified ratings, not to speak of education of officers which can take about 7-10 years.

— According to Art. 53 of the Code of Merchant Shipping of the Russian Federation, every ship shall be manned by a crew of seafarers of adequate qualifications and sufficient in number, — SUR Chairman Yury Sukhorukov said. — This is absolutely necessary, first and foremost, for vessel's safety operation, which is confirmed by the Minimum Safe Manning Certificate. The absence of this Certificate or non-compliance of ship's manning to the Certificate's requirements may be the basis for ship's detention in Russian or foreign ports and the subsequent ban on its operation.

If the mobilization requirements are applied in full to seafarers, it will lead to a shortage of qualified maritime personnel, failure to carry planned crew changes and further

to detention of ships in ports due to non-compliance with the requirements of the Minimum Safe Manning Certificate.

These developments can make it difficult to ensure domestic and international shipping, including the transportation of hydrocarbons in the Arctic, as well as disruption the existing supply chains, including the supply of strategic cargoes.

— According to the information posted on the website of the Ministry of Defense of the Russian Federation, for some industries the procedure has been established which provides an exemption from conscription for military service for mobilization for citizens from the lists submitted by the heads of the relevant organizations in the prescribed form to the General Staff of the Armed Forces of the Russian Federation. At the same time, at the moment, maritime transport workers (seafarers) do not have the right to the exemption, — Yury Sukhorukov said. [↕](#)





## МОРЯКИ, РАБОТАЮЩИЕ В СКФ, БУДУТ ПОЛУЧАТЬ БОЛЬШЕ

### КОМПАНИЯ ПОВЫСИЛА ЗАРПЛАТЫ ВСЕМ ФЛОТ-СКИМ СПЕЦИАЛИСТАМ.

Увеличение оплаты труда моряков в группе компаний «Совкомфлот» произошло с 1 сентября. Об этом сообщил руководитель отдела по работе с плавсоставом подразделения в Новороссийске Вадим Тульчинский.

«По офицерским должностям зарплата выросла на 2-6%, по рядовым — на 8-13%», — отметил он.

В компании также рассказали, что в ближайшее время планируют увеличить затраты на питание экипажей. Это станет дополнительным инструментом для привлечения кадров на флот в текущих непростых условиях работы. Так, из-за риска заражения коронавирусом моряки все еще лишены возможности сходить на берег в иностранных портах, а смены экипажей организуются преимущественно через крупные порты России.


С проблемой нехватки морских кадров сталкиваются судоходные компании по всему миру. Но если за рубежом не хватает офицеров — по оценкам специалистов, около 26 тысяч человек, то в России наиболее остро дефицит ощущается среди специалистов рядового состава.

Для решения кадрового вопроса российский судовладелец планирует запустить собственный проект

по подготовке фиттеров (токарь-сварщик). Желающим получить рабочую специальность компания оплатит не только обучение, но и проживание, а также будет выплачивать стипендию.

— Такие должности сейчас действительно в большом дефиците, — констатировал В. Тульчинский. — Поэтому мы постоянно проводим набор специалистов, которые обладают практическими навыками и стремятся к стабильной и достойно оплачиваемой работе на современном флоте.

Добавим, группа компаний «Совкомфлот» является лидирующим отечественным морским перевозчиком и входит в число крупнейших танкерных компаний мира. В ней трудятся более шести тысяч российских моряков. В условиях западных санкций флот был переориентирован на перевозку российского сырья в порты Юго-Восточной Азии, Индии и ОАЭ.

В Российском профсоюзе моряков отмечают, что «Совкомфлот» является давним социальным партнером РПСМ. «Стабильная работа компании — залог того, что морякам — членам профсоюза в ближайшем будущем не грозит потеря работы с достойными зарплатами и условиями труда», — отметили в профсоюзе. 



© СКФ

## SEAFARERS WORKING FOR SCF WILL GET A RAISE

### THE COMPANY HAS RAISED THE SALARIES OF ALL ITS MERCHANT MARINE SPECIALISTS.

The increase in wages for seafarers of Sovcomflot Group took place on 1 September. This was announced by Vadim Tulchinsky, the head of Fleet Personal Management Department of Novorossiysk division. “The salary for Officers has been increased by 2-6%, for ratings — by 8-13%,” — he said.

Moreover, according to the company, in the near future they are going to increase the crew catering costs. This will be an additional tool for attracting seafarers under the current challenging working conditions. Thus, due to the risk of coronavirus infection, seafarers are still deprived of the opportunity to go ashore in foreign ports, and crew changes are arranged via major Russian ports mainly.


Shipping companies around the world face the shortage of seafarers. According to experts foreign countries experience the shortage of about 26 000 officers. On the contrary, in Russia there is acute shortage of ratings.

To address a crew shortage, the Russian

shipowner plans to launch his own training program for fitters (turner-welder). For those wishing to get this qualification the company will pay not only training, but accommodation as well, and even a scholarship.

— Such specialists are really in short supply now,” Mr. Tulchinsky noted. — Therefore, we are constantly recruiting specialists who have practical skills and strive for stable and well-paid work in maritime fleet.

Let us add that the Sovcomflot Group is the leading Russian shipping company and one of the largest tanker owners in the world. It employs more than 6 000 Russian seafarers. Following the western sanctions, the company switched its fleet to shipping of Russian cargoes to the ports of Southeast Asia, India and the United Arab Emirates.

The Seafarers' Union of Russia emphasizes that Sovcomflot is a long-standing social partner of the SUR. “The stable work of the company is a guarantee that the seafarers — SUR members are not in danger of losing their jobs with decent wages and working conditions in the near future,” SUR noted. 

# ЮРИЙ СУХОРУКОВ ВОШЕЛ В СОСТАВ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПРИ РОСМОРРЕЧФЛОТЕ

Председатель Российского профсоюза моряков (РПСМ) Юрий Сухоруков вошел в состав Общественного совета при Федеральном агентстве морского и речного флота. Приказ об утверждении нового состава подписал руководитель Росморречфлота Захарий Джиоев.

Общественный совет был образован в 2008 году. Он создавался для осуществления контроля за деятельностью Росморречфлота, включая рассмотрение разрабатываемых проектов нормативных правовых актов, участие в мониторинге качества оказания государственных услуг, проведение антикоррупционной и кадровой работы и другие вопросы, предусмотренные законодательством РФ.

Главная задача совета – обеспечить взаимодействие граждан и общественных объединений с Федеральным агентством морского и речного транспорта с целью учета потребностей, интересов, защиты прав и свобод россиян при осуществлении деятельности в сфере водного транспорта нашей страны.

Что касается состава, то он формируется с учетом представительства общественных объединений, профессиональных союзов, ассоциаций работодателей, социальных групп и иных негосударственных

некоммерческих организаций, осуществляющих деятельность в сфере компетенции Росморречфлота. В утвержденном составе Общественного совета при Федеральном агентстве морского и речного флота – 16 человек. Срок полномочий нового состава составляет три года с момента проведения первого заседания. К слову, оно состоялось 7 октября 2022 года на площадке Общественной палаты РФ в Москве. Участники рассмотрели предложения по внесению изменений в план деятельности на 2022 год, а также утвердили Кодекс этики члена Общественного совета. Формирование плана деятельности на 2023 год планируется завершить в ближайшее время. Российский профсоюз моряков многие годы взаимодействует с различными ведомствами, в том числе с Росморречфлотом, и приветствует возможность совместной работы в интересах членов РПСМ и защиты их трудовых и социальных прав. [📄](#)

## YURY SUKHORUKOV HAS BECOME A MEMBER OF THE PUBLIC COUNCIL UNDER "ROSMORRECHFLOT"

Yury Sukhorukov, Chairman of the Seafarers' Union of Russia (SUR), has become a member of the Public Council under the Federal Agency for Sea and Inland Water Transport (Rosmorrechflot). The order on approval of the new members was signed by the Head of Rosmorrechflot Zakhary Dzhioev.

The Public Council had been established in 2008. It was aimed to supervision of Rosmorrechflot activities, including review of draft regulatory legal acts being developed, participation in monitoring the quality of public services, anti-corruption efforts, personnel work and other issues stipulated by the legislation of the Russian Federation.

The main task of the Council is to ensure the interaction of citizens and public associations with the Federal Agency for Sea and Inland Water Transport in order to take into consideration the needs, interests, protection of rights and freedoms of Russian citizens in the activities connected with water transport of our country.

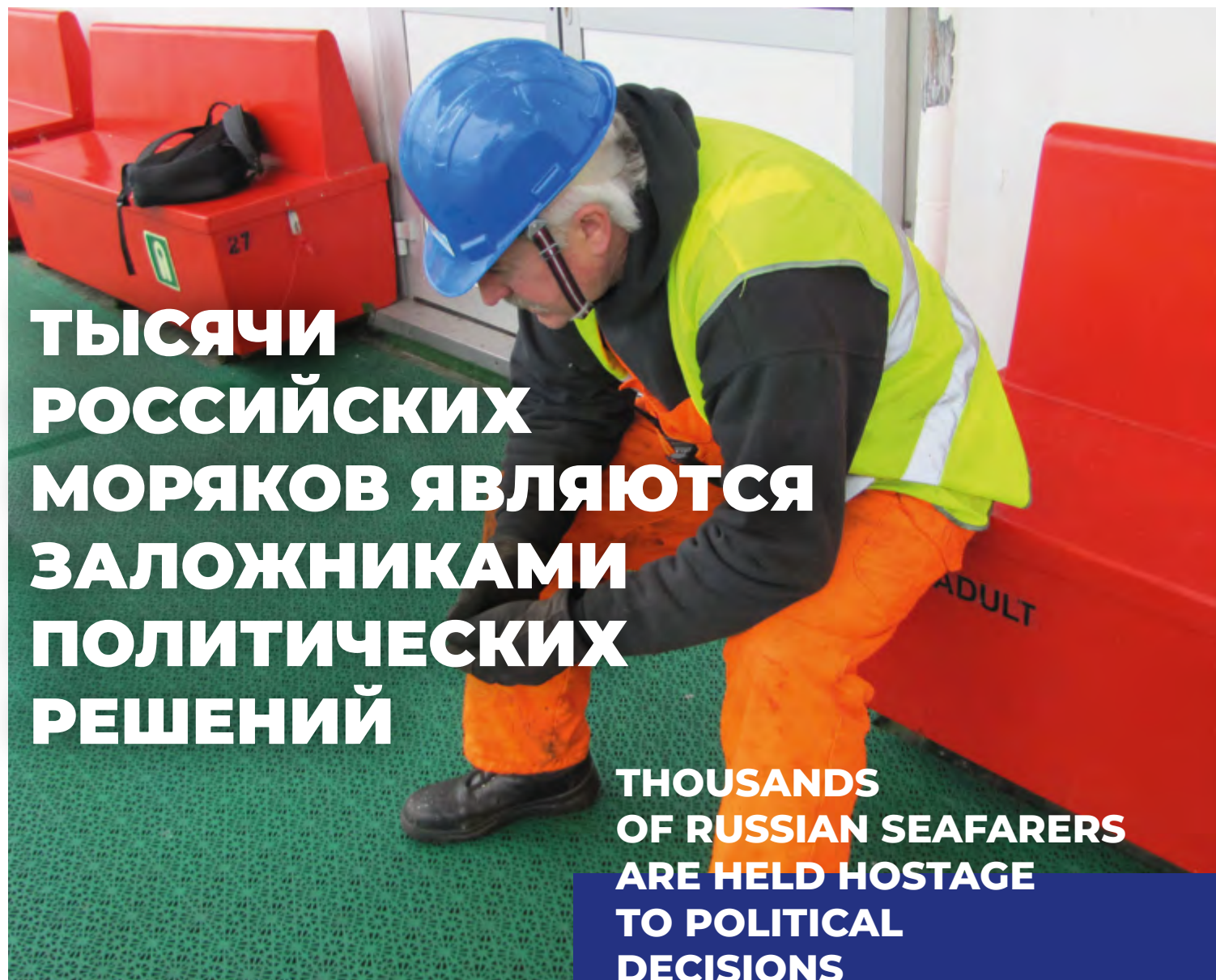
The membership of the Council is formed to include the representatives of public associations, trade unions, associations of employers, social groups and other non-govern-

mental organizations operating within the competence of Rosmorrechflot.

The approved membership of the Public Council under the Federal Agency for Sea and Inland Water Transport includes 16 people. The term of office of the new membership is three years from the date of the first meeting, which took place on October 7, 2022 in Moscow. The participants considered proposals for amending the action plan for 2022 and approved the Code of Ethics of the Public Council members. The development of an action plan for 2023 is expected to be completed in the near future.

The Seafarers' Union of Russia has been cooperating with various departments, including Rosmorrechflot, for many years and welcomes the opportunity to work together in the interests of SUR members and protect their labor and social rights. [📄](#)





# ТЫСЯЧИ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ ЯВЛЯЮТСЯ ЗАЛОЖНИКАМИ ПОЛИТИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ

## THOUSANDS OF RUSSIAN SEAFARERS ARE HELD HOSTAGE TO POLITICAL DECISIONS

Российские моряки занимают важное место в морской отрасли: по данным Международной палаты судоходства (ICS), они составляют около 10,5% от числа работников торгового флота во всем мире — это больше 71 тысячи офицеров и 126 тысяч рядовых. Из них около 30 тысяч трудится на судах европейских судоходных компаний. Эта работа — важный вклад в бесперебойное функционирование цепочек поставок в Европе и мире. Сегодня оно находится под угрозой в связи с санкциями Евросоюза, направленными на российских граждан: российские моряки уже сталкиваются с проблемами при получении зарплаты, а новые визовые ограничения ставят под вопрос возможность свободного перемещения для посадки на суда в Европе и грозят очередным витком кризиса смены экипажей.

Russian seafarers occupy an important place in the maritime industry: according to the International Chamber of Shipping (ICS), they make up about 10.5% of the total number of merchant marine workers worldwide — more than 71,000 Officers and 126,000 Ratings. Of these, about 30 thousand work on the vessels of European shipping companies. Their work is an important contribution to the smooth functioning of supply chain. Today, it is at risk due to EU sanctions against Russian citizens: Russian seafarers encounter problems getting their wages while new visa restrictions challenge their ability to travel freely to embark on vessels in Europe and threaten another round of crew change crisis.



## ВИЗОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ СВОБОДЫ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НА/С СУДНА

На данный момент сложилась патовая ситуация: из-за введения визовых ограничений для граждан России сама возможность свободного транзита российских моряков в Европу для присоединения к судам европейских судовладельцев оказалась под большим вопросом. Новые ограничения по выдаче шенгенских виз стали для тружеников флота большим ударом. В Российском профессиональном союзе моряков считают: если не обеспечить морякам свободное получение виз, в самом ближайшем будущем обострятся проблемы со сменой экипажей, которые, учитывая значительную долю российских специалистов в мировом судоходстве, нанесут удар по цепочкам поставок во всем мире.

Так, поскольку со времени начала спецоперации прямое авиасообщение со странами Европы сократилось до минимума, а со многими — вообще отсутствует, основным путем членов экипажей в государства ЕС в последние месяцы были сухопутные границы: для моряков из Санкт-Петербурга — с Финляндией, Эстонией и Латвией, для Мурманска — с Норвегией, для Калининграда — с Польшей и Литвой. Однако с 19 сентября Эстония, Литва, Латвия и Польша закрыли въезд

для граждан РФ с туристическими визами. 23 сентября Финляндия также заявила о намерении последовать их примеру. Таким образом, возможности моряков прибыть в Европу сокращаются до минимума, а стоимость их перевозки к борту судна неуклонно растет.

Не только въехать в Европу, но и получить шенгенскую визу сегодня очень непростая задача. Так, вообще остановили выдачу туристических виз заявителям из России Бельгия, Дания, Латвия, Литва, Нидерланды, Польша, Словакия, Чехия и Эстония. Среди работающих — правительства Германии, Польши, Швеции и Норвегии (последняя, хотя и не является частью Евросоюза, также с 22 сентября приостановила упрощенный визовый режим с Россией), однако количество выдаваемых ими виз значительно сократилось. В связи с этим

## VISA RESTRICTIONS AND RESTRICTIONS ON FREEDOM OF MOVEMENT TO/FROM THE SHIP

At the moment, there is a stalemate: due to the introduction of visa restrictions for Russian citizens, the very possibility of free transit of Russian seafarers to Europe to join vessels of the European shipowners has been extremely questionable. Since the beginning of a special combat operation in Ukraine, direct flights with European countries have been reduced to a minimum, and with many of them have been cancelled altogether. In recent months, land borders have become the main route for seafarers to reach the EU states: for seafarers from St. Petersburg — through Finland, Estonia and Latvia, from Murmansk — through Norway, from Kaliningrad — through Poland and Lithuania. However, since 19 September, Estonia, Lithuania, Latvia and Poland have closed entry for Russian citizens with tourist visas.

On 23 September, they were followed by Finland.

Today, not only to enter Europe, but also to obtain a Schengen visa is a very difficult task. Belgium, Denmark, Latvia, Lithuania, the Netherlands, Poland, Slovakia, the Czech Republic and Estonia have completely ceased issuing tourist visas to applicants from Russia. Among those accepting applications are the representations of Germany, Poland, Sweden and Norway (the latter, although not part of the European Union, has also suspended the simplified visa regime with Russia since 22 September) yet the number of visas issued has decreased several times. In this regard, the process of obtaining a visa now takes a very long time even in those representations that continue to work with the Russians. For example, the appointment for submitting a visa application at some general consulates of Germany in Russia has already been impossible to schedule until the beginning of 2023.



процесс получения визы теперь занимает очень много времени даже в тех представительствах, которые продолжают работать с россиянами. Например, время записи на получение визы в некоторых генеральных консульствах Германии в России уже расписано до начала 2023 года.

Согласно Визовому кодексу ЕС, максимальный срок рассмотрения заявления на визу может достигать 45 дней, причем возможен как положительный, так и отрицательный итоговый результат. Морякам из разных регионов России приходится приезжать в те города, где еще есть представительства европейских государств, выдающих визы — в частности, Москву, Санкт-Петербург, Саратов — тратя значительные суммы денег на дорогу и проживание. Все это существенно затягивает сроки получения шенгенских виз российскими моряками и препятствует сменам экипажей, что значительно усложняет работу европейских судоходных компаний. В настоящий момент ситуацию в некоторой степени спасает то, что у многих моряков на руках все еще остаются действующие шенгенские визы, однако через полгода — год их сроки истекнут и мир столкнется с угрозой нового обострения кризиса смены экипажей. При этом, хотя для некоторых категорий работников транспорта европейскими политиками были сделаны исключения из визовых ограни-

чений, моряки в их число по каким-то причинам не вошли.

### УГРОЗА НОВОГО ОБОСТРЕНИЯ КРИЗИСА СМЕНЫ ЭКИПАЖЕЙ

Надо сказать, что уже сейчас не редкость отказ в выдаче виз даже в работающих консульствах по неизвестным причинам. Например, в одном из случаев для смены в Швеции круинг пакетом подавал документы на оформление виз морякам — всего 20 членам экипажа. Из них 10 визы дали, еще 10 — нет, причем без объяснения причин. Иногда основания все же озвучивают: участились случаи отказов в связи со сроками страховки. Так, раньше при подаче документов на визу чаще всего оформлялась страховка на 30 дней. Сегодня представительства могут принять для рассмотрения документы с такой страховкой, однако спустя недели ожидания приходит отрицательный ответ — оказывается, что документ необходимо было оформлять на весь срок пребывания в Шенгенской зоне.

Уже некоторое время моряки сталкиваются с трудностями при пересечении границы. Среди тех, у кого возникли проблемы, — члены экипажей компании, имеющей представительство в Калининграде. Они, как и обычно, пересекли польско-литовскую границу на микроавтобусе и направились в сторону Гента (Бельгия), где должны были подняться на борт судна. Микроавтобус уже успел проехать



↑

Согласно Визовому кодексу ЕС, максимальный срок рассмотрения заявления на визу может достигать 45 дней, причем возможен как положительный, так и отрицательный итоговый результат.

According to the EU Visa Code, the maximum period for consideration of a visa application can be up to 45 days, and the final result can be either positive or negative.

According to the EU Visa Code, the maximum period for consideration of a visa application can be up to 45 days, and the final result can be either positive or negative. Seafarers from different regions of Russia have to come to cities where there are still representations of European states that issue visas — in particular, Moscow, St. Petersburg, Saratov — spending substantial amounts on travel and accommodation. All this has been substantially delaying the timing for obtaining Schengen visas by Russian seafarers and hindering crew changes, which greatly complicates the work of European shipping companies. At the moment,

the situation to a certain degree is saved by the fact that many seafarers are still in a possession of valid Schengen visas, but in six months or a year their validity will expire and the world will face the threat of a new round of the crew change crisis.

### THE THREAT OF A NEW ROUND OF THE CREW CHANGE CRISIS

It should be mentioned that even now it is not uncommon for visas to be refused even in working consulates for unknown reasons. For example, in one of the cases for a crew change in Sweden, the crewing agency applied with a set of applications for visas to seafarers —



несколько европейских государств, когда на бельгийской границе его оставили, сказав, что въезд по земле в страну запрещен и попасть в Бельгию можно только на самолете. До судна экипаж так и не добрался. Недавно произошла другая история: российские моряки также подъехали на микроавтобусе к польской границе, через которую сменный экипаж пустить согласились, а водителя и сам микроавтобус отказались. Морякам пришлось добираться до пункта назначения своим ходом. Также многие моряки отмечали особую тщательность при проверке документов и вещей.

— Все это уже сейчас создает трудности для передвижения моряков и как следствие — для европейских судовладельцев, которые не могут беспрепятственно привезти российских сменщиков на судно, а по мере истечения сроков действия шенгенских виз столкнутся с еще большими трудностями и недостатком работников, — говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков. — При этом флот сегодня испытывает дефицит квалифицированных кадров: желающих выбрать морскую профессию из года в год становится все меньше.

Так, согласно данным исследователей проекта Евросоюза SKILLSEA, если с 2010 по 2015 годы количество офицерских кадров увеличилось на 25%, то с 2015 по 2021 — всего на 11%. Усложнение условий найма квали-

фицированных моряков из России, которые давно зарекомендовали себя в мире, тяжело ударит по многим судоходным компаниям. Европейским партнерам, значимым представителям судоходной отрасли, также понятно, что заменить российских специалистов невозможно.

### **ПРОБЛЕМЫ С ЗАРПЛАТОЙ**

Еще одна острая проблема для российских моряков, ставящая под угрозу их дальнейшее участие в мировом судоходстве, — проблемы с получением заработной платы. Многие российские банки, в которые раньше иностранные компании без проблем переводили заработные платы в долларах и евро на валютные счета моряков, попали под ограничения. Открытие счетов в тех банках, которые под них не попали, полностью

a total of 20 crew members. Of these, 10 were granted visas, 10 were not, and without explanation. Sometimes, the reasons are nevertheless voiced: refusals due to the terms of insurance have become more frequent. Earlier, when applying for a visa, insurance was most commonly drafted for 30 days. Today, representations can accept documents with such validity of insurance for consideration, but after weeks of waiting, a negative answer comes — it turns out that the document had to be drafted for the entire period of stay in the Schengen area.

For some time now, seafarers have faced various difficulties when crossing the border. Among those who have problems are the crew members of a company that has a branch office in Kaliningrad. They, as they did many times before, crossed the Polish-Lithuanian border in a minibus and set

off for Ghent (Belgium), where they were supposed to embark on a vessel. The minibus managed to successfully drive several European states when, all of a sudden, it was stopped at the Belgian border with an explanation from a border control officer that entry by land into the country was prohibited and the only way the seafarers can get to Belgium was by plane. The crew never made it to the vessel. Recently, a similar situation happened: Russian seafarers arrived in a minibus at the Polish border, where they were okayed to proceed further, but the vehicle and its driver were refused to do so. The seafarers had to get to the final point of their destination on their own. Also, many seafarers noted special diligence in checking documents and personal belongings.

“In view of the above visa problems, closure





## НЕОБХОДИМО ОБЕСПЕЧИТЬ РАБОТНИКАМ ФЛОТА ВОЗМОЖНОСТЬ СВОБОДНОГО ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ ЕВРОСОЮЗА И ОБЛЕГЧИТЬ ПОЛУЧЕНИЕ ИМИ ШЕНГЕНСКИХ ВИЗ.

проблему компаний не решило: даже если конкретный банк не находится в санкционных списках, трудности при переводе могут все равно возникнуть из-за банков-корреспондентов, которые отказываются или с большим опасением и задержкой выполняют транзакции в адрес российских граждан и предприятий. Зарплата может выплачиваться морякам наличными прямо на судне, однако они сталкиваются с трудностями при вывозе этих денег из Европы на родину.

Так, известны даже вопиющие случаи, когда при пересечении финской границы в сторону России моряков останавливали и после обыска изымали всю зарплату в евро, которую предлагали получить обратно во время следующего приезда в страну. В профсоюзе эту практику считают дискриминацией. Основанием для этого является Регламент Совета ЕС № 2022/345 от 1 марта 2022 года «О внесении изменений в Регламент (ЕС) № 833/2014 «Об ограничительных мерах в связи с действиями России по дестабилизации ситуации в Украине». Так, Статья 5i этого документа запрещает продавать, поставлять, передавать или вывозить банкноты номиналом в евро в Россию или любому физическому или юридическому лицу, организации или органу в России, включая правительство и Центральный банк России, или для использования в России.

При этом во втором пункте статьи речь идет о том, что этот запрет не должен распространяться на продажу, поставку, передачу или экспорт банкнот, деноминированных в евро, при условии, что они необходимы для использования в личных целях физических лиц, направляющихся в Россию, или членов их ближайших семей, следующих вместе с ними. Однако относится ли это к морякам, честно заработавшим свои деньги, принесшим своим трудом прибыль иностранному судовладельцу, из документа неясно. В профсоюзе считают, что этот вопрос необходимо конкретизировать, а в закон добавить возможность вывоза наличных для моряков торгового флота независимо от страны проживания.

«Важно обеспечить, чтобы моряки могли свободно получать зарплату на карту и без проблем вывозить заработанные наличные средства в Россию, — в свою очередь отметил председатель Санкт-Петербургской первичной профсоюзной организации Российского профсоюза работников морского транспорта (РПРМТ) Сергей Гуляев. — В конечном итоге их работа идет на пользу ЕС и всему миру: обеспечивает согласованное функционирование цепочек поставок и приносит прибыль европейским судовладельцам и, в конечном счете, самому Евросоюзу».

## ПРИЗНАТЬ МОРЯКОВ КЛЮЧЕВЫМИ РАБОТНИКАМИ

В Российском профессиональном союзе моряков убеждены: необходимо обеспечить работникам флота возможность свободного пересечения границ Евросоюза и облегчить получение ими шенгенских виз, от чего не в последнюю очередь выиграют сами европейские судовладельцы. В первую очередь следует исключить моряков из числа тех, на кого распространяются введенные визовые ограничения для россиян и включить их в число ключевых работников, максимально облегчить им процесс получения виз вплоть до получения ими статуса, близкого к статусу дипломатических работников. Возможен также вариант возвращения к требованиям Статьи 36 Визового кодекса ЕС, которые подразумевают, что морякам, следу-







of most land borders and the lack of direct and frequent air communication with Europe, we would like to understand how and where Russian seafarers will be able to cross the border with the EU Member States in order to join vessels of the European shipowners, transport necessary cargo to European countries which would enable European companies to further generate revenue and eventually fill up the coffers of the European Union”, explained Yury Sukhorukov, the Seafarers Union of Russia chairman.

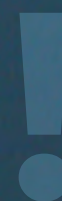
#### SEAFARERS' WAGES

Another pressing issue for Russian seafarers, which jeopardizes their further participation in global shipping, is problems with getting wages. Many Russian banks, to which foreign companies used to transfer seafarers' wages in foreign currency without any impediments, have fallen under restrictions. Opening accounts in banks, that are not under restrictions, did not completely solve the problem: even if a particular bank is not in the sanctions list, difficulties in transferring funds can emerge due to intermediary banks that refuse to complete, or complete transactions with a considerable delay with Russian citizens and enterprises fearing of falling under secondary sanctions. Wages can be paid to seafarers in cash directly on the vessel, but shipowners are afraid to carry such large amounts of money on board, and seafarers face difficulties in taking them out of Europe to their homeland.

Suffice it to recall a few egregious cases when seafarers were stopped while crossing the Finnish border to Russia, and, following a search, their entire salary in euros was confiscated. They were offered to receive the money back during their next visit to the country. The basis for this is the EU Council Regulation No.2022/345 of 1 March 2022 “On amending Regulation (EU) No. 833/2014 concerning restrictive measures in view of Russia’s actions destabilising the situation in Ukraine”. Article 5i of this document prohibits to sell, supply, transfer or export euro denominated banknotes to Russia or to any natural or legal person, entity or body in Russia, including the government and the Central Bank of Russia, or for use in Russia.

At the same time, the second paragraph of this article stipulates that this prohibition shall not apply to the sale, supply, transfer or export of euro denominated banknotes provided that such sale, supply, transfer or export is necessary for the personal use of natural persons travelling to Russia or members of their immediate families travelling with them. However, it is not clear from the document whether this applies to seafarers who have honestly earned their money and given profits for the European shipowner with their work. This issue, of course, needs to be more clearly specified.

In order for these problems not to hamper Russian seafarers to pursue their work on board European vessels



**ANOTHER PRESSING ISSUE FOR RUSSIAN SEAFARERS, WHICH JEOPARDIZES THEIR FURTHER PARTICIPATION IN GLOBAL SHIPPING, IS PROBLEMS WITH GETTING WAGES.**






ющим на судно, может выдаваться транзитная виза прямо на границе.

Помимо этого в профсоюзе призывают гарантировать морякам своевременную и беспрепятственную выплату заработной платы. Необходимо обеспечить, чтобы денежные средства могли перечисляться в любой банк по выбору моряков, ведь многие из них живут в небольших городах, где количество банков, которые работают с валютой и в которых они могли бы обналичить деньги, ограничено. В крайнем случае Еврокомиссия может сама определить банки, в которые судовладельцы могут переводить морякам зарплату. Также необходимо обеспечить членам экипажей возможность свободно вывозить полученную зарплату в Россию наличными в евро или долларах без риска каких-либо препятствий при пограничном контроле. Отнимать у них заработанные честным и законным трудом деньги на границе — по сути грабеж.

Эти проблемные вопросы были подняты председателем РПСМ Юрием Сухоруковым на очередном заседании отраслевого комитета социального диалога по морскому транспорту, в который входят представители моряков в лице секции морского транспорта ЕФТ и представители европейских судоходных компаний в лице Ассоциации судовладельцев Европейского сообщества (ECSA). Участники заседания согласились с обоснованностью требований РПСМ. Генеральный секретарь профсоюза Nautilus International Марк Дикинсон и директор по правовой политике и вопросам занятости палаты судоходства Великобритании Тим Спрингет направили совместное обращение к Еврокомиссии и Европарламенту с предложением принять меры для того, чтобы гарантировать российским морякам беспрепятственное получение зарплаты и выдачу шенгенских виз для нормальной организации смены экипажей в европейских портах.

РПСМ надеется на скорейшее разрешение ситуации, которое пойдет на пользу и российским морякам, и европейскому судоходству. 





and to facilitate the smooth functioning of supply chain, effective measures need to be taken to ensure that the seafarers have access to rapid and unimpeded obtain of Schengen visas, free transit to their place of work in Europe and a failure-free way of receiving wages.

#### **DESIGNATE SEAFARERS AS KEY WORKERS**


Seafarers are truly indispensable key workers. They are the ones moving global trade. They do not take part in combat operations — on the contrary, they are the ones performing, in many respects, humanitarian missions, transporting essential goods: the food on our plates, the fuel for busses and cars, the medicines and equipment that doctors use in hospitals to fight illnesses. And yet today thousands of Russian seafarers are held hostage to political decisions: visa restrictions for Russian citizens, introduced by the European Union in mid-September 2022, are likely to affect Russian seafarers employed by the European shipping companies putting at risk supply chain and international trade, which are more essential than ever during these difficult times.

“In this regard, we urge all parties concerned to reiterate the need to designate all seafarers, regardless of nationality, as key workers to exempt them from travel restrictions and ensure that they are able to join and leave their vessels for repatriation, crew changes, shore leave and medical attention without impediment. This is fully in line with the December 2020 United Nations resolution that calls on its members to designate seafarers

and other marine personnel as key workers and implement relevant measures to allow stranded seafarers to be repatriated and others to join ships”, says Yury Sukhorukov, the SUR chairman.

It is also worth recalling the provisions of Article 36 of the EU Visa Code, which stipulates that a seafarer who is required to be in possession of a visa when crossing the external borders of the Member States may be issued with a visa for the purpose of transit at the border in order to embark on, or disembark from a vessel on which he/she will work or has worked as a seafarer. Member States should also consider temporary visa waivers for third-country seafarers in all EU Schengen States that would be a major step on the way to deal with the backlog of crew changes.

With regard to wages, it is important that the European Commission identifies banks that are not under sanctions, to which European shipowners can transfer seafarers’ wages. It can be, for example, Rosbank, Raiffeisenbank and several others. It is also necessary to provide seafarers with the opportunity to freely export their wages to Russia in cash in euros or dollars without the risk of withdrawal at the border.

We would like to stress once again the need for seafarers to be paid and repatriated — two basic rights that must be fully respected and implemented. And we must ensure that these basic rights are upheld for these key workers during the exceptional circumstances we are currently all experiencing — not only for the benefit of the Russian seafarers but also for the benefit of all Member States. 

← **ЮРИЙ СУХОРУКОВ**

председатель РПСМ

**YURY SUKHORUKOV**

SUR chairman



**«МЫ ХОТЕЛИ БЫ ЕЩЕ РАЗ ПОДЧЕРКНУТЬ НЕОБХОДИМОСТЬ ВЫПЛАТЫ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ И РЕПАТРИАЦИИ МОРЯКОВ — ДВУХ ОСНОВНЫХ ПРАВ, КОТОРЫЕ НЕОБХОДИМО ПОЛНОСТЬЮ УВАЖАТЬ И ОСУЩЕСТВЛЯТЬ».**

**"WE WOULD LIKE TO STRESS ONCE AGAIN THE NEED FOR SEAFARERS TO BE PAID AND REPATRIATED — TWO BASIC RIGHTS THAT MUST BE FULLY RESPECTED AND IMPLEMENTED".**

# АФЕРИСТУ ГРОЗИТ ДО 6 ЛЕТ ТЮРЬМЫ ЗА ОБМАН МОРЯКА

Мошенник пообещал устроить его на судно за 130 тысяч рублей, но услуги не оказал.

Следственный отдел полиции Южного района Управления МВД России по городу Новороссийску завершил расследование уголовного дела, возбужденного в отношении 21-летнего местного жителя по признакам преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 159 Уголовного кодекса РФ — «Мошенничество».

Установлено, что молодой человек пообещал знакомому помочь с прохождением практики на иностранном судне. За это он попросил 130 тысяч рублей. Всю сумму новороссиец потратил на свои нужды. После этого моряк написал заявление в полицию. Лжерекрутера быстро нашли.


Дело уже направлено в суд. Аферисту грозит немалый срок — до 6 лет лишения свободы.

— Этот неприятный инцидент обращает внимание сразу на две проблемы в отрасли, — подчеркивают в Российском профсоюзе моряков. — Первая касается взимания платы с потенциальных работников — моряки должны знать как дважды два, что никогда и ни при каких обстоятельствах нельзя

платить за трудоустройство на флот. Нормальные круинговые агентства получают деньги за подбор кандидатов с судоходных компаний, а не с моряков.

## ВТОРАЯ ПРОБЛЕМА — ПРОХОЖДЕНИЕ ПРАКТИКИ.

— Печально, но факт — найти место на судне для прохождения плавпрактики действительно сложно, — констатируют в РПСМ. — Не удивительно, что в отчаянии люди готовы платить кому-угодно, лишь бы уйти в рейс, а ведь между тем практика — важный этап в жизни любого человека, получающего образование, тем более такое специфическое как морское. В этом случае она дает понять, что представляет из себя профессия и отрасль в целом, дает возможность набрать ценз.

Основные причины проблемы с плавпрактикой, по мнению РПСМ, кроются в недостаточном количестве учебных судов и несогласованности образовательной программы с потребностями судовладельцев. 



## SWINDLER FACES UP TO 6 YEARS IN PRISON FOR CHEATING SEAFARER

A conman promised a seafarer to get him a cadet job on board a vessel and asked RUB130,000 for this service, but did not perform it.

The Novorossiysk Police Investigation Department completed the investigation of a criminal case initiated against a 21-year-old local resident suspected in committing a crime under Part 2 of Art. 159 of the Criminal Code of the Russian Federation — "Fraud".


It was found that the young man promised to assist his friend to find a cadet job on board a foreign vessel to undergo a shipboard training. He asked RUB130,000 for his service. The conman spent the entire amount for his own needs. After that, the seafarer filed a police report. The false recruiter was quickly found.

The case has already referred to court. The swindler faces up to a lengthy prison term — up to 6 years.

— This unfortunate incident highlights two serious issues the industry experiences, — the Seafarers' Union of Russian emphasizes. — The first issue relates charging recruitment fees — seafarers

should know as twice two is four that they have to pay for assistance in their employment on board vessels never and under no circumstances. Good crewing agencies get money for recruitment services from shipping companies, not from seafarers.

## THE SECOND PROBLEM IS A SHIPBOARD TRAINING.

"It is sad but true that it is really difficult to find a place on a ship to undergo a shipboard training," the SUR acknowledges. — So, it's no wonder desperate people are ready to pay anyone who promises them to assist to go to sea. However, practical training is an important stage in the life of any student, especially marine cadets. A shipboard training gives cadets an opportunity to better understand what the profession of seafarer really is and to learn more about the industry. Besides, a shipboard training is counted in the qualifying sea service. 





### **FIND A MANNING AGENT**

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

### **REPORT AN AGENT OR SCAM**

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

## **ITFShipBeSure guide you through the recruitment process**

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

# **WWW.ITFSHIPBESURE.ORG**



### **BEFORE YOU BOARD**

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



### **SCAMS AND FAKE JOBS**

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



### **CONTACTS**

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



# НЕ НАДО БОЯТЬСЯ ОБРАЩАТЬСЯ ЗА ПОМОЩЬЮ

# DON'T BE AFRAID TO SEEK HELP

Состоять в рядах профессионального объединения означает не только платить в организацию процент от зарплаты за членство, это еще и разного рода помощь в самых непредвиденных и непредсказуемых ситуациях. К сожалению, нередки случаи, когда моряки вспоминают о существовании профсоюза, когда неприятный инцидент уже произошел. Бывает и так, что обращаться за защитой прав уже просто — напросто некому, потому что оставленные без внимания на судне жалобы моряка привели к непоправимой трагедии.

To be a member of a trade union means not just to remit some percent from you salary to an organization; it is assistance in unforeseen and unpredictable situations either. Unfortunately, it is not uncommon when seafarers think about a trade union when an unpleasant incident has already happened. Also there are cases when it's too late to ask for help because a fatal tragedy has happened as a result of disregard to a seafarer's complaints on board.

На борту балкера под флагом Мальты умер 21-летний моряк. По мнению его родственников, трагедия произошла из-за халатного отношения непосредственного руководства: никто из вышестоящих коллег не отреаги-

ровал на жалобы парня на плохое самочувствие. — Экипаж работал в Персидском заливе: целый день на ужасной жаре поднимали тяжести, — рассказала его сестра. — Брат сообщил старпому о том, что ему нездоровится, но ни он, ни капитан,

A crew member of a Malta-flagged bulker died on board. According to his relatives, the seafarer died because of his immediate executive's negligence: nobody from his superior crew members paid attention to his complaints about feeling sick.

“The crew was working in the Arabian Gulf: they were lifting weights in the terrible heat all day long”, a sister of the seafarer told. “My brother complained the Chief Officer of feeling unwell, but neither he nor the Captain took any measures. We don't know how was the night,



зная о его состоянии, никаких мер не приняли. Как прошла ночь, нам неизвестно, а на следующее утро он снова тягал тяжелые трубы.

На судне убедились в том, что моряку действительно плохо только, когда он потерял сознание. Спустя час парень скончался.

— Если бы на его жалобы обратили внимание, разрешили уйти с жары в прохладное место, то этой ужасной трагедии, возможно, не случилось бы, — считает родственница.

В Российском профсоюзе моряков подчеркивают: если от непосредственного руководства судна не следует адекватной реакции на жалобы, то для таких случаев предусмотрен алгоритм действий. Так, на борту каждого судна на видном месте должна находиться информация с контактами представителя работодателя, к которому могут обращаться члены экипажа. Если компания не реагирует на сообщения, то в этом случае нужно связаться с государством флага судна — информация об этом также должна иметься на борту. Будет не лишним незамедлительно выйти на связь со своим национальным профсоюзом и обрисовать проблему.

К слову, так поступил член РПСМ, оказавшись в довольно похожей ситуации, как молодой моряк с балкера. Россиянин попросил помочь досрочно списаться, потому что его не устраивали условия труда и быта

на контейнеровозе — они не соответствовали Конвенции о труде в морском судоходстве. По его словам, в каютах температура воздуха доходила до +37 градусов по Цельсию, а система кондиционирования на судне не справлялась с жарой, стоявшей в Эмиратах.

По просьбе РПСМ Итальянский профсоюз моряков связался с судовладельцем, после чего на борту организовали проверку условий труда. Независимая комиссия установила, что в некоторых каютах температура поднималась до +40 градусов по Цельсию. По итогам обращения в РПСМ российский моряк был репатриирован досрочно за счет компании, а на судне составили перечень работ по устранению неполадок в системе кондиционирования воздуха.

В РПСМ призывают членов экипажей в первую очередь думать о собственной безопасности и не предпринимать действий, которые могут угрожать здоровью или жизни — не надо бояться обращаться за помощью. 

but next morning he was carrying heavy pipes again. They on the ship they were convinced that the seafarer was really ill only when he lost consciousness. An hour later the guy died”.


“If his complaints had been paid attention and he had been allowed to move from the heat to a cooler place this terrible tragedy might not have happened”, the sister believed.

The SUR highlights: there is an established procedure in case your immediate superiors do not respond properly to complaints. Thus, on board each vessel the information with the contacts of the representative of the employer to whom crew members can apply for assistance should be placed at a visible location. If the company does not respond to appeals, then you should contact the flag state, the relevant contacts should also be placed on board. In addition, it would be helpful get in touch

with your national trade union immediately and outline the issue.

The other SUR member caught in a rather similar situation as the dead seafarer followed the above mentioned procedure. A Russian asked to sign him off from the vessel ahead of schedule because he was not satisfied with the working and living conditions on board as they did not comply with the MLC. According to him, the air temperature in the cabins reached +37C, and the air conditioning system on board the vessel could not cope with the heat.

Upon the request from the SUR, the Italian Seafarers Union contacted the shipowner, after which an inspection of working conditions was organized. An independent commission found out that in some cabins the temperature reached +40C. According to the results of the appeal to the SUR, the Russian seafarer was repatriated before the completion of the contract of employment at the expense of the company. As well a list of troubleshooting works in the air conditioning system was compiled.

SUR urges crew members to think of their own safety at first and do not take actions that may health or life threatening — don't be afraid to seek help. 



# РПСМ ПОМОГ РЕПАТРИИРОВАТЬСЯ ЧЛЕНУ ЭКИПАЖА Т/Х НОХ



© Ghis v d Vijler

Смена экипажей продолжает быть проблемой для судостроительства. Об этом свидетельствует значительное число тружеников флота, которые просят Российский профсоюз моряков помочь их списанию с судна. Не так давно такое обращение пришло в петербургский офис РПСМ: член экипажа танкера Nox (ИМО 9038531, флаг Панамы, 1993 года постройки) рассказал, что хотя у него закончился контракт, компания не спешит его списывать и предлагает продлить соглашение. Российский моряк на это готов не был: он хотел вернуться домой.

С просьбой о помощи он обратился в профсоюз 5 сентября. После этого представители РПСМ связались с греческим судовладельцем. Обращение профсоюза принесло свои плоды: уже 8 сентября моряка катером отправили к берегу Нигерии и поселили в гостиницу. После прохождения тестирования на Covid-19

он отправился домой, в Россию.

В РПСМ напоминают: согласно Конвенции о труде в морском судостроении, если трудовой договор истек во время нахождения судна за границей, моряки имеют право на репатриацию. Причем проходить она должна без каких-либо финансовых затрат с их стороны и невзирая на любые обстоятельства. Однако сегодня возвращение российских моряков становится все более сложной задачей для судовладельцев: значительное сокращение количества международных рейсов в Россию, рост цен на авиабилеты, закрытие многих границ даже для россиян, имеющих шенгенские визы — все это значительно затрудняет репатриацию. Российские моряки в свою очередь составляют 10,5% от числа работников торгового флота во всем мире, и проблемы с их сменой могут иметь последствия для цепочек поставок во всем мире. [↕](#)

## THE SUR ASSISTED A CREW MEMBER OF M/V NOX IN REPATRIATION

Crew changes remain a challenge for a shipping industry. This is evidenced by a significant number of marine workers asking the Seafarers' Union of Russia to assist in signing off from the vessel. Recently the St. Petersburg office of the SUR has received one of such appeals: a crew member of the tanker Nox (IMO 9038531, Panama flag, 1993- built) told that though his contract had ended the company was in no hurry to repatriate him. On the contrary, the company offered the seafarer to extend the contract of employment. The Russian seafarer was not ready for this: he wanted to return home.

The seafarer addressed the SUR on the 5th of September. Subsequently, SUR representatives contacted the Greek shipowner, their request bore fruit: already on September 8, the seafarer was delivered by boat on shore in Nigeria

and settled in a hotel. Then he was tested for Covid-19 and went home to Russia.

The SUR reminds: according to the Maritime Labor Convention, if the employment contract expires while the ship is abroad, seafarers are entitled to repatriation. Moreover, repatriation should be arranged without any financial costs on their part and regardless of any circumstances. However, today it becomes more challenging task for shipowners to return Russian seafarers home: a significant reduction of international flights to Russia, rising airfare, the closure of many borders even for Russians with Schengen visas - all this makes repatriation much more difficult. Russian seafarers make up 10.5% of the world's merchant marine workforce, and problems with their crew change could have implications for supply chains around the world. [↕](#)



# ОПЕРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ДЛЯ МОРЯКОВ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

## 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 ТЕСТИРОВАНИИХ НА КОРОНАВИРУС В ПОРТАХ ПО ВСЕМУ МИРУ,

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



# UP-TO-DATE INFORMATION

FOR SEAFARERS AMIDST

## COVID-19

### 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)

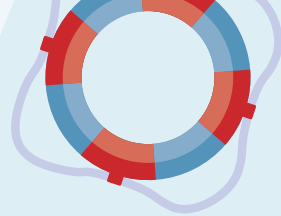
**PANDEMIC-RELATED CHANGES IN RULES AND REQUIREMENTS** as received by the International Chamber of Shipping from 138 countries, whether repatriation is allowed or prohibited, what documents are needed for the rotation procedure, all are given in the COVID-19 section Country/Port Implications: [www.iss-shipping.com](http://www.iss-shipping.com)

**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)





# ЖЕРТВЫ НАКАЗЫВАЮТСЯ ДВАЖДЫ

## VICTIMS PUNISHED TWICE

Хороший заработок, бесплатное обучение интересной специальности, увлекательная работа за границей в окружении красивых пейзажей — кто откажется от подобного, особенно когда нужны деньги, и срочно? Такие привлекательные предложения по трудоустройству на яхты по перевозке туристов в Средиземном море привели более 40 россиян в греческие тюрьмы: так, вместо состоятельных отдыхающих их обманым путем заманили перевозить нелегальных мигрантов из стран Африки и Азии на территорию Евросоюза. Греческий закон же в отношении такой деятельности предельно суров — за каждого доставленного в страну нелегала дают в среднем 8-15 лет, и хотя эту планку иногда удается снизить, конечные сроки осужденных порой достигают нескольких столетий. Хотя в последнее время злоумышленники, заманивающие россиян в участие в преступных схемах, кажется, утихли, опасность наткнуться на недобросовестного работодателя и оказаться в подобной ситуации есть всегда, особенно во времена смятения и неопределенности, в которые так любят активизироваться различного рода обманщики.

Good earnings, free education in an interesting specialty, exciting work abroad and surrounding of beautiful landscapes: who would refuse this, especially when you need money urgently? Such attractive job offers on yachts transporting tourists in the Mediterranean have led more than 40 Russians to Greek prisons: they were fraudulently lured to transport illegal migrants from African and Asian countries to the European Union, instead of wealthy vacationers. The Greek law is extremely severe to such activities: each illegal immigrant brought into the country may cost an average of 8-15 years in prison, and — although this bar can sometimes be lowered — the cumulative sentences sometimes reach several centuries. Although the evil doers who lure Russians into criminal schemes seem to have subsided recently, there is always a danger of stumbling upon a dishonest employer and finding yourself in a similar situation, especially in the times of confusion and uncertainty, when various kinds of deceivers are so fond of becoming active.



## ВАКАНСИЯ МЕЧТЫ

Истории, которые рассказывают россияне, сегодня находящиеся в греческих тюрьмах по обвинениям в перевозке нелегальных мигрантов, чаще всего очень похожи. Первые подобные случаи на территории России стали упоминаться в СМИ в 2019 году. Все они начались с привлекательного объявления в интернете о наборе работников на яхту. Обязательных требований — практически никаких, кроме личного желания: даже знание английского не нужно. Зато преимуществ — хоть отбавляй.

«Предложенные условия были слишком хороши, чтобы отказаться, а это уже опасный симптом: какой-либо опыт не требовался, обещали бесплатный перелет и бесплатные же курсы вождения яхт на полном пансионе с гостиницей и питанием. Конечно, им это показалось привлекательным», — рассказывает Вера Грачева, эксперт по противодействию торговле людьми и президент Межрегионального общественного движения «Альтернатива».

Немаловажной деталью был уровень зарплаты в две тысячи евро — довольно высокий, особенно для жителей регионов России. Молодые ребята — в большинстве случаев возраст фигурантов дел о перевозке мигрантов составляет от 20 до 35 лет — часто находились в такой жизненной ситуации,

где деньги оказались бы очень кстати: заболел кто-то из родственников, срочно требовались средства на обучение детей или хотелось улучшить жилищные условия. Возможность казалась хорошей: можно и заработать, и мир посмотреть, так что россияне соглашались.

Затем следовало короткое обучение. «На вопросы о том, когда будет подписан трудовой договор, им отвечали: не волнуйтесь, все будет», — рассказывает Вера Грачева. Правда, ничего так и не было. Многих это не удивляло: подобных «неофициальных» вакансий достаточно и в России. А потом — первый и единственный выход в море: как говорили морякам, в нем они должны катать туристов на яхте у берегов Черногории, Италии и других стран Евросоюза. Однако в назначенном работодателем месте в открытом море их ждал сюрприз: вместо состоятельных отдыхающих на борт предлагалось взять людей, мало на них похожих, число которых для яхты явно было слишком велико — иногда до сотни человек. На тот момент россияне часто оказывались уже в безвыходном положении — посреди моря, окруженные катерами с нелегалами, под натиском, угрозами и запугиваниями капитана или работодателя. К их возражениям никто не прислушивался: в конечном итоге мигранты высажива-

## A DREAM JOB

The Russians currently in Greek prisons for transporting illegal migrants tell often very similar stories. The first such cases in Russia began to be mentioned in the media in 2019. They all started with a compelling Internet ad for yacht recruitment. There were nearly no mandatory requirements except for personal strive: even knowledge of English was not necessary. But benefits were more than enough.

“The conditions offered were too good to refuse, and this is always a sign of danger: they required no experience, promised a free flight and free yacht steering courses on full board with a hotel and meals. Of course, they found it attractive,” says Vera Gracheva, an anti-trafficking expert and the president of the Alternativa interregional public movement.

An important detail was the salary level of two thousand euros, which is quite well, especially for those residing in Russian provinces. Young guys (in most cases, the age of defendants in migrant transporting cases was from 20 to 35 years old) were often in a life situation where money was urgently needed: some had an ill relative, others had to pay for education of children or wanted to improve their housing conditions. The opportunity seemed good: they could earn money and see the world, so the Russians agreed.

This was followed by a short training. “Questions about employment

contract were answered, like, don't worry, everything will be fine,” says Vera Gracheva. In fact, nothing was. Many accepted it as a fact: such “unofficial” jobs are quite common in Russia. Then was the first and only sea trip: the seamen were told they would transport tourists on a yacht off the coast of Montenegro, Italy and other EU countries. However, in the place appointed by the employer on the high seas they found a surprise: instead of wealthy vacationers, they were proposed to take on board people who looked well differently and were clearly too numerous for a yacht, sometimes up to a hundred persons. At that moment, the Russians often found themselves in a hopeless situation: in the middle of the sea, surrounded by boats with illegal immigrants, under pressure, threats and intimidation by the master or employer. No one listened to their objections: the migrants eventually boarded the yacht, and the Russians turned into unwitting accomplices in the crime. It followed by another trouble: someone could give an SOS signal in storm or the coast guard could suddenly approach the yacht, and the seamen were detained and accused of transporting migrants. The Turkish part of the crew managed to leave the yacht by that time, and the Russians were ahead of the prison.

Last summer, the Russian Ministry of Foreign Affairs issued a statement, according to which



© Ashley J. Johnson



↑  
**ВЕРА ГРАЧЕВА**

эксперт по противодействию торговле людьми и президент Межрегионального общественного движения «Альтернатива».

**VERA GRACHEVA**

anti-trafficking expert and the president of the Alternativa interregional public movement.

лись на яхту, а россияне становились невольными соучастниками преступления. Дальше — новая неприятность: кто-то во время шторма сам подавал сигнал SOS, или внезапно береговая охрана подходила к яхте, задерживала и обвиняла в перевозке мигрантов. Турецкая часть экипажа к тому моменту обычно успевала покинуть борт. А россиян впереди ждала тюрьма.

Летом прошлого года МИД РФ сделал заявление, согласно которому всего в греческих тюрьмах по обвинению в перевозке мигрантов содержится 41 россиянин, 34 из которых уже осуждены. Инициативная группа родственников моряков, собранная после того, как стало известно о первых арестах наших соотечественников в связи с транспортировкой нелегалов, сообщила, что у нее есть данные о 23 россиянах, в настоящий момент отбывающих наказание в греческих тюрьмах, еще семи освобожденных условно-досрочно и одном умершем во время заключения. Шестеро моряков ожидают апелляционного суда. Тем, кто остается в тюрьме, грозит долгое заключение. «Мы представляем около 25 человек, а в апелляционных судах около 10 человек, — рассказала помощник адвоката и почетного консула России в Нафплионе (полуостров Пелопонес) Диана Калайчиди. — Назначенные им сроки варьируются от 60 до 500 лет». В реальности отбывать наказание за преступления, в которые они оказались втянуты поневоле, им придется по меньшей мере 20 лет, возможность условно-досрочного освобождения появится только через 12 лет. Те же, кто является

организаторами этих преступлений, по сути остаются безнаказанными.

Стоит отметить, что в последнее время инициативной группе родственников новых сведений об арестах россиян по обвинению в перевозке мигрантов не поступало, и во многом это можно объяснить их собственными усилиями. В частности, они отслеживали подзрительные объявления — в первую очередь на Avito, где их нашли большинство моряков — и обращались с просьбами об их проверке к администрации сайта и в прокуратуру. С тех пор появление таких вакансий стали жестче отслеживать и пресекать.

**«ЖЕРТВЫ НАКАЗЫВАЮТСЯ ДВАЖДЫ: СНАЧАЛА ПРЕСТУПНИКАМИ, ПОТОМ ГОСУДАРСТВОМ»**

Вера Грачева считает — россияне, попавшие в тюрьмы Греции по обвинениям в перевозке мигрантов, должны быть на свободе, потому что все происходящее соответствует классическому международному определению торговли людьми, содержащемуся, в частности, в Протоколе о предупреждении и пресечении торговли людьми, особенно женщинами и детьми, и наказании за нее, дополняющем Конвенцию ООН против транснациональной организованной преступности (Палермском) и Конвенции Совета Европы о противодействии торговле людьми. «Вакансии, на которые они откликнулись, были обманными. То есть в данном случае есть средства — обман, мошенничество, злоупотребление уязвимым положением, действия — транспортировка, перевозка, получение



**«ВАКАНСИИ, НА КОТОРЫЕ ОНИ ОТКЛИКНУЛИСЬ, БЫЛИ ОБМАННЫМИ».**

**"THE JOBS THEY APPLIED FOR WERE SCAMS".**



41 Russians were being held in Greek prisons on charges of transporting migrants, 34 of whom had already been convicted. An initiative group of seamen's relatives, which was assembled after the first arrests of Russians for the transportation of illegal immigrants, reports that they have information on 23 Russians currently serving sentences in Greek prisons, seven more released on parole, and one who has died while incarcerated. Six seamen are awaiting proceedings in the courts of appeal. Those who remain in prison face long sentences. "We represent about 25 people plus about 10 people in the courts of appeal," said Diana Kalaichidi, an assistant lawyer and the honorary consul of Russia in Nafplio (Peloponnese). "Their sentences vary from 60 to 500 years." In reality, they will have at least 20 years to serve their sentences for the crimes they were involved into, and the possibility of parole will appear not before 12 years. Those who arranged these crimes, in fact, remain unpunished.

It is worth noting that recently the initiative group of relatives has received no new information about arrests of Russians for transporting migrants, and this can be largely explained by their own efforts. In particular, they tracked suspicious ads – primarily on Avito, where most of the seamen had found them – and asked the website administration and the pros-

ecutor's office to check them. Since then, such vacancies have become more strictly monitored and suppressed.

#### **"VICTIMS ARE PUNISHED TWICE: FIRST BY CRIMINALS, THEN BY AUTHORITIES"**

Vera Gracheva believes that Russians who have ended up in Greek prisons on charges of transporting migrants should be set free, because what happens falls under the classic international definition of human trafficking, contained, in particular, in the Protocol to Prevent and Suppress Trafficking in Persons, Especially Women and Children, supplementing the UN Convention against Transnational Organized Crime (Palermo Convention) and the Council of Europe Convention on Combating Trafficking in Human Beings. "The jobs they applied for were scams. That is, there are means (deceit, fraud, abuse of a vulnerable position), actions (transportation, trafficking, obtaining a person) and, of course, goal (exploitation in criminal activity)," she notes. "International documents state that the consent of the slave trade victims to the forthcoming exploitation does not matter, if there is the use of deception and fraud in employment: in this case, the Russians were misled. Moreover, Greece is a party to the Council of Europe Convention on Combating Trafficking in Human Beings, which contains a provision on the possi-



**ЛЕТОМ ПРОШЛОГО ГОДА МИД РФ СДЕЛАЛ ЗАЯВЛЕНИЕ, СОГЛАСНО КОТОРОМУ ВСЕГО В ГРЕЧЕСКИХ ТЮРЬМАХ ПО ОБВИНЕНИЮ В ПЕРЕВОЗКЕ МИГРАНТОВ СОДЕРЖИТСЯ 41 РОССИЯНИН, 34 ИЗ КОТОРЫХ УЖЕ ОСУЖДЕНЫ.**

**LAST SUMMER, THE RUSSIAN MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS ISSUED A STATEMENT, ACCORDING TO WHICH 41 RUSSIANS WERE BEING HELD IN GREEK PRISONS ON CHARGES OF TRANSPORTING MIGRANTS, 34 OF WHOM HAD ALREADY BEEN CONVICTED.**



человека и, конечно, цель — эксплуатация в преступной деятельности, — отмечает она. — В международных документах написано, что согласие жертв работорговли на предстоящую эксплуатацию не имеет значения, если есть применение обмана и мошенничества при трудоустройстве: в данном случае россияне были введены в заблуждение. Причем Греция является участницей Конвенции Совета Европы о противодействии торговле людьми, в которой есть положение о возможности освобождения жертв этого преступления от наказания за правонарушения, совершенные под принуждением — именно в таких обстоятельствах и действовали россияне, осужденные за перевозку мигрантов. В этом документе государствам-членам рекомендуется принимать законодательные меры, чтобы

освобождать жертв работорговли от административной и уголовной ответственности. Но Греции, как и любой стране, гораздо проще видеть их крайними, потому что иначе нужно искать организаторов, что является непростой задачей. Поэтому жертвы оказываются наказанными дважды: сначала преступниками, потом государством».

В итоге уже не первый год действует очень удобная преступная схема, в которую до россиян часто попадали украинцы: организаторы получают по несколько тысяч долларов за перевозку с каждого мигранта, а береговая охрана, которую не исключено, что сами преступники заранее предупреждают о транспортировке в конкретный день, может гордиться своей активной работой по борьбе с нелегальной миграцией. В выигрыше остаются все,

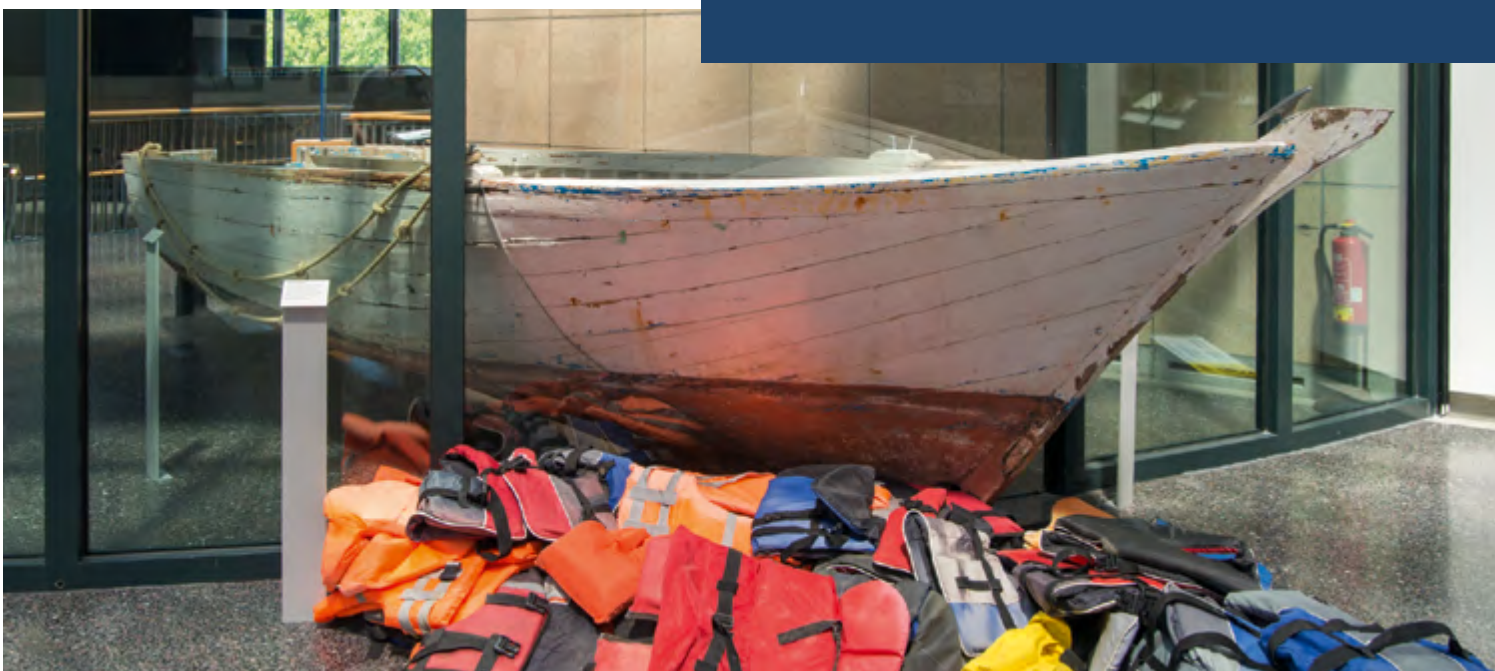
bility of releasing victims of this crime from punishment for offenses committed under duress — just the circumstances under which the Russians convicted of transporting migrants acted. This document recommends that member states take legislative measures to exempt the slave trade victims from administrative and criminal liability. But it is much easier for Greece, like for any other country, to see them as scapegoats, because otherwise they need to look for organizers, which is not an easy work. Therefore, the victims are punished twice: first by criminals, then by authorities.”

As a result, a very convenient criminal scheme has been operating for more than a year, in which Ukrainians often fell before Russians: the organizers receive several thousand dollars for transporting each migrant, and the Coast Guard — which is possibly forewarned by the criminals

themselves of the transportation on a particular day — can be proud of their activities in the fight against illegal migration. Everyone wins, except for the hired workers, who find themselves the last link in the chain.

#### IN JAIL IN SHORTS AND SLIPPERS

In general, the defense of imprisoned seamen in court has become a great problem: according to relatives, free lawyers did not really deal with cases; their usual practice was to read the materials 10 minutes before the hearings, where sentences of several hundred years were passed very quickly, and to communicate with Russian defendants who did not know the language without an interpreter. Paid lawyers were needed, but not all relatives had such a pile of money: the cost of involvement of such an expert in just one trial varied from 5 to 40 thousand euros.





кроме нанятых работников, оказывающихся в этой цепочке крайними.

## В ТЮРЬМУ — В ШОРТАХ И ШЛЕПКАХ

В целом защита в суде оказавшихся в тюрьме моряков стала большой проблемой: как рассказывают родственники, бесплатные адвокаты делами толком не занимались — привычной практикой было ознакомиться с материалами за 10 минут до начала слушаний, на которых очень быстро выносились приговоры в несколько сотен лет, и общаться с подсудимыми россиянами, не знающими языка, без переводчика. Нужны были платные адвокаты, но на их услуги далеко не у всех родственников были деньги, а средства требовались большие — стоимость за участие такого специалиста только в одном судебном процессе варьируется от 5 до 40 тысяч евро. На помощь пришел ряд фондов, в том числе Фонд поддержки и защиты прав соотечественников, Российский Фонд мира, Фонд «Своих не бросаем», которые помогли с деньгами для юридической, материальной и гуманитарной помощи.

«Наш Фонд отреагировал на просьбы родственников россиян и сформировал делегацию, в которой среди прочих был член управляющего совета Фонда и вице-президент Международного союза юристов А. В. Кудимов. Летом 2021 года делегация выехала в Грецию для решения организа-

ционных и финансовых вопросов правового содействия россиянам, — рассказал Сергей Фошкин, старший советник Фонда поддержки и защиты прав соотечественников, проживающих за рубежом, подключившегося к судьбе заключенных после получения заявок на помощь от российских общественных структур, моряков и греческих адвокатов. — Они встретились с семьей моряками, находившимися в местах заключения, вместе с сотрудниками российского посольства в Афинах общались с рядом греческих адвокатов. В целом осужденные физически чувствовали себя неплохо, но некоторые попросили информировать об их заключении родственников из России, что и было сделано».

Помимо юридической поддержки помощь морякам требуется и с вещами — в тюрьму их доставили в том же, в чем взяли на борту — шортах и шлепках. Фонд поддержки и защиты прав соотечественников, в частности, передал просьбы о гуманитарной помощи на реализацию начальнику посещенного пенитенциарного учреждения: «Однако следует учитывать, что хотя соотечественники собирают посылки с гуманитарной помощью для россиян, ее распределение в самом учреждении зависит от потребностей все осужденных — они могут попасть и к пакистанцам, и к украинцам, и к туркам», — добавил Сергей Фошкин.



A number of funds came to the help, including the Fund for Support and Protection of the Rights of Compatriots, the Russian Peace Fund, the Fund “No One Left Behind”, which helped with money for legal, financial and humanitarian assistance.

“Our Fund responded to the relatives of the Russians and assembled a delegation, including, among others, a member of the Fund’s governing board and Vice President of the International Union of Lawyers A.V. Kudimov. In the summer of 2021, the delegation left for Greece to resolve organizational and financial issues of legal assistance to the Russians,” said Sergey Foshkin, the senior adviser to the Fund for Support and Protection of the Rights of Compatriots, which was involved in helping the prisoners after a number of applications for assistance from Russian public structures, seamen and Greek lawyers. “They met with seven seamen who were in jails and, together with officials of the Russian embassy in Athens, talked with a number of Greek lawyers. In general, the convicts physically felt good, but some asked to inform their Russian relatives about their imprisonment, which was done.”

In addition to legal support, the seamen also need some personal things, as they were taken to prison in the same clothes as they were arrested on board — namely, shorts and slippers. The Fund for Support and Protection of the Rights of Compatriots, in particular, submitted humanitarian assistance requests to the head of the penitentiary visited: “However, it should be kept in mind that, although compatriots collect parcels with humanitarian aid for the Russians, its distribution in the institution may depend on the needs of all the convicts, so the things may be given to Pakistanis, Ukrainians or Turks,” Sergey Foshkin added.

According to Valery Butin, the head of the Fund “No One Left Behind” established by his daughter Maria Butina after her arrest, serving her sentence in the United States and returning to Russia, targeted material assistance was organized last year by purchasing clothes and essentials: they were delivered to the Russians by officials of the Russian consulate in Greece, who often helped in other cases too, and by the Red Cross.

Relatives of imprisoned sailors say that, although there is a social service that should provide essentials,



Как рассказал Валерий Викторович Бутин, руководитель Фонда «Своих не бросаем», учрежденного его дочерью Марией Бутиной после ее ареста, отбытия заключения в США и возвращения в Россию, в прошлом году была организована адресная материальная помощь путем приобретения одежды и вещей первой необходимости: до россиян их доставляли сотрудники консульства России в Греции, которые часто помогали и в других случаях, и Красный Крест.

Родственники заключенных моряков рассказывают: хотя есть социальная служба, которая должна заниматься обеспечением вещами первой необходимости, если на счет моряка перевели хотя бы 10 евро, он из ее списков автоматически исключается. Отстаивать свои права теоретически можно,

но без знания языка сложно. Это препятствие становится на пути у россиян и в решении юридических вопросов: судебные документы выдаются им на греческом языке. «В ходе поездки наших представителей в Грецию оказалось, что некоторые моряки даже не знали, в чем же они обвиняются: им с большими задержками предоставляются решения суда на русском языке, а на самом процессе первой инстанции они на слух не вполне понимали государственного переводчика, который, по их мнению, пытался переводить только то, что понимал сам, — рассказал Сергей Фошкин. — Поэтому и заключительное слово перед судьями звучало лишь постольку, поскольку переводчик его озвучивал».

they automatically delist a seaman whose account is credited for at least 10 euros. It is theoretically possible to defend your rights, but it is difficult without speaking the local language. This also becomes an obstacle for the Russians in resolving legal issues for they receive court documents in Greek. “During our trip to Greece we found out that some seamen did not even know what they were accused of; they receive court decisions in Russian with great delays, and at the very trial in the court of the first instance they did not quite understand the court interpreter, who, in their opinion, interpreted only what he could understand himself,” said Sergey Foshkin. “Therefore, the final word before the judges sounded only insofar as the interpreter voiced it.”

Transferring money to prisoners so that they can buy something for themselves is also a problem: to do this, the relatives have to look in Greece for a person who is agree to accept money into his account and send it to the prison to the specified person. Then it is possible to communicate using a payphone, where seven minutes of conversation cost about 10 euros.

#### CHARGE FOR NO TRANSPORTATION

Skilled legal assistance is extremely important for it helps to reduce terms and review sentences. For example, according to Igor Panevkin, the chief adviser of the Fund for Support and Protection of the Rights of Compatriots, in 2021 the Russian citizen Alexander I. was initially sentenced to 305 years in prison



Перевести заключенным деньги, чтобы они сами могли себе что-то приобрести, тоже проблема — для этого родственникам приходится искать в Греции человека, готового принять на свой счет средства и переслать в тюрьму на указанное лицо. Тогда возможно и связаться с близкими с помощью таксофона — семь минут стоит около 10 евро.

#### **ПЕРЕВОЗКИ НЕТ, А ОБВИНЕНИЕ ЕСТЬ**

Так, квалифицированная юридическая помощь крайне важна: она помогает сократить сроки и пересмотреть приговоры. Например, как рассказал главный советник Фонда поддержки и защиты прав соотечественников Игорь Паневкин, в 2021 году по решению Уголовного апелляционного суда г. Каламаты россиянин Александр И., первоначально приговоренный к наказанию в виде 305 лет лишения свободы и штрафа в 6 100 000 евро, после рассмотрения апелляции был приговорен к 123 годам и сохранению штрафа, а в окончательном виде срок

удалось сократить до 20 лет, а штраф был снят, чему защитники уделяют особое внимание. По его словам, всего Фонд в прошлом году обеспечил в Греции правовую защиту 9 россиянам: двое были освобождены по УДО, еще с двоих сняли обвинение в участии в преступной группировке, пять освободили от уплаты штрафов.

Но даже при самой лучшей защите в суде, сроки все равно очень часто остаются баснословными — пусть даже за одного мигранта дадут только пять лет, если их сотни, это помогает мало. Правда, из этого правила есть исключения. Так, нескольким россиянам, обвиненным в перевозке нелегальных мигрантов, все же уже удалось выйти из тюрьмы. Как рассказал Валерий Бутин, в частности, при поддержке фонда «Своих не бросаем» вернулись из Греции Максим Б. и Витаутас С. Но их случаи — особые.

«Максим Б., например, перегонял яхту по заданию своего руководства из Турции на территорию Греции, — рассказывает Валерий Бутин. — Ее задержали, моряка арестовали, поместили в СИЗО. Все это —

and a fine of 6,100,000 euros; the Kalamata Criminal Court of Appeal reduced the term down to 123 years and preserved the fine, and finally reduced the term down to 20 years and lifted the fine, which was specially underlined by the defenders. According to him, the Fund provided legal protection to 9 Russians in Greece last year: two were released on parole, two more were cleared of charges of participating in a criminal group, and five had their fines lifted.

But even with the best defense in court, the terms still very often remain fabulous: even if one trafficked migrant costs only five years, when there are hundreds of them, this does not help much. However, there are exceptions to this rule. In particular, several Russians accused of transporting illegal migrants have already managed to get out of prison. According to Valery Butin, Maxim B. and Vytautas S. returned from Greece with the support of the Fund “No One Left Behind”. But their cases were special.

“For example, Maxim B., was transiting a yacht on the instructions of his managers from Turkey to Greece,” says Valery

Butin. “She was detained, and the seaman was arrested and placed in a pre-trial detention center. All this was done despite the fact that no passengers was on board. Nevertheless, he was charged — simply for he could potentially transport migrants.”

A similar story is with Vytautas S. and Aleksey L. Having also interested in an Avito ad and getting a job on a yacht, on the very first voyage they were instructed by the employer to pick up tourists off the coast. It was already evening, but the seamen were told to wait a little longer, which seemed suspicious to them. They did not approach close to the shore. After eleven o'clock in the evening, the Russians went by boat to the land where, having disembarked, they found more than a hundred people who had definitely not been vacationers — instead of the two families of tourists whom the employer had told them about. Then they returned to the yacht, turned around and sailed away. And then they were captured by the coast guard. So the seamen



© Andreas Tille



**И МОРЯКИ  
ПОЛУЧИЛИ  
СРОКИ В 8 ЛЕТ  
С ВОЗМОЖНОСТЬЮ  
УСЛОВНО-  
ДОСРОЧНОГО  
ОСВОБОЖДЕНИЯ  
ЧЕРЕЗ 3 ГОДА  
И 2 МЕСЯЦА.**

**SO THE SEAMEN  
RECEIVED THEIR  
8 YEAR TERMS WITH  
THE CHANCE  
OF PAROLE AFTER  
3 YEARS  
AND 2 MONTHS.**

несмотря на то, что на борту никого не было. Тем не менее ему предъявили обвинение — просто за то, что он потенциально мог бы перевозить мигрантов».

Похожая история — у Витаутаса С. и Алексея Л. Также заинтересовавшись объявлением на Avito и устроившись работать на яхту, в первом же рейсе они по требованию работодателя отправились подобрать туристов у побережья. Уже вечерело, но морякам говорили подождать подольше, что показалось им подозрительным. Близко к берегу они не подходили. Уже после одиннадцати вечера россияне отправились на лодке к земле, и, высадившись, обнаружили, что вместо двух семей туристов, про которые им говорил работодатель, там собралось больше сотни человек, которые отдыхающими точно не являлись. Тогда они вернулись на яхту, развернулись и уплыли. А после их настигла береговая охрана. И моряки получили сроки в 8 лет с возможностью условно-досрочного освобождения через 3 года и 2 месяца. Сейчас оба они, как и Максим Б., уже освобождены: Витаутас С. находится в России, а Алексей Л. в Греции, где ему все еще нужно ежемесячно отмечаться до конца срока. При этом официального права на работу в Греции у него и у других моряков, вышедших по УДО, нет.

Как рассказал Валерий Бутин, у россиян, попавших в тюрьмы Греции, есть способы сократить себе срок: «Если

у тебя нет никаких дисциплинарных замечаний, если ты работаешь, то его могут уменьшить. Во многом благодаря этому и качественному труду адвокатов ребята смогли выйти спустя три с лишним года».

Так, во многих случаях действительно через консульство удавалось добиться того, чтобы моряки были трудоустроены или учились в «Школе второго шанса» — в таком случае один день в тюрьме зачитывается за два. Но с тюремным трудоустройством все тоже не так просто: зарплату россияне не получают, к тому же, многие тюрьмы переполнены и желающих много, поэтому существует определенный график: человек может проработать два месяца, а потом неопределенное время снова ждать своей очереди. Когда речь идет о таких больших сроках, значительно это не поможет.

#### **ПОМОЩЬ ВО ВРЕД СЕБЕ**

К слову, в практике фонда «Своих не бросаем» есть и другой пример обвинения в перевозке нелегальных мигрантов, только уже на территории Турции. Так, Юрий Страхов много лет занимался перегонкой и ремонтом яхт, имея собственную яхту. Как рассказывает его мать, Галина Страхова, в 2020 году сын находился в Турции, когда она получила от него сообщение, что его арестовали. После этого на связь он не выходил.





received their 8 year terms with the chance of parole after 3 years and 2 months. Now both of them, like Maxim B., are already released: Vytautas S. is in Russia and Aleksey L. is in Greece, where he still has to check in monthly until the end of his term. Meanwhile, he – as well as other seaman on parole – does not have an official right to work in Greece.

According to Valery Butin, the Russians who found themselves in Greek prisons have some ways to shorten their terms: “If you don’t have any discipline violations, if you work, then it can be reduced. Largely thanks to this and the high-quality work of lawyers, the guys were able to get out after more than three years behind bars.”

In many cases, it was possible through the consulate to make the seamen employed or studied at the Second Chance School; if so, one day in prison is counted as two. But prison employment is associated with a number of troubles: Russians do not receive salaries; moreover, many prisons are overcrowded and many people want to work, so there is a kind of rotation schedule when a person can work for two months and then wait for his turn again indefinitely. When it comes to so long terms, it does not help much.

#### SELF-DEFEATING HELP

By the way, in the practice of the Fund “No One Left Behind” there is another example of an accusation of transporting

illegal migrants – that time in Turkey. Yury Strakhov was engaged in transiting and repairs of yachts for many years and had his own one. According to his mother, Galina Strakhova, her son was in Turkey in 2020 when she received a message from him that he had been arrested. After that, he did not get in touch.

It took about a month and a half to find him: at first, all departments responded that knew nothing about his detention. Later Yury was found in a prison near the city of Fethiye. “He said that, while he was in Turkey, he was approached by locals with a request to help them with machinery on a yacht and teach them how to steer. He agreed as they promised USD 1,000 for two weeks. Having completed the work, Yury left the yacht, when a huge crowd of people rushed towards him on board. Apparently, the local carriers were expecting fewer migrants. When the yacht suitable for only 20 people began to heel from the influx of people wishing to get to Italy, the carriers fled, and Yury rushed to save the people who remained on board. He brought the yacht to the shore to disembark and hand over the migrants to the gendarmes, but he himself was immediately detained and severely beaten.”

After many hardships and attempts to deal with the tricky Turkish legislation and mentality, with the help of the consulate and various funds, after paying expensive lawyers from the money obtained from the sale of her





**«ПО МОЕМУ МНЕНИЮ, ВЛАСТИ ДОЛЖНЫ ПОДДЕРЖИВАТЬ РОДСТВЕННИКОВ РОССИЯН, СТОЛКНУВШИХСЯ С ТАКИМИ ТРУДНОСТЯМИ, КОМПЕНСИРОВАТЬ ИХ РАСХОДЫ НА ПОМОЩЬ БЛИЗКИМ, ПОСКОЛЬКУ ОНИ, ПО СУТИ, ВЫПОЛНЯЮТ ФУНКЦИИ НЕКОТОРЫХ ВЕДОМСТВ СТРАНЫ».**

Его поиски заняли около полутора месяцев: сначала из всех ведомств приходил ответ, что о задержании ничего неизвестно. Потом Юрия удалось обнаружить в одной из тюрем недалеко от города Фетхие. «Он рассказал, что пока находился в Турции, к нему обратились местные с просьбой помочь им с механикой на яхте и поучить вождению. Он согласился — за две недели ему обещали 1000 долларов. Выполнив работу, Юра покинул яхту, когда ему навстречу ринулась громадная толпа людей и устремилась на борт. По всей видимости, местные перевозчики ожидали меньшего количества мигрантов. Когда яхта, рассчитанная всего на 20 человек, начала заваливаться от наплыва желающих попасть в Италию, перевозчики сбежали, а Юрий бросился спасать оставшихся на яхте людей. Он подвел яхту к берегу, чтобы высадить и передать мигрантов жандармам, но его самого сразу задержали и серьезно избили».

После множества мытарств, попыток взаимодействия с непростым турецким законодательством и менталитетом, с помощью консульства и различных фондов, оплаты дорогих адвокатов из средств с продажи собственной квартиры, Галина Васильевна все-таки смогла выволить сына из тюрьмы год спустя. Однако сейчас он находится в подвешенном состоянии: разбирательства по-прежнему идут, обвинения с него не сняты, еще не все фигуранты дела найдены — двое из четверых сбежали в другую страну, а сам Юрий не может вернуться в Россию. Кроме того, побои при задержании тяжело отразились на его здоровье и сейчас ему срочно требуется дорогостоящая операция на глазах в несколько десятков тысяч евро, которых у Галины Васильевны нет.

Сама она считает: в процесс освобождения не только Юрия, но и других россиян, оказавшихся в подобных ситуациях по всему миру, должны активно включаться различные государственные структуры: «Это показывает силу страны. По моему мнению, власти должны поддерживать родственников россиян, столкнувшихся с такими трудностями, компенсировать их расходы на помощь близким, поскольку они, по сути, выполняют функции некоторых ведомств страны».

## ПУТЬ НА СВОБОДУ

Сейчас борьба за то, чтобы россияне как можно быстрее были освобождены, продолжается. У тех, кто еще не прошел через апелляционные суды, еще есть надежда на более мягкий приговор. После этого существует также возможность обратиться в Верховный суд, однако чаще всего он оставляет предыдущие решения в силе. Тем временем работу адвокатов в нем приходится оплачивать по большему тарифу.

Как отметил Игорь Паневкин, в 2022-2023 годах предстоит еще несколько апелляционных процессов. В их ходе суды должны принять во внимание финансовое положение обвиняемых, то есть совершали ли они действия для дополнительного обогащения или из бедности; их репутацию — здесь важны письма от родителей, работодателей, друзей, присутствие на процессе родственников и представителей посольства и пр.; перспективы социальной адаптации, то есть что заключенный будет делать, если его выпустят на свободу — начнет снова перевозить мигрантов или устроится на работу в своей стране и создаст семью.

«Адвокаты в Греции будут стремиться к тому, чтобы признать осужденных моряков невиновными, — рассказал Сергей Фошкин. — Для этого существует ряд возможностей, одна из которых обсуждалась в ходе состоявшейся при поддержке и участии Фонда 24 мая 2022 года в Афинах международной конференции «Правовые и социальные вопросы миграционного кризиса. Международный опыт». На ней эксперты высказывались о том, что моряки не могут быть преступниками, поскольку сами стали жертвами организованной преступности международного масштаба, ведь их обманном путем или под страхом смерти заставляли осуществлять незаконную перевозку мигрантов. В связи с этим предлагалось пересмотреть вынесенные приговоры и инициировать прокурорскую проверку структур, которые могут быть причастны к вовлечению обманном путем в криминальный бизнес. Мы также уверены, что положение моряков, просто оказавшихся не в том месте и не в то время, требует внимания и самого активного участия компетентных структур в России —



own apartment, Galina Strakhova was still able to get her son out of the prison a year later. However, he is currently in limbo: the proceedings are still ongoing, the charges against him have not been dropped, and not all the defendants have yet been found (two of the four fled to another country), so Yury cannot return to Russia. In addition, the beatings during the arrest had a serious impact on his health and now he urgently needs an expensive eye surgery for several tens of thousands of euros, which Galina Strakhova does not have.

She believes that various governmental structures should be actively involved in releasing not only Yury, but also other Russians who find themselves in similar situations around the world: "It shows the strength of the country. In my opinion, the authorities should support the relatives of the Russians who have faced with such difficulties and compensate their expenses for helping their relatives, since they, in fact, perform the functions of some governmental departments".

#### PATH TO FREEDOM

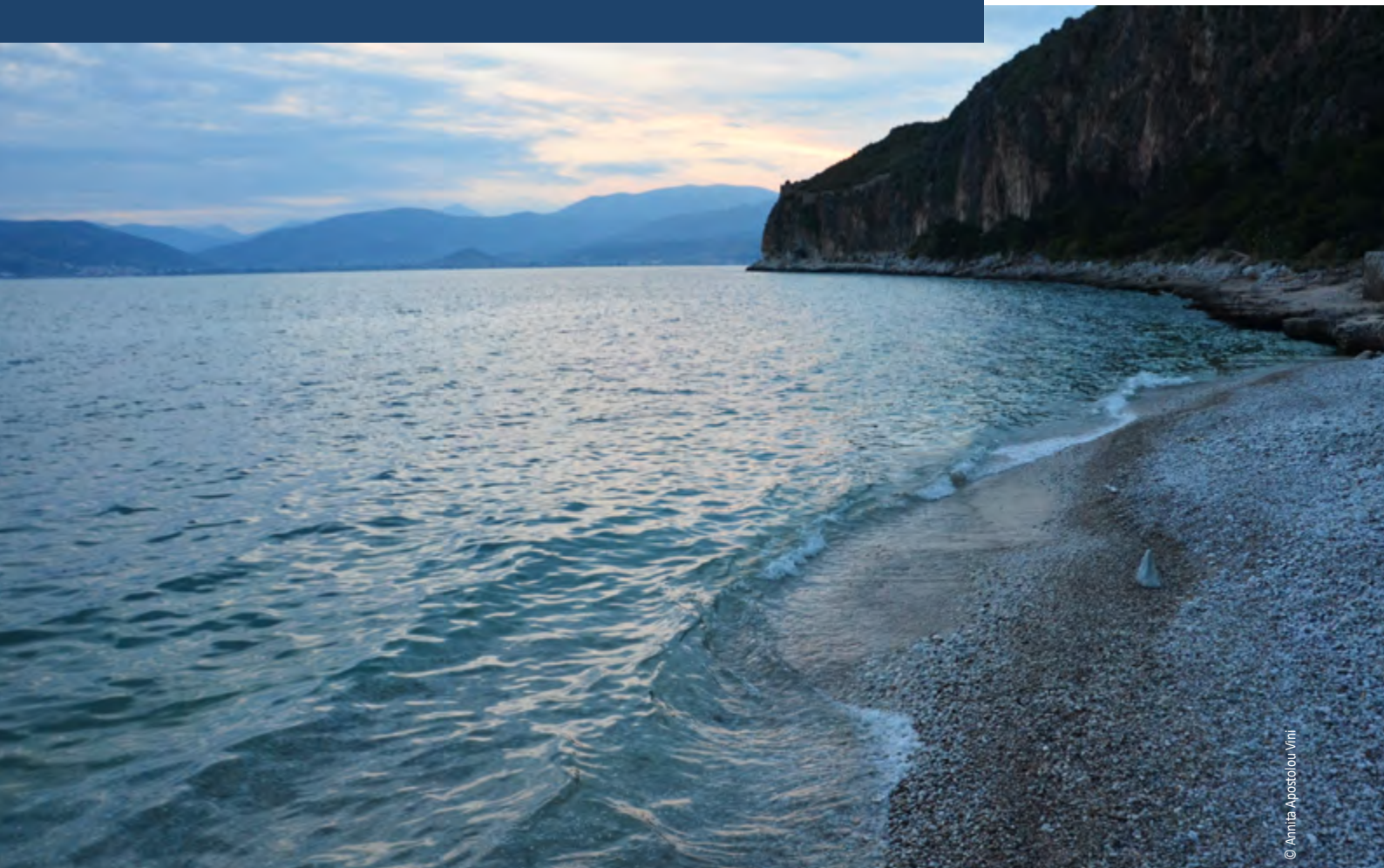
Now efforts to set the Russians free as quickly as possible continue. Those who have not yet gone through the courts of appeal still have hope for a lighter sentence. Although, after that it is possible to appeal to the Supreme Court, but it leaves the previous decisions in force most often. But the lawyers there have to be paid at a higher rate.

As Igor Panevkin noted, there are several more appeal processes ahead in 2022-2023. The courts should take into account the financial situation of the accused (that is, whether they acted for the sake of enrichment or out of poverty), their reputation (letters from parents, employers, friends, the presence of relatives and the embassy official at the process, etc. are important here), prospects for social adaptation (that is, what the prisoner will do if released, return to transporting migrants or get a job in his country and makes a family).

"Lawyers in Greece will strive to have the convicted seamen found not guilty,"



**"IN MY OPINION, THE AUTHORITIES SHOULD SUPPORT THE RELATIVES OF THE RUSSIANS WHO HAVE FACED WITH SUCH DIFFICULTIES AND COMPENSATE THEIR EXPENSES FOR HELPING THEIR RELATIVES, SINCE THEY, IN FACT, PERFORM THE FUNCTIONS OF SOME GOVERNMENTAL DEPARTMENTS".**



в частности, Минюста и Миграционной службы. Со своей стороны мы готовы подключиться к такой работе».

Как считает Валерий Бутин, оправдание наказанных — трудный, но имеющий полное право на существование путь. «Для этого необходимо возбудить новые дела и провести расследования, выяснить, кто же все-таки является организатором этих процессов и найти истинного преступника. Это тяжелый процесс, который будет означать для греческих властей признание того, что следственные мероприятия не выполнены в должном объеме и на необходимом уровне, что злоумышленники и дальше совершают какие-то противоправные действия на свободе, пока жертвы этих преступных группировок остаются в тюрьме».

По его словам, есть еще несколько сценариев для улучшения положения моряков: «Один из них — по истечении какого-то времени обратиться к греческим властям с просьбой о помиловании. Другой — просить их о переводе для отбытия наказания на родину. Пока сложно сказать, как будут развиваться события в России, это дело будущего, но можно будет думать о переводе в более щадящие условия заключения, просить о помиловании. Многие из заключенных уже воспользовались этой возможностью и просили о переводе».

Так, по данным инициативной группы родственников, 8 человек могут быть отправлены в Россию для отбытия срока, еще 5 написавших соответствующие заявления ожидают апелляцию.

Вера Грачева считает, что в сложившейся ситуации россиянам могло бы помочь обращение в Европейский суд по правам человека, и хотя Россия, где происходила вербовка, вышла из Совета Европы, это не лишает ее граждан права обращаться в ЕСПЧ с жалобой на государство-члена Совета Европы и участника Конвенции о правах человека: «В действиях греческих властей есть столько нарушений различных европейских конвенций, что подобное обращение было бы абсолютно оправданным. Другое дело, что такие дела рассматриваются очень долго и жалобу можно подать только после вынесения окончательного приговора, то есть после исчерпания всех средств национальной защиты и в течение шести месяцев. Однако я уверена, что ЕСПЧ обяжал бы Грецию выплачивать россиянам огромную компенсацию. Но до этого еще нужно дожить, а процесс может длиться годами. Конечно, лучше, если в настоящий момент их переведут в РФ — здесь им будет гораздо легче и адвокаты смогут работать в российском правовом поле».

Более того, отметила она, юристы полагают, что у моряков есть право подать жалобу в ЕСПЧ против России, так как нарушения Конвенции о правах человека произошли до ее выхода из Совета Европы и из данной Конвенции. Но теперь такую жалобу что против России, что против Греции, придется подавать на английском или французском языке. Русский язык больше не используется при оформлении обращений в ЕСПЧ.

В Российском профессиональном союзе моряков подчеркивают: оказаться в подобной ситуации рискует каждый, кто поверит в непроверенные объявления о трудоустройстве от неизвестных работодателей — иногда звучащие слишком хорошо, чтобы быть правдой. Сейчас это может быть особенно опасным: преступники, обманщики и мошенники часто активизируются именно тогда, когда будущее отрасли сложнее предсказать, а ситуация на рынке труда становится нестабильной. 





Sergei Foshkin said. “There are a number of opportunities for that, one of which was discussed during the Legal and Social Issues of Migration Crisis – International Experience international conference, which was held on 24 May 2022 in Athens and was supported and attended by the Fund. During the conference, experts spoke out that seamen should not be found criminals, since they themselves became victims of an international-scale organized crime, because they were involved in illegal transportation of migrants fraudulently or under pain of death. In this regard, it was proposed to review the sentences already passed and initiate a prosecutor’s investigation of the structures that may be involved in fraudulent engagement in the criminal business. We are also sure that the situation of seamen, who simply found themselves in the wrong place at the wrong time, requires the attention and the most active participation of the Russian competent authorities, in particular, the Ministry of Justice and the Migration Service. For our part, we are ready to take part in the work.”


According to Valery Butin, the acquittal of the sentenced is a difficult yet quite possible path. “To do this, it is necessary to initiate new cases and conduct investigations, find out the organizer of these processes and determine the true criminals. This is a hard process, which would imply the Greek authorities’ recognition that the investigative activities have not been carried out in the proper scope and at due level, that the perpetrators still commit illegal acts at large, while the victims of these criminal groups remain in prison.”

According to him, there are several more scenarios for improving the seamen situation: “One of them is to apply to the Greek authorities with a request for pardon after some time. The other way is to request the authorities to be transferred to their homeland to serve their sentence. It is still quite difficult to say how events will develop in Russia, this is a matter for the future, but transfer to more benign conditions of imprisonment and asking for pardon may be considered. Many prisoners have already taken advantage of this opportunity and asked for a transfer.”

In particular, according to the initiative group of relatives, 8 persons can be sent to Russia to serve their sentence and 5 more who have applied are waiting for the appeal process.

Vera Gracheva believes that appealing to the European Court of Human Rights would be helpful for the Russians in the situation; although Russia, where they were recruited, has withdrawn from the Council of Europe, its citizens still have the right to apply to the ECHR with a complaint against a member state of the Council of Europe and a party to the Convention on Human Rights: “The Greek authorities made so many violations of various European conventions that such an appeal would be absolutely reasonable. It’s another matter that such cases are considered for a very long time, and a complaint can be filed not before the final decision has been made, that is, after all national remedies are exhausted and within six months. However, I am sure that the ECHR would oblige Greece to pay huge compensation to the Russians. But we still need to live up to that as the process can take years. Of course, it would be better for them to be transferred to the Russian Federation right now, since they will feel much easier here and lawyers will be able to operate in the Russian legal framework.”

Moreover, she noted, lawyers believe that seafarers have the right to file a complaint with the ECHR against Russia, since the violations of the Convention on Human Rights occurred before it withdrew from the Council of Europe and from the Convention. But now such a complaint, either against Russia or against Greece, shall be filed in English or French. The Russian language is no longer used for applications to the ECHR.

The Seafarers’ Union of Russia emphasizes that anyone who believes in unverified job ads from unknown employers – sometimes looking too good to be true – is at risk of finding themselves in a similar situation. Now this can be especially dangerous: criminals, deceivers and scammers tend to become active in the times when the future of the industry is more difficult to predict and the situation in the labor market becomes unstable. 



**В РОССИЙСКОМ ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ СОЮЗЕ МОРЯКОВ ПОДЧЕРКИВАЮТ: ОКАЗАТЬСЯ В ПОДОБНОЙ СИТУАЦИИ РИСКУЕТ КАЖДЫЙ, КТО ПОВЕРИТ В НЕПРОВЕРЕННЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ О ТРУДОУСТРОЙСТВЕ ОТ НЕИЗВЕСТНЫХ РАБОТОДАТЕЛЕЙ — ИНОГДА ЗВУЧАЩИЕ СЛИШКОМ ХОРОШО, ЧТОБЫ БЫТЬ ПРАВДОЙ.**

**THE SEAFARERS’ UNION OF RUSSIA EMPHASIZES THAT ANYONE WHO BELIEVES IN UNVERIFIED JOB ADS FROM UNKNOWN EMPLOYERS — SOMETIMES LOOKING TOO GOOD TO BE TRUE — IS AT RISK OF FINDING THEMSELVES IN A SIMILAR SITUATION.**

# СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ ПЫТАЮТСЯ АННУЛИРОВАТЬ ЗОНУ ПОВЫШЕННОГО РИСКА ПИРАТСТВА В ИНДИЙСКОМ ОКЕАНЕ

**УСЛОВИЯ ТРУДА  
В ЗОНАХ РИСКА  
IBF МОГУТ БЫТЬ  
ИЗМЕНЕНЫ  
ТОЛЬКО РЕШЕНИЕМ  
МЕЖДУНАРОДНОГО  
ПЕРЕГОВОРНОГО  
ФОРУМА, В КОТОРОМ  
УЧАСТВУЮТ  
СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ  
И МОРСКИЕ  
ПРОФСОЮЗЫ.**

Так, 22 августа 2022 года в адрес Международной морской организации (IMO) для рассмотрения на очередном заседании Комитета по безопасности на море было направлено Уведомление об аннулировании Зоны повышенного риска пиратства HRA в Индийском океане с 00:01 UTC 1 января 2023 года. Международная палата судоходства (ICS), Балтийский и Международный морской совет (BIMCO), Международная ассоциация морских подрядчиков (IMCA), Международная ассоциация владельцев сухогрузов (INTERCARGO), Международная ассоциация владельцев танкеров (INTERTANKO) и Международный морской форум нефтяных компаний (OCIMF) объясняют свою инициативу тем, что работать в регионе стало безопаснее — проблема пиратства сошла на нет. Добиться этого удалось в основном благодаря согласованным усилиям региональных властей и международных партнеров. Действительно, с 2018 года у берегов Сомали не было зарегистрировано ни одного пиратского нападения на торговые суда.

## **УСЛОВИЯ ТРУДА В ЗОНАХ РИСКА IBF**

Российский профсоюз моряков обращает внимание, что это событие не имеет никакого отношения к решениям Международного переговор-

ного форума — IBF. Это означает, что на моряков, работающих в зонах HRA, в том числе в Зоне повышенного риска пиратства в Индийском океане, продолжают распространяться условия коллективных договоров стандарта ITF и IBF, которые с поправками вступили в силу 1 марта 2022 года. На практике это — применение определенных льгот: бонус, равный базовой ставке, который выплачивается минимум за 5 дней пребывания в зоне риска IBF; удвоенная компенсация в случае инвалидности или смерти моряка; право отказаться от плавания в опасном районе с последующей репатриацией за счет компании и выплатой компенсации в размере двухмесячной базовой ставки. В РПСМ подчеркивают: условия труда в зонах риска IBF могут быть изменены только решением Международного переговорного форума, в котором участвуют судовладельцы и морские профсоюзы, в том числе Российский профсоюз моряков.

## **ПО-ПРЕЖНЕМУ СПИСОК ЗОН РИСКА IBF ВКЛЮЧАЕТ:**

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





# SHIPOWNERS ATTEMPT TO REMOVE INDIAN OCEAN HIGH RISK AREA (HRA) FOR PIRACY

On 22 August 2022, a Notification of the removal of the Indian Ocean High Risk Area (HRA) for piracy from 00:01 UTC on 1 January 2023 was sent to the International Maritime Organization (IMO) for consideration at the next meeting of the Maritime Safety Committee. International Chamber of Shipping (ICS), Baltic and International Maritime Council (BIMCO), International Marine Contractors Association (IMCA), International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO), International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) and Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) explain their initiative by stating that operating in the region has become safer — the problem of piracy all but fell to zero. This was achieved largely due to the concerted effort of regional authorities and international stakeholders. Indeed, no pirate attacks on merchant ships have been reported off the coast of Somalia since 2018.

## EMPLOYMENT CONDITIONS IN IBF RISK AREAS

The Seafarers' Union of Russia draws attention to the fact that this event has nothing to do with the decisions of the International Bargaining Forum (IBF). This means that the terms of the ITF-

and IBF-Standard Collective Bargaining Agreements, which, as amended, came into force on 1 March 2022 continue to be applicable to the seafarers working in HRAs including Indian Ocean High Risk Area for piracy. In practice, it means entitlement to certain benefits: a bonus equal to the base wage payable for minimum 5 days of stay in IBF Risk Area; doubled compensations for seafarer's disability or death; right to refuse sailing to IBF Risk Area with subsequent repatriation at the company's expense and compensation equal to two-month base wage. SUR emphasizes that employment conditions in IBF risk areas can only be changed by decision of the International Bargaining Forum which consists of shipowners and maritime trade unions, including the Seafarers' Union of Russia.

## AS BEFORE, THE LIST OF IBF RISK AREAS INCLUDES:

IBF Warlike Operations Area — 12 nautical miles from Yemen including all Yemeni ports except for the Maritime Security Transit Corridor (MSTC) in the Red Sea;

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

**EMPLOYMENT CONDITIONS IN IBF RISK AREAS CAN ONLY BE CHANGED BY DECISION OF THE INTERNATIONAL BARGAINING FORUM WHICH CONSISTS OF SHIPOWNERS AND MARITIME TRADE UNIONS.**

## ЗОНА ПОВЫШЕННОГО РИСКА

### HIGH RISK AREA

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

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

IBF Extended Risk Zone — западная часть Индийского океана и Красного моря до границы Йемена/Саудовской Аравии (16° 22'N), включая Транзитный коридор морской безопасности (MSTC), но исключая IBF Warlike Operations Area и IBF High Risk Area;

IBF Extended Risk Zone — MEZ, SAA, STS;

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

С 1 марта 2022 года по решению Международного переговорного форума список дополнился тремя зонами боевых действий — IBF Warlike Operations Area: Азовское море — к северу от 46° северной широты, северный регион Черного моря и все морские порты Украины.

Список зон риска IBF в обязательном порядке должен храниться на борту

судна и в любое время быть доступен членам экипажа.

Что касается отправленного в Международную морскую организацию Уведомления, то его Комитет ИМО по безопасности на море рассмотрит 31 октября 2022 года.

Инициаторы исключения HRA в Индийском океане в своем обращении отметили, что «это решение стало результатом почти 15-летнего целенаправленного сотрудничества по снижению угрозы пиратства в Индийском океане. Благодаря многолетним совместным усилиям военных, политиков, общественности и участников судоходной отрасли сегодня операторы и моряки могут гораздо спокойнее работать в этих водах».

— Мы выражаем признательность и благодарность всем труженикам флота и работникам оффшорного сектора, которые в течение этого времени поддерживали безопасное функционирование международной торговли в регионе. Тем не менее, чтобы продолжать снижать риски, возникающие в изменчивой, непростой и потенциально опасной среде, необходимо проводить оценку рисков и следовать передовым методам борьбы с пиратством, — говорится в заявлении.

### СЛЕДОВАТЬ «НАИЛУЧШЕЙ ПРАКТИКЕ БОРЬБЫ С ПИРАТСТВОМ»

Так, перед рейсом судовладельцы рекомендуют обращать внимание



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

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

IBF Extended Risk Zone — MEZ, SAA, STS;

IBF Extended Risk Zone — the Gulf of Guinea from the Liberia/Côte d'Ivoire border to the Congo/Angola

border excluding the IBF High Risk Area.

Effective 1 March 2022, by decision of the International Bargaining Forum (IBF), the list has been supplemented with three war zones — IBF Warlike Operations Area: the Sea of Azov — north of latitude 46°N, the Northern Black Sea Region and all seaports in Ukraine.


The List of IBF Risk Areas shall be kept on board a ship and be available to crew members at any time.

As for the Notification sent to the International Maritime Organization, the IMO Maritime Safety Committee will consider it on 31 October 2022.

Initiators of the removal of the Indian Ocean HRA commented in their statement that “this announcement is a testament to nearly 15 years of dedicated collabora-



на свежие сводки по морской безопасности от организаций, участвующих в программе Зоны добровольной отчетности VRA и следовать «Наилучшей практике борьбы с пиратством» — BMP5. Это руководство по-прежнему служит источником ценных советов для участников судоходной отрасли, с учетом которых экипажи могут проводить эффективную оценку угроз для каждого рейса и свести к минимуму риски, связанные с сохраняющимися проблемами безопасности в регионе. Судовладельцы также подчеркнули, что будут продолжать следить за ситуацией и обнов-

лять рекомендации по безопасности на море, чтобы поддерживать безопасный транзит судов и минимизировать опасность для моряков. Кроме того, важное дополнение — предполагаемое аннулирование HRA в Индийском океане не ведет к изменению границ Зон добровольной отчетности, которые устанавливает Управление морского транспорта Великобритании UKMTO: судам, участвующим в программе VRA, рекомендуется отправлять информационные сводки в UKMTO и регистрироваться в Центре морской безопасности Африканского Рога (MSCHOA). 

**С 2018 года у берегов Сомали не было зарегистрировано ни одного пиратского нападения на торговые суда.**

No pirate attacks on merchant ships have been reported off the coast of Somalia since 2018.




tion to reduce the threat of piracy in the Indian Ocean. Through a combination of efforts by military, political, civil society, and the shipping industry over the years, operators and seafarers are now able to operate with increased confidence in these waters.”

“Thanks and gratitude is given to all the seafarers and offshore workers who have served during this time in safely maintaining global trade and operations. “Threat and risk assessments should still be carried out, and best management practices followed to continue to mitigate the risks presented in a changeable and often complex and potentially threatening environment,” the statement says.

#### **TO FOLLOW THE BEST MANAGEMENT PRACTICES TO DETER PIRACY**

So, shipowners recommend perusing the latest maritime security reports from organizations supporting the Voluntary Reporting Area (VRA) before the voyage,

and following the Best Management Practices to Deter Piracy (BMP5). These guidelines continue to serve as a source of valuable advice for the shipping industry participants to enable crews to conduct effective threat assessments for each voyage and to minimize the risks associated with ongoing security concerns in the region. The shipowners also emphasize that they will continue to monitor the situation and update maritime security recommendations to assist safe transit of vessels and minimize the danger to seafarers. Furthermore, there is an important addition — the suggested removal of the Indian Ocean HRA does not lead to a change in the boundaries of the Voluntary Reporting Areas established by the UK Marine Trade Operations (UKMTO): ships entering VRA are encouraged to send information reports to UKMTO and to register with the Maritime Security Centre for the Horn of Africa (MSCHOA). 

# ТАБУ НА АЛКОГОЛЬ



## ALCOHOL TABOOED

Запрет на алкоголь в рейсе — необходимая мера, ведь на морях лежит большая ответственность за безопасность мореплавания, что включает в себя здоровье и жизнь товарищей по экипажу, сохранность судна и целостность груза, серьезное и сознательное отношение к окружающей среде. Не зря в корпоративной политике большинства судоходных компаний принят «сухой закон» на флоте. Однако, как показывает практика, алкоголь имеет место быть в рейсе. И все бы ничего, если бы желание расслабиться не приводило к авариям и трагедиям.

Banning alcohol aboard is absolute necessity. Sailors bear responsibility for safety of travel, including health and life of their fellow crew members, intactness of the vessel and integrity of the cargo. They are also expected to have a serious and conscious attitude towards the environment. That's why corporate policies of most shipping companies stipulate "dry law" at sea. However, practice shows that alcohol still has its place in the voyage. It would have been fine but for the tragedies and accidents caused by mere wish to chill out.



Не секрет, что главная особенность алкоголя заключается в том, что он влияет на нервную систему. Иногда малая доза может придать ощущение расслабленности и уверенности в себе, но в больших количествах спиртное однозначно отрицательно сказывается на человеке. Российский профсоюз моряков рассказывает реальные истории, которые привели к печальным и непоправимым последствиям для членов экипажей из-за принятия горячительных напитков. Они должны стать уроком для всех, кто находится в рейсе.

### **АЛКОГОЛЬ МЕНЯЕТ СОЗНАНИЕ**

23 апреля 2022 года в каюте капитана на судне «ОТА-947» произошел конфликт между членами экипажа. Один из моряков, находясь в состоянии алкогольного опьянения, бросился с кухонным ножом на боцмана и нанес ему несколько ударов. Капитан и механик пытались остановить нападавшего, но тот, отбиваясь, поранил и их.

37-летнему мужчине грозит тюрьма за нападение на коллег по экипажу судна. Если его вина будет доказана, то следующие 10 лет он может провести в заключении.

### **АЛКОГОЛЬ ГУБИТ ЗДОРОВЬЕ**

В этом на собственном опыте убедился другой моряк — старпом. В роковой день у одного

из членов экипажа на судне, где он работал, был день рождения. После вахты именинник пригласил своего коллегу отметить праздник, предложил выпить сок. Старпому вкус напитка показался странным, поэтому покинув каюту, он отправился работать. Вскоре ему стало плохо — на борту моряку оказали первую помощь, а после отправили на берег в больницу, где диагностировали полную потерю зрения.

Именинник из каюты больше не вышел. Как показало вскрытие, моряк отравился метиловым спиртом. Предположительно, сок, который пили мужчины, содержал суррогатный алкоголь. По одной из версий, перед днем рождения моряк мог прикупить некачественный алкоголь при проходе через Суэцкий канал у местных, а позже смешал его с соком.

Старпом уже долгое время лечится: речи о возвращении на флот не идет.

### **АЛКОГОЛЬ ПРИВОДИТ К АВАРИИ**

С выпивкой в рейсе «перебирают» даже капитаны. Так, 18 октября 2021 года т/х Beaumaiden сел на мель у острова Борнхольм в Балтийском море.

В материалах расследования говорилось, что капитан после ужина и выпитого бокала вина принял вахту. Через несколько часов ему понадобилось выйти в туалет,

It is common knowledge that alcohol strongly affects the nervous system. Sometimes even a small dose can give a feeling of relaxation and self-confidence, but big amounts of spirits are definitely bad for human health. Seafarers' Union of Russia tells real stories where strong drinks led to sad and irreversible consequences for the crew. These stories should be a lesson to everyone on board.

### **АЛКОГОЛЬ ALTERS PERCEPTION**

On 23 April 2022, crew members started a fight in the master's cabin of OTA-947 vessel. One of the inebriated sailors attacked the boatswain with a kitchen knife and stabbed him several times. The captain and mechanic were trying to stop

the attacker but were also wounded in the process.

The 37-year-old man faces prison sentence for assault on his fellow crew members. If he is convicted, he is going to spend 10 years behind the bars.

### **ALCOHOL RUINS HEALTH**

Yet another sailor, captain's first mate, learned this lesson from his own experience. That day was the birthday of one of the crew members. After the watch, he invited his colleague to have a glass of juice. The first mate felt something strange in the beverage, so he left the cabin and went to work. Soon he felt unwell. He was given first aid on board and sent to a hospital, where he was diagnosed with complete loss of vision.



**СУД РЕСПУБЛИКИ  
КОРЕЯ ПРИГОВОРИЛ  
КАПИТАНА  
К УСЛОВНОМУ  
СРОКУ В 2,5 ГОДА  
С ИСПЫТАТЕЛЬНЫМ  
СРОКОМ —  
ЧЕТЫРЕ ГОДА.**

**THE COURT  
OF THE REPUBLIC  
OF KOREA  
CONDITIONALLY  
SENTENCED THE  
CAPTAIN FOR  
2.5 YEARS WITH  
A PROBATIONARY  
PERIOD OF FOUR  
YEARS.**

но в санузле на мостике плохо работал слив, поэтому он отправился в каюту. Придя к себе, капитан почувствовал усталость, прилег отдохнуть и уснул. Судно оставалось без управления в течение четырех часов. Датские власти пытались перехватить теплоход, но он уверенно шел к берегу.

Моряки на борту проснулись от того, что судно трясло — оно село на мель. Поднялись все, кроме капитана: он так крепко спал, что даже не почувствовал, как т/х *Beaumarque* садится на мель. Скорее всего, накопившаяся усталость плюс алкоголь — и это главное — привели к тому, что капитан утратил способность здраво мыслить.

Примечательно, что после происшествия компания, которая до этого момента разрешала держать на своих судах пиво и вино для членов экипажа, пересмотрела политику в отношении алкоголя — на судах вступил в силу «сухой закон».

**АЛКОГОЛЬ РУШИТ КАРЬЕРУ**

28 февраля 2019 года на выходе из южнокорейского порта Пусан российское судно *Seagrind* врезалось в пролет моста Кванан. По данным местной береговой охраны, инцидент произошел, потому что сухогруз отклонился от курса. В результате аварии в мосту образовалась пятиметровая дыра. Морские власти Пусана заявили, что тест на содержание алкоголя в крови капитана показал уровень выше предельно допустимого в три раза. Кроме того, по данным береговой охраны, за 40 минут до того, как *Seagrind* врезался в мост, он совершил навал на стоявшее на якоре круизное судно.

Суд Республики Корея приговорил капитана к условному сроку в 2,5 года с испытательным сроком — четыре года. Примечательно, что прокуратура настаивала на более суровом наказании, но суд учел смягчающие обстоятельства — признание вины почти по всем



© Mobius6

↑

28 февраля 2019 года на выходе из южнокорейского порта Пусан российское судно *Seagrind* врезалось в пролет моста Кванан. Морские власти Пусана заявили, что тест на содержание алкоголя в крови капитана показал уровень выше предельно допустимого в три раза.

On 28 February 2019, Russian vessel *Seagrind* crashed into Gwangan Bridge upon departure from the port of Busan. Maritime authorities of Busan said that the test for alcohol content in the blood of the captain showed a level three times higher than allowed.





↑

**18 октября 2021 года т/х Beaumaiden сел на мель у острова Борнхольм в Балтийском море. В материалах расследования говорилось, что капитан после ужина и выпитого бокала вина принял вахту.**

On 18 October 2021, Beaumaiden motor vessel ran aground near the island of Bornholm in the Baltic sea. Investigation file shows that the captain took over the watch after dinner with a glass of wine.

The birthday celebrant never left the cabin. The autopsy revealed methanol poisoning. The juice both men drank supposedly contained surrogate alcohol. One theory is that the sailor bought low-grade alcohol from the locals when passing through the Suez Canal and later mixed it with juice.

The first mate needs long treatment and there is no question of his returning to the fleet.

#### **ALCOHOL CAUSES INCIDENTS**

Even captains sometimes misuse alcohol. On 18 October 2021, Beaumaiden motor vessel ran aground near the island of Bornholm in the Baltic sea.

Investigation file shows that the captain took over the watch after dinner with a glass of wine. In a few hours he needed to take a biological break, but the water closet on the bridge was out of order, so he went to his cabin. There he felt drowsy, lay down to rest a bit, and fell asleep. The vessel was left unattended for four hours. Danish authorities tried to intercept the motor ship but it headed straight to the shore.

Sailors were woken by the quaking of the vessel upon running aground.

Everybody got up, except for the captain who was sleeping so tight that he never felt Beaumaiden strike bottom. Probably it was the built-up fatigue in combination with alcohol (which was the main cause) that led to the captain's inability to act with prudence.

It is noteworthy that after the accident, the company, which until then had allowed crew members to keep beer and wine on its ships, revised the policy and introduced the ban on alcohol.

#### **ALCOHOL ENDS CAREERS**

On 28 February 2019, Russian vessel Seagrand crashed into Gwangan Bridge upon departure from the port of Busan. According to the local coast guard, the incident occurred after the dry cargo vessel went off the course. As a result, a five-metre wide hole was torn through the bridge. Maritime authorities of Busan said that the test for alcohol content in the blood of the captain showed a level three times higher than allowed. Besides, the coast guard reported that 40 minutes before Seagrand crashed into the bridge, it collided with an anchored cruise ship.

The Court of the Republic of Korea conditionally sentenced the captain

**ЗАПРЕТ  
НА АЛКОГОЛЬ  
В РЕЙСЕ –  
НЕОБХОДИМАЯ  
МЕРА.**

**BANNING ALCOHOL  
ABOARD  
IS ABSOLUTE  
NECESSITY.**

пунктам, искреннее раскаяние и факт выплаты компенсации.


В другом эпизоде суд Белфаста (Северная Ирландия) оштрафовал 58-летнего капитана на 500 фунтов стерлингов (\$652) за употребление спиртного при исполнении служебных обязанностей — он находился в состоянии опьянения во время перешвартовки судна от одного причала к другому. Лоцману пришлось дважды вмешаться, чтобы предотвратить навал судна на причальную стенку. Проведенный тест показал превышение допустимого уровня алкоголя у моряка. Давая показания, офицер портовой полиции рассказал, что тот вел себя очень странно. И хоть он, можно сказать, отделался легким испугом, судовладелец подтвердил, что попавшийся на употреблении алкоголя капитан «никогда, никогда» не будет работать у него снова.

**КУЛЬТУРА БЕЗОПАСНОСТИ**

— Конкретно эти истории рисуют довольно грустную картину уровня культуры безопасности, — отмечают в Российском профсоюзе моряков. — Употребляя любое количество алкогольной продукции

в рейсе, моряки должны понимать, что подвергают риску безопасность судна, груза, окружающую среду и остальных членов экипажа. Даже легкое опьянение может негативно сказаться на эффективности принятия решений и увеличить риск аварии или несчастного случая. Кроме того, алкоголь ускоряет охлаждение тела — в случае падения пьяного моряка в воду увеличивается риск гипотермии.

В РПСМ убеждены: судоходная отрасль должна придерживаться нулевой толерантности к спиртным напиткам и психоактивным веществам на флоте, а моряки — помнить, что запрет на употребление алкоголя в море — это один из элементов безопасности мореплавания, а не ханжество.

Не лишним будет обратить внимание моряков и на то, что если с работником, принявшим алкоголь в рейсе, что-то случится — травма или гибель, и факт употребления спиртного будет установлен, речи о покрытии медицинских расходов, выплате компенсации по потере трудоспособности или единовременной сумме родственникам быть не может. Разве выпитое в рейсе спиртное стоит всех возможных последствий? 



**Алкоголь ускоряет охлаждение тела – в случае падения пьяного моряка в воду увеличивается риск гипотермии.**

**Alcohol accelerates body cooling – if a drunken sailor falls into water, the risk of hypothermia increases.**

for 2.5 years with a probationary period of four years. Notably, the prosecutor’s office demanded a more severe punishment, but the court took into account the mitigating circumstances — plea of guilty in regard to nearly all claims, sincere repentance and recovery of damages.

Another episode concerns a 58-year-old captain fined 500 pounds (\$652) by the Court of Belfast, Northern Ireland, for drinking alcohol while on duty (he was intoxicated while mooring a ship from one berth to another). The pilot had to interfere twice to prevent collision of the vessel with the mooring wall. The test showed alcohol level above the limit. In testifying, the port police officer said that the behavior of the man was very strange.


And although he got off lightly, the shipowner confirmed that the captain caught drinking would “never on Earth” work for them again.

**LIFE SAFETY CULTURE**

These stories make up a rather dismal impression of current safety culture,

admits the Seafarers’ Union of Russia. Any amount of alcohol consumed by the crew on the trip puts at risk the safety of the vessel, cargo, the environment and other crew members. Even mild intoxication can impair the efficiency and timeliness of decision-making and increase the risk of an incident or accident. Alcohol also accelerates body cooling — if a drunken sailor falls into water, the risk of hypothermia increases.

SUR believes that the shipping industry should maintain zero tolerance to alcoholic beverages and psychoactive substances in the fleet, and seafarers must remember that alcohol ban is one of the elements of maritime safety rather than prudishness.

It’s also worth mentioning that in case of injury or death of an employee during the trip with the established fact of drinking alcohol, there will be no coverage of medical expenses, or payment of compensation for disability, or a lumpsum to relatives. Is liquor drunk on the voyage worth all the trouble? 



© Mark Taylor from Rockville, USA



# «МОРЕ ЛЮБИТ СИЛЬНЫХ, А СИЛЬНЫЕ ЛЮБЯТ ПОЕСТЬ»



**“THE SEA LOVES THE STRONG, AND THE STRONG LOVE TO EAT”**

Тяжелая работа рука об руку должна идти с хорошим питанием — с этим вряд ли кто-то будет спорить. Однако на протяжении веков морская кухня не могла похвастаться высоким качеством, хотя у нее, несомненно, были свои особенности — в первую очередь из-за отсутствия возможности долгого хранения продуктов. Сегодня ситуация изменилась кардинально: питание на борту строго регламентируется и чаще всего ничем не уступает береговой кухне. Однако свои пищевые традиции у моряков существуют и по сей день — правда, уже мало чем напоминающие обычаи далекого прошлого.

Hard work should go hand in hand with good nutrition - a statement difficult to argue with. Yet, over the course of history, maritime cuisine had not much to boast of, despite certain peculiarities, mostly due to the lack of methods for preserving perishables. Today the situation has changed dramatically: meals on board are strictly regulated and most often as good as on-shore cuisine. However, seafarers have their own food traditions to this day, although they have little semblance to the customs of the distant past.



↑  
Фреска из Остии

Ostia Antica, Roman Empire

**НЕРЕДКО  
СКАНДИНАВСКИЕ  
МОРЕПЛАВАТЕЛИ  
БРАЛИ С СОБОЙ  
НА БОРТ И ЖИВУЮ  
ПИЩУ — ПТИЦУ, КОЗ,  
ОВЕЦ — КОТОРЫЕ  
ПОСТЕПЕННО  
УПОТРЕБЛЯЛИСЬ  
В ПИЩУ.**

**THEREFORE,  
IT WAS SUBSTITUTED  
WITH LESS TIME-  
SENSITIVE ALCOHOLIC  
BEVERAGES — CHEAP  
ALE AND MORE  
EXPENSIVE MEAD.**

### ОТ АНТИЧНОСТИ ДО СРЕДНЕВЕКОВЬЯ

Начиналось все не так плохо. Более-менее дальние морские переходы совершались еще со времен Античности. Однако тогда суда чаще всего не выходили далеко в море, а следовали вдоль берега и на ночь к нему швартовались, готовили себе пищу и устраивали ночлег. Такой стиль мореплавания позволял морякам охотиться, рыбачить, собирать свежие фрукты — в общем, во многом обеспечивать себя обычной свежей пищей. В более поздние времена стиль мореплавания разительно изменился — а с ним и питание моряков, причем не в лучшую сторону.

В Средневековье, несмотря на падение уровня культуры, мореплавание все же продолжило развиваться. Наверное, самыми яркими фигурами морской жизни того времени стали викинги, которые начали предпринимать значительно более дальние морские походы. Их драккары появились сперва у берегов современной Англии, а затем по всему Средиземноморью и дальше: эти мореходы доходили до берегов Северной Америки, открыли Исландию и Гренландию — все это без компаса и с меньшими, чем у средиземноморских народов, астрономическими познаниями.

Более дальние походы требовали пищи с большим сроком хранения. Поэтому помимо рыбацкой добычи часто в ход шли различные вяленые виды мяса и, когда свежие подходили к концу, — сушеные овощи. Основой рациона стал сушеный хлеб, постепенно принявший форму сухарей. Питьевая вода на борту, к несчастью, недолго была пригодна к употреблению — в ненадежных деревянных бочках она быстро портилась и тухла.

Поэтому на смену ей приходили более устойчивые к влиянию времени алкогольные напитки — дешевый эль и более дорогой мед. Нередко скандинавские мореплаватели брали с собой на борт и живую пищу — птицу, коз, овец — которые постепенно употреблялись в пищу. В эпоху более позднего Средневековья быт и рацион не сильно отличались от того, что было принято у викингов. На купеческих судах Ганзы, новгородских ладьях на Балтике, в турецком флоте и флоте итальянских морских городов-государств ситуация с питанием обстояла примерно также с некоторыми поправками на национальные продукты.

### ЭПОХА ВЕЛИКИХ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ОТКРЫТИЙ

Введение компаса и морских карт лишь постепенно способствовали прекращению привычного мореплавания вдоль берегов, но все же морские путешествия со временем изменились. Уже в XIII веке в Западной Европе появились планы морских заатлантических экспедиций в Индию. А затем, в XV веке, наступила эпоха Великих географических открытий — далеких странствий по ранее неизвестным морским маршрутам в Африку, Америку, Азию и Океанию и кругосветных путешествий. Такие дальние многомесячные плавания, конечно, были сопряжены со многими трудностями, и не в последнюю очередь они касались питания. Порой не так страшны были штормы и мертвые штили, как тяжелые бытовые условия и часто связанные с ними болезни, такие как, например, цинга. Условия часто были настолько тяжелыми, что многие моряки просто не возвращались обратно. Так, если в поход Васко да Гамы в Индию, начавшийся в 1497 году, отправилось по разным оценкам от 100 до 170 человек, вернулось из него — только 55. С теми же проблемами сталкивались и другие экспедиции.

### ВОДА С ДУШКОМ И ХЛЕБ С СЮРПРИЗОМ

Что же входило в рацион моряка того сложного времени? Основой питания в те века в целом были хлеб и вода. На борту первый можно было превратить в сухари, а вот проблемы с водой



## FROM ANTIQUITY TO THE MIDDLE AGES

It didn't start out so bad. The history of more or less distant sea passages dates back to the antiquity. However, at that time the ships usually did not go far out to sea, but followed the shoreline and berthed every night to cook and bunk down. With this seafaring style, sailors could hunt, fish, gather fresh fruit — that is, provide customary fresh food for themselves. In later times, the style of sailing changed drastically — and with it the diet of sailors, and not for the better.

In the Middle Ages seafaring kept developing despite the cultural decline. Perhaps the most striking navigators of that time were the Vikings, who began to undertake much farther sea voyages. Their drakkars appeared first off the coast of modern England, and then throughout the Mediterranean and beyond: these sailors used to reach the shores of North America, discovered Iceland and Greenland, all without a compass and with less astronomical knowledge than that of the Mediterranean peoples.

Longer journeys required food with longer shelf life. Hence various cured meats were added to the fishermen catch and, when fresh produce ran low, dried vegetables took their place. Dried bread became the cornerstone of the diet, gradually taking the form of biscuits. Drinking water on board, unfortunately, did not last long — in unreliable wooden barrels it quickly deteriorated and went stale. Therefore, it was substituted with less time-sensitive alcoholic beverages — cheap ale and more expensive mead. It was not uncommon for Scandinavian navigators to bring livestock onboard — poultry, goats, sheep that were gradually consumed. In the late Middle Ages the way of life and diet were little different from the customs of Vikings. Merchant ships of the Hansa, the Novgorod vessels in the Baltic, the Turkish fleet and the fleet of the Italian maritime cities-states all shared approximately the same diet with some adjustments for national products.

## THE AGE OF DISCOVERY

Introduction of the compass and nautical charts only gradually altered the habit of seagoing along the coasts, but still sea travel changed over time. As early as the 13th century, Western Europe

nurtured plans for overseas expeditions to India. And then, in the 15th century, came the era of the Great Geographical Discoveries — far-flung wanderings along the previously unknown sea routes to Africa, America, Asia, and Oceania, and circumnavigation of the globe. Such distant, months-long voyages were inevitably fraught with various hardships, not the least of which was food. Storms and dead calms could have been not as scary as harsh living conditions and associated diseases, such as scurvy. Many seamen never came back home merely due to these hardships. Of 100 to 170 men who, by various estimates, went with Vasco da Gama to India in 1497, only 55 returned. Other expeditions faced the same challenges.

## WATER WITH STINK AND BREAD WITH A SURPRISE

So, what was the sailors' diet at that tough time? They mainly existed on bread and water. The former could be turned into biscuits onboard, but the water issues remained. A couple of months into the travel the water went foul and the barrels became the breeding ground for bacteria. Far from the shore, it was impossible to renew its stock, so other methods were explored — adding vinegar, lemon juice and various chemical elements, which only extended the term of storage for a few weeks at the most. The situation was not remedied until much later — with the advent of galvanized iron tanks into the fleet. Until then, the crew basically had to make do with rainwater.

Biscuits could also hardly be called gourmet food — hardtacks taken to voyages were hefty flatbreads made of flour and water, almost bone-dry, almost non-munchable

**ОСНОВОЙ ПИТАНИЯ В ТЕ ВЕКА В ЦЕЛОМ БЫЛИ ХЛЕБ И ВОДА. НА БОРТУ ПЕРВЫЙ МОЖНО БЫЛО ПРЕВРАТИТЬ В СУХАРИ, А ВОТ ПРОБЛЕМЫ С ВОДОЙ СОХРАНЯЛИСЬ — ЧЕРЕЗ МЕСЯЦ-ДВА В МОРЕ ОНА ПРОТУХАЛА, А БОЧКИ СТАНОВИЛИСЬ РАССАДНИКОМ БАКТЕРИЙ.**

**THEY MAINLY EXISTED ON BREAD AND WATER. THE FORMER COULD BE TURNED INTO BISCUITS ONBOARD, BUT THE WATER ISSUES REMAINED. A COUPLE OF MONTHS INTO THE TRAVEL THE WATER WENT FOUL AND THE BARRELS BECAME THE BREEDING GROUND FOR BACTERIA.**



Корабельное печенье, Англия, 1875 г.

Ship's biscuit, England, 1875

**НАДО СКАЗАТЬ, ЧТО ТАКОЕ ПИТАНИЕ НЕ ПРОХОДИЛО ДАРОМ ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ — ЧАСТО РАСПЛАТОЙ ЗА НЕГО СТАНОВИЛАСЬ ЦИНГА, ВЫЗВАННАЯ ОСТРОЙ НЕДОСТАТОЧНОСТЬЮ ВИТАМИНА С. ПОСТЕПЕННО ОНА ПРИВОДИЛА К РАЗРУШЕНИЮ ВСЕГО ОРГАНИЗМА.**

**SURELY THIS KIND OF NUTRITION COULDN'T BE INNOCUOUS. THE MOST COMMON PRICE PAID FOR IT WAS SEA SCURVY CAUSED BY ACUTE INSUFFICIENCY OF VITAMIN C. THE DISEASE GRADUALLY DEBILITATED THE WHOLE BODY.**



© Karen at Mason Jars

↑

Поначалу к выводам врача о пользе цитрусовых в борьбе с цингой не отнеслись серьезно. Использовать их на флоте начали только после 1795 года, когда появились новые сведения, что эти фрукты спасают от цинги.

At first nobody took seriously the doctor's conclusions on the benefits of citruses against scurvy. Their use in the fleet became common only after 1795, with new evidence confirming that these fruits presented a remedy from scurvy.

сохранялись — через месяц-два в море она протухала, а бочки становились рассадником бактерий. В длительных плаваниях вдали от берега обновить ее было невозможно, поэтому пытались справляться другими методами — добавляли уксус, лимонный сок и различные химические элементы, но это продляло пригодность воды максимум на несколько недель. Справиться с ситуацией удалось только много позже — с приходом на флот железных оцинкованных баков. До этого экипажу в основном приходилось довольствоваться дождевой водой.

Сухари тоже вряд ли можно было назвать пищей для гурманов — морские галеты, которые брали в рейсы, представляли собой увесистые лепешки из муки и воды, высушенные до почти каменного состояния, которые невозможно было разгрызть, предварительно не размочив в воде или алкоголе. Они шли в пищу не только сами по себе, но и в составе различных «блюдов» — например, их растирали

в мелкую крошку, добавляли сало и сахар, иногда бобы или какие-либо крупы, перетирали в ступке и разбавляли все это водой. Итогом становилась жирновато-сладковатая паста, которую называли «собачьим пирожным». В раздробленном виде галеты добавлялись в незамысловатые морские рагу на базе солонины, в раскрошенном виде могли использоваться в готовке вместо муки. Однако и они были подвластны времени: в галетах часто появлялись «жители» — различные личинки и жучки. Вариант борьбы с ними был такой — постучать сухарем по столу, чтобы хотя бы часть из них ее покинули. Иногда пораженные червями галеты просто слегка размачивались морской водой и снова запекались в обычной печи — получались те же сухари, но с мясной приправой из печеных червей. К тому же, часто из-за морской влаги они плесневели. Существенно ситуация с хлебом изменилась только к появлению железных судов, оснащенных хлебопечкарнями.



without being soaked in water or alcohol. They were consumed not only on their own, but also as part of various “dishes” — for example, they were broken into small crumbs, flavoured with lard and sugar, sometimes with added beans or cereals, ground in a mortar, and then diluted with water. The resulting sweetish greasy paste was called sailor’s (or dog’s) delight. Crushed hardtacks were added to a simple sea mulligan based on corned meat, and in crumbled form could be used instead of flour. However, even those weren’t invincible to time. Hardtacks were often infested with “inhabitants” — larvae and bugs. Sailors used to tap them on the table to knock at least part of the bugs out. Sometimes the infested hardtacks were slightly softened in seawater and rebaked in a usual oven — basically they remained the same hardtacks but spiced with roasted worms. Besides, they frequently went moldy because of the humid environment. The bread situation changed only with the introduction of iron ships equipped with bakeries.

#### IRREPLACEABLE INGREDIENT

Another product typical of marine cuisine of the time was corned meat. The meat was packed into barrels with an abundance of salt. As a result, it went black and very hard, but should have had enough shelf life for the longest voyage. In real life, though, that was not always the case. Low-grade barrels, low-quality salt and hot climate resulted in stale and rotten meat. It couldn’t be eaten as is, so commonly it was combined with cereals to cook something between a soup and a porridge, depending on the quantity of water available. Otherwise the meat was simply boiled in the equally bad water. Even well-made corned meat started emanating foul smell in a few months. Various herbs (if available) were used to mask it. Livestock were also frequently taken aboard, but fresh meat was eaten in the first place.

Probably the most cursed dish on the fleet was pottage — utter horror for sailors. It was cooked when nearly all victuals were at an end; the cauldron was stuffed with anything within reach: rats, hardtacks (worm castles as they were called), stale

**Сегодня питание на борту разительно изменилось — в отношении него действуют строгие нормы, регулирующие количество приемов пищи в день и другие аспекты.**

Today, diet on board has changed drastically, with strict regulations governing the number of meals a day and other aspects.



### НЕЗАМЕНИМЫЙ ИНГРЕДИЕНТ

Другой типичный для морской кухни того времени продукт — солонина. Готовилась она следующим образом — мясо клали в бочки и засыпали большим количеством соли. В результате оно чернело и становилось очень твердым, но срока его годности должно было хватить для самого долгого плавания. На деле, правда, это не всегда было так — из-за плохих бочек, некачественной соли и жаркого климата, солонина все равно нередко портилась и загнивала. Есть ее в первозданном виде было невозможно, поэтому часто из нее готовили полукашу-полупохлебку — в зависимости от количества воды, которую можно было потратить на блюдо — с добавлением крупы. Либо же мясо просто вываривалось в воде, часто уже

изрядно подпорченной. Даже хорошо сделанная солонина через несколько месяцев могла источать запах разложения. Чтобы забить неприятные запахи, использовались приправы, если они были. На борт могли брать и живой скот, однако свежее мясо съедалось в первую очередь.

Ужасом для любого моряка был потаж — наверное, самое проклинаемое блюдо на флоте. Его готовили тогда, когда заканчивались почти все запасы, и в котел с водой шло все, что еще оставалось — крысы, червивые сухари, протухшее мясо, объедки, рыбы хвосты и даже кожаные изделия. После этого блюда недалеко было и до бунта.

К числу деликатесов можно было отнести твердый сыр, похожий на пармезан. Со временем его научились делать достаточно

meat, leftovers, fish tails, sometimes even leather items. This dish was one step too close to a mutiny.

One of the sailor's favourites was hard cheese similar to parmesan. With time people learned the trick to make it last, and so it appeared in the sea diet by the end of the 18th century. Alcohol was another sailor's frequent companion.

A veritable breakthrough in naval nutrition was made in the 19th century by French pastry chef Nicolas François Appert who invented canned food. His method was to put food into glass jars, seal them hermetically and boil in salted water for a few hours. In this way, the products remained not only intact but quite edible for many months. Then again, sailors were frequently scrimped on, so the purchased meat was not of the best quality and exuded a stench when the can was opened. British sailors used to call these "dead French".

### BAD FOOD IS SCARIER THAN THE ELEMENTS

Surely this kind of nutrition couldn't be innocuous. The most common price paid for it was sea scurvy caused by acute insufficiency of vitamin C. The disease gradually debilitated the whole body. The magnitude of the tragedy was staggering: the golden ages of maritime discovery saw more deaths from scurvy than from combat, shipwrecks, storms, or other incidents. Sailors were still dying from scurvy until the end of the 19th century, although the method of treatment had been found earlier. It was discovered by James Lind, a doctor in the British Navy. In 1747 when his crew was struck with scurvy, he decided to carry out an experiment. He divided twelve sick men into six pairs and gave each pair various products and cures that were believed by various specialists to work against the disease. A random pair of sailors received the following products for six days: a quarter (approx. 1.1 liter) of cider, 25 drops of "elixir of vitriol" three times a day; half a pint (approx. 280 ml) of sea water; a paste mix of garlic, mustard and horseradish three times a day; two tablespoons of vinegar three times a day; two oranges and a lemon. The two sailors who were on the citrus diet recovered enough by the end of the week to take care of the other ten. However, at first nobody took seriously the doctor's conclusions on the benefits of citrus against scurvy. Their use in the fleet became common only after 1795, with new evidence





«живучим», поэтому уже в конце XVIII века он появлялся в морском рационе. Частым спутником моряков был и алкоголь.

Прорыв в питании на флоте совершил французский кондитер Николая Франсуа Аппер в XIX веке — им стало изобретение консервов. Его метод заключался в том, что еду нужно было класть в бутылки, герметично закрывать, а затем несколько часов кипятить в соленой воде. Так продукты на протяжении многих месяцев оставались не только пригодными, но и вполне съедобными. Правда, несмотря на это, на морях часто экономили и закупали далеко не лучшее мясо, которое при вскрытии банки исходило неприятный запах. За это британские моряки наградили его нелестным именем — «дохлый француз».

### **ПЛОХАЯ ЕДА СТРАШНЕЕ СТИХИЙ**

Надо сказать, что такое питание не проходило даром для здоровья — часто расплатой за него становилась цинга, вызванная острой недостаточностью витамина С. Постепенно она приводила к разрушению всего организма. Масштабы трагедии поражали: в золотые века морских открытий болезнь убила, вероятно, больше моряков, чем морские сражения, крушения из-за штормов и любые другие инциденты. Мореходы продолжали гибнуть от цинги вплоть до конца XIX века, хотя способ лечения был найден раньше. Его обна-

ружил врач британского флота Джеймс Линд — в 1747 году на корабль, где он работал, пришла цинга, и он решил провести эксперимент по лечению моряков. Двенадцать человек с симптомами болезни он разделил на шесть пар и каждой давал продукты или лекарства, которые, по мнению разных специалистов, помогали от недуга. Случайно выбранная пара моряков получала в течение шести дней один из следующих продуктов: кварту (около 1,1 литров) сидра; 25 капель эликсира на основе купороса трижды в сутки; полпинты (около 280 миллилитров) морской воды; смесь чеснока, горчицы и хрена в виде пасты трижды в день; две ложки уксуса трижды в день; два апельсина и лимон. Двое моряков на цитрусовой диете уже к концу первой недели достаточно окрепли, чтобы ухаживать за остальными десятью. Однако поначалу к выводам врача о пользе цитрусовых в борьбе с цингой не отнеслись серьезно. Использовать их на флоте начали только после 1795 года, когда появились новые сведения, что эти фрукты спасают от цинги. Однако и здесь возникали проблемы: люди часто не знали, как хранить лимоны в долгих походах, или вовсе кипятили сок, что сводило его пользу к нулю.

### **НОВЫЕ ТРАДИЦИИ**

Сегодня питание на борту разительно изменилось — в отношении него действуют

confirming that these fruits presented a remedy from scurvy. But even so, there were problems: people often did not know how to store lemons for long travels or even boiled the juice, which brought all the benefits to naught.

### **NEW TRADITIONS**

Today, diet on board has changed drastically, with strict regulations governing the number of meals a day and other aspects. The Russian Fleet regulates approximate ration that should be provided for seafarers. It is specified in the Edict of the Government of the Russian Federation “On nutrition of the crews of sea-going and river vessels with the exception of fishing vessels and aircraft” and contains many items, including fresh vegetables and fruit. There are still food traditions, but their nature has changed. Borscht is very much respected. Dried fruit compote, potatoes with herring are served on Monday mornings, chicken on Wednesdays, pelmeni on Saturdays (seamen often help make them), Makarony po-flotski (navy-style pasta) when the ship is in port — almost every day’s meal has a traditional product in it.

However, there are curious coincidences with customs of the past centuries. “When I was still at sea, I once worked on a vessel where the crew was half Russian and half Arab,” says Nikolai Sukhanov, chairman of the Far Eastern Regional Organization of the Seafarers Union of Russia (DVRO RPSM). “There were two cooks

on board, each cooked for their part of the crew. In Arabian ports we visited our foreign colleagues bought several live rams and kept them in a pen in the stern of the ship. They ate fresh meat almost every day.”

Other aspects of the job have irreversibly changed: while in the old days the cook was often one of the most hated characters on board, because hardly anybody was happy with their work, and the galley was mostly dirty and messy, nowadays the cook is one of the most respected people on the ship, second only to the captain perhaps. There is no regular schedule and the work is really hard: the cooks spend 80% of the time on their feet. A good cook is a bit of an artist, highly spoken of, but a bad cook may have a hard time. “Chief mechanic Kim Borisovich Mikhailov I served under recounted that in the 1950s after the 1st Soviet Antarctic Expedition he was the fourth mechanic at Ob diesel motor vessel,” recalls chief technical safety inspector of RPSM Evgeny Khizhnyak. “At a port the cook was changed to a very young chef who had just completed his service as a cook in the Army. The motorship went to the Arctic, Franz Josef Land. After a week the sailors called the cook to the stern and gave him a beating for serving boiled pearl barley with meat every day. Afterwards he complained to Kim Borisovich: “Was I supposed to make 'cocklets' for them all the time?”


строгие нормы, регулирующие количество приемов пищи в день и другие аспекты. На российском флоте есть и приблизительный рацион, который должен быть обеспечен морякам — он содержится в Постановлении Правительства РФ «О рационах питания экипажей морских, речных судов, за исключением судов рыбопромыслового флота, и воздушных судов» и включает в себя много позиций, в том числе свежие овощи и фрукты. Хотя традиции питания на флоте остались, просто уже другие. Очень уважаются борщ. Каждый день на борту — компот из сухофруктов, картошка с селедкой в понедельник утром, курица по средам, пельмени по субботам, которые нередко сами моряки помогают лепить, макароны по-флотски при стоянке в порту — почти на каждый прием пищи каждого дня есть свой традиционный продукт.

Однако бывают и любопытные совпадения с реалиями прошлых веков. «Когда я еще ходил в море, однажды работал на судне, где экипаж пополам состоял из россиян и арабов, — рассказал председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) Николай Суханов. — На борту было два повара, каждый готовил на свою часть экипажа. В арабских портах, куда мы заходили, наши иностранные коллеги покупали несколько живых баранов, для которых на корме судна был обустроен загон, и практически каждый день питались свежим мясом».

Другие аспекты работы безвозвратно изменились: если в старые времена повар часто являлся одним из самых ненавидимых персонажей на борту, потому что его работой редко кто бывал доволен, а на камбузе в основном царили грязь и беспорядок, то сегодня он — чуть ли не второй после капитана по степени уважения человек. График у него ненормированный, работа тяжелая, более 80% рабочего времени приходится проводить на ногах. Хороший повар — своего рода художник, его

высоко ценят, а вот плохому иногда приходится непросто. «Старший механик Ким Борисович Михайлов, под руководством которого я когда-то работал, рассказывал, что в 50-е годы после Первой Комплексной Антарктической экспедиции он был четвертым механиком дизель-электрохода «Обь», — вспоминает главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк. — Судно пришло в порт, сменился повар: на борт пришел еще совсем молодой шеф, только отслуживший в армии поваром. Электроход отправился в Арктику, на Землю Франца-Иосифа. Через неделю матросы вызвали на корму повара и отлупили: каждый день он кормил их перловой кашей с мясом. Киму Борисовичу он пожаловался: «А что, я должен был им все время «коклеты» делать?».

Вообще же сегодня серьезных вопросов к питанию на борту обычно не возникает: «Откровенных проблем на судах обычно не бывает, но случается, что судовладелец просто выделяет очень мало денег на еду морякам, поэтому питание скудное — например, на пять долларов в сутки, — отметил Николай Суханов. — Сегодня на то, чтобы нормально прокормить экипаж, понадобится по меньшей мере семь долларов в сутки на человека, десять — уже практически неограниченное питание. Бывает, трудности возникают во время длительных переходов, когда судно долго не заходит в порт и подходят к концу запасы, в первую очередь овощей и фруктов. Поэтому когда теплоходы приходят к нам в Находку, мы всегда смотрим на качество пищи, следим, чтобы в порту на борт завозили больше свежих овощей и фруктов».

«Хорошее питание крайне важно для моряков, — отметил Евгений Хижняк. — Настоящий профессионал всегда ценится, потому что в течение нескольких месяцев он должен обеспечить полноценное и разнообразное питание на борту из ограниченного запаса продуктов и в непростых условиях. Качественная пища в свою очередь необходима для здоровья и хорошего уровня работы моряков, ведь не зря на флоте есть даже пословица — «Море любит сильных, а сильные любят поесть!». 



Nowadays there are no serious issues with the ship diet. "There are usually no outright problems on ships, but sometimes the shipowner simply allocates too little money for food, so the food is scarce — for example, for five dollars a day," says Nikolai Sukhanov. "Today, one needs at least seven dollars a day per person to properly feed the crew, whereas ten would mean almost unlimited food. Sometimes there are issues during lengthy passages when a vessel stays away from ports for too long and the storehouse runs out of vegetables and fruit. This is why we always pay attention to the products

quality when vessels visit Nakhodka. We make sure that enough fresh vegetables and fruit are brought on board in the port."

"Good nutrition is extremely important for seafarers," says Evgeny Khizhnyak. "A true professional is always valued, because he must provide full and varied meals on board for several months from a limited stock of products in a challenging environment. Quality food is essential to health and good performance.

There is even a proverb in the Navy: 'The sea loves the strong, and the strong love to eat.'" ⚓

На российском флоте есть и приблизительный рацион, который должен быть обеспечен морякам — он содержится в Постановлении Правительства РФ «О рационах питания экипажей морских, речных судов, за исключением судов рыбопромыслового флота, и воздушных судов» и включает в себя много позиций, в том числе свежие овощи и фрукты.

The Russian Fleet regulates approximate ration that should be provided for seafarers. It is specified in the Edict of the Government of the Russian Federation "On nutrition of the crews of sea-going and river vessels with the exception of fishing vessels and aircraft" and contains many items, including fresh vegetables and fruit.



Портрет Николя Аппера, изобретателя консервов в 1795 г.

Portrait of Nicolas Appert, inventor of food canning in 1795



# ЧТО ТАКОЕ КВИЗ?

## WHAT IS A 'QUIZ'?



### Квизы (или паб-квизы) — это:

- командная интеллектуально-развлекательная игра, в которой нужно отвечать на разные вопросы (в основном на логику и эрудицию, а также про музыку и кино).
- хороший способ провести вечер с друзьями, размять мозги и получить новые позитивные впечатления. В назначенное время в назначенном месте (клуб, бар, караоке и т.д.) собираются участники, которые заранее объединились в команды. В одной команде обычно от 2 до 10 человек, команд на игре может быть от 2 до бесконечности. Чем больше команд, тем дольше продолжительность вечера (не самой игры, а именно вечера, потому что подсчет занимает гораздо больше времени, с другой стороны, чем больше команд, тем приятнее побеждать, да и драйва на крупных играх больше). Средняя продолжительность игры — 2-2,5 часа. Среднее количество вопросов — 50, но крупные игроки уже давно экономят и задают 35-40 вопросов. Время на обдумывание одного вопроса от 30 до 60 (редко до 120) секунд. Команда, которая наберет больше всех баллов за игру, — побеждает и получает призы.

### Quizzes (or pub quizzes) are:

- a team intellectual and entertaining game where one has to answer various questions (mostly about logic and erudition, but also about music and movies).
- a great way to spend an evening with friends, stretch your brain and get good vibes. Participants make up teams and gather at an agreed time and place (club, bar, karaoke, etc.). A team usually consists of 2 to 10 people, the number of teams in a game can be from 2 to infinity. The more teams, the longer is the night (not the game itself, but the night, because the result counting procedure is quite lengthy; on the other hand — the more teams, the more pleasant it is to win, and there is more excitement in big games). Average duration of a game is 2 to 2.5 hours. Average number of questions is 50, but big players have long been saving resources and ask 35 to 40 questions. The time given for answering one question is 30 to 60 (rarely up to 120) seconds. The team to score the most points for the game wins and receives prizes.

## Итак, приступим:

### So let's get started:

1

В 1915 году во французской армии было создано первое в мире подразделение по разработке и внедрению камуфляжа. Эмблемой подразделения стал именно он.

In 1915, the French army created the world's first unit for the design and introduction of camouflage. What became the unit's emblem?

2

На эмблемах Олимпийских игр год обычно обозначается двумя (например, Барселона-92) или четырьмя цифрами (например, Пекин-2008). Но один раз год был обозначен пятью цифрами MCMLX. В каком году это произошло?

The Olympic Games emblems usually indicate the year by two (e.g. Barcelona-92) or four digits (e.g. Beijing-2008). But once the year was indicated by five digits — MCMLX. What was the year?



**3**

ОНО — самая известная математическая константа, день которой отмечается 14 марта. Интересно, что отношение удвоенной высоты пирамиды Хеопса к её периметру также дает данную константу. Назовите эту величину.

It is the most famous mathematical constant, whose day is celebrated on March 14. The interesting fact is that the ratio of the doubled height of the pyramid of Cheops to its perimeter also equals to this constant. Name this value.

**4**

По одной из версий, это выражение пошло от правил безопасности грузчиков в порту из-за размера и веса некоего предмета, движение которого нельзя было направлять в сторону человека, особенно по наклонной плоскости. Сейчас это выражение из двух слов имеет значение «придираться к кому-то» или «наговаривать». Назовите это выражение.

According to one of the versions, this phrase came from safety rules for dock workers due to the size and weight of a certain object whose movement could not be directed towards a person, especially along an inclined plane. Nowadays, this three-word phrase has the meaning "pick faults in someone" or "dish on someone". Name this phrase.

**5**

Герой рок-оперы «Юнона и Авось» хочет наладить дипломатические и торговые отношения между Россией и Калифорнией и надеется, что ОН навсегда останется ТАКИМ. Какие слова мы заменили словами ТАКОЙ ОН?

A character of the rock opera "Juno and Avos" wants to establish diplomatic and trade relationships between Russia and California and hopes that IT will forever remain LIKE THAT. What words did we replace with the words "IT... LIKE THAT"?

**6**

По Великой китайской стене сообщения передавались от одной башни к другой и дальше. По одной версии, поэтому в английском названии ЭТОГО есть прилагательное «китайский». Какое прилагательное есть в русском названии ЭТОГО?

Along the Great Wall of China, messages were transmitted from one tower to another and so on. According to one of the versions, this is the reason why the English name of THIS has an adjective "Chinese". What adjective is used in the Russian name of THIS?

**7**

Традицию коротко стричь газоны в Англию привезли колонисты из Индии. Там эта практика позволяла избегать нежелательных встреч... С кем?

The tradition of cutting lawns short was brought to England by colonists from India. In India, this practice helped avoid unwanted encounters... With whom?

**8**

Футбольный защитник Манфред Кальтц, к сожалению для себя, является рекордсменом Бундеслиги по некоему показателю. За годы выступления в чемпионате страны он СДЕЛАЛ ЭТО шесть раз. Мы не просим вас написать все слова, которые мы заменили словами «СДЕЛАЛ ЭТО». Напишите последние три из них.

Football defender Manfred Kaltz, unfortunately for himself, is the Bundesliga record holder for this indicator. While playing in the national championship, he HAS DONE IT six times. We are not asking you to write down all the words we have replaced with "HAS DONE IT". Write down the last four of them.

9

Свой первый вертолет Игорь Сикорский построил, будучи студентом Киевского политехнического института. И хотя двигатель и все механизмы действовали безупречно, а погодные условия были идеальными, аппарат в воздух так и не поднялся. Оказалось, что юный гений просто забыл учесть... Что именно?

Igor Sikorsky designed his first helicopter when he was a student at the Kyiv Polytechnic Institute. Although the engine and all other mechanisms operated perfectly, and the weather conditions were ideal for the flight, the helicopter did not get off the ground. It turned out that the young genius simply forgot to take into account ... What exactly?

11

Ранее, если чье-либо уголовное дело исчезало, задержанному нельзя было предъявить обвинение. И дела нередко сгорали, иногда от случайных пожаров, чаще — от умышленных поджогов. В таких случаях обвиняемые говорили (... ..). Сейчас это выражение используется, когда говорится о завершении крупного дела. Назовите это выражение.

Previously, if someone's criminal case disappeared, the detainee could not be charged. And criminal cases often burned, sometimes by accidental fires, more often by deliberate arson. In such cases, the accused persons would say (... ..). Now this phrase is used when talking about successful completion of a big deal. Name this phrase.

13

Грузинская поговорка называет ЕГО даром от бога. Туркменская утверждает, что ОН в первый день — золото, во второй — серебро, в третий — медь, а в четвертый — мерзавец. А об известной по русской поговорке ЕГО разновидности азербайджанская говорит, что ОН в неподметенном углу сидит. Дайте определение этой разновидности.

The Georgian proverb calls HIM a God's gift. The Turkmenian one claims that HE is gold on the first day, silver on the second, copper on the third, and a scoundrel on the fourth. And HIS type mentioned in a Russian proverb, according to the Azerbaijani one, sits in an un-swept corner. Define this type.

10

Древнейший сохранившийся до наших дней прототип этого изобретения был сделан в конце 15 века. По существующим документам, он был изготовлен в 1493-94 годах, а потому не отображал важный элемент, однако уже имел одну линию посередине и вертикальные мини-сечения. Что это за изобретение?

The oldest surviving prototype of this invention was designed at the end of the 15th century. According to the existing documents, it was made in 1493-1494, and therefore did not display an important element. However, it already had one line in the middle and vertical mini-sections. What invention are we talking about?

12

Однажды Виктор Конецкий едва не погиб в английской пригородной электричке. После этого происшествия, по словам Конецкого, типичные английские заоконные пейзажи сразу заболотились, а ему всю оставшуюся дорогу мерещились несуществующие собаки. Какие именно собаки?

Once Victor Konetsky nearly died in an English suburb train. After this incident, according to Konetsky, the typical English landscapes seen through the windows immediately became swampy for him, and for the rest of the journey he was seeing non-existent dogs. What dogs are we talking about?

14

Этот уроженец России был послан Никитой Сергеевичем Хрущевым в Америку, где поселился у Жаклин Кеннеди. Вот, пожалуй, и все, что о нем известно. Зато его мать знают все. Назовите ее или ее не менее знаменитую спутницу.

This native of Russia was sent by Nikita Khrushchev to America to live with Jacqueline Kennedy. This is, perhaps, all that is known about him. But everyone knows his mother. Name her, or her no less famous she-companion.





## 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. Социалистическая, д. 184, 3-й этаж, оф. 3  
Тел./факс: +7 (8632) 63-39-12  
E-mail: rostov@sur.ru

### АРКТИЧЕСКАЯ

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

### БАЛТИЙСКАЯ

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

### ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

**региональная организация**  
**Председатель,**  
**заместитель председателя РПСМ**  
СУХАНОВ Николай Михайлович  
Находка, ул. Ленинская, д. 2, оф. 10  
Тел./факс: +7 (4236) 6 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**  
КРАШОШТАН Александр Анатольевич  
Архангельск, пр. Ломоносова,  
д. 58, корп. 1, стр. 1  
Тел./факс: +7 (8182) 63-72-60  
E-mail: arkhangelsk@sur.ru

### ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация

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

### ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ территориальная организация

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

### САМАРСКАЯ территориальная (региональная) организация Российского профессионального союза моряков

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

### ЮЖНАЯ территориальная организация

**Председатель**  
ПОПОВ Николай Яковлевич  
Новороссийск, ул. Победы, д. 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  
E-mail: murmansk@sur.ru

### SUR BALTIC Territorial Organization

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

### SUR FAR EASTERN Regional Organization

**Chairman**  
Nikolay SUKHANOV  
2 Leninskaya St., Office 10,  
Nakhodka  
Tel/fax: +7 (4236) 6 5-51-44, 5-61-00  
E-mail: nakhodka@sur.ru

### SUR KALININGRAD Regional (Territorial) Public Organization

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

### SUR KARELIAN Territorial Organization

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

### SUR NORTHERN

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

### SUR PACIFIC Regional Organization

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

### SUR BLACK AND AZOV SEAS Territorial Organization

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

### SUR SAMARA Territorial (Regional) Organization

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

### SUR SOUTHERN

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

### SUR MOSCOW Primary Organization

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

### SUR NIZHNY NOVGOROD Primary Organization

**Chairman**  
Sergey GORIN  
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 Organization**  
**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 СУХОРУКОВ 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  
МОРЯКОВ (РПСМ)**

**Председатель СУХОРУКОВ 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 ТРАЛОВЫЙ 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: irinachernenko@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. E-mail: arkhangel'sk@sur.ru

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

**Председатель Совета**

**СУХОРУКОВ 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@nvrsk.ru

## MARINE TRANSPORT WORKERS FEDERATION

**President Yury SUKHORUKOV**

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

**MTWF AFFILIATES**

**SEAFARERS' UNION OF RUSSIA**

**President Yury SUKHORUKOV**

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

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

**Chairman of the Central Council Valentin SIROTYUK**

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

**DOCKERS UNION OF RUSSIA**

**Chairman Maksim KOLYADINTSEV**

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

**MURMANSK TRAWL FLEET TERRITORIAL  
ORGANIZATION**

**Chairman Pavel PARSHEV**

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

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

**Chairman Irina CHERNENKO**

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

**ARCTIC TERRITORIAL ORGANIZATION**

**Chairman of the Board Petr KLINDUKHOV**

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

**NORTHERN TERRITORIAL ORGANIZATION**

**Chairman of the Board Alexander KRASNOSHATAN**

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

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

**Chairman of the Board Yury SUKHORUKOV**

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

**INTERREGIONAL PILOTS UNION**

**Chairman Vladimir KABANOV**

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

**NORTH CASPIAN REGIONAL ORGANIZATION**

**Chairman of the Board Nikolay DROBAKHIN**

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

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

**Chairman of the Coordination Board Nikolay POPOV**

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



## ITF В РОССИИ

**ITF координатор**

**ФИШОВ Сергей Алтерович**

198035, Санкт-Петербург,  
ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт., оф. 725  
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  
моряков, оф. 32, 3 эт.  
Т./ф.: +7 (8617) 612-556,  
моб.: +7 988 762 12 32  
E-mail: ananina\_olga@itf.org.uk

**ITF Инспектор**

**ПАВЛОВ Кирилл Игоревич**

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



## ОТВЕТЫ:

1. Хамелеон.
2. В 1960 году, когда Олимпиада проходила в Риме.
3. Число пи.
4. «Катить бочку». До середины 20-го века самой распространенной тарой была бочка. Вес одной бочки доходил до полтонны. Поэтому среди портовых грузчиков существовало правило: не катить бочку в сторону человека по наклонной плоскости.
5. Тихий океан. Главный герой оперы «Юнона и Авось» прибывает с дипломатической миссией из России в Калифорнию по Тихому океану, и надеется на мирные отношения в будущем.
6. Испорченный (сломанный, глухой). Сообщение могло дойти до конца стены искажённым, как часто случается в игре «испорченный телефон».
7. Со змеями. Длинная трава в Индии скрывает ядовитых змей, так что британцы стригли её коротко. Вернувшись домой в Англию, они привезли и эту традицию.
8. ... в свои ворота.
9. Вес пилота.
10. Глобус. «Земное яблоко» уже имело экватор и меридианы, Колумб в 1492 году открыл Америку, а континентом она была признана только 1507 году, поэтому и отсутствовала на картах и глобусах до того года.
11. «Дело выгорело».
12. Собаки Баскервилей.
13. Незванный гость (незванный гость хуже татарина).
14. Стрелка или Белка. Стрелка дважды обзаводилась потомством, и одного из ее щенков в августе 1961 года Никита Хрущев отправил в подарок Жаклин Кеннеди, жене президента США.

## Answers:

1. Chameleon.
2. In 1960, when the Olympic Games were held in Rome.
3. Number Pi.
4. "Roll a barrel". Until the middle of the 20th century, the most common container was a barrel. The weight of one barrel could reach half a ton. Therefore, there was a rule among the dock workers: do not roll a barrel towards a person along an inclined plane.
5. The Pacific Ocean. The protagonist of the opera "Juno and Avos" arrives with a diplomatic mission from Russia to California across the Pacific Ocean, and hopes to establish peaceful relationships in the future.
6. Faulty (broken, deaf). The message could reach the end of the wall in its distorted form, as often happens in the game "Chinese whispers".
7. With snakes. High grass in India hides poisonous snakes, so the British cut it short. Upon return back to England, they brought this tradition with them.
8. ... in his own net.
9. Pilot's weight.
10. The globe. The "Earth Apple" already had an equator and meridians; Columbus discovered America in 1492, but it was not recognized as a continent until 1507, and therefore was absent from maps and globes until that year.
11. "The deal came off".
12. Hounds of the Baskervilles.
13. Uninvited guest (an uninvited guest is worse than a Tatar).
14. Strelka and Belka. Strelka has bred twice, and in August 1961 Nikita Khrushchev sent one of her puppies as a gift to Jacqueline Kennedy, wife to the President of the United States.



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

## Флэшмоб фотографий #SeafarersUnited продолжается!

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

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

Прием работ осуществляется на адрес электронной почты: [youth@sur.ru](mailto:youth@sur.ru)

до 12 августа 2023 года

# ВСЕ НА БОРТ!



Участников ждут памятные подарки от профсоюза!

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