

МОРСКОЙ № 5

ПРОФСОЮЗНЫЙ

(136) 2021

MARITIME
UNIONS
HERALD

ВЕСТНИК

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



**НИЗКАЯ ОПЛАТА ТРУДА ЛОЦМАНОВ
МОЖЕТ СКАЗАТЬСЯ НА БЕЗОПАСНОСТИ
МОРЕПЛАВАНИЯ**

LOW WAGES FOR PILOTS ABLE TO AFFECT
THE NAVIGATION SAFETY



**ЧЛЕНСТВО В ПРОФСОЮЗЕ –
КАК ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ**

UNION MEMBERSHIP LIKE AN AIR BAG



WWW.FPRMT.RU

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



В ЕДИНОЙ
И ДРУЖНОЙ
КОМАНДЕ!





Фото на обложке: Т/х «Кристоф де Маржери»

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: Юлия Назарова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал
«Морской профсоюзный вестник» обязательна.
Подписан в печать: 07.10.2021

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

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

V. KABANOV, Chairman of the Interregional Pilots' Union

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 Iuliia Nazarova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.
Signed to print on: 07.10.2021

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.

В НОМЕРЕ

IN ISSUE



33-36

ПАРТНЕРСТВО

PARTNERSHIP

6-7

РПСМ выступил генеральным
партнером форума «Профсоюзы.
XXI век»

SUR acted as general partner
at the trade unions of the XXI century
forum

17-18

КТМС: Процедура рассмотрения
жалоб на борту

MLC: On-board complaint handling
procedure

25-26

КТМС: Процедура рассмотрения
жалоб на берегу

MLC: On-shore complaint handling
procedure

МОРСКАЯ ДИНАСТИЯ

MARINE DYNASTY

38-44

Хороший пример «заразителен»

A good example 'contagious'

АДРЕСНАЯ КНИГА

ADDRESS BOOK

57-58

ИНОСТРАНЦЕВ
ИСПОЛЬЗУЮТ
КАК ПРИМАНКУ

FOREIGNERS USED
AS BAIT

АКТ Н-1 – ОСНОВАНИЕ
ДЛЯ ТРЕБОВАНИЯ
ОПЛАТИТЬ ЛЕЧЕНИЕ
НА БЕРЕГУ

REPORT N-1
AS THE BASIS
FOR THE REQUIREMENT
TO PAY FOR TREATMENT
ON-SHORE



22-24



В Петербурге в очном формате прошел Совет Российского профессионального союза моряков. Участники – лидеры территориальных и первичных организаций РПСМ – обсудили один из центральных вопросов повестки – предстоящий очередной съезд РПСМ. Он пройдет 9 ноября в Петербурге.

In St. Petersburg, the Seafarers' Union of Russia held an in-person Council. The participants – leaders of the territorial and primary SUR organizations discussed one of the central issues on the agenda which is the forthcoming regular SUR congress. It will take place on 9 November in St. Petersburg.

IX СЪЕЗД ПРОЙДЕТ 9 НОЯБРЯ

IX CONGRESS TO BE HELD ON 9 NOVEMBER


В настоящее время все еще существуют ограничения на проведение мероприятий. «Ситуация далека от стабильности», – отметил председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – «В Петербурге единовременное число участников не должно быть больше 75 человек».

С учетом этого обстоятельства члены Совета, действуя согласно Уставу (количество делегатов определяется решением Совета) установили количество делегатов от каждой первичной организации, а также приглашаемых гостей: социальных партнеров, представителей органов государственной власти и братских профсоюзов.

Напомним, Устав профсоюза не предусматривает заочную форму, да и по закону о некоммерческих организациях, в число которых входят и профсоюзные объединения, нельзя проводить выборы коллегиальных органов (органов управления) в подобном режиме. В прошлом году из-за сложной эпидемиологической обстановки в связи с принятием Федерального закона № 166-ФЗ от 8 июня 2020 года «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях принятия неотложных мер, направленных на обеспечение устойчивого развития экономики и предотвращения последствий распространения новой коронавирусной инфекции», допускалось, что решения высшего органа управления некоммерческой организацией могут приниматься

путем проведения заочного голосования независимо от наличия в уставе некоммерческой организации порядка заочного голосования. Однако действие этого закона не распространяется на текущий год.

Также Совет рассмотрел Положение о Молодежном Совете РПСМ (МС), которое представил координатор МС, председатель Первичной профсоюзной организации моряков г. Севастополя Артем Боев. Он напомнил, что решение о создании МС было принято на профсоюзном молодежном форуме, проходившем 25-26 ноября 2019 года в Петербурге. В нем участвовали 30 молодых делегатов из первичных и территориальных организаций РПСМ, а также представители Российского профсоюза dockеров, Конфедерации труда России, Хорватского профсоюза моряков, представители молодежных комитетов Европейской федерации транспортников и Международной федерации транспортников.

Как отметил в своем выступлении Петр Осичанский, председатель Первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ, нужно наладить работу с морскими вузами настолько, чтобы выпускники плавательских специальностей выходили из академий грамотными, подготовленными членами РПСМ и шли работать на флот, точно зная, зачем нужен профсоюз и какие преимущества дает членство в профсоюзе. 


Currently, there are still restrictions on conducting events. "The situation is far from stable," noted Yuri Sukhorukov, SUR chairman. "In St. Petersburg, the number of participants at a time should not be more than 75 people."

Taking this into account, the members of the Council, acting in accordance with the Charter (the number of delegates is determined by the decision of the Council), established the number of delegates from each primary organization, as well as invited guests: social partners, government officials and fraternal unions.

It's worth to remind that the Charter of the Union does not provide for an online format and according to the law on non-profit organizations including trade unions, it is impossible to hold elections of governing bodies online. Last year, due to the difficult epidemiological situation in view of the adoption of Federal Law No. 166-FZ dated 8 June 2020 "On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation in order to take urgent measures aimed at ensuring sustainable economic development and preventing the consequences of the spread of new coronavirus infection", it was assumed that decisions of the supreme governing body of a non-profit organization can be made by online voting, regardless of the fact if this

type of voting procedure is provided by the Charter of a non-profit organization. However, this law does not apply to the current year.

The Council also considered the Regulations on the SUR Youth Council, which was represented by their coordinator, the chairman of the primary seafarers' union in the city of Sevastopol Artem Boev. He recalled that the decision to create the Youth Council had been made at the Union' Youth Forum held on 25-26 November 2019 in St. Petersburg. It was attended by 30 young delegates from the primary and territorial SUR organizations, as well as representatives of the Russian Dockers' Union, the Russian Labor Confederation, the Croatian Seafarers' Union, representatives of the youth committees of the European Transport Workers' Federation and the International Transport Workers' Federation.

As Petr Osichansky, Chairman of the Primary Seafarers' Union of Vladivostok SUR, noted in his speech, it is necessary to organize work with marine universities so that graduates with sea- and river-going specialties should leave the academies as educated, trained SUR members and go to work for the Merchant Marine knowing exactly why a union is needed and what benefits the membership can give. 

РПСМ ВЫСТУПИЛ ГЕНЕРАЛЬНЫМ ПАРТНЕРОМ ФОРУМА «ПРОФСОЮЗЫ. XXI ВЕК»



SUR ACTED AS GENERAL PARTNER AT THE TRADE UNIONS OF THE XXI CENTURY FORUM

Всероссийский интеллект-форум «Профсоюзы. XXI ВЕК» – хорошая площадка для продвижения профсоюзной тематики в целом, а также для обмена опытом по разным направлениям работы между представителями разных отраслевых профсоюзов – такой точки зрения придерживается председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков. Учитывая значимость мероприятия, Российский профсоюз моряков решил поддержать его организаторов, выступив в качестве генерального партнера форума.

All-Russian Intellect Forum Trade Unions. XXI CENTURY is a good platform for promoting trade union topics in general, as well as for exchanging experience in different working areas between representatives of different branch trade unions. This point of view is shared by the Chairman of the Seafarers' Union of Russia Yuri Sukhorukov. Considering the importance of the event, the SUR decided to support its organizers acting as the general partner of the Forum.

– Мы впервые решили принять участие в этом форуме, зато – сразу в роли генерального партнера. Это обусловлено двумя главными моментами, – рассказал Сухоруков. – Во-первых, такие форумы интересны с точки зрения продвижения профсоюзной тематики. Считаем, что люди должны больше

знать о работе профсоюзов России вообще и работе Российского профсоюза моряков в частности. Форум, как знаковое мероприятие в профсоюзной жизни, как раз помогает создать правильные информационные поводы вокруг нашей работы. Во-вторых – темы форума достаточно актуальны

"It's the first time we've decided to take part in this forum, but right away as a general partner. That's because of two main points," said Sukhorukov. "Firstly, such forums are interesting if we consider it as union topic promotion. We believe that people should know more about the work of the trade

unions of Russia in general and the Seafarers' Union of Russia in particular. The Forum as a significant event in the Union's life helps to create the right informational reasons for our work. Secondly, the forum topics are quite relevant for the unions movement. It covers a wide range of practical points:

“ПРОФСОЮЗЫ. XXI ВЕК”

ИНТЕЛЛЕКТ - ФОРУМ

ИДЕИ И ПРАКТИКИ - 2021

для профсоюзного движения. На нем затрагивается широкий спектр практических моментов: от обучения профактивистов до ведения эффективных коллективных переговоров, работы с социальными партнерами. Как раз последняя упомянутая мной площадка нам особенно интересна. Будет полезно послушать, какие новации реализуются в других профсоюзах в этом отношении, и рассказать, какие проекты удастся реализовать нам.

Всероссийский интеллектуальный форум «Профсоюзы. XXI век. Идеи и практики» состоится 21-22 октября в Сочи в отеле SeaGalaxy Hotel Congress & SPA, расположенном на побережье Черного моря. Организаторами мероприятия выступают Центральная профсоюзная газета «Солидарность» и Международная организация труда. В рамках третьего тематического форума участники обсудят транс-

формационные изменения в профсоюзах, возможности работы с трудящимися в неформальной экономике, вопросы оргнайма, а также обменяются хорошо зарекомендовавшими себя практиками по разным направлениям работы.

Помимо Российского профсоюза моряков, форум «Профсоюзы. XXI век. Идеи и практики» поддержали Профсоюз работников здравоохранения РФ, Профсоюз работников здравоохранения города Москвы, РПРАЭП, Федерация профсоюзов Республики Татарстан, Федерация профсоюзов Ставропольского края, ОППО «Черномортранснефть», Пермский краевой союз организаций профсоюзов, Объединение организаций профсоюзов Кабардино-Балкарской республики, АО СКО ФНПР «Профкурорт», а также диджитал-агентство «Домовой и партнеры».

Источник и фото:
solidarnost.org

from training union activists to effective collective discussions, working with social partners. Just the last platform I've mentioned, we are especially interested in. It will be useful to hear what innovations are being implemented in other trade unions in this regard, and tell what projects we manage to implement.

All-Russian Intellect Forum Trade Unions. XXI Century. Ideas and Practices will take place on 21-22 October in Sochi at the SeaGalaxy Hotel Congress & SPA, located on the Black Sea coast. The event is organized by the Central Union Newspaper Solidarity and the International Labor Organization. Within the framework of the third thematic forum, participants will discuss transformational changes in unions, opportunities to deal with workers in the informal economy, organizing issues, and exchange well-proven practices in different working areas.

In addition to the Seafarers' Union of Russia, the forum Trade Unions. XXI Century. Ideas and Practices have already been supported by the Trade Union of Health Workers of the Russian Federation, the Trade Union of Health Workers of the City of Moscow, Russian Union of Nuclear Power Industry Workers, the Federation of Trade Unions of the Republic of Tatarstan, the Federation of Trade Unions of the Stavropol Territory, the united trade union cell Chernomortransneft, the Perm Regional Union of Trade Union Organizations, the Association of Trade Union Organizations of the Kabardino-Balkarian Republic, Sanatorium-Resort Association of Independent Trade Unions Federation Profkurort as well as the digital agency Domovoy and Partners.

Source and photo:
solidarnost.org



НИЗКАЯ ОПЛАТА ТРУДА ЛОЦМАНОВ МОЖЕТ СКАЗАТЬСЯ НА БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ

LOW WAGES FOR PILOTS ABLE TO AFFECT THE NAVIGATION SAFETY

Первый в России международный морской торговый порт Архангельска по праву считается колыбелью основанной в 1613 году государственной лоцманской службы. Четыре века назад царь Михаил Федорович Романов издал первый официальный указ, разрешающий корабельным вожам проводить к единственному в то время в государстве Архангельскому порту торговые иностранные суда. Созданные лоцманские артели города освобождались от уплаты податей и налогов, а лоцманы считались очень обеспеченными и уважаемыми людьми. Тогда в царской России прекрасно осознавали важность и необходимость лоцманского дела.

The first in Russia international sea trade port in the city of Arkhangelsk is rightfully considered the cradle of the state pilotage service founded in 1613. Four centuries ago, Tsar Mikhail Fedorovich Romanov issued the first official decree allowing ship leaders to escort foreign merchant ships to the only Russian port in Arkhangelsk. Pilot teams living and working in the city were exempt from paying taxes and duties, and pilots were considered very wealthy and respected people. Then in tsar's Russia, they were well aware of the importance and necessity of pilotage.

В наше время архангельские лоцманы трудятся в составе государственного предприятия «Росморпорт», созданного в 2003 году, учредителем которого является Правительство РФ. Игорь Минин, председатель первичной профсоюзной организации лоцманов г. Архангельска Межрегионального профсоюза лоцманов, считает, что в существующих реалиях современной жизни одной из самых актуальных проблем является очень низкая оплата лоцманского труда:

— Работа по лоцманской проводке судов очень ответственная, сложная и требующая высокого профессионализма. Фарватер Архангельского порта считается одним из сложнейших среди российских портов, его протяженность составляет более 40 морских миль, и большая часть проходит по узкому речному руслу с изменяющимся приливотливным течением. Не каждый даже самый опытный судоводитель готов изучать основы лоцманского дела и тем более осуществлять проводку в таких сложных для плавания условиях.

При этом в настоящее время заработная плата архангельского лоцмана соответствует заработной плате матроса на судах архангельских судоходных компаний под флагом РФ. Получается, что труд опытных судоводителей, знающих все особенности

и нюансы сложнейшего порта, в государственном предприятии оценивают так же, как труд матроса.

Сегодня должностные оклады архангельских лоцманов составляют от 36 до 40 тысяч рублей в зависимости от категории, что в 2,5-3 раза меньше окладов лоцманов этого же самого предприятия в портах Балтийского и Черноморского бассейнов. Еще в 2019 году до перевода на часовую тарифную ставку должностной оклад лоцмана высшей квалификации в порту Санкт-Петербург превышал 100 тысяч рублей.

Создается впечатление, что это делается специально, чтобы нивелировать надбавки за работу в северных районах, установленные Трудовым кодексом РФ. Получается, что, с одной стороны, Правительство РФ законодательно вводит надбавки для работников северных территорий, а с другой — государственное предприятие уничтожает их, устанавливая необоснованно низкие должностные оклады.

Порты в зоне ответственности Архангельского филиала ФГУП «Росморпорт» — Мезень, Беломорск, Соловки, Онега, Архангельск, Нарьян-Мар, Сабетта. В последние годы в связи с освоением Арктики увеличилось количество судозаходов, а количество лоцманов сократилось. На данный момент все семь портов

В настоящее время заработная плата архангельского лоцмана соответствует заработной плате матроса на судах архангельских судоходных компаний под флагом РФ. Получается, что труд опытных судоводителей, знающих все особенности и нюансы сложнейшего порта, в государственном предприятии оценивают так же, как труд матроса. Сегодня должностные оклады архангельских лоцманов составляют от 36 до 40 тысяч рублей в зависимости от категории, что в 2,5-3 раза меньше окладов лоцманов этого же самого предприятия в портах Балтийского и Черноморского бассейнов. Еще в 2019 году до перевода на часовую тарифную ставку должностной оклад лоцмана высшей квалификации в порту Санкт-Петербург превышал 100 тысяч рублей.

Nowadays, the Arkhangelsk pilots work for the state company Rosmorport created in 2003 by the Government of the Russian Federation. Igor Minin, chairman of the primary trade union of pilots in Arkhangelsk, which is a part of the Interregional Trade Union of Pilots, believes that very low wages for pilotage are one of the most pressing problems nowadays.

"Ship pilotage is very responsible, complex and requires high professionalism." The fairway of the Arkhangelsk port is considered one of the most difficult among Russian ports, its length is more than 40 nautical miles, and its longest part passes along a narrow river channel with a changing tidal current. It is not that every navigator, even the most experienced one, is ready to learn the basics of pilotage and even more to carry out pilotages in such difficult conditions for navigation.

At the same time, the salary of the Arkhangelsk pilot corresponds to the salary of a sailor on the ships of the Arkhangelsk shipping companies under the flag of the Russian Federation. It turns out that the work of experienced navigators, who know all the features and nuances of the most complex port, is assessed as a sailor's labor by the state company.

Today, the salaries of Arkhangelsk pilots range from 36 to 40 thousand rubles depending on the category, which is 2.5-3 times less than the salaries of pilots working for the same company

обслуживают всего 40 лоцманов, хотя некоторое время назад только в двух из них – Архангельске и Нарьян-Маре – работали 33 человека.

При этом количество судозаходов в порт Архангельск в 2019 году составило на 390 единиц больше, чем в 2018 году, а в 2020 году – на 110 больше, чем в 2019 году. Грузооборот порта за прошлый год вырос более чем на 22%. Кроме всего прочего, увеличилось количество заходов крупнотоннажных судов, проводка которых в речных условиях связана с определенными трудностями. В результате нагрузка на лоцманов значительно выросла, а вопрос о пересмотре размера оплаты труда остается без внимания.

Наверное, это закономерно, если в Правительстве РФ, в Министерстве транспорта РФ довольно странное отношение к лоцманам. Например, с введением регуляторной гильотины упразднили единственный документ, действовавший с 2008 года, хоть как-то регулировавший вопросы подготовки и обеспечения лоцманов – «Положение о морских лоцманах». Более двух лет велась работа по внесению изменений. Казалось, для того, чтобы учесть все мнения. В итоге в 2020 году министр транспорта РФ подписал совершенно другой документ – от обсуждавшегося более



The salary of the Arkhangelsk pilot corresponds to the salary of a sailor on the ships of the Arkhangelsk shipping companies under the flag of the Russian Federation. It turns out that the work of experienced navigators, who know all the features and nuances of the most complex port, is assessed as a sailor's labor by the state company. Today, the salaries of Arkhangelsk pilots range from 36 to 40 thousand rubles depending on the category, which is 2.5-3 times less than the salaries of pilots working for the same company in the ports of the Baltic and Black Sea basins. Even in 2019, before the transfer to the hourly basic rate, the official salary of a highly qualified pilot in the port of St. Petersburg exceeded 100 thousand rubles.

in the ports of the Baltic and Black Sea basins. Even in 2019, before the transfer to the hourly basic rate, the official salary of a highly qualified pilot in the port of St. Petersburg exceeded 100 thousand rubles.

One gets the impression that this is being done on purpose in order to level the bonuses for work in the northern regions established by the Labor Code of the Russian Federation. It turns out that, on the one hand, the Government of the Russian Federation legally introduces allowances for workers in the northern territories, and on the other hand, the state company annihilates them setting

unreasonably low salaries.

The Federal State Company Rosmorport Arkhangelsk branch is responsible for the such ports as Mezen, Belomorsk, Solovki, Onega, Arkhangelsk, Naryan-Mar, Sabetta. Recently, due to the development of the Arctic, number of ship calls has increased, while the number of pilots has fallen. At the moment, all seven ports are served by only 40 pilots, although some time ago only two of them – Arkhangelsk and Naryan-Mar ports had 33 people.

At the same time, number of ship calls at the port of Arkhangelsk in 2019 was by 390 more than in 2018 and in 2020 it was by 110



двух лет проекта осталось только название. В новом «Положении о морских лоцманах» кроме обязанностей лоцмана и требований к заполнению лоцманской квитанции практически ничего не осталось. Был полностью изъят раздел в отношении требований к техническому обеспечению: теперь работодатель может не обеспечивать лоцмана ни системой позиционирования, ни лоцманскими комплектами – мы возвращаемся во времена четырехсотлетней давности, когда лоцманы могли ориентироваться только по берегам и звездам.

На самом деле еще очень много проблем в сфере труда современных лоцманов и, наверное, не только в Архангельске. Но до тех пор, пока в Министерстве транспорта будут так относиться к регулированию лоцманской деятельности, ждать перемен к лучшему не приходится.

В последнее время и сам Президент России, и все высшие чиновники твердят о необходимости повышения благосостояния граждан, развития современных IT-технологий, важности освоения и развития Арктических территорий, где Архангельский порт играет значительную роль, но все остается только на словах. По крайней мере, в отношении представителей немногочисленной, но очень значимой категории работников – лоцманов.

Отсутствие достойного вознаграждения за тяжелый, требующий высокого профессионализма труд, приведет либо к снижению требований к квалификации и опыту кандидатов в лоцмана, либо к дефициту кадров, что так или иначе отрицательно скажется на обеспечении безопасности судоходства. Если руководство нашей страны действительно хочет поднимать экономику, развивать торговлю, осваивать Арктику, то пришло время обратить внимание и на вопросы регулирования лоцманской деятельности и достойной оплаты лоцманского труда. [↱](#)

more than in 2019. The port's cargo turnover over the past year has grown by more than 22%. Among other things, the number of calls of large-tonnage vessels has increased and the pilotage of such vessels in rivers means certain difficulties. As a result, the workload on pilots has grown significantly, although the issue of revising the size of wages doesn't draw any attention.

Maybe, it is natural, if the Government of the Russian Federation, the Ministry of Transport of the Russian Federation have a rather strange attitude towards pilots. For example, after the introduction of the regulatory guillotine, the only document "Regulations on sea pilots" that had been in effect since 2008, which somehow regulated the issues of training and provision for pilots, was abolished. For more than two years, changes have been introduced. It seemed in order to consider all possible opinions. As a result, in 2020 the Minister of Transport of the Russian Federation signed a completely different document, only the name remained after the project that had been discussed for more than two years. In the new "Regulations on sea pilots", apart from the duties of a pilot and the requirements for filling out a pilot's receipt, there is practically nothing left. The section on technical support requirements has been completely removed: now the employer may not provide the pilot

with a positioning system or pilotage kits, so we are returning to the times of four hundred years ago, when a pilot could only navigate by the coast and the stars.

In fact, there are still a lot of problems in the labor sphere for modern pilots and, probably, not only in Arkhangelsk. But as long as the Ministry of Transport treats the regulation of pilotage in this way, there is no need to wait for changes for the better.

Recently, both the President of Russia himself and all senior officials have been repeating the need to improve the welfare of citizens, the development of modern IT technologies, the importance of the opening-up and development of the Arctic territories, where the Arkhangelsk port plays a significant role, but everything remains only in words. At least with regard to the representatives of a small but very significant category of workers – pilots.

Lack of decent remuneration for hard work requiring high professionalism will lead either to a decrease in the requirements for qualifications and experience of candidates to be a pilot, or to a shortage of personnel, which in one way or another will negatively affect the safety of navigation. If the leadership of our country really wants to raise the economy, develop trade, and develop the Arctic, then the time has come to pay attention to the issues of regulation of pilotage and decent wages for pilots. [↱](#)

В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ЧЛЕНОВ РПСМ ЖДУТ ПО НОВОМУ АДРЕСУ

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

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

IN NIZHNY NOVGOROD, SUR MEMBERS EXPECTED AT A NEW ADDRESS


В Нижнем Новгороде создана Нижегородская городская первичная профсоюзная организация Российского профсоюза моряков, ее председателем избран Сергей Вениаминович Горин.

In Nizhny Novgorod, the Nizhny Novgorod primary the Seafarers' Union of Russia organization was established, and Sergei Gorin was elected its Chairman.

Напомним, на протяжении нескольких лет в Нижнем Новгороде работало представительство РПСМ. Создание первички и переезд в новый офис – логичное и закономерное продолжение сотрудничества между Волжским пароходством и Российским профсоюзом моряков, в рамках которого 8 июня 2021 года председатель РПСМ Юрий Сухоруков и управляющий директор АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» Юрий Гильц подписали коллективное соглашение. Оно распространяется на морскую часть флота компании – 88 сухогрузных и наливных судов. С 1 июля РПСМ начал страховать

всех вступивших в РПСМ работников пароходства по программе страхования от несчастного случая в межрейсовый период.


Как подчеркнул председатель ППО РПСМ Сергей Горин, двери офиса открыты не только для моряков, работающих в пароходстве, а для всех членов профсоюза и социальных партнеров РПСМ в Нижнем Новгороде.

– По сути, в нашей работе ничего не поменялось: мы также будем представлять интересы членов РПСМ, проводить консультации, оказывать юридическую помощь и материальную поддержку в случае возникновения трудностей, – добавил Сергей Горин. 

It's worth to remind that for several years a SUR representative has been operating in Nizhny Novgorod. Creating a primary organization and moving to a new office is a logical and natural continuation of cooperation between the Volga Shipping Company and the Seafarers' Union of Russia. Within the framework of this cooperation on 8 June 2021, the SUR Chairman Yuri Sukhorukov and Managing Director of Volga Shipping Company Yuri Giltz signed a collective agreement. It applies to the marine part of the company's fleet: 88 dry cargo vessels and tankers. From 1 July, SUR began to insure all employees

of the shipping company who joined the SUR under the accident insurance program during the inter-voyage period.

Sergei Gorin, chairman of the SUR trade union cell, emphasized that the office doors are open not only for seafarers working for the shipping company, but for all members of the Union and SUR social partners in Nizhny Novgorod.

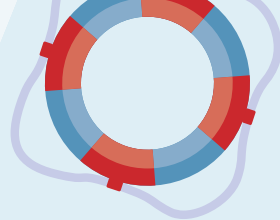
"In fact, nothing has changed in our work: we will keep representing the interests of SUR members, conducting consultations, providing legal assistance and material support in case of difficulties, as we used to do," added Sergey Gorin. 

ОПЕРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ДЛЯ МОРЯКОВ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ
COVID-19

UP-TO-DATE INFORMATION

FOR SEAFARERS AMIDST
COVID-19



НАЛИЧИЕ НА СУДНЕ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА,

когда на борту проводилась последняя инспекция Международной федерации транспортников, координаты ближайшего к месту стоянки судна инспектора МФТ:

www.itfseafarers.org

ИНФОРМАЦИЯ О ДВИЖЕНИИ СУДОВ В РЕАЛЬНОМ ВРЕМЕНИ,

их текущее местонахождение, дальнейший маршрут следования:

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

БАЗА ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE

Международной организации труда – вся информация о случаях оставления судов и экипажей: 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): 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

ГДЕ В ЕВРОПЕ МОЖНО СМЕНИТЬСЯ,

необходимость теста на COVID-19, циркулярные письма морских администраций – Европейская ассоциация судовладельцев: www.emsa.europa.eu

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

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

ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ВЪЕЗДА В РАЗНЫЕ СТРАНЫ ДЛЯ ГРАЖДАН РФ

на сайте Федерального агентства по туризму: 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



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

REAL TIME MOVEMENT, current locations and further routes of vessels: 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

ILO'S ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE

with all the data about abandonments of vessels and crews: 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): 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

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

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

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

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

ЧЛЕНСТВО В ПРОФСОЮЗЕ – КАК ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ

UNION MEMBERSHIP LIKE AN AIR BAG

Недавно матрос, попавший в аварию, в рамках материальной помощи получил от своего профсоюза 20 тысяч рублей на восстановление после серьезной травмы ноги, третий механик и второй помощник капитана – по 20 тысяч рублей на похороны родственников. Но Санкт-Петербургская первичная профсоюзная организация Российского профсоюза работников морского транспорта помогает своим членам не только в сложных жизненных ситуациях, но и в счастливые моменты, когда, например, у моряка пополнение в семье. Так, с начала 2021 года за матпомощью в профком обратились 20 человек.

– Члены нашего профсоюза могут рассчитывать на небольшую компенсацию санаторно-курортного лечения и летнего отдыха для детей, – объясняет председатель Санкт-Петербургской первичной профсоюзной организации РПРМТ Сергей Семенович Гуляев. – Если же у члена РПРМТ вдруг возникают проблемы, он также может обратиться к нам с просьбой о поддержке.

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД

Он объясняет, что как такового перечня проблем не существует, как нет и утвержденных сумм матпомощи. Каждое заявление профсоюз рассматривает в индивидуальном порядке. В среднем, по смерти это – 20 тысяч рублей, если речь идет о заболевании, в зависимости от тяжести – 10-15 тысяч рублей.

Recently, a sailor who had an accident received from his trade union 20 thousand rubles for recovery from a serious leg injury, as part of financial assistance, a third engineer and a second mate received 20 thousand rubles each for the funeral of relatives. But the St. Petersburg primary trade union organization of the Russian Trade Union of Maritime Transport Workers helps its members not only in difficult life situations, but also in happy moments, when, for example, a sailor has a new family member. So, since the beginning of 2021, twenty people have applied for financial aid to the trade union committee.

“The members of our trade union can count on a small compensation for sanatorium treatment and summer vacations for their children,” explains Sergey Gulyaev, chairman of the St. Petersburg primary trade union organization of Russian Maritime Transport Workers' Union. “If a member of the Russian Maritime Transport Workers' Union suddenly has problems, he can contact us with a request for support as well.”

INDIVIDUAL APPROACH

He explains that as such a list of problems does not exist, so there are no approved amounts for financial aid. The trade union considers each application on an individual basis. On average, for death it is 20 thousand rubles, if we are talking about a disease, it depends on the severity, but approximately 10-15 thousand rubles.

“Sometimes it's more: circumstances play

– Иногда бывает и больше: обстоятельства играют роль, – добавляет председатель профкома.

Причины индивидуального подхода просты: во-первых, моряки занимают разные должности на судах, во-вторых, все они живут в отличных друг от друга условиях – кто-то один, у другого – большая семья.

При этом немаловажно, что профсоюз оказывает помощь не только в экстренных и сложных ситуациях. За поддержкой приходят и моряки, которые женились или когда у них родился третий ребенок. Сергей Семенович Гуляев отмечает, что, как правило, профсоюз в помощи не отказывает, но бывали случаи, когда приходилось говорить категоричное «нет».

– Например, мы не даем кредиты. Все-таки человек должен рассчитывать на свои силы, помня, что заем у банка – определенный риск, – поясняет он. – Был случай, когда пришел член профсоюза и заявил, что целый год платил взносы, и лишь на этом основании попросил выдать деньги. Естественно, мы отказали.

Нецелевые расходы в профсоюзе не допускаются – за такие траты российским законодательством предусмотрено административное наказание в виде штрафа.

ЧЛЕНСТВО В ПРОФСОЮЗЕ

Между тем членство в профсоюзе – это не только возможность получить мате-

риальную помощь, это еще и защита в самом широком смысле этого слова.

– Вот простой пример, – продолжает председатель ППО. – Профсоюз, чтобы содействовать моряку, работавшему на судне под иностранным флагом, где у него возникли проблемы, должен отправить документы за границу, например, в страховую компанию, что стоит денег. Делается это, естественно, на взносы – вот в чем суть членства. При этом у моряка есть выбор: можно не состоять в профсоюзе, а проблемы решать самостоятельно.

Важно добавить, что РПРМТ поддерживает своих членов не только рублем,

но также советом и делом. Профсоюз проводит разъяснительную работу по действию коллективных договоров, Трудового кодекса РФ, контрактов, морских конвенций, пенсионного законодательства.

При этом С. С. Гуляев особо подчеркивает: когда дело доходит до разбирательств в досудебных или судебных инстанциях, моряк обязательно должен быть членом профсоюза.

– Если возникает потребность в защите, мы должны подтвердить, что моряк – член профсоюза: показать его карточку,

a role," adds the chairman of the trade union committee.

The reasons for the individual approach are simple: firstly, seamen occupy different positions on board ships, and secondly, they all live in conditions different from each other, it means that someone lives alone, another has a big family.

At the same time, it is important that the trade union provides assistance not only in emergency and difficult situations. Seamen who got married or when they had their third child also come for support. Sergei Gulyaev notes that, as a rule, the trade union does not refuse to help, but there were cases when it was necessary to say a decisive "no".

TRADE UNION MEMBERSHIP

Meanwhile, membership in a trade union is not only an opportunity to receive financial aid, it is also a kind of protection in the widest sense of the word.

"Here's a simple example," continues the chairman of the trade union cell. "The union, in order to assist a seafarer working on board a foreign flag ship where he has had problems, has to send documents abroad, for example, to an insurance company, which costs money. This is to be done, of course, using contributions, that is the essence of membership. At the same time, the seafarer has a choice: you can not be

«A LIST OF PROBLEMS DOES NOT EXIST, SO THERE ARE NO APPROVED AMOUNTS FOR FINANCIAL AID. THE TRADE UNION CONSIDERS EACH APPLICATION ON AN INDIVIDUAL BASIS»

"For example, we do not repay loans. We believe that a person should not bite off more than one can chew remembering that a loan from a bank is a certain risk," he explains. "Once there was a case when a trade union member came and said that he had paid dues for a whole year, and asked to give him money only on this basis. Naturally, we refused.

Inappropriate expenses in the trade union are not allowed; the Russian legislation provides an administrative penalty in the form of a fine for such expenses.

a member of a trade union, but solve problems on your own."

It is important to add that the Russian Maritime Transport Workers' Union supports its members not only with the financially, but also with advice and deed. The trade union conducts explanatory work on the operation of collective agreements, the Labor Code of the Russian Federation, contracts, maritime conventions, pension legislation.

At the same time, Sergey Gulyaev emphasizes: when it comes to pre-trial




«ПЕРЕЧНЯ
ПРОБЛЕМ
НЕ СУЩЕСТВУЕТ,
КАК НЕТ
И УТВЕРЖ-
ДЕННЫХ СУММ
МАТПОМОЩИ.
КАЖДОЕ
ЗАЯВЛЕНИЕ
ПРОФСОЮЗ
РАССМАТРИВАЕТ
В ИНДИВИ-
ДУАЛЬНОМ
ПОРЯДКЕ»

профбилет, – говорит председатель профкома. – В противном случае юристов могут не допустить к процессу или отстранить от него – такие правила диктует российское законодательство.

Продолжая говорить о преференциях, нельзя не сказать о работе на судне под коллективным договором.

– Если говорить кратко, то этот юридический документ дисциплинирует как работника, так и работодателя, поскольку тщательно, но в то же время без подводных камней, описывает взаимоотношения сторон, наделяет их правами и обязанностями по отношению друг к другу. Кроме того, об этом редко говорится, но его страховые условия, прежде всего, согласовыва-

ются с клубом P&I. Поэтому если клуб одобряет пункты договора по страхованию, то помимо всего прочего колдоговор становится гарантированной защитой при получении травмы в рейсе, а также для семьи моряка, если он погиб или пропал без вести на работе, – подчеркивает он.

Все это подтверждает лишь то, что профсоюз – не формальность, а реальная защита профессиональных, социально-трудовых и связанных с ними экономических интересов и прав членов профсоюза, уверен председатель Санкт-Петербургской первичной профсоюзной организации Российского профсоюза работников морского транспорта Сергей Семёнович Гуляев. 


or judicial proceedings, the seafarer must be a union member.

"If there is a need for protection, we must certify that the seafarer is a union member: show his card, profile card," says the chairman of the trade union committee. "Otherwise, lawyers may not be admitted to the process or removed and such rules are dictated by Russian legislation.

Continuing to talk about preferences, one cannot but mention work on board a ship under a collective agreement.

"In short, this legal document disciplines both an employee and an employer, since it carefully, but at the same time, without pitfalls, describes the relationship of the parties, gives them rights and obligations towards each other.

In addition, it is rarely mentioned, but its insurance conditions are primarily agreed with the P&I club. Therefore, if the club approves the clauses of the insurance contract, then, among other things, the collective agreement becomes a guaranteed protection in case of injury during sailing, as well as for the seafarer's family if he is killed or missing at work," he emphasizes.

The chairman of the St. Petersburg primary trade union cell of the Russian Trade Union of Maritime Transport Workers Sergei Gulyaev is sure, that all this only confirms that the trade union is not a formality, but a real protection of professional, social, labor and related economic interests and the rights of trade union members. 

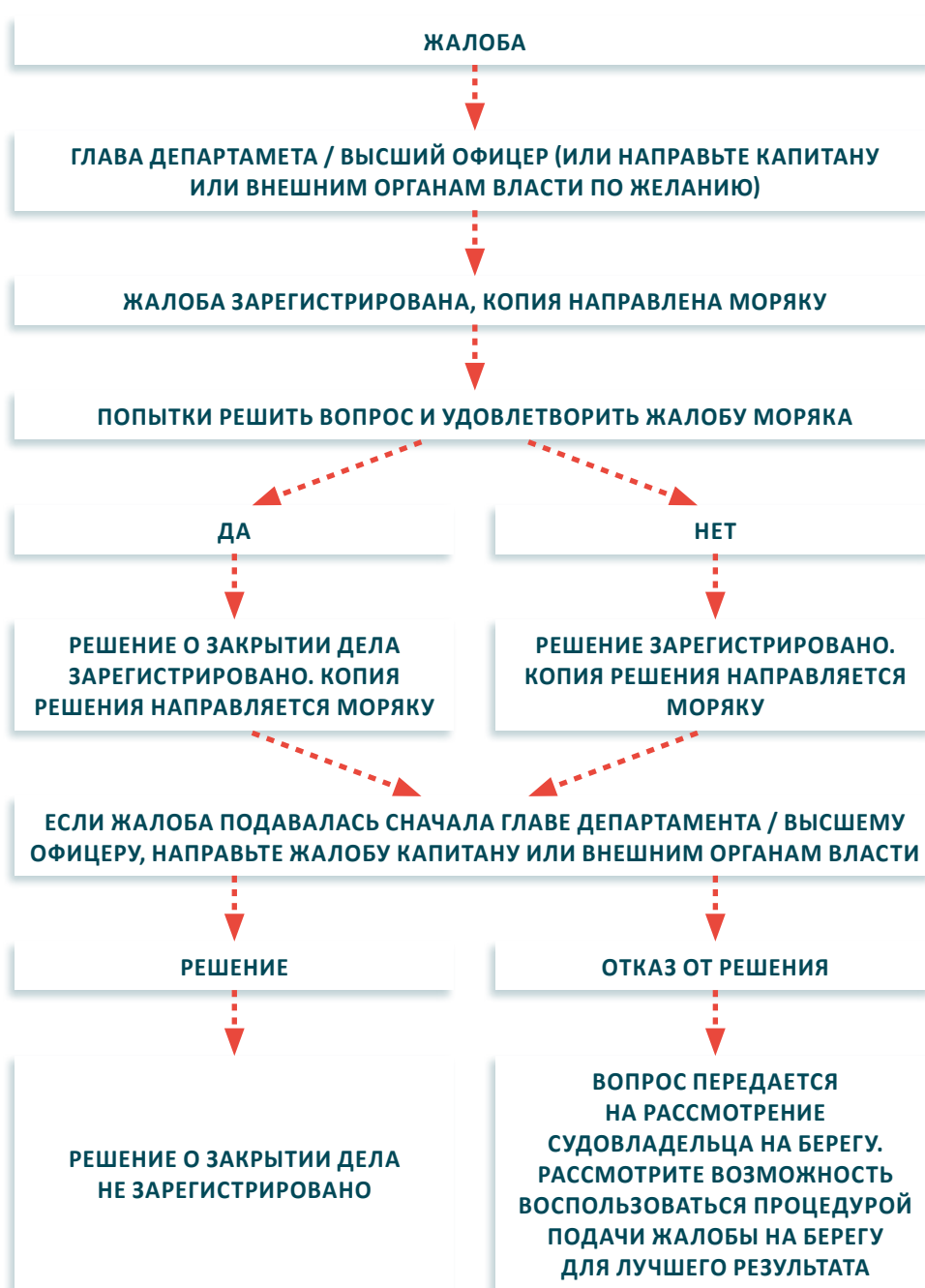
КТМС: Процедура рассмотрения жалоб на борту

На борту вашего судна должна быть предусмотрена процедура, позволяющая подать жалобу на нарушение Конвенции и ваших прав, включая право жить и работать в достойных условиях. Жалоба должна быть рассмотрена справедливо, эффективно и быстро. Убедитесь, что вы четко понимаете сроки рассмотрения вашей жалобы, особенно, если дело серьезное.

Если вы были вынуждены подписать контракт против вашей воли, вы должны начать процедуру подачи жалобы на борту. В рамках процедуры подачи жалобы вы имеете право получить помощь или обратиться в МФТ с целью представления ваших интересов во избежание притеснений.

Ваша жалоба должна рассматриваться государством флага, и оно не может ее проигнорировать.

Перед тем, как осуществить план действий или в случае, если вам нужна дополнительная информация или рекомендации, пожалуйста, свяжитесь с вашим профсоюзом, ближайшим инспектором МФТ или штаб-квартирой МФТ, используя контактную информацию ниже.



MLC: On-board

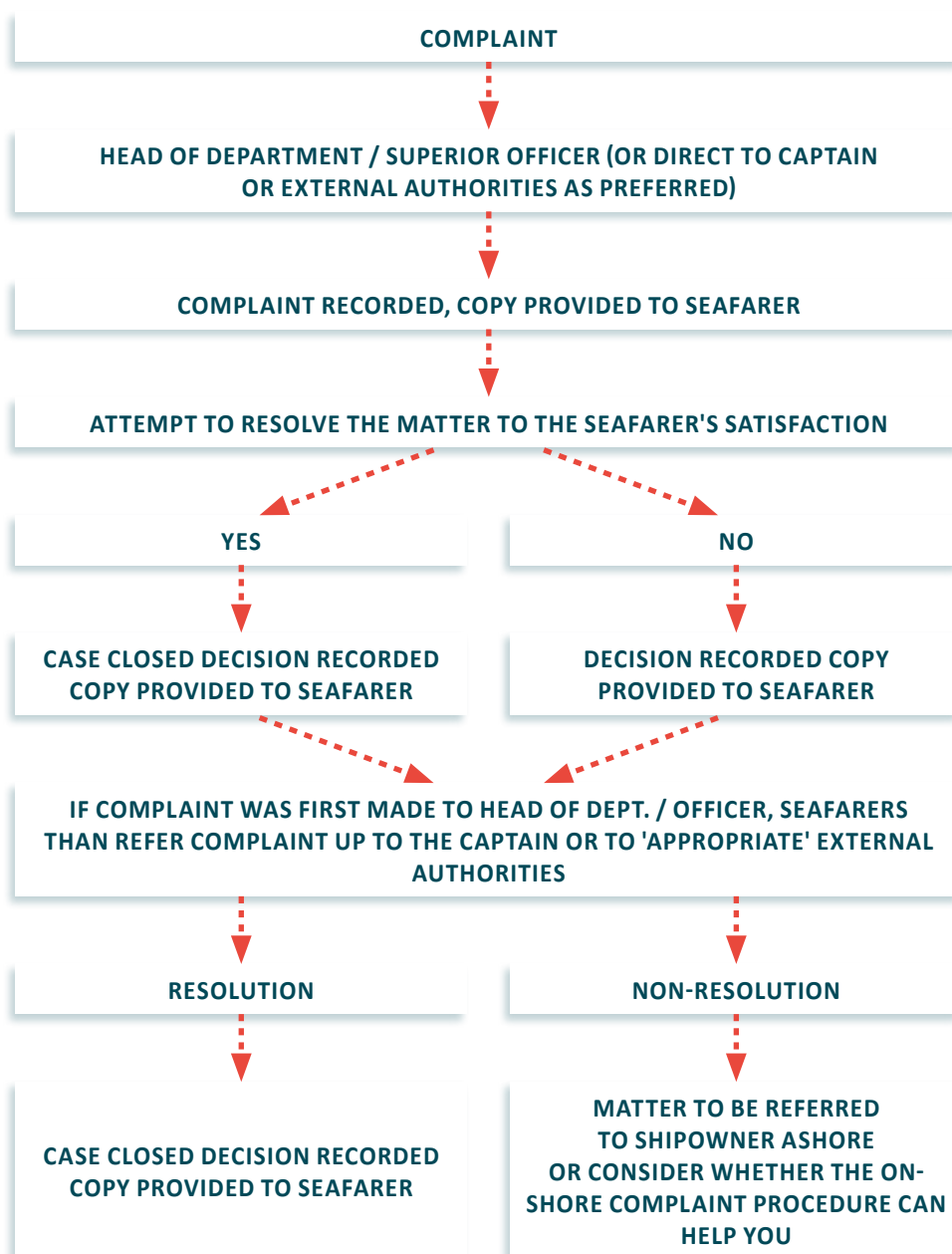
Complaint Handling Procedure

There must be a procedure in place on board your ship enabling you to make a complaint about breaches of the Convention and your rights, including the right to live and work in decent conditions. It must be handled fairly, effectively and promptly. Make sure you get a clear understanding of the time limits for dealing with your complaint, especially if the matter is serious.

If you have been forced to sign a contract against your will you should start the on-board complaints procedure. You have the right to be accompanied as part of the complaints procedure or be referred to the ITF to be represented, in order to avoid victimisation

Your complaint should be handled by the flag State and they cannot ignore it.

Before embarking on a course of action, or if you would like further information or guidance, please contact your union, the nearest ITF inspector or the ITF using the contact details below.



www.itfseafarers.org
Email: seafsupport@itf.org.uk
Facebook: [itfseafarerssupport](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)





ВДАЛИ ОТ РОССИИ МЫ ИМЕЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ БЫТЬ НА СВЯЗИ С РПСМ

WE HAD THE OPPORTUNITY TO BE IN TOUCH WITH SUR FAR FROM RUSSIA

Второй помощник балкера Р. Якутович, член РПСМ, по возвращении в Новороссийск от имени экипажа поблагодарил профсоюз и ITF за оказанную помощь в разрешении трудной ситуации, в которой они оказались, трудоустроившись на балкер Bourbon: «Будучи на иностранном судне вдали от России, мы имели возможность быть на связи с РПСМ, благодаря чему все время нахождения на борту ощущалась поддержка. К тому же, многие средства массовой информации рассказывали общественности о сложившейся ситуации, из-за чего экипаж не чувствовал себя забытым».

The second mate of the bulk carrier R. Yakutovich, a SUR member, on his return to Novorossiysk, on behalf of the crew, thanked the trade union and ITF for their help in resolving the difficult situation in which they found themselves, having been employed on board the bulk carrier Bourbon: "Being on board a foreign ship far from Russia, we had the opportunity to be in touch with the SUR, that's why we felt support all the time we were on board. In addition, lots of media told the public about the situation, which made the crew not feel forgotten."

ПОДВОДНЫЕ КАМНИ

История балкера Bourbon началась ровно год назад. 15 членов экипажа, в том числе новоросийцы, прилетели в Находку, сели на судно и вышли по направлению Филиппин. Практически сразу стало понятно: дойти до пункта назначения будет тяжело. «Судно

с самого начала находилось в аварийном состоянии, мы только и делали, что боролись с откачкой воды, чтобы не затопило», – делились потом моряки. Дойти до Манилы все же удалось. Однако уже по приходу проблемы начали расти, как снежный ком. Вот что рассказывала инспектор

PITFALLS

The history of the bulk carrier Bourbon began exactly one year ago. 15 crew members, including Novorossiysk residents, flew to Nakhodka, boarded the ship and left for the Philippines. Almost once it became clear: it will be difficult to reach

the destination. "From the very beginning, the ship was in an emergency condition, we kept struggling with water pumping it out to avoid flooding," the seamen shared later. We yet managed to reach Manila. However, already upon our arrival, the problems began to grow

ITF в Новороссийске Ольга Ананьина, взявшая ситуацию с Bourbon под личный контроль:

— Судно находится в аварийном состоянии. На борт поднималась ремонтная бригада, но специалисты ничего не смогли сделать. На борту нет электричества, испортились последние продукты, нет питьевой воды. Моряки уже неделю питаются яблоками. Есть задолженность по зарплатам. Но самое главное — мы не можем добиться от греческой компании-судовладельца внятного ответа на вопрос, когда люди вернутся домой.

Эту информацию подтвердили и родственники моряков. «Я очень переживаю за сына, ну что же это за ситуация в 21 веке? — возмущалась Наталья, мама одного из обратившихся за помощью моряков. — Ребята боятся продолжать работать на аварийном судне, никто ничего не делает, судно не ремонтируют».

ЧИНИТЬ ИЛИ ПРОДАТЬ?

Между тем в круинговой компании Novomar, направившей новороссийцев на балкер, лишь разводили руками. Якобы о проблемах с техническим состоянием судна они узнали одновременно с членами экипажа. Ради собственного оправдания несколько «камней» были брошены в адрес судовладельца: «Во-первых, греческая компания почему-то самостоятельно набрала часть экипажа

из приморских рыбаков достаточно низкой квалификации, из-за чего случились поломки, во-вторых, непонятно, чего теперь хочет компания — обанкротиться и продать судно за долги? У них проблемы со страховщиками, с грузополучателем, на борту остались 12,5 тысяч тонн железа. В такой ситуации морякам стоит бросить все силы на то, чтобы отремонтировать вспомогательный двигатель и продолжить работу».

Новороссийский инспектор ITF придерживалась иного мнения: судно нужно арестовать и продать за долги, в таком случае морякам удастся вернуться домой с зарплатой. Она проинформировала о ситуации на борту своего филиппинского коллегу, который связался с портовыми властями. Когда судно задержали, владельцу пришлось, наконец, выйти на связь с экипажем. В дело также вмешался клуб взаимного страхования The Swedish Club, частично взявший на себя обязанности работодателя — закупку провизии, доставку 60 тонн пресной воды, организацию медицинского обслуживания членов экипажа.

ПРОКУРОРСКАЯ ПРОВЕРКА

История получила широкую огласку в СМИ. Настолько, что делом заинтересовались в транспортной прокуратуре. «В ходе проверки в деятельности круинговой компании выявлены нарушения лицензи-

like a snowball. Here is what Olga Ananyina, an ITF inspector in the city of Novorossiysk, who took the Bourbon situation under her personal control, said:

"The ship is in an emergency condition. A repair crew climbed on board, but the specialists could not do anything. Now there is no power supply on board, the last food has gone bad, there is no drinking water. The seamen have been eating apples for a week now. There are salary arrears. But the most important thing is that we cannot get a clear answer from the Greek shipowner company, when people can return home.

This information was confirmed by the seamen relatives. "I am very worried about my son, but how could that happen in the 21st century?" protested Natalya, the mother of one of the seamen who asked for help. "The guys are afraid to continue working on board the damaged ship, no one is doing anything, the ship is not being repaired."

TO REPAIR OR SELL?

Meanwhile, the crewing company Novomar, which sent the seamen from the city of Novorossiysk to the bulk carrier, could only shrug. They allegedly found out about the problems with the technical condition of the vessel at the same time with the crew members. For their own justification, several "stones" were thrown



at the ship owner: "Firstly, the Greek company for some reason independently recruited a part of the crew among seaside fishermen with rather low qualifications, which caused breakdowns, and secondly, it is not clear what the company wants now: to go bankrupt and sell the vessel for debts? They have problems with insurers, with the consignee, 12.5 thousand tons of iron are left on board. In such a situation, seamen should throw all their strength into repairing the auxiliary engine and continuing to work."


The Novorossiysk ITF inspector was of a different opinion: the ship should be arrested and sold for debts and so seamen will be able to return home with salaries. She informed her Philippine counterpart of the situation on board, who contacted the port authorities. When the ship was detained, the owner



онного законодательства», – рассказали в прокуратуре Новороссийска. Позже специалисты пояснили: «Организация не имела договора с судовладельцем, а также не приняла исчерпывающих мер по проверке финансового состояния судовладельца и судна». Это стало поводом обратиться в суд. Разбирательства шли несколько месяцев, пока краевой суд не поставил в деле жирную точку: круинг действительно допустил нарушения и должен понести административную ответственность в виде уплаты штрафа в размере 400 тысяч рублей. Добавим, что для моряков вся эта история закончилась в целом благополучно – благодаря страховой компании все члены экипажа вернулись домой с деньгами.

К слову, теперь печально знаменитый Bourbon называется Baroness, а работает на нем филиппинский

экипаж. Владелец числится греческая компания SR Navigation SA.

В свою очередь прокуратура напоминает: «Морякам при трудоустройстве на иностранные суда рекомендуется обращать внимание на содержание договоров о предоставлении посреднических услуг. Например, круинговая компания обязана удостовериться в том, что судовладелец обладает средствами для обеспечения защиты моряков от опасности оказаться без средств к существованию в иностранном порту. Помимо этого, круинг обязан обеспечить компенсацию морякам денежного ущерба, который они могут понести в результате невыполнения судовладельцем своих обязательств перед моряками в соответствии с трудовым договором, а также в результате невыполнения обязательств самой круинговой компанией». 


had to finally get in touch with the crew. The Swedish Club, a mutual insurance club, also intervened partly taking over the employer's responsibilities, such as the purchase of provisions, the delivery of 60 tons of fresh water, and the organization of medical care for the crew members.

PROSECUTOR'S CHECK

The story received wide media coverage. So much that the transport prosecutor's office became interested in the case. "During the audit, violations of licensing legislation were revealed in the activities of the crewing company," the Novorossiysk prosecutor's office said. Later, experts explained: "The organization did not have an agreement with the ship owner, and also did not take exhaustive measures to check the financial condition of the ship

owner and the vessel." This was the reason to go to court. The proceedings went on for several months, until the regional court finished the case: crewing really committed violations and should incur administrative liability in the form of payment of a fine in the amount of 400 thousand rubles. We'd like to add that for the seamen, this whole story ended well: thanks to the insurance company, all crew members returned home with money.

By the way, now the infamous Bourbon is called Baroness, and the Filipino crew works on board. The owner is the Greek company SR Navigation SA.

In their turn, the prosecutor's office reminds: "Seafarers are advised to pay attention to the content of agreements on the provision of intermediary services when they are employed on board foreign ships. For example, a crewing company must ensure that the shipowner has the means to protect seafarers from the danger of being left without a livelihood in a foreign port. In addition, crewing is obliged to provide compensation to seafarers for pecuniary damage that they may incur as a result of the shipowner's failure to fulfill the obligations to seafarers in accordance with the employment contract, as well as a result of the failure of the crewing company itself." 

АКТ Н-1 – ОСНОВАНИЕ ДЛЯ ТРЕБОВАНИЯ ОПЛАТИТЬ ЛЕЧЕНИЕ НА БЕРЕГУ

REPORT N-1 AS THE BASIS FOR THE REQUIREMENT TO PAY FOR TREATMENT ON-SHORE

Как известно, производственные травмы на флоте – не редкость. Однако мало кто из моряков при трудоустройстве вчитывается в условия трудового договора, где должны быть прописаны выплаты компенсаций при возникновении несчастного случая на судне. Ведь даже несмотря на указания об этом в Трудовом кодексе РФ, получить законные выплаты бывает непросто: некоторые работодатели с неохотой, зачастую лишь через судебные инстанции, признают травмы моряков в рейсе производственными. Боцману рефрижератора «Фрио Сапфир» (флаг РФ) компании ООО «Дилмас» Владимиру Беляеву пришлось столкнуться именно с таким недобросовестным отношением.

As you know, occupational injuries in the fleet are not uncommon. However, few of the seafarers, when employed, read the terms of the employment contract, where the payment of compensation should be detailed in case of an accident on board the ship. Indeed, even despite the instructions in the Labor Code of the Russian Federation, it is not easy to receive legal payments: some employers are reluctant to recognize the injuries of seafarers during sailing as occupational, often it can be only through the courts. Boatswain on board the refrigerator ship Frio Sapphire (the Russian flag) belonging to Dilmas company Vladimir Belyaev had to face such an unfair attitude.



ИНЦИДЕНТ

Травму он получил 26 марта 2021 года в Охотском море во время регламентных работ по обслуживанию танка пресной воды форпика: для того, чтобы опустить насос для подачи воды, боцман и матрос откручивали гайки, удерживающие 20-килограммовую крышку люка танка. В этот момент произошел ее взрывной выброс, и она отлетела прямо во Владимира Беляева. Очнулся моряк в лазарете. Эвакуация в больницу Петропавловска-Камчатского с многочисленными переломами и травмами состоялась на следующий день, 27 марта. Представитель компании ООО «Дилмас» прибыл к пострадавшему только 4 апреля.

— Нас поразило отношение компании к отцу, — говорит дочь Кристина Киселевич. — Вначале нам сообщили, что он в больнице и обеспечен всем необходимым. Якобы нам не о чем волноваться и тем более не стоит лететь в больницу на Камчатку.

Только потом из разговора с отцом она узнала, что помощи не было.

— Сегодня, когда нужны полные выплаты по больничному, требуются документы для оформления инвалидности, планируется сложная операция, ООО «Дилмас» не помогает, — продолжает она.

После длительного лечения в больнице Петропавловска-Камчатского и нескольких перенесенных операций моряка пере-

вели в военный госпиталь в Фокино, где он до сих пор находится. Справедливости ради, надо сказать, что смехотворные суммы ниже МРОТ моряку все же выплатили.

— Но как на них лечить человека? — недоумевает Кристина Киселевич. — У нас осталась одна надежда на Российский профсоюз моряков, куда мы обратились за помощью.

АКТ Н-1

Несколько месяцев представители Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков напоминали судовладельцу о необходимости составить акт о произошедшем несчастном случае



**«ВОЗМЕЩЕНИЕ ПО ЛИНИИ СОЦИАЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ
ИСХОДИТ ИЗ УКАЗАННОЙ В ДОГОВОРЕ ЦИФРЫ»**

по установленной форме. Так, согласно ст. 227-231 ТК РФ, травма, полученная на борту, подлежит обязательному расследованию судовой комиссией под руководством капитана или компании. По его результатам моряк должен получить один экземпляр акта формы Н-1.

— Это важно, — объясняет главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк. — Акт по форме Н-1 является основанием для требования оплатить лечение на берегу или компенсировать расходы, затраченные на реабилитацию. Члены

INCIDENT

He was injured on 26 March 2021 in the Sea of Okhotsk during routine maintenance of a forepeak fresh water tank: in order to lower the pump for water supply, the boatswain and the sailor were unscrewing nuts holding a 20-kg tank hatch cover. At that moment, it was explosively released and it flew straight into Vladimir Belyaev. The seaman woke up in the infirmary. On the next day, 27 March, he was evacuated to the hospital in Petropavlovsk-Kamchatsky with numerous fractures and injuries. A representative of Dilmass LLC arrived to the victim only on 4 April.

"We were amazed by the company's attitude to the father," says daughter Kristina Kiselevich. "At first

surgeries, the seaman was transferred to a military hospital in Fokino, where he is still being held. For justice's sake, it's worth to note that ridiculous amounts below the minimum wage were paid to the seaman.

"But how can a person be treated with these amounts?" Kristina Kiselevich is perplexed. "We have only one hope left for the Seafarers' Union of Russia where we turned for help.

REPORT N-1

For several months, representatives of the Far-East Regional Branch of the Seafarers' Union of Russia reminded the shipowner of the need to draw up a report on the accident according to the form prescribed.

we were told that he was in the hospital and provided with everything he needed. We have allegedly nothing to worry about, and all the more we shouldn't fly to the hospital in Kamchatka.

Only later, from a conversation with her father, she learned that there was no help.

"Today, when full sick leave payments are needed, documents are required to register the disability, a complex operation is planned, Dilmass LLC does not help," she continues.

After a long treatment in a hospital in Petropavlovsk-Kamchatsky and several

So, according to Art. 227-231 of the Labor Code of the Russian Federation, an injury received on board is subject to mandatory investigation by a ship commission under the leadership of the Master or the company. According to its results, the seafarer should receive one copy of the N-1 form report

"This is important," explains the chief technical labor inspector working for SUR Yevgeny Khizhnyak. "Form N-1 report is the basis for the requirement to pay for treatment onshore or reimburse the expenses spent on rehabilitation."



экипажа должны понимать, что даже спустя годы последствия травмы могут не просто поставить под вопрос работу в плавсоставе, а изрядно испортить качество жизни на берегу: поэтому действовать нужно только согласно закону и существующей процедуре расследования производственной травмы.

Акт расследования несчастного случая N-1 боцман получил аж 27 июля. Как, наверное, становится понятно, все это время моряку не оплачивались больничные листы.

ЗАКОН ЕСТЬ ЗАКОН

Увидев долгожданный документ, пострадавший немало удивился написанному: работодатель признал Владимира Беляева виновным в несчастье, точнее – несоблюдении процедуры безопасности входа в закрытые помещения. Однако при чем здесь это, моряк не понимает. По мнению боцмана, причиной несчастного случая послужило избыточное давление в танке пресной воды, которое

возникло в результате замерзания, что привело к выбросу крышки люка.

Кроме того, выяснилось, что в расследовании со стороны профсоюза принимал участие А. Тихонов, председатель координационного комитета профсоюзов г. Находки, а не представители Российского профсоюза моряков, членом которого является Владимир Беляев.

Адвокат моряка, юрист ДВРО РПСМ Василий Савельев тоже был в недоумении:

– Во-первых, работодатель затянул сроки составления акта, во-вторых, в нем абсолютно невнятно и нелогично изложены обстоятельства инцидента. В акте не указаны причины, которые привели к взрывному выбросу крышки люка. К тому же пострадавший моряк проводил регламентные работы, поэтому не может быть виновен в произошедшем.

Василий Савельев добавил, что ДВРО РПСМ уже обратилась к Находкинскому транспортному прокурору и Государ-

«THE SOCIAL INSURANCE COMPENSATION IS BASED ON THE FIGURE SPECIFIED IN THE CONTRACT»

Crew members should understand that even years later, the consequences of an injury can not only create some troubles for the work as ship's crew member, but spoil the quality of life on the shore as well: therefore, it is only necessary to act in accordance with the law and the existing procedure for investigating an occupational injury.

The boatswain received the report on the accident investigation N-1 on 27 July. It becomes clear, that all this time the seaman's sick leave was not paid sick.

LAW IS LAW

After seeing the long-awaited document, the victim was surprised at what was written there: the employer found Vladimir Belyaev guilty of this misfortune, or more exactly of non-observance of the security procedure for entering enclosed spaces. However, the seaman does not understand how it's bound to his case. According to the boatswain, the cause of the accident was overpressure in the fresh water tank, which arose as a result of freezing and that led to the ejection of the hatch cover.

Besides, it turned out that A. Tikhonov, chairman of the coordination committee of trade unions in Nakhodka, took part in the investigation on behalf of the trade union, and not representatives

of the Seafarers' Union of Russia, whose member Vladimir Belyaev is.

The seaman's lawyer, who is the legal specialist of the SUR Far-East Regional Branch Vasily Savelyev was also bewildered:

"Firstly, the employer has delayed the deadline for drawing up the report, and secondly, the circumstances of the incident described there are absolutely indistinct and illogical. The report does not indicate the reasons that led to the explosive ejection of the hatch cover. In addition, the injured seaman carried out routine maintenance, so he cannot be guilty of what happened.

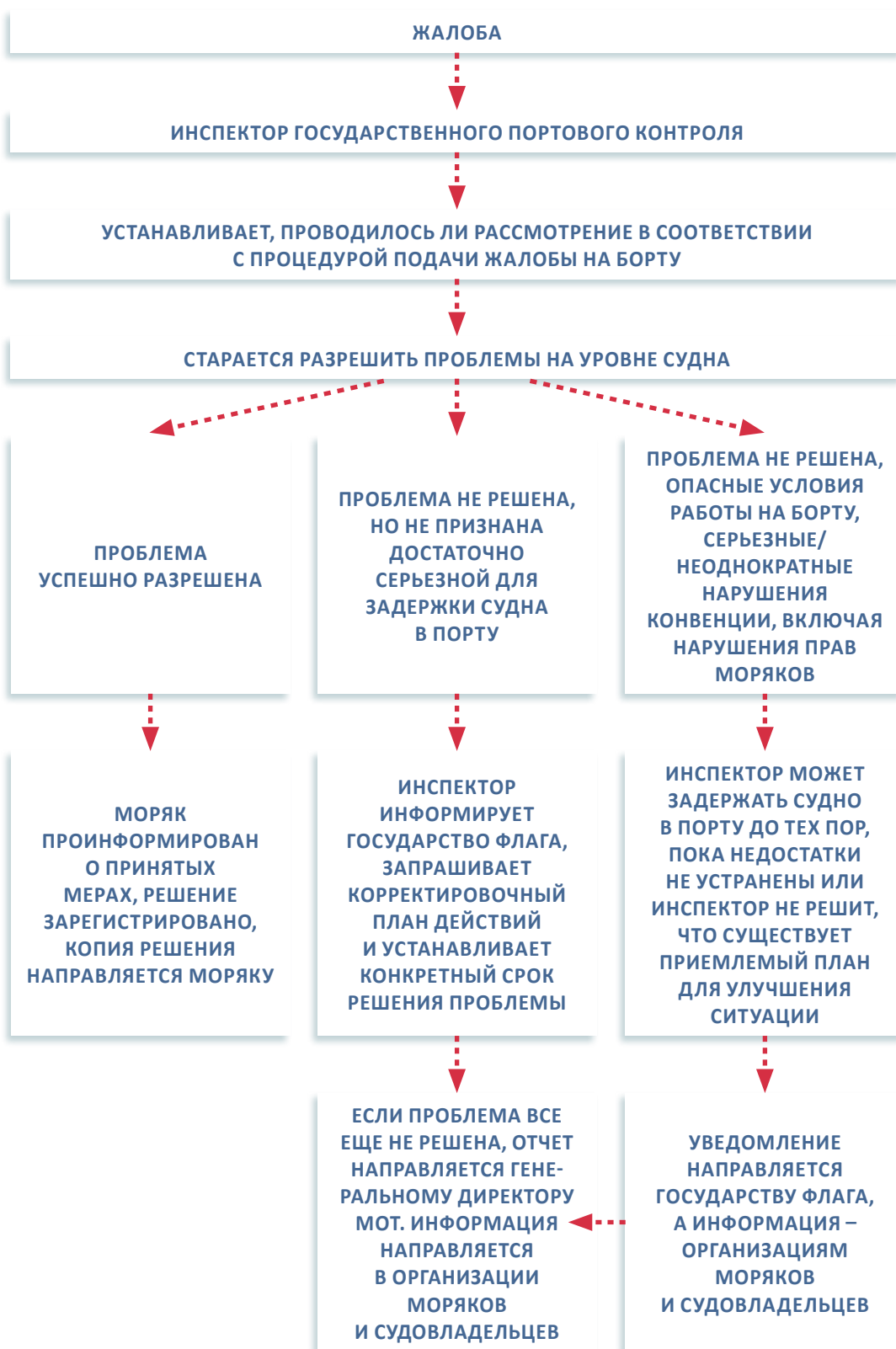
Vasily Savelyev added that the SUR Far-East Regional Branch has already turned to the Nakhodka Transport Prosecutor and the State Labor Inspectorate of the Primorsky Territory on the fact of violating the deadlines for issuing the N-1 report and falsifying the circumstances of the boatswain's injury.

"But unfortunately," he continues. The matter is complicated by the fact that under the contract, Vladimir Belyaev's salary was only 9 thousand rubles. And although it is clear that no one at sea would go to work for such an amount, the law is law and the social insurance compensation is based on the figure specified in the contract.

КТМС: Процедура рассмотрения жалоб на берегу

Если процедура рассмотрения жалобы на судне не удалась или вы не удовлетворены тем, как ваша жалоба была рассмотрена на борту, вы можете начать процедуру рассмотрения жалоб на берегу и передать жалобу в государственный портовый контроль.

Перед тем, как осуществить план действий или в случае, если вам нужна дополнительная информация или рекомендации, пожалуйста, свяжитесь с вашим профсоюзом, ближайшим инспектором МФТ или штаб-квартирой МФТ, используя контактную информацию ниже.



www.itfseafarers.org
Email: seafsupport@itf.org.uk
Facebook: [itfseafarerssupport](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)

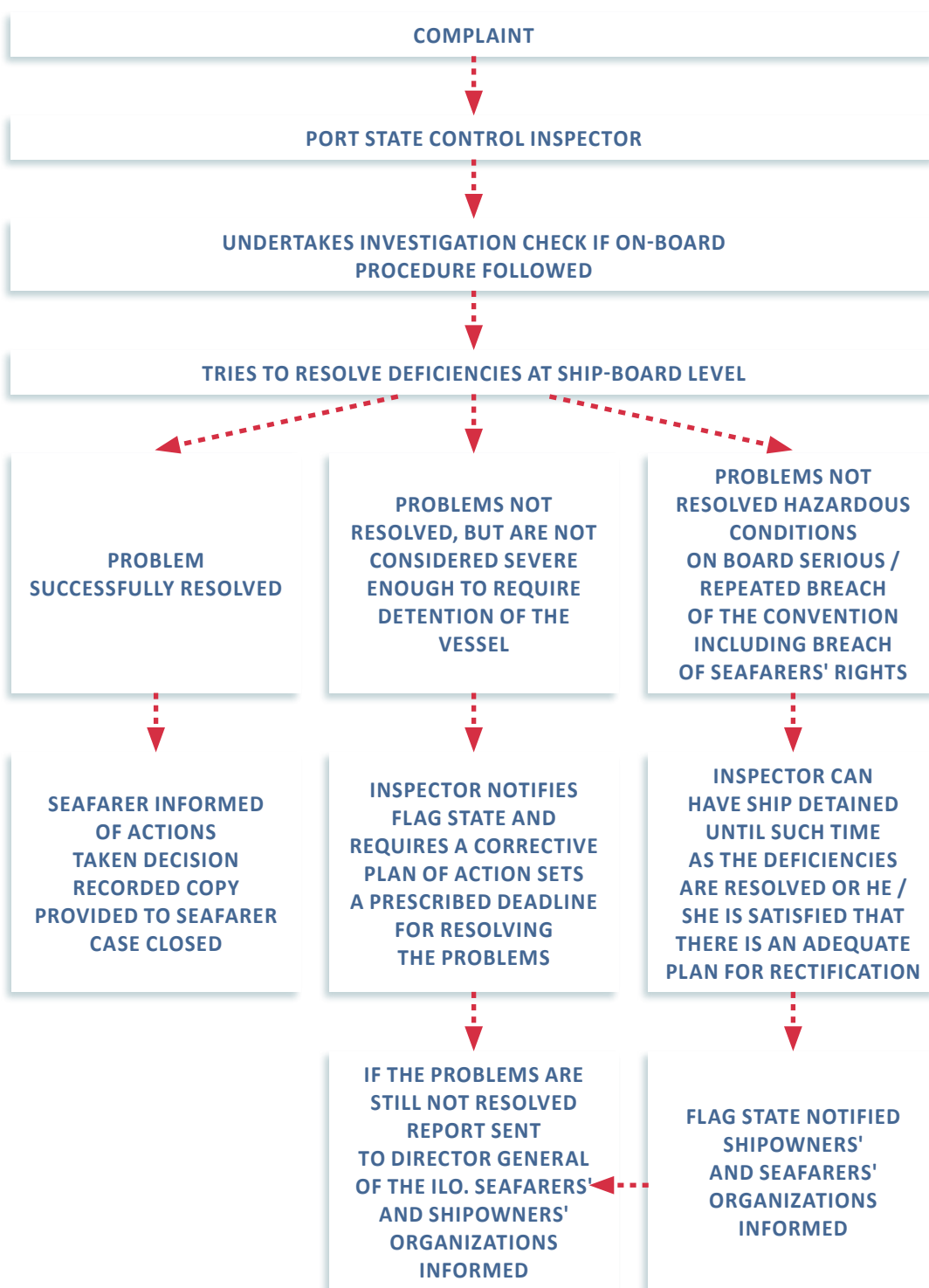


MLC: On-shore

Complaint Handling Procedure

If on-board complaint handling procedure fails or you are not satisfied with how your complaint was handled onboard you can start the on-shore complaint procedure and escalate your grievance to the Port State Control

Before embarking on a course of action, or if you would like further information or guidance, please contact your union, the nearest ITF inspector or the ITF using the contact details below.



www.itfseafarers.org
 Email: seafsupport@itf.org.uk
 Facebook: [itfseafarerssupport](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)



ственную инспекцию труда Приморского края по факту нарушения сроков выдачи акта Н-1 и фальсификации обстоятельств травмирования боцмана.

— Но дело осложняется тем, что по контракту оклад Владимир Беляева составлял всего 9 тысяч рублей, — продолжает он. — И хотя совершенно ясно, что никто в море не пошел бы работать за такую сумму, закон есть закон — возмещение по линии социального страхования исходит из указанной в договоре цифры.

БОЦМАНУ — ПРАВО НА КОМПЕНСАЦИЮ

— К сожалению, в отрасли присутствуют судовладельцы, которые выставляют ситуации в таком свете, чтобы не выплачивать компенсацию, а если и нести финансовые потери, то только по минимуму, — говорит председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. — О таком подходе к бизнесу и к работнику красноречиво говорит пример боцмана с «Фрио Сапфир»: затягивание сроков выдачи акта и искаженное изложение обстоятельств несчастного случая, произошедшего на борту рефрижератора, — серьезное препятствие к получению денежных средств. Но профсоюз это так не оставит — мы имеем серьезный опыт оказания правовой помощи в таких ситуациях. Как правило, суды встают на сторону моряков по аналогичным делам, восстанавливая их



нарушенное право на получение законных выплат.

Российский профсоюз моряков напоминает, что если член экипажа в период работы по контракту получил производственную травму, то он обязан (если находится в сознании и имеет возможность) сообщить о своей травме непосредственному начальнику, то есть капитану. В сроки, оговоренные в договоре, законе страны флага судна, но не более трех суток, травма подлежит расследованию судовой комиссией под руководством капитана. По результатам расследования моряку на руки выдается один экземпляр акта по форме Н-1, либо accident report по форме, установленной страховой компанией, на языке, понятном моряку.

— Судходная отрасль — отрасль повышенной опасности, поэтому важно беречь себя и знать свои права, — подчеркивает Николай Суханов. ⚓

RIGHT FOR COMPENSATION FOR THE BOATSWAIN

“Unfortunately, there are shipowners in the industry who present situations in such a light so as not to pay compensation, and if they incur financial losses, then only at a minimum,” says Nikolay Sukhanov, chairman of the SUR Far-East Regional Branch. “The example of the boatswain from Frio Sapphire eloquently speaks of this approach to business and to the employee: the delay in issuing the report and the distorted statement of the circumstances of the accident that occurred on board the refrigerator ship is a serious obstacle to receive funds. But the trade union will not leave it that way, we have a rich experience in providing legal assistance in such situations. As a rule, courts side with seafarers in similar cases restoring their violated right to receive legal payments.

The Seafarers' Union of Russia reminds that

if a crew member was injured at work during the period of work under the contract, then he is obliged (if he is conscious and has the opportunity) to report his injury to his immediate line manager, that is, to the Master. Within the terms stipulated in the contract, the law of the country of the flag of the vessel, but not more than three days, the injury is subject to investigation by the ship's commission under the leadership of the Master. Based on the results of the investigation, the seafarer is given one copy of the form N-1 report or an accident report in the form established by the insurance company in a language understandable to the seafarer.

“The shipping industry is a highly hazardous one, so it is important to take care of yourself and know your rights,” emphasizes Nikolai Sukhanov. ⚓



ДВЕ ДОРОГИ В ОДНО «ГОСУДАРСТВО»

TWO ROADS TO ONE 'STATE'

Андрей Королев выбрал море, потому что его манила романтика. Андрей Синегубов – потому что морские профессии в числе самых высокооплачиваемых в его родном Новороссийске. Оба они первые моряки в своих семьях. И, находясь на разных концах карьерной лестницы, каждый по-своему влюблен в свое дело.

Andrey Korolev chose the sea because he was attracted by romance. Andrey Sinegubov did that because maritime professions are among the highest paid in his native city of Novorossiysk. Both are the first seamen in their families. And, being at different ends of the career ladder, each in his own way is in love with his profession.

«МНЕ НРАВИТСЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ»

Уроженец Ростовской области Андрей Королев планировал сделать военную карьеру – хотел служить на военно-морском флоте. Однако уже на втором курсе речного училища понял, что работа на торговом флоте для него интереснее. «На первой практике на учебном судне «Иван Кулибин» мы проходили Босфор, – вспоминает капитан Королев. –

Какой это был восторг, какая красота! Меня тогда как магнитом притягивала морская романтика, и одного этого было достаточно, чтобы решить: море я не брошу».

В 1994 году Королев с отличием окончил училище и получил рекомендации продолжить обучение уже в ВУЗе – в Нижнем Новгороде или Санкт-Петербурге. Но не успел, ушел в армию. По возвра-

"I LIKE RESPONSIBILITY"

A native of the Rostov region, Andrey Korolev planned to make a military career, because he wanted to serve in the navy. However, already in the second year of the river school, he realized that working for the merchant marine would be more interesting for him. "During the first practical training on board the training vessel Ivan Kulibin we were passing the Bosphorus," recalls Master Korolev.

"What a delight it was, what a beauty! I was then attracted by the sea romance like by a magnet, and only this beauty was enough to decide: I will not abandon the sea "

In 1994, Korolev graduated with honors from the college and received recommendations to continue his studies at the university in Nizhny Novgorod or St. Petersburg. But he didn't have time, he went into the army. Upon his

щению сразу начал работать: сначала в Бельском речном пароходстве, потом по контрактам на подфлажных судах.

В 2001 году вторым помощником Андрей Королев трудоустроился в компанию «АНШИП». Здесь он сначала вырос до старшего помощника, а затем выдвинулся на капитана.

— Мне тогда было 35 лет, и, конечно, поначалу волновался, — говорит Андрей Королев. — В море ведь не с кем посоветоваться. А сейчас, мне кажется, самое главное, что я люблю в своей работе, — это как раз-таки принимать решения. Мне нравится ответственность, нравится, что от меня зависит благополучие экипажа и сохранность груза. Определенно эта должность сделала меня решительнее.

ПОЙМАЛ УДАЧУ ЗА ХВОСТ

— Кем же еще я мог стать, — смеется 27-летний Андрей Синегубов. — Я родился и вырос в Новороссийске, у нас город моряков, кто же здесь не мечтает работать на танкерном флоте!

Он признается: еще в 10 классе решил, что приложит максимум усилий, чтобы работать на больших грузовых судах. Правда, путь на флот оказался не простым. Получив документы матроса, Андрей начал работать на плавкранах, затем перешел на пассажирский флот.

Работа в российской компании с надежной репутацией имеет массу преимуществ. «Прежде всего, это стабильность и защищенность, — говорит капитан Королев. — Суда «АНШИПА» ходят под флагом России, а это означает строгое соблюдение правил безопасности. Кроме того, у нас очень хорошая связь с береговыми службами, они уважительно относятся к плавсоставу, что тоже имеет большое значение в установлении нормального психологического климата в коллективе».

Working for a Russian company with a reliable reputation has many advantages. "First of all, it is stability and security," says master Korolev. "Vessels belonging to ANSHIP sail under the flag of Russia, which means strict observance of safety rules. In addition, we have a very good connection with the coastal services, they respect the crew, which is also of great importance in establishing a normal psychological climate in the team."

return, he immediately began to work: first in the Belsk River Shipping Company, then under contracts on flagged vessels.

In 2001 Andrey Korolev got a job as a second mate in the company ANSHIP. Here he first rose to the rank of chief mate, and then moved up to the Master.

"I was 35 then, and, of course, I was worried at first," says Andrey Korolev. "There's no one to consult with at sea. And now, it seems to me, the most important thing that I love in my work is to make decisions. I like the responsibility, I like the fact that the well-being of the crew and the safety of the cargo depend on me. Definitely this position made me more determined.

CAUGHT THE LUCK BY THE TAIL

"What else could I have become?" laughs 27-year-old Andrey Sinigubov. "I was born and brought up in the city of Novorossiysk, we have a city of seafarers, everybody here does dream of working for the tanker fleet!"

He admits: even studying in the 10th grade, he decided that he would make every effort to work on board large cargo ships. But to say the truth, the path to the fleet was not easy. Having received the sailor's documents, Andrey started working on floating cranes, then moved to the passenger fleet.

The "quarantine" year turned out to be extremely successful for him. He was taken to the crew

of the tanker Nikolay Zuyev in the SCF group of companies. Another personal achievement of Andrey Sinigubov was admission to the State Marine University named after adm. F.F. Ushakov.

"I want to develop further in this profession," the sailor explains his decision. "I hope that I will be able to grow up and build a successful career in the company, but for now my goal is to graduate from a university and become at least a third mate. Of course, it is not easy to work and study at the same time, I have to adjust my studies to the contracts. But I am glad to have the opportunity to work for a good modern fleet and am grateful that the company accepted me.

WORTHY OF RESPECT

Master Korolev is sure: working for a Russian company with a reliable reputation has many advantages. "First of all, it is stability and security," says the seaman. "Vessels belonging to ANSHIP sail under the flag of Russia, which means strict observance of safety rules. In addition, we have a very good connection with the coastal services, they respect the crew, which is also of great importance in establishing a normal psychological climate in the team."

Master Korolev had 15 crew members in his team and also 5 to 10 cadets from Novorossiysk and Rostov. Everyone has his own

«Карантинный» год оказался для него чрезвычайно удачным. Его взяли в экипаж танкера Nikolay Zuyev в группу компаний СКФ. Другим личным достижением Андрея Синегубова стало поступление в ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова.

— Я хочу развиваться в этой профессии, — объясняет свое решение матрос. — Надеюсь, что мне удастся вырасти и построить успешную карьеру в компании, а пока моя цель — окончить ВУЗ и стать по крайней мере третьим помощником. Конечно, работать и учиться одновременно непросто, мне приходится подстраивать учебу под контракты. Но я рад возможности работать на хорошем современном флоте и благодарен, что компания меня приняла.

ДОСТОЙНЫ УВАЖЕНИЯ

Капитан Королев уверен: работа в российской компании с надежной репутацией имеет массу преимуществ. «Прежде всего, это стабильность и защищенность, — говорит моряк. — Суда «АНШИПА» ходят под флагом России, а это означает строгое соблюдение правил безопасности. Кроме того, у нас очень хорошая связь с береговыми службами, они уважительно относятся к плавсоставу, что тоже имеет большое значение в установлении нормального психологического климата в коллективе».



В подчинении у капитана Королева 15 членов экипажа и от 5 до 10 кадетов из Новороссийска и Ростова. У всех — свои вопросы, тревоги, надежды. «Нужно просто относиться к каждому с уважением, выслушать и постараться вникнуть в его проблему, — считает Андрей Королев. — То же самое с кадетами: есть очень целеустремленные ребята, которые сами сделали выбор в пользу профессии, здесь важно помочь, поддержать этот задор. А есть и такие, за кого выбор будущей профессии сделали родители, у них, конечно, меньше энтузиазма и желания узнать работу изнутри».

ДРУЖБА ПОМОГАЕТ В ИЗОЛЯЦИИ

Работа в экипаже танкера Nikolay Zuyev открыла для Андрея Синегубова новые грани профессии. «Во-первых, это современный

← Матрос Андрей Синегубов только начинает карьеру на флоте

Sailor Andrey Sinegubov just starting his career with the merchant marine

↓ Капитан Андрей Королев построил карьеру в российской компании

Master Andrey Korolev built a career with a Russian company



questions, worries, hopes. "You just need to treat everyone with respect, listen and try to understand their problem," believes Andrey Korolev. "It's the same with cadets: there are very purposeful guys who themselves made a choice in favor of the profession, here it is important to help, support this enthusiasm. And there are those for whom the parents made the choice of their future profession, they, of course, have less enthusiasm and desire to learn the job from inside."

FRIENDSHIP HELPS IN ISOLATION

Working as a crew member on board the tanker Nikolay Zuyev opened up

new facets of the profession for Andrey Sinegubov.

"Firstly, this is a modern large steamer, not at all like those where I worked before," says the sailor. "Secondly, I really liked the crew, we had a lot of young guys in our team, and we spent the evenings very amicably. We continue to communicate on the shore, and to work in such a friendly atmosphere — what could be better!"

The moral climate and the support of colleagues greatly helped the young man to cope with the routine and escape from the months of isolation, which hundreds of thousands of seamen around the world were

большой пароход, совсем не похожий на те, где я работал раньше, – говорит матрос. – Во-вторых, мне очень понравился экипаж, у нас в команде было много молодых ребят, и вечера мы проводили очень дружно. Мы продолжаем общаться на берегу, а работать в такой дружелюбной атмосфере – что может быть лучше!»

Моральный климат и поддержка коллег очень помогли молодому человеку справиться с рутинной и отвлечься от многомесячной изоляции, в которую из-за карантина попали сотни тысяч моряков по всему миру. Андрей признается: работать полгода и дольше без схода на берег действительно тяжело. «Получается, что твоя жизнь и работа полностью сливаются на этот период, – отмечает моряк. – Мы работали в США, Мексике, Индии, заходили в европейские порты, но сойти нигде

не разрешали, поэтому любовались видами новых городов с борта судна».

СПОРТ ПРОТИВ ПАНДЕМИИ

На нормальную работу экипажа теплохода «Славянина» под управлением капитана Королева карантин не оказал особого влияния. «Надо отдать должное компании, она шла навстречу, организовывала смены даже в самый разгар пандемии, за все это время у нас была лишь одна небольшая задержка, – рассказывает моряк. – Поэтому для нас единственный по-настоящему негативный фактор пандемии – это невозможность схода на берег. Мы работаем в Черном море между Россией и Болгарией,

in due to quarantine. Andrey admits: working six months or longer without going ashore is really hard. "It turns out that your life and work are completely merged for this period," notes the seaman. "We worked in the USA, Mexico, India, entered European ports, but were not allowed to get off anywhere, so we admired the views of new cities from the ship".

SPORTS AGAINST THE PANDEMIC

The quarantine did not have much effect on the normal work of the crew of the Slavyanin motor ship under the control of Master Korolev. "We should pay tribute to the company, they always made steps forward, organized shifts even in the midst of the pandemic,

during all this time we had only one small delay," says the seaman. "Therefore, for us, the only truly negative factor of the pandemic is the impossibility of going ashore. We are operating in the Black Sea between Russia and Bulgaria, we couldn't get off there, because 10 days were to be spent in isolation, and we spend in the port much less. At the same time, going ashore is really important for seamen, it helps to distract from the routine. "

The Master says, that during quarantine, it is sports that help to distract. "We already have a sedentary work, so exercises are one of the most important components of our rest," Korolev believes. "I know that the trade union helped equip gyms on board several

«Я РОДИЛСЯ И ВЫРОС В НОВОРОССИЙСКЕ, У НАС ГОРОД МОРЯКОВ, КТО ЖЕ ЗДЕСЬ НЕ МЕЧТАЕТ РАБОТАТЬ НА ТАНКЕРНОМ ФЛОТЕ!»



там сходиться не получалось, потому что 10 дней надо было провести в изоляции, а мы стоим в порту меньше. При этом сход на берег для моряков действительно важен, он помогает отвлечься от рутины».

Капитан говорит: в карантин отвлекаться помогает спорт. «У нас и так малоподвижная работа, поэтому физические упражнения – одна из важнейших составляющих отдыха, – считает Королев. – Я знаю, что на нескольких судах «АНШИПА» профсоюз помог оборудовать спортивные залы. У нас на борту такой возможности нет, поэтому мы организовали занятия в небольшом помещении. А вообще всегда полезно хотя бы просто пройтись, размяться».

ОТДЕЛЬНЫЙ ОСТРОВ


Для 27-летнего матроса огромное значение в организации досуга на судне имеет и наличие доступа в интернет. «По-моему, главный минус этой работы – долгая разлука с близкими, – рассуждает Андрей Синегубов. – Поэтому важно, чтобы была возможность связываться с родными, с друзьями. Сейчас можно отправлять сообщения, а вот видеосвязь доступна только в порту».

Когда Андрей Королев только начинал работать в море, о видеосвязи на борту никто и не думал. «Отрасль действительно очень меняется, – говорит он. – Идет сокращение экипажей, потому что



«I WAS BORN AND BROUGHT UP IN THE CITY OF NOVOROSIYSK, WE HAVE A CITY OF SEAFARERS, EVERYBODY HERE DOES DREAM OF WORKING FOR THE TANKER FLEET!»

техника все больше автоматизируется, даже на судах типа «река-море». На новостроях автоматизации еще больше. Возможно, экипажи и дальше будут сокращаться, но я не думаю, что мы застанем работу полностью автоматизированных судов без моряков».

Сам Андрей Королев уже давно привык ко всем особенностям профессии, в том числе к пресловутой разлуке с близкими. И уверен: его место только в море. «У меня нет и никогда не было стремления поскорее сойти на берег, – признается капитан. – Судно – это отдельный островок, свое государство, где ты сам принимаешь решения, связанные с его нормальным функционированием. Я просто не вижу себя на береговой работе». 

ANSHIPAships. We do not have this option on board, so we organized classes in a small room. In general, it is always useful to just walk and warm up. "


SEPARATE ISLET

For a 27-year-old sailor, the availability of Internet access is of great importance in organizing leisure on board. "In my opinion, the main disadvantage of this work is the long separation from beloved ones," says Andrey Sinigubov. "Therefore, it is important to be able to communicate with family and friends. Now you can send messages, but video communication is available only in the port."

When Andrey Korolev was just starting to work at sea, no one thought about video communication on board. "The industry is really changing a lot,"

he says. "Now the crew reduction is going on, because equipment is becoming more and more automated, even on river-sea vessels. There is even more automation on board new ships.

Perhaps, crews will continue to decline, but I do not think that we will find the work of fully automated vessels without seamen."

Andrey Korolev himself has long been accustomed to all the peculiarities of the profession, including the notorious separation from beloved ones. And He's sure: his place is only at sea. "I have not and never had the desire to get ashore as soon as possible," the Master admits. "A ship is a separate islet, your own state, where you yourself make decisions related to its normal functioning. I just don't see myself working onshore." 

ИНОСТРАНЦЕВ ИСПОЛЬЗУЮТ КАК ПРИМАНКУ

FOREIGNERS USED AS BAIT

Моряк из Калининграда Витаутас Слушконис провел в греческой тюрьме два года и семь месяцев. В 2018 году россиянин устроился капитаном туристической яхты в иностранную компанию. В том же году в акватории Ионического моря судно задержала морская полиция Греции. На борту яхты был только экипаж, однако моряков обвинили в перевозке нелегальных мигрантов. В 2020 году греческий суд приговорил Витаутаса к восьми годам тюрьмы. Однако за хорошее поведение и благодаря помощи российских консулов россиянина выпустили досрочно.

Vytautas Slushkonis, a seaman from Kaliningrad, spent two years and seven months in a Greek prison. In 2018, the Russian got a job as the Master of a tourist yacht in a foreign company. The same year, in the Ionian Sea, the vessel was detained by the Greek maritime police. There was only a crew on board the yacht, but the seamen were accused of transporting illegal migrants. In 2020, a Greek court sentenced Vytautas to eight years in prison. However, for good behavior and thanks to the help of the Russian consuls, the Russian was released ahead of schedule.

По образованию Витас – геодезист, но в 2018-м у него возникли проблемы с трудоустройством. Увидел объявление на «Авито»: хорошая зарплата, обучение, проживание – все за счет работодателя. Требовался водитель или матрос на парусную яхту, возить туристов в Эгейском, Черном и Мраморном морях. Слушконис позвонил по указанному телефону, на связь вышел человек, говорил на русском с сильным акцентом. – Я с ним ни разу не виделся, только с посредниками. Они приходили, оплачивали гостиницу, давали деньги на еду, возили на яхту во время обучения и так далее. Потом нам открыли визы. Все это происходило в Турции, – рассказал Витас.

Его не смутило отсутствие каких-либо официальных документов, в своей практике он сталкивался с подобным и в России, где «это тоже бывает без договоров, без бумаг и формальностей. И тебе платят так же неофициально»: «В принципе, для меня это было неудивительно. Деньги выплачивали кэшем или перечисляли на карту. У меня сбербанковская карта была с собой».

ПЕРВЫЙ РЕЙС

– Это было уже после 11 вечера. Хотя сначала нам сказали в восемь, в девять. Становилось все темнее и темнее, но нам говорили ждать. Это показалось подозрительным. В общем, мы не стали подходить близко к берегу. С Алексеем (Алексей Любимов – россиянин, работал на яхте помощником капитана. – RT), с которым поехал работать за границу, сели в лодку, высадились на берег. Мы посмотрели, что там люди... не туристы, так скажем. Мы сели в лодку, развернулись и уплыли. Мигранты, не мигранты – я не знал, кто это. Но очень много людей. То есть нам говорили про две семьи до десяти человек. А там было около 100. Как позже оказалось – 119 человек.

Витас вспоминает, как проходило задержание:

– Уже ночь. Мы идем на яхте. Резко с четырех сторон включается свет. Подплывают малые береговые катера. На борт быстро запрыгивает спецназ. И там уже я ничего понять не успел. Нас положили на палубу. Я был в одних шортах – у меня одежда тогда намочена, я повесил все сушиться. И вот так на палубе я пролежал, уже холодно было, где-то часа три, пока мы не дошли до порта Лиманаки.

Vytautas is a surveyor by education, but in 2018 he had problems searching for a job. He saw an ad on Avito: good salary, training, accommodation and all that was at the expense of the employer. A driver or sailor was required on a sailing yacht to carry tourists to the Aegean, Black and Marmara Seas. Slushkonis called the specified phone number, a person got in touch, spoke Russian with a strong accent. "I have never seen him, only his intermediaries. They came, paid for the hotel, gave money for food, took me to the yacht during training, and so on. Then we got visas. All this happened in Turkey," said Vytautas.

He was not embarrassed by the absence of any official documents, in his practice he came across something similar in Russia, where "this also happens without contracts, without papers and formalities. And you get paid in the same way unofficially": "Basically, it was not surprising for me. Money was paid in cash or transferred to the card. I had my Sberbank card with me."

FIRST SAILING

"It was already after 11 p.m. Although at first we were told at eight, nine. It got darker and darker,

but we were told to wait. It seemed suspicious.

In general, we did not come close to the shore. With Alexey (Alexey Lyubimov is a Russian, he worked on board a yacht as a Master mate, added by RT) we had gone to work abroad, got into a boat, landed on the shore. We saw that there were people ... not tourists, I could say. We got into the boat, turned around and sailed away. Migrants or not – I didn't know who they were. But there were a lot of people. That is, we had been initially told about two families of up to ten people. And there were about 100. As it turned out later, there were 119 people."

Vytautas recalls how the detention happened:

"It's already night. We are sailing a yacht. The light comes on abruptly from four sides. Small coastal boats are approaching. Special forces quickly jump on board. And then I didn't have time to understand anything. We were laid on the deck. I was wearing shorts only because all my clothes got wet then, I hung up everything to dry. And so I was laying on the deck for about three hours, it was already cold, until we reached the port of Limanaki."



ТЮРЬМА

— Я был в трех тюрьмах. Одна из них, первая, считается СИЗО. Но там сидят и со сроками, в том числе за тяжелые преступления. Условия содержания никакие. Очень много тараканов, антисанитария. На один барак — 120 камер. Администрации тюрьмы было наплевать, где, как и с кем мы будем там жить. Поэтому мы сами пытались устроиться, как-то достучаться до администрации, чтобы переселили.

В тюрьме были и другие россияне.

— На моей памяти — не больше десяти человек. Десять, максимум 12 повстречалось, — говорит Витаутас Слушконис. Все сидели по одной и той же статье: перевозка нелегальных мигрантов. — Счастливики только мы с Любимовым: нам дали по восемь лет. С возможностью условно-досрочного освобождения через три года два месяца. У остальных ребят — срок по 20 лет с возможностью досрочного освобождения через 12 лет.

БУФЕРНАЯ ЗОНА

— Греческая судебная система такая, что первые суды идут по 5-10 минут. Людей сразу безоговорочно признают виновными.

Греция — это буферная зона для нелегалов. То есть они все идут через Грецию или Турцию, а дальше — в Европу. Грекам выгодно, чтобы они сами работали, а иностранцы попадали за это. То есть иностранцев используют как приманку, отвлекающий маневр, — поясняет моряк. — Нам полицейский в прокуратуре сказал: «Пока вы здесь сидите и на вас обращено все внимание, где-то недалеко десять яхт с нелегалами ушло на Италию».

В греческой тюрьме можно работать: если работаешь, тебе сокращается срок. Поэтому раньше и вышел: работал электриком. Но устроиться на работу не так легко. Нужно как минимум знать язык и знать профессию. За работу ничего не платят — такая система в Греции, хотя в остальных странах Европы работа в тюрьме оплачивается.

ПОМОЩЬ РОДИНЫ

— Очень хорошо помогал консул Александр Валентинович (Александр Ильин — консул-советник генконсульства РФ в Салониках. — RT), помогал оформлять доверенности. Постоянно был на связи, когда мы звонили из тюрьмы, и нам было что-то нужно, — говорит Витаутас.

PRISON

"I was in three prisons. One of them, the first, is considered a pre-trial detention center. But prisoners can be kept there, sometimes for grave crimes. Conditions of detention are very poor. There are a lot of cockroaches, unsanitary conditions. One barrack has 120 cameras. The prison administration did not care where, how and with whom we would live there. Therefore, we ourselves tried to settle, somehow reach out to the administration, so that we would be moved to another place."

There were other Russians in prison as well.

"In my memory, no more than ten people. We met ten, maximum 12," says Vytautas Slushkonis. Everyone was imprisoned under the same article: transportation of illegal migrants. The lucky ones were only me and Lyubimov: we were given eight years each. With the possibility of early release after three years and two months. The other guys have terms of 20 years with the possibility of early release in 12 years."

BUFFER ZONE

"The Greek judicial system works in such a manner that the first trials take 5-10 minutes.

People were immediately found unconditionally guilty. Greece is a buffer zone for illegal immigrants. That is, they all go through Greece or Turkey and then to Europe. It is advantageous for the Greeks that they work themselves, and foreigners get caught for it. That is, foreigners are used as a bait, distraction," explains the seaman. "A policeman in the prosecutor's office told us: "While you are sitting here and all the attention is drawn to you, somewhere nearby ten yachts with illegal immigrants went to Italy."

In a Greek prison you can work: if you work, your term is reduced. Therefore, I came out earlier: worked as an electrician. But getting a job isn't easy. You should at least speak the language and know profession. They don't pay anything for work, this how Greek system works, although in the rest of Europe, work in prison is paid.

HELP FROM HOMELAND

"Consul Alexander Valentinovich helped very much (Alexander Ilyin is a consul-advisor to the Consulate General of the Russian Federation in Thessaloniki, added



COVID-19

Моряк отмечает, что никогда не жаловался на здоровье, «и слава Богу», потому что в тюрьме с медициной очень плохо. В Греции очень любят давать таблетки, в основном, психотропы, потому что там сидит много наркоманов.

Что касается реально больных – к ним полное безразличие. Пока сам не станешь кричать, бунтовать, пытаться что-то для себя сделать, о тебе никто не позаботится.


Когда начался COVID-19, медики пришли в тюрьму и сделали всем тесты. У пятерых тест оказался положительным.

– И что греческая тюремная администрация делает? Закрывает просто всех больных по камерам со здоровыми людьми, и две недели они там сидят. Ни таблеток, ничего не приносят. Просто как будто закрыли и смотрят, что произойдет, – рассказывает моряк. –

Когда начался разгар COVID-19, начали умирать самые слабые. Хотя они всегда умирали, потому что в тюрьме много людей с всякими заболеваниями.

Сегодня, на свободе, Витаутас Слушконис говорит, что самым страшным сначала было попасть в тюрьму – там тебя ждет неизвестность, а потом – освобождаться. Спустя 3 года все очень изменилось – снова неизвестность. Но выжить везде можно.



В Российском профессиональном союзе моряков отмечают: такие случаи показывают, что стать невольным соучастником перевозки мигрантов можно, не только откликаясь на заманчивое объявление о работе на яхте в Средиземном море, сулящей неплохое вознаграждение, но и трудоустроившись на морское судно сомнительной компании. В связи с этим главная и основная рекомендация любому моряку, находящемуся в поиске работы – прежде, чем принимать окончательное решение и идти в рейс, как бы убедительно и достоверно предложение не выглядело, лучше потратить время, навести справки о работодателе и обратиться за консультацией в профсоюз. РПСМ всегда готов поделиться с моряками информацией о действительно надежных судовладельцах и предостеречь от трудоустройства, которое может обернуться лишением свободы в чужой стране, а не высоким заработком. 

По материалам
russian.rt.com

by RT), helped to draw up powers of attorney. He was constantly in touch when we called from prison, and if we needed anything," says Vytautas.

COVID-19


The seaman notes that he never complained about his health, 'and thank God', because in prison, medicine is very bad. In Greece, they like giving pills, mainly psychotropic drugs, because there are many drug addicts. As for the really ill people, the personnel is completely indifferent to them. Until you start screaming, rebelling, trying to do something for yourself, no one will take care of you.

When COVID-19 began, doctors went to the prison and tested everyone. Five people had a positive test.

"And what is the Greek prison administration doing? They merely close all patients in cells along with healthy people, and they were imprisoned like this for two weeks. No pills, they bring nothing. They just seemed to close and be watching what happens," says the seaman."

In full swing of COVID-19, the weakest began to die. Although they always used to die, because there are many people in prison with all sorts of diseases.

Today, at large, Vytautas Slushkonis says that the worst thing at first was to go to prison because you didn't know what would happen, and then – to be released. After 3 years, everything has changed a lot – again the uncertainty. But you can survive everywhere.

The Seafarers' Union of Russia notes: Such cases show that it is possible to become an unwitting accomplice in the transportation of migrants not only by responding to a tempting job on board a yacht in the Mediterranean that promises good remuneration, but also by finding a job on a sea-going vessel belonging to a dubious company. In this regard, the main and basic recommendation for any seafarer who is looking for work is that before making a final decision and going on a voyage, no matter how convincing and reliable the offer may look, it is better to spend time for inquiring about the employer and seeking advice from the trade union. The SUR is always ready to share information on truly reliable shipowners with seafarers and warn them against employment, which may result in imprisonment in a foreign country and not high earnings. 

Based on materials from
russian.rt.com



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.



Степан Гапатик родился в Архипо-Осиповке Краснодарского края и, за исключением «калининградского периода», всю жизнь прожил на побережье Черного моря

Stepan Gapatik born in the village of Arkhipo-Osipovka, the Krasnodar Territory, and exception for his 'Kaliningrad period' lived all his life on the Black Sea coast

Профессиональные династии возникают в тех семьях, где родители с интересом занимаются своим делом. Так считают психологи. При правильном подходе передача знаний следующим поколениям одной семьи формирует у молодежи больше осознанности находиться в профессии. История семьи Гапатик – наглядное тому подтверждение.

ХОРОШИЙ ПРИМЕР ЗАРАЗИТЕЛЕН

A GOOD EXAMPLE CONTAGIOUS

Professional dynasties arise in those families where parents are interested in their own business. Psychologists think so. With the right approach, the transfer of knowledge to the next generations of the same family forms among young people more awareness of being in the profession. The history of the Gapatik family is a clear confirmation of this.



Сын Евгений Гапатик
Son Yevgeny Gapatik

«КРЕЩЕНИЕ» ТРАУЛЕРОМ

Степан Францевич Гапатик первым в семье выбрал морскую профессию. Сегодня, правда, флотские радисты как профессия уже канули в Лету. Но в конце 50-х годов он, как и многие советские мальчишки, мечтал научиться управлять целой судовой радиостанцией. «Летом в старших классах я работал на спасательной станции, хорошо плавал, море любил, поэтому, когда у родственников в Калининграде освободилась квартира, я, недолго думая, отправился поступать в Калининградское мореходное училище», — вспоминает Степан Францевич.

На преддипломную практику он попал на средний рыболовный морозильный траулер. Сегодня Гапатик-старший с улыбкой вспоминает свой первый рейс в Северной Атлантике на 40-метровом суденышке и добавляет: это стало для него настоящим боевым крещением. «На таких судах просто нечеловеческие условия работы, — вновь становится он серьезным. — Представьте: минус 10-15 градусов с ветром, шторм 9 баллов. А ты идешь на этой «скорлупе» на волну, которая в 3 раза выше парохода. Цеха на небольших траулерах нет, работают на палубе в любую погоду. Качает так, что не передать словами. Многие просто лежали пластом».

Степану повезло больше: морская болезнь у него не проявилась, и после окончания мореходки он попал радиооператором на суда заграничного флота «АтлантНИРО».

Научно-исследовательские суда имеют свою специфику, благодаря чему во время рейсов Степану Францевичу посчастливилось побывать в самых удивительных местах. «Это были длинные рейсы, большие экипажи, и мы везде сходили на берег, — продолжает Гапатик-старший. — Я выходил в Порт-Стенли, там мы крутили в клубе советские комедии, англичане с удовольствием смотрели

'BAPTIZING' BY A TRAWLER

Stepan Frantsevich Gapatik was the first in the family to choose the marine profession. Today, however, naval radio operators as a profession have already sunk into oblivion. But in the late 1950s, like many Soviet boys, he dreamed of learning how to operate an entire ship's radio station. "In the summer in high school I worked at a rescue station, I swam well, loved sea, so when my relatives in Kaliningrad had an apartment vacated, I went to enroll in the Kaliningrad Nautical School without thinking twice," recalls Stepan Frantsevich.

weather. Roll and pitch can not be expressed with words. Lots of crew are merely laying on their backs."

Stepan was luckier: he was non seasick, and after finishing his nautical school he got on board the AtlantNIRO foreign ships as a radio operator.

Research vessels have their own specifics, thanks to which Stepan Frantsevich was lucky to visit the most amazing places during the voyages. "These were long voyages, large crews, and we went ashore everywhere," continues Gapatik Sr. "I went to Port Stanley, where we played Soviet comedies in the club, the British watched our Striped Voyage with pleasure. And how

«ЕСЛИ МОИ ДЕТИ ЗАХОТЯТ ПРОДОЛЖИТЬ СЕМЕЙНУЮ ДИНАСТИЮ, Я С УДОВОЛЬСТВИЕМ ИХ ПОДДЕРЖУ», — ГОВОРИТ ЕВГЕНИЙ ГАПАТИК

наш «Полосатый рейс». А как красиво в море Уэдделла! Большое впечатление оставил и остров Южной Георгии, он сплошь покрыт льдами».

ПИНОЧЕТ, СОВЕТСКИЙ ЮГ И «БУРЯ В ПУСТЫНЕ»

Отработав 3 года в Калининграде, Степан Гапатик заскучал по родной Архипо-Осиповке и теплоте Черному морю. Дополнительным фактором стал не подходящий ему калининградский климат, и Гапатик решил вернуться домой. Решение, надо сказать, оказалось очень своевременным. «Было

For pre-graduation practice, he got on board a medium fishing freezer trawler. Today Gapatik Sr. recalls his maiden voyage in the North Atlantic on a 40-meter boat with a smile and adds: it became a real baptism of fire for him. "The working conditions on such ships are simply inhuman," he becomes serious again. "Imagine: minus 10-15 degrees with wind, storm at 9. And you are sailing on board this 'shell' onto the wave, which is 3 times higher than the steamer. There are no shops on small trawlers, they work on the deck in any

beautiful it is in the Weddell Sea! The island of South Georgia also left a great impression, it is completely covered with ice."

PINOCHET, SOVIET SOUTH AND 'DESERT STORM'

After working for 3 years in Kaliningrad, Stepan Gapatik started missing his native village of Arkhipo-Osipovka and the warm Black Sea. An additional factor was the Kaliningrad climate that did not suit him, and Gapatik decided to return home. The decision, I'd like to say, turned out to be very timely. "There was such a research vessel Ecliptic, it

такое научно-исследовательское судно «Эклиптика», работало оно в Чили, и меня на него должны были отправить аккуратно в 1973 году, – продолжает Гапатик. – Но я уже принял решение возвращаться на юг, вместо меня поехал другой человек. И попал, можно сказать, в эпицентр военного переворота в Чили. Потом уже в газетах я читал, что по приказу генерала Пиночета наших моряков арестовали, держали в подвалах, боцману во время ареста сломали руки. После освобождения их встречали в Калининграде как героев».

Оставив приключения рейсов НИС позади, Степан Францевич трудоустроился в Новороссийское морское пароходство. Но и здесь работа сопровождалась здоровой долей авантюризма – сначала кубинские рейсы, потом перевозки в районе Персидского залива. «Девять с половиной месяцев я отработал на танкере «Махачкала» в тот период, когда в Персидском заливе шла операция «Буря в пустыне», – рассказывает Степан Гапатик. – Тогда это была зона боевых действий, нас каждый раз сопровождали эсминцы».

В тот длинный рейс у моряка умер отец, но приехать на похороны он не смог. Вернулся, попросил перевести его с танкеров на виновозы, с короткими рейсами и постоянными заходами в Новороссийск. «Мы

ходили на Кипр, Алжир, Испанию, Францию, рейсы были в среднем 2 недели, потом 2-3 дня стояли в Новороссийске, можно было встретиться с семьей, – объясняет Степан Францевич. – На этих «домашних» пароходах я проработал почти 10 лет».

СЕМЬЯ

Моряку тяжело без семьи. Но еще труднее его жене, на которую полностью ложатся все домашние хлопоты. «Конечно, я очень скучал, особенно, когда появились дети, звонил, писал письма домой, – говорит Гапатик-старший. – Но ты уходишь в море – и там нет никаких домашних проблем, все

worked in Chile, and I was supposed to be sent to it exactly in 1973,” continues Gapatik. “But I have already made the decision to return to the south and another person went instead of me. And he found himself, one might say, in the epicenter of a military coup in Chile. Later, in the newspapers, I read that by order of General Pinochet, our seamen were arrested, kept in basements, and the boatswain's arms were broken during the arrest. After their release, they were greeted in Kaliningrad as heroes.”

Leaving the adventures of research vessel voyages behind, Stepan Frantsevich got a job at the Novorossiysk Shipping Company. But

here, too, the work was accompanied by a healthy dose of adventurism, because first Cuban voyages, then transportation in the Persian Gulf. “I worked for nine and a half months on the Makhachkala tanker during the period when Desert Storm operation was taking place in the Persian Gulf,” says Stepan Gapatik. “Then it was a combat zone, each time we were accompanied by destroyers.”

On that long voyage, the seaman's father died, but he could not come to the funeral. He returned, asked to transfer him from tankers to wine-carriers, with short voyages and constant calls to Novorossiysk. “We went to Cyprus, Algeria, Spain, France, voyages were





Гапатика Евгений. – Других серьезных интересов у меня не было, учился я хорошо, поэтому после окончания школы решил поступать в Академию.

ДРУГАЯ РЕАЛЬНОСТЬ

Знакомство Евгения с профессией, в отличие от Степана Францевича, проходило в спокойное время. Он уверенно прошел практики на судах заграничного плавания Новороссийского морского пароходства – без атлантической качки, южных полярных льдов и военных переворотов. «Тогда море ассоциировалось у меня с романтикой, посещением разных стран, и надо отметить, что именно так и было в самом начале карьеры, – вспоминает Евгений. – Например, во время первой практики мы 12 суток стояли в Египте. Серьезных обязанностей у практикантов не было, и мы ездили смотреть на пирамиды».

Сход в Египте и осмотр «чуда света» в курсантские годы до сих пор остается одним из немногих «береговых» впечатлений Евгения во время рейсов. Еще запомнились хорватская Риека с доброжелательными жителями и колоритный Сингапур с его многонациональной кухней. В отличие от отца он практически не сходит на берег: просто не успевает.

– В должности старпома сход на берег – скорее, исключение, – говорит Евгений. – Это возможно, только если идет очень долгая

on average 2 weeks, then we spent 2-3 days in the city of Novorossiysk, we could meet families,” explains Stepan Frantsevich. “I have worked on these 'domestic' steamers for almost 10 years.”

FAMILY

It's hard for a seaman without a family. But it is even more difficult for his wife, who is completely responsible for all household chores. “Of course, I was missing them very much, especially when the children appeared, I called and wrote letters home,” says Gapatik Sr. “But you go to sea and there are no domestic problems, all of them remain for a woman, including raising children. A seaman is sad without a family, but I think it's more difficult for their wives. When in 2005, I went ashore and plunged into domestic life, to be honest, I was surprised how many worries my beloved ones had.”

The family met in the city of Novorossiysk when there was an opportunity. This is how little Zhenya got on board for the first time, and the marine atmosphere influenced him. “My father at that time was the head of the radio station, I saw all the electronic devices, went up to the bridge, it was mesmerizing,” Stepan Gapatik's son Yevgeny joins in the conversation. “I had no other serious interests, I studied well, so after graduating from school I decided to enter the Academy”.

ANOTHER REALITY

Unlike Stepan Frantsevich, Yevgeny was getting familiar with the profession in a quiet time. He confidently passed practical training on board the overseas navigation ships belonging to the Novorossiysk Shipping Company without the Atlantic roll and pitching, southern polar ice and military coups. “Then the sea was associated with romance, visiting different countries, and it should be noted that this was exactly the case at the very beginning of my career,” recalls Yevgeny. “For example, during the first practical training, we were in Egypt for 12 days. The trainees had no serious responsibilities, and we went to look at the pyramids.”

Gathering in Egypt and viewing the 'wonder of the world' during his cadet years is still one of a few 'coastal' impressions of Yevgeny during his voyages. I also remember the Croatian Rijeka with its friendly people and the colorful Singapore with its multinational cuisine. Unlike his father, he practically does not go ashore: merely doesn't have time.

“In the position of chief mate, going ashore is rather an exception,” says Yevgeny. “This is possible only if there is a very long loading and you have experienced colleagues under your command who can control the process. During my several years as a chief mate, I went ashore once, when we were anchored for several days.

они остаются женщине, в том числе и воспитание детей. Без семьи моряку тоскливо, но женам моряков, думаю, сложнее. Когда в 2005 году я сошел на берег и погрузился в домашний быт, то, честно говоря, был удивлен, сколько забот оставалось моим близким».

Семья встречалась в Новороссийске, когда появлялась возможность. Так маленький Женя впервые попал на пароход, и флотская атмосфера оказала на него свое влияние. «Отец в то время был начальником радиостанции, я видел все электронные приборы, поднимался на мостик, это завораживало, – вступает в разговор сын Степана

погрузка и у тебя в подчинении опытные коллеги, которые могут проконтролировать процесс.

За несколько лет работы старпомом я сходил на берег один раз, когда мы стояли на якоре несколько дней.

КОМАНДНЫЙ ДУХ

В 70-е годы на дружественной Кубе Степан Гапатик с коллегами не просто сходили на берег, но и несколько раз участвовали в соревнованиях по волейболу. «Я тогда входил в экипаж теплохода «Гавана», был такой танкер типа «София», мы по полгода работали на Кубе, которая воспринималась нами как второй дом, — рассказывает Гапатик-старший. — Наш капитан Евгений Трофимович Титов был заядлым волейболистом, по его инициативе мы организовали на судне команду

и во время стоянок на Кубе регулярно проводили соревнования с местными командами».

Как вспоминает Степан Францевич, в те годы досуг моряков был организован на высшем уровне. «На пароходах оборудовали спортзалы, волейбольные площадки, теннисные столы, бассейны, — продолжает он. — Каждый чем-то занимался, не сидел в каюте один. Во время стоянок в портах мы вместе ездили на экскурсии. Даже отпуск нередко проводили вместе — например, в Сухой Щели на спортивных сборах, когда готовились к соревнованиям с командами других предприятий города».

ЖИЗНЬ ПО-АНГЛИЙСКИ

Евгений Гапатик начинал свою карьеру в российских экипажах. 8 лет он отработал на одном-единственном судне — танкере

TEAM SPIRIT

In the 70s, in friendly Cuba, Stepan Gapatik and his colleagues not only went ashore, but also took part in volleyball competitions several times. "At that time I was a member of the crew of the motor ship Havana, there was such a tanker of the Sofia type, we worked for six months in Cuba, which we considered as a second home," says Gapatik Sr. "Our Master Yevgeny Trofimovich Titov was an avid volleyball player, on his initiative we organized a team on board the ship and during our staying in Cuba we regularly held competitions with local teams."

As Stepan Frantsevich recalls, in those years the seamen leisure was organized at the highest level. "The ships have equipped gyms, volleyball courts, tennis tables, swimming pools," he continues. "Everyone was

doing something, nobody was sitting in his cabin alone. During our stay at the ports, we went on excursions together. Even holidays were often spent together, for example, in the place of Sukhoi Shchel at a sports training camp, when they were preparing for competitions with teams from other companies of the city."

LIFE IN ENGLISH

Yevgeny Gapatik began his career in Russian crews. For 8 years he worked on one vessel only — the Elbrus tanker belonging to the Novorossiysk Shipping Company. He still recalls friendly crews of Novoship with nostalgia: he says he still maintains good relations with former colleagues.

In 2016, Yevgeny moved to work for Tsakos company and since then has been working in "mixes" mainly with Greeks and Filipinos.



Elbrus Новороссийского морского пароходства. Дружные экипажи «Новошипа» до сих пор вспоминают с ностальгией: говорит, с бывшими коллегами все еще поддерживает хорошие отношения.

С 2016 года Евгений перешел на работу в компанию Tsakos и с тех пор работает в «миксах» — в основном, с греками и филиппинцами. «В мой первый рейс в Tsakos я был единственным русскоговорящим в экипаже, — вспоминает Евгений. — Первые три недели ощущал огромный дискомфорт — не из-за языка, потому что английский я и тогда знал хорошо, но с психологической точки зрения. В смешанных экипажах не дружат, там просто поддерживают рабочие отношения. Это касается даже соотечественников в одном экипаже на судне иностранной компании».

Зато такая «мультинациональная» работа дала ему навыки отличной коммуникации и организации. «И, конечно, знания английского вышли на другой уровень, теперь с удовольствием передаю их сыну», — говорит Евгений.

МОЛОДЕЖЬ

В 2019 году Степан Францевич побывал на Дне открытых дверей в ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова со своим старшим внуком, племянником Евгения. «Через год будет поступать, так что он первый претендент на продолжение семейной династии», — смеется Гапатик-старший.

Евгений пока менее категоричен в желании передавать профессиональные знания своим сыновьям. «Они пока маленькие, возможно, через 10 лет появятся какие-то более инте-

“On my first sailing for Tsakos, I was the only Russian-speaking crew member,” recalls Yevgeny. “The first three weeks there was a huge discomfort and it was not due to the language, because I spoke English well then, but from a psychological point of view. They don't make friends in mixed crews, they just maintain a working relationship. This even applies to compatriots in the same crew on board a ship of a foreign company.”

But such a “multinational” work gave him the excellent communication and organization skills. “And, of course, my English has gone to another level, now I am happy to pass it over to my son,” says Yevgeny.

YOUNG PEOPLE

In 2019, Stepan Frantsevich attended the Open Day at the State Marine University named after adm. F. F. Ushakov

with her eldest grandson, Yevgeny's nephew. “In a year he will apply for, so he is the first contender for the continuation of the family dynasty,” laughs Gapatik Sr.

Yevgeny is yet less categorical in his desire to pass on professional knowledge to his sons. “They are small yet, perhaps in 10 years some more interesting areas of activity will appear, I don't want to keep them within the bounds,” he says. “But I am sure that I have mastered a really good profession. It gave me great opportunities, tremendous experience and personal growth. Therefore, if my sons want to work at sea in the future, I will do my best to support them in this decision.”

In turn, Stepan Frantsevich is convinced: he simply would not have found himself on shore work. “Everything in my life turned out exactly the way



"IF MY CHILDREN WANT TO CONTINUE THE FAMILY DYNASTY, I WILL GLADLY SUPPORT THEM," SAYS YEVGENY GAPATIK

ресные сферы деятельности, я не хочу ставить их в рамки, – рассуждает он. – Но я уверен, что овладел действительно хорошей профессией. Она дала мне большие возможности, колоссальный опыт и личностный рост. Поэтому если мои сыновья захотят в дальнейшем работать в море, я буду всячески поддерживать их в этом решении».

В свою очередь Степан Францевич убежден: на береговой работе он просто не нашел бы себя. «В моей жизни все сложилось именно так, как я хотел, – говорит он. – В юности я поставил себе цель и ее достиг, отработал на флоте 33 года, это примерно 15-16 лет непосредственно в море».

За 30 лет добросовестной работы на судах Новороссийского морского пароходства Степан Францевич получил несколько благодарностей и почетных званий. Символично, что перед самым выходом на пенсию он попал в последний экипаж танкера «Академик Пустовойт». «В 2005 году мы пришли в Бангладеш и сдали его на металлолом, – вспоминает Степан Гапатик. – В тот же год я сошел на берег. После этого еще несколько лет тянуло в море».

Он не перестает удивляться, как изменилась отрасль за минувшие 20 лет. «Флот очень модернизировался, изменился и сам характер работы, – уверен патриарх семьи Гапатик. – Я застал еще суда типа «Казбек» с клепаными корпусами, груз тогда мерили рулеткой в танках, радиосвязь осуществлялась морзянкой. Сейчас многое из этого стало историей. Зато появились ЦПУ, ПУГО, компьютеры, четко налажена спутниковая связь. На мой взгляд, работать на флоте теперь легче. Но хотелось бы, чтобы вслед за устаревшими технологиями не исчезло понимание важности морского братства, взаимовыручки и поддержки». ⚓

I wanted," he says. "In my youth, I set a goal for myself and achieved it, I worked in the marine for 33 years, which is about 15-16 years directly at sea."

For 30 years of conscientious work on board the ships belonging to the Novorossiysk Shipping Company, Stepan Frantsevich received several commendations and honorary titles. It is symbolic that just before his retirement he was included in the last crew of the tanker Akademik Pustovoyt. "In 2005 we came to Bangladesh and scrapped it," recalls Stepan Gapatik. "The same year I went ashore. After that, I was drawn by the sea for several more years."

He never ceases to wonder how this industry has changed over the past 20 years. "The merchant marine has been very modernized, the very nature of work has changed," the patriarch of the Gapatik family is sure. "I also found vessels of the Kazbek type with riveted hulls, the cargo was then measured with a tape measure in tanks, radio communication was carried out using Morse code. Much of this has now become history. On the other hand, Central Control Consoles, Cargo Control Consoles, PCs appeared, satellite communications were well established. In my opinion, working for the marine is easier now. But I would like to see the understanding of the importance of marine brotherhood, mutual assistance and support would not disappear following outdated technologies." ⚓





Когда хочется, чтобы благодарность за оказанную помощь обрела смысл, важно, чтобы подарок был оригинальным и запоминающимся. Кукла капитана ручной работы – такой презент получил инспектор МФТ в Санкт-Петербурге за оказанную помощь вдове моряка. В безнадёжной ситуации он помог ей добиться выплаты компенсации по смерти мужа.

When you want the gratitude for the help provided to make sense, it is important that the gift is original and memorable. The ITF inspector in St. Petersburg received a handmade captain doll for the assistance rendered to the seafarer's widow. In a hopeless situation, he helped her get compensation for her husband's death.

БЛАГОДАРНОСТЬ СО СМЫСЛОМ

MEANINGFUL GRATITUDE

КУКЛА ДЛЯ КАПИТАНА

– Муж часто шутил – почему у его друзей есть тематические куклы, а у него нет, – вспоминает Оксана. – В этот раз решила по возвращению из рейса приготовить для него сюрприз – заказала куклу капитана.

Игрушки ручной работы уже давно создает ее подруга, и действительно,

такие приятные подарки есть у многих друзей и коллег Ростислава – одна из кукол даже уехала в Одессу.

Однако возвращение из рейса затягивалось. Вместо положенных по контракту четырех месяцев, капитан пробыл на т/х Selinda (флаг Португалии) 7,5 месяцев.

DOLL FOR THE MASTER

"The husband used to joke asking why his friends have thematic dolls, but he does not," Oksana recalls. "This time I've decided to prepare a surprise for him upon his return after sailing and I've ordered a Master-doll.

Her friend has been creating handmade toys for a long time, and indeed,

many friends and colleagues of Rostislav have such nice gifts and one of the dolls even left for Odessa.

However, the return from the sailing was delayed. Instead of the four months stipulated under the contract, the captain stayed on m / v Selinda (flag of Portugal) for 7.5 months.

— Тогда нам постоянно говорили, что из-за ограничений в связи с пандемией коронавируса не найти сменщика, — вспоминает женщина. — Но позже все встало на свои места: думаю, дело было вовсе не в замене, а в планах компании по продаже судна. Судовладелец хотел, чтобы на Филиппины балкер привел опытный и знающий судно человек.

СТРЕСС НА РАБОТЕ

Так и произошло. Но сразу после передачи дел новому собственнику у капитана случился сердечный приступ.

— Муж не жаловался на здоровье, перед рейсом проходил медкомиссию —

коронавирус — всех, кто мог самостоятельно ходить отправляли домой, — рассказывает Оксана. — По сути, никаких исследований провести не успели.

Вернувшись домой, семья стала готовиться к госпитализации в другую клинику: оставалось дождаться результата теста на коронавирус, но буквально за день до ответа капитан скончался — оторвался тромб.

ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ПРЕТЕНЗИЙ

После похорон на плечи Оксаны легли все заботы о семье, в том числе ей пришлось решать вопрос о выплате компенсации по смерти мужа. По контракту ей и на тот момент несовершеннолетнему ребенку

"Then we were constantly told that due to the restrictions because of the coronavirus pandemic, it would not be possible to find a replacement," the woman recalls. "But later everything fell into place: I think it was not about the replacement, but about the company's plans to sell the vessel. The shipowner wanted the bulk carrier to be brought to the Philippines by an experienced and knowledgeable person.

STRESS AT WORK

It actually happened that way. But immediately after turning over to the new owner, the Master had a heart attack.

"The husband did not complain about his health, before the sailing he underwent a medical examination and

who could walk on his own was sent home," says Oksana. "In fact, they did not have time to conduct any research.

Coming back home, the family began to prepare for hospitalization in another clinic: it remained to wait for the result of the coronavirus test, but literally a day before the answer, the Master died because a blood clot came off.

WAIVING CLAIMS

After the funeral, Oksana had to carry all the worries about the family on her shoulders, she also had to decide on the payment of compensation for the death of her husband. Under the contract, she and a minor child at that time were entitled to a payment determined by the contract. However, it turned out to be not so easy to get it due to the fact that the Master of the bulk carrier died on the shore, it was a month after the contract was terminated.

"The insurance company didn't really want to deal with our business referring to the fact that my husband died at home," she says. "But we assessed this situation differently because the problems began with a heart attack that occurred on board the ship.

The decision on compensation was not taken for a long time. Then the company offered a compensation amount, significantly lower than what was due to the family, and wanted Oksana to sign a waiver, but the family refused. Then the insurer chose another tactic, they started stalling for time.

«СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ ТОЛКОМ ЗАНИМАТЬСЯ НАШИМ ДЕЛОМ НЕ ХОТЕЛА, ССЫЛАЯСЬ НА ТО, ЧТО МУЖ УМЕР ДОМА»

проблем не было, — говорит она. — Но другой климат, сломавшийся в рейсе кондиционер, духота, обезвоживание из-за жары, затянувшийся контракт, сумасшедшая нагрузка, связанная с продажей балкера, — все сыграло роковую роль в том, что произошло.

В стрессовом состоянии капитана доставили в госпиталь на Филиппинах. Там он оставался недолго — меньше, чем через неделю его отправили в Россию, где он снова лег в больницу.

— Не пробыв под наблюдением врачей и недели, его выписали, так как в учреждении обнаружили

полагалась определенная договором выплата. Однако добиться ее оказалось не так просто из-за того, что капитан балкера умер на берегу — спустя месяц после завершения контракта.

— Страховая компания толком заниматься нашим делом не хотела, ссылаясь на то, что муж умер дома, — говорит она. — Но мы эту ситуацию расценивали иначе, ведь проблемы начались с сердечного приступа, который произошел на судне.

Решение о компенсации долго не принималось. Потом компания предложила сумму отступных, значительно ниже той, что

no problems were revealed," she says. "But a different climate, an air conditioner broken during sailing, stuffiness, dehydration due to the heat, a protracted contract, a crazy load due to the sale of a bulk carrier, all that played a fatal role in what happened.

In a stressful state, the Master was taken to a hospital in the Philippines. There he did not stay long, less than a week later he was sent to Russia, where he again went to the hospital.

"Not having spent a week under the supervision of doctors, he was discharged, as a coronavirus was found in the institution and everyone

причиталась семье, и подписать отказ от претензий, но семья отказалась. Тогда страховщик выбрал другую тактику – тянуть время.

– В ход шли любые приемы, – рассказывает Оксана. – Несколько раз давали неверный адрес электронной почты, где не хватало то одной, то другой буквы, после – вообще перестали отвечать на звонки и сообщения, скорее всего, заблокировали мой номер, потому что с телефонов друзей со мной все еще разговаривали.


Потеряв всякую надежду на решение вопроса, она, по совету коллег капитана, обратилась в Международную федерацию транспортников в Санкт-Петербурге. До этого момента о работе МФТ она никогда не слышала.

КАПИТАН ВАХТУ СТОИТ

На борту т/х Selinda был национальный коллективный договор, заключенный между португальским профсоюзом и компанией. На изучение трудового контракта моряка и колдоговора ушло много времени, однако именно благодаря этому, по крупицам, удалось добиться выплаты на общую сумму в почти \$70 тысяч.

Инспекторат стоял на своем: триггером проблем со здоровьем у капитана

послужили стресс от нагрузки по передаче балкера новому владельцу и продолжительность работы, вышедшей за рамки контракта, а значит, сердечный приступ и смерть – взаимосвязаны. Поэтому львиную долю денег получилось отбить по пункту документа, где говорится о том, что если моряк умер в период работы, то его бенефициару полагается полная зарплата за месяц, в который наступила смерть, и базовая ставка. Еще благодаря настойчивости МФТ прибавилась компенсация несовершеннолетнему ребенку, хотя изначально страховая компания даже не рассматривала эту выплату.

– Когда все улеглось, разбирая вещи, я наткнулась в коробке на ту самую куклу капитана – сюрприз мужу, – говорит Оксана. – Когда он вернулся из рейса, было не до этого, а из-за навалившихся на нас забот и проблем так и не успела сделать ему подарок. Подумала, что правильнее презентовать его инспектору в знак благодарности за то большое дело, которое он делает для моряков и их семей, – пусть капитан вахту стоит. 

"Any tricks were used," says Oksana. "Several times they gave the wrong email address, where one or the other letter was missing, then they stopped answering my calls and messages at all, most likely, they blocked my number because they were still talking to me if I called from friends' phones.


Having lost all hope of a solution to the issue, she, on the advice of the Master's colleagues, turned to the International Federation of Transport Workers in St. Petersburg. Until then, she had never heard of the ITF work.

MASTER IS ON WATCH

On board m / v Selinda there was a national collective agreement between the Portuguese union and

the company. It took a lot of time to study the seafarer's labor contract and collective agreement, but thanks to this, bit by bit, they managed to achieve a payment totaling almost \$ 70 thousand.

The Inspectorate kept their ground: The Master's health problems were triggered by the stress of the burden of transferring the bulk carrier to the new owner and the work duration that went beyond the contract, which means that heart attack and death are interconnected. Therefore, the lion's share of the money turned out to be recaptured under the paragraph of the document, which says that if a seafarer died during the period of work, then his beneficiary is entitled to the full salary for the month in which the death occurred, and the base rate. Thanks to the persistence by the ITF, compensation for a minor child was added, although initially the insurance company did not even consider this payment.

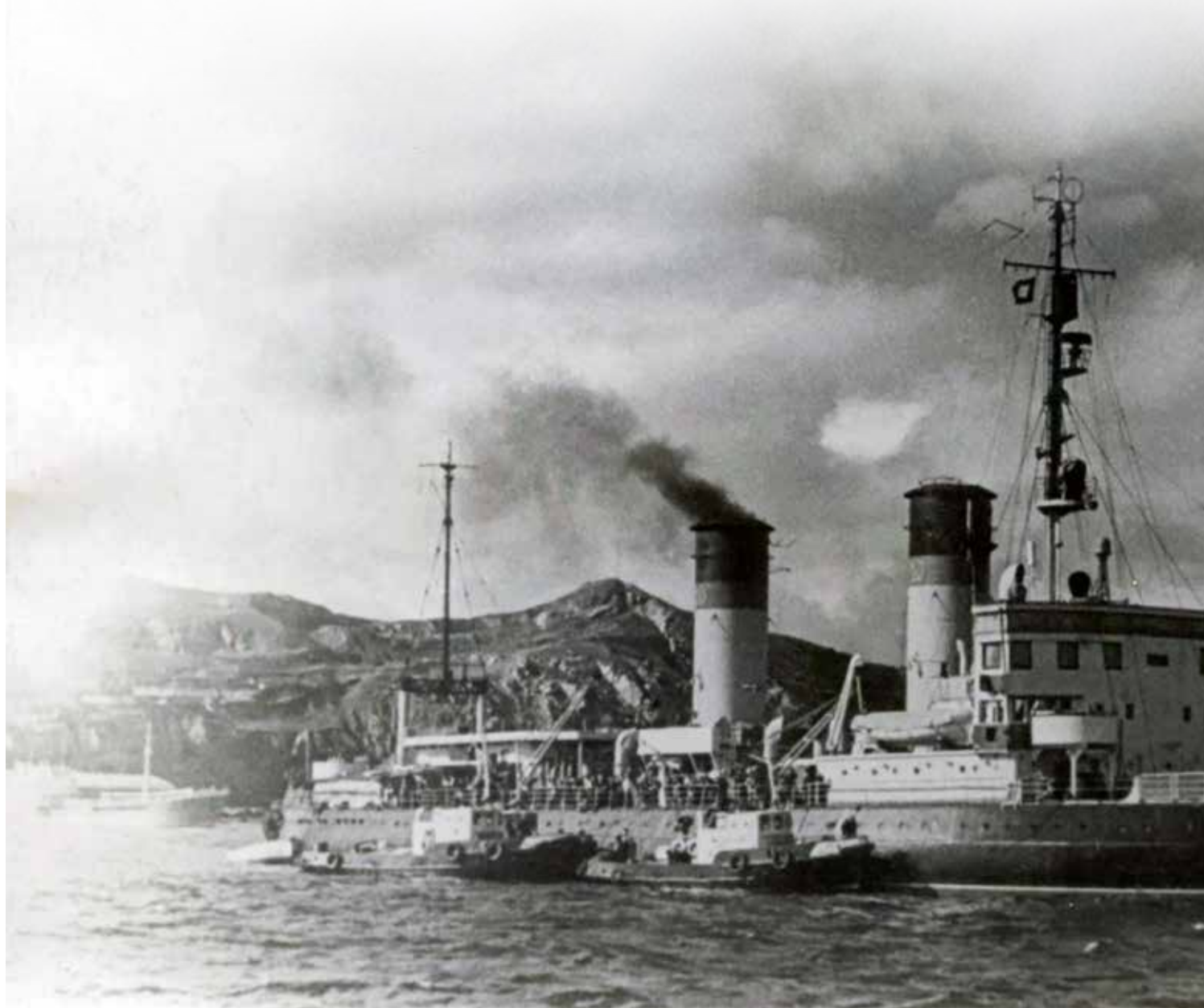
"When everything settled down, sorting things out, I came across that Master-doll in the box – my surprise for the husband," says Oksana. "When he returned after sailing, I forgot about it and because of all these worries and problems piled on us, I did not have time to give him a gift. I thought it would be better to present it to the inspector as a token of my gratitude for the great deed that he is doing for the seafarers and their families and let the Master be on watch." 



«THE INSURANCE COMPANY DIDN'T REALLY WANT TO DEAL WITH OUR BUSINESS REFERRING TO THE FACT THAT MY HUSBAND DIED AT HOME»

ВОЕННАЯ КРУГОСВЕТКА

MILITARY WORLD TOUR BY ANASTAS MIKOYAN



ВКЛЮЧЕН В БОЕВОЙ СОСТАВ

Линейный ледокол «Анастас Микоян», до 1938 года носивший название «Отто Юльевич Шмидт», был заложен по заказу Главсевморпути на Николаевском судостро-

ительном заводе имени Андре Марти в ноябре 1935 года. 22 июня 1941 года он встретил у достроечной стенки Николаевского судостроительного завода. На ввод судна в строй требовалось еще несколько месяцев, но война смешала

INCLUDED IN THE COMBAT STRENGTH

Linear icebreaker Anastas Mikoyan, which until 1938 was called 'Otto Yulievich Schmidt', was laid down by order of the Glavsevmorput at the Nikolaev shipyard named after Andre Marty

in November 1935. On 22 June 1941, the ship was alongside the outfitting wall in the Nikolaev shipyard. It took several more months to put the ship into operation, but the war mixed up all plans, and the work had to be completed in an

«АНАСТАСА МИКОЯНА»



В первый год Великой отечественной войны ледокол «Анастас Микоян», только совсем недавно введенный в эксплуатацию, вышел в удивительный рейс – практически совершенно безоружному на протяжении большей части дороги судну было суждено совершить кругосветное путешествие. Путь, начавшийся в Батуми, завершился спустя год на Северном морском пути после подрыва ледокола на mine. Однако эта история – со счастливым концом: «Анастас Микоян» не затонул, а пережил войну и еще много лет помогал судам проходить по северным морям.

In the first year of the Great Patriotic War, the icebreaker Anastas Mikoyan just recently commissioned started an amazing voyage: almost unarmed during the most part of the way, the ship was destined to make a world cruise. The route, which began in Batumi, ended a year later on the Northern Sea Route after the icebreaker was blown up by a mine. However, this story has a happy ending: Anastas Mikoyan icebreaker did not sink, but survived the war and for many years helped ships pass the northern seas.

все планы, и заканчивать работы пришлось в авральном режиме. Уже в начале августа немецкая авиация совершила первый налет на Николаев. Ждать было нельзя, и вскоре даже без приемных испытаний судно ушло в Севасто-

поль. Первым его командиром стал капитан 2-го ранга Сергей Михайлович Сергеев – опытный военный моряк, ранее участвовавший в войне в Испании. Кроме того, в состав экипажа добровольно вошли рабочие сдаточных команд судостро-

emergency mode. Already in early August, German aircraft made the first raid to the city of Nikolaev. It was impossible to wait, and soon, even without acceptance trials, the ship left for Sevastopol. The first commanding officer on board was Captain 2nd Rank Sergei Mikhailovich Sergeev, an experienced military seaman who had participated in the war in Spain. In addition, the crew of the shipyard's acceptance teams voluntarily joined the crew, that became

a valuable acquisition: thanks to them, the ship could be completed right afloat.

In Sevastopol, the icebreaker was officially included in the combat strength of the Black Sea Fleet as an auxiliary cruiser, after it was equipped with 130-mm guns (from three to five according to various sources), 76-mm anti-aircraft guns (from four to six) and several machine guns. For some time, Anastas Mikoyanas among the other warships provided fire support to the defenders

ительного завода, что стало ценным приобретением: благодаря им судно могли доделывать прямо на плаву.

В Севастополе ледокол официально включили в боевой состав Черноморского флота в качестве вспомогательного крейсера, после его вооружения, в ходе которого на нем установили по разным данным от трех до пяти 130-миллиметровых орудий, от четырех до шести 76-миллиметровых зенитки и несколько пулеметов. Некоторое время «Анастас Микоян» в составе боевых кораблей оказывал огневую поддержку защитникам Одессы и Севастополя. Причем безуспешно: на его боевом счету, например, несколько сбитых самолетов. Надо сказать, что впервые на Черноморском флоте комендоры «Микояна» начали отражать налеты авиации огнем орудий главного калибра. Для этого как раз оченьгодились умения бывших судостроителей, вошедших в экипаж: для увеличения угла возвышения орудий они электро-сваркой вырезали верх амбразур в броневых щитах.

СДАТЬ ОРУЖИЕ

Однако вскоре, уже 5 ноября того же года, на «Анастас Микоян» поступил неожиданный приказ – полностью снять все вооружение, сдать оружие, уничтожить военную форму. У экипажа отобрали документы, письма, фотографии близких. Взамен моряки

получили гражданскую одежду и мореходные книжки, а на борту вместо военно-морского был поднят государственный флаг – и вот недавний вспомогательный крейсер снова превратился в линейный ледокол.

Дело в том, что власти решили: держать современный ледокол водоизмещением 11 тысяч тонн на незамерзающем море нецелесообразно, ведь страна остро нуждалась в ледоколах в Арктике для помощи в доставке грузов. По плану сначала «Анастас Микоян» должен был добраться до Дальнего Востока, а после – двинуться к Северному морскому пути. Но в войну сделать это было непросто. Чтобы только достичь океана, ледоколу нужно было сначала выйти в Средиземное море через Босфор и Дарданеллы, принадлежащие Турции. Страна при этом официально соблюдала нейтралитет (многие историки, однако, полагают, что ее симпатии были на стороне Германии) и не пропускала через пролив военные корабли. Поэтому отправиться в дальний и опасный рейс «Анастасу Микояну» предстояло безоружным.

Итак, ледокол с экипажем в 138 человек вышел в Батуми, где формировался конвой для перехода в Стамбул. В ночь с 25 по 26 ноября вместе с танкерами «Сахалин», «Туапсе» и «Варлаам Аванесов» под охраной лидера «Ташкент», эсминцев «Способный» и «Сообразительный» он



of Odessa and Sevastopol. And not without success: there are, for example, several shot-down aircraft on his combat score. It should be mentioned that for the first time in the Black Sea Fleet the gunmen on board the Mikoyan began to repel air raids with main-caliber guns. For this, the former shipbuilders' skills who had joined the crew were very useful: to increase the gun elevation, they cut the top of the embrasures in the armor shields by electric welding.

SURRENDER WEAPONS

However, soon on 5 November, the same year, an unexpected order was received by Anastas Mikoyan ship to completely remove all weapons, surrender weapons, and destroy the military uniform.

The crew's documents, letters, photographs of beloved ones were taken away. In return, the seamen received civilian clothes and seaworthy books, and instead of the naval flag, the national flag was raised on board, it was how the recently auxiliary cruiser again turned into a linear icebreaker.

The fact was that the authorities decided to keep a modern icebreaker with a displacement of 11 thousand tons on the ice-free sea is impractical, because the country badly needed icebreakers in the Arctic to help in the delivery of goods. According to the plan, first Anastas Mikoyan ship was to reach the Far East, and then move to the Northern Sea Route. But during the war it was not easy to do.



отправился в путь, взяв курс на Босфор. Пять дней спустя боевые корабли повернули назад, а ледокол и танкеры 29 ноября вошли в пролив и встали на якорь.

СУДНО ВРАГУ НЕ ОТДАВАТЬ, В ПЛЕН НЕ СДАВАТЬСЯ

В Стамбуле на борт «Анастаса Микояна» поднялись советский военно-морской атташе в Турции капитан 1-го ранга К. К. Родионов. Он сообщил капитану, что ледоколу и танкерам поставлена задача прорваться в порт Фамагуста на британском острове Кипр, а оттуда следовать во Владивосток. При этом также во время пребывания в Стамбуле выяснилось, что Великобритания отказала в военном сопровождении ледокола – фактически беззащитному «Анастасу

Микояну» и танкерам нужно было самостоятельно пробираться через Эгейское море, где к тому моменту располагалось множество военно-морских баз противника и которое практически полностью контролировалось итальянскими и немецкими кораблями. Делать это советские суда должны были скрытно и поодиночке. При этом у капитана ледокола был приказ: судно ни в коем случае не врагу не отдавать, топить взрывом, а экипажу в плен не сдаваться.

Прибытие советских судов не осталось незамеченным в городе, где работала вражеская агентура, поэтому на ледоколе приняли решение как можно скорее и незаметнее покинуть порт, даже не уведомляя турецкие власти. «Анастас Микоян» вышел в путь в ночь с 30 ноября на 1 декабря. На нем соблюдалось полное затемнение, а дым из труб в темноте был незаметен. Днем же ледокол отстайвался в небольших бухтах, прижимаясь к островам. Несколько дней ему успешно удавалось оставаться незамеченным, однако возле острова Родос, где находилась база итальянских ВМС и ВВС, он был обнаружен итальянскими торпедными катерами и атакован.

Чудом безоружному советскому ледоколу удалось спастись: опытный капитан умело маневрировал, уклоняясь от выпущенных врагом торпед. Израсходовав их запас, катера ушли на Родос,

To only reach the ocean, the icebreaker had to first go out to the Mediterranean Sea through the Bosphorus and the Dardanelles, which belonged to Turkey. At the same time, the country officially observed neutrality (many historians, however, believe that its sympathies were on the Germany side) and did not let warships through the strait. Therefore, the Anastas Mikoyan ship had to go on a long and dangerous sailing unarmed.

So, an icebreaker with a crew of 138 people left for Batumi, where a convoy was being formed to go to Istanbul. On the night from 25 to 26 November, together with the tankers Sakhalin, Tuapse and Varlaam Avanesov under the protection of the leader ship Tashkent, the destroyers Svobodny and Soobrazitelny, it started sailing heading for the Bosphorus. Five days later, the warships turned back, and the icebreaker and tankers entered the strait on 29 November and anchored.

DO NOT GIVE THE SHIP TO THE ENEMY, DO NOT SURRENDER

In Istanbul, the Soviet naval attaché in Turkey, Captain 1st Rank K. K. Rodionov got on board the ship. He told the Commanding officer that the icebreaker and tankers would have to break through to the port of Famagusta on the British island of Cyprus, and follow to Vladivostok from there. At the same time, during their stay in Istanbul, it

turned out that Great Britain refused to provide military escort to the icebreaker and in fact, the defenseless Anastas Mikoyan ship and the tankers had to make their way on their own through the Aegean Sea, where by that time there were many naval bases of the enemy and which was almost completely controlled by Italian and German ships. Soviet ships had to do this secretly and one by one. At the same time, the Commanding Officer of the icebreaker had an order: In no case the ship should not be given to the enemy, it could be drowned as a result of an explosion, and the crew should not surrender.

The arrival of Soviet ships was not unnoticed in the city where the enemy agents were also working, so the icebreaker decided to leave the port as soon as possible and inconspicuously, without even notifying the Turkish authorities. Anastas Mikoyan icebreaker set out on the night from 30 November to 1 December. It was completely darkened, and the smoke from the chimneys was invisible in the dark. During the day, the icebreaker was hiding in small bays nestling against the islands. For several days, it successfully managed to remain unnoticed, but near the island of Rhodes with the base of the Italian Navy and Air Force, it was discovered by Italian torpedo boats and attacked.

Miraculously, an unarmed Soviet icebreaker managed to escape: an



и вместо них преследовать судно принялись два гидросамолета, также попытавшиеся торпедировать ледокол и обстрелявшие его из пушек. Один из снарядов попал в заполненный бензином бак спасательного катера, и на борту начался пожар, который, к счастью, удалось потушить. Боезапас самолетов тоже подошел к концу, после чего «Анстасу Микояну» удалось скрыться среди островов. После боя на борту насчитали более 500 пробоин, а двое моряков получили ранения. На следующую ночь ледокол дошел до Кипра. На британской базе Фамагуста вначале даже не поверили, что в порт прибыл «Микоян» — фашистское радио сообщило о гибели советских моряков.

НА ВОЛОСОК ОТ ГИБЕЛИ

Советские танкеры тоже прорывались на Кипр поодиночке, замаскированные под сухогрузы. «Сахалин»

и «Туапсе» проскочили, а «Варлааму Аванесову» не повезло — он был потоплен подводной лодкой U-635 у острова Лесбос. 4 июля 1942 года, уже в Атлантике, погиб и танкер «Туапсе», торпедированный в Юкатанском заливе подлодкой U-129. До Владивостока впоследствии дошел только «Сахалин».

Тем временем из Кипра «Анастас Микоян» через Бейрут отправился в Хайфу, куда прибыл 4 декабря 1941 года. Судну необходим был ремонт, а экипажу — отдых. Но и здесь ледокол оказался на волосок от гибели.

Так, 20 числа в порту произошла масштабная катастрофа: английский танкер «Феникс», стоявший всего в 40-50 метрах от «Микояна», начал сниматься со швартов и продвигаться на выход, когда наткнулся на мину, которые регулярно сбрасывали на порт немецкие

experienced commanding officer skillfully maneuvered, dodging torpedoes fired by the enemy. Having used up their supply, the boats left for Rhodes, but instead of them, two seaplanes began to pursue the ship, also trying to torpedo the icebreaker and firing at it by cannons. One of the shells hit the tank of the rescue boat filled with gasoline, and a fire broke out on board, which, fortunately, was extinguished. The aircraft ammunition also came to an end, after which Ansastas Mikoyan managed to hide among the islands. After the battle, more than 500 holes were counted on board, and two seamen were injured. The next night the icebreaker reached Cyprus. At the British base of Famagusta, at first they did not even believe that the Mikoyan had arrived at the port, because the Nazi radio announced the death of Soviet seamen.

ON THE VERGE OF DEATH

Soviet tankers also broke through to Cyprus one by one disguised as bulk carriers. Sakhalin and Tuapse slipped through, but Varlaam Avanesov was unlucky: it was sunk by submarine U-635 near the island of Lesbos. On 4 July 1942, already in the Atlantic, the Tuapse tanker torpedoed in the Yucatan Gulf by the U-129 submarine, was also lost. Only Sakhalin subsequently reached Vladivostok.

Meanwhile, from Cyprus Anastas Mikoyan icebreaker went through Beirut to Haifa, where it arrived on 4 December 1941. The ship needed repairs, and the crew needed rest. But here, again the icebreaker was on the verge of death.

So, on the 20th, a great disaster occurred in the port: The English tanker Phoenix, which was only 40-50 meters from the Mikoyan icebreaker, began to remove from

и итальянские летчики. Раздался взрыв, танкер буквально разломило пополам, вытекшая нефть загорелась. По воспоминаниям старшего моториста Николая Кузова, несколько членов экипажа «Микояна» не раздумывая сели в уцелевший катер и кинулись на помощь морякам, оказавшимся в горячей воде, вытащив девять человек, трое из которых впоследствии погибли.

Тем временем горящая нефть с судна распространялась по порту все дальше, и пламя перекинулось и на другие суда. Разливы топлива начали подходить и к «Микояну»: огонь охватил его корму и правый борт, причем судно было не на ходу: из девяти его котлов под парами находился всего один, остальные были в ремонте. Из трех машин две также были в починке. Моряки с помощью гидромониторов пытались погасить пожар, в котлах принялись в срочном порядке разводить пары. Наконец, ледокол смог сойти с места и начал потихоньку двигаться к выходу из порта. Тем временем вокруг царил полный хаос — многие экипажи коммерческих судов в панике покидали их и бежали на берег, а портовые власти не предприняли практически никаких усилий по тушению бушевавшего огня. Как только ледокол оказался в относительной безопасности, он начал оказывать помощь экипажам других судов и продолжал это

делать несколько дней, пока длился пожар. В Хайфе, несмотря на договоренности и неоднократные требования командира, на борт так и не установили зенитное вооружение, мотивируя это исключительно тяжелым положением. Так ничего и не добившись, 6 января 1942 года «Анастас Микоян» ушел из Хайфы в Порт-Саид, а затем — в Суэц.

ПУШКИ – БУТАФОРСКИЕ

Здесь, согласно договоренности, англичане должны были установить на ледокол орудия и пулеметы. Но они не выполнили это условие, выделив только старую 45-мм пушку 1905 года, которая не могла тягаться с современным

the mooring and move to the exit when it came across one of mines, which were regularly dropped onto the port by German and Italian pilots. There was an explosion, the tanker was literally broken in two, oil leaking out caught fire. According to the recollections of the senior machine operator Nikolai Kuzov, several members of the Mikoyan crew did not hesitate to get into the surviving boat and rushed to help the seamen in the burning water; they pulled out nine people, three of whom later died.

Meanwhile, the burning oil from the ship spread farther and farther through the port, and the flames spread to other ships. Fuel

spills began to approach the Mikoyan: fire engulfed its stern and starboard, and the ship couldn't move: only one of nine boilers was under steam, the rest were under repair. Two of three engines were also being repaired. The seamen tried to extinguish the fire with hydraulic monitors, and they urgently began to make steam in the boilers. Finally, the icebreaker was able to set out and began to slowly move towards the exit from the port. Meanwhile, there was complete chaos around: many crews of commercial ships were leaving them in panic and fled to the shore, and the port authorities made little effort to extinguish the raging fire. As soon as the icebreaker was in relative safety, it began to provide assistance to the crews of the other ships and continued to do it for several days until the fire was extinguished. In Haifa, despite the agreements and repeated demands of the commanding officer, anti-aircraft weapons were not installed on board explaining it by an extremely difficult situation. Having achieved nothing, on 6 January 1942, Anastas Mikoyan ship left Haifa for Port Said, and then for Suez.

FAKE GUN MOUNTS

Here, according to the agreement, the British were to install guns and machine guns on board the icebreaker. But they did not fulfill this condition and gave only the old 45-mm cannon of 1905, which could not compete with modern weapons. The seamen



вооружением. Морякам пришлось идти на хитрость: чтобы хоть как-то придать ледоколу угрожающий вид, они добыли у местных бревна и изготовили на палубе подобие мощных артиллерийских установок. Принести какой-то вред вражескому кораблю в случае чего бутафорские пушки, конечно, не были способны, но могли хотя бы испугать.

С таким вооружением ледокол направился в Аден. Изначально планировалось, что отсюда «Микоян» пойдёт в Коломбо (остров Цейлон, нынешняя Шри-Ланка), затем в Сингапур, после — на Дальний Восток. Но этим планам не суждено было сбыться: в конце 1941 года Япония внезапно напала на английские и американские военные базы, объявив проливы Лаперуза, Корейский и Сангарский своими оборонительными зонами, а Японское море и все выходы из него поставив под свой контроль. Японские корабли топили и захватывали советские торговые

суда. Поэтому кратчайший путь на Дальний Восток для «Анастаса Микояна» был отрезан. Решили идти в Кейптаун, а далее через Атлантику и Тихий океан на запад. Ко всему прочему, экипаж ждало ещё одно крайне неприятное известие: союзники отказались включить «Микоян» в состав своего конвоя, ссылаясь на то, что ледокол тихоходен и слишком сильно дымит.

7 февраля судно пересекло экватор, а к 19 марта ледокол добрался до Кейптауна. Выбирая дальнейший маршрут, учли, что, по имеющимся сведениям, на линии Кейптаун — Нью-Йорк действуют немецкие подводные лодки, а в южной Атлантике ходят немецкие рейдеры «Михель» и «Штир». Путь к Панамскому каналу был опасным. Говорят, что тогда С. М. Сергеев решил запутать немецкую разведку, сообщив местной прессе, что ледокол пойдёт в Нью-Йорк. Тем временем, покинув Кейптаун 26 марта, он выбрал более длинный и тяжёлый переход по югу

had to manage by ruse: in order to somehow give the icebreaker a menacing look, they got logs from the local people and made a semblance of powerful gun mounts on the deck. The fake gun mounts, of course, were not capable to bring some kind of harm to the enemy ship, but they could frighten at least.

With such weapons, the icebreaker headed for Aden. It was originally planned that from here the Mikoyan ship would go to Colombo (the island of Ceylon, present-day Sri Lanka), then to Singapore, and then to the Far East. But these plans were not fated to come true: at the end of 1941, Japan suddenly attacked British and American military bases, declaring the La Perouse, Korean and Sangar Straits as Japanese defensive zones, and putting the Sea of Japan and all its exits under their control. Japanese ships sunk and conquered Soviet

merchant ships. Therefore, the shortest route to the Far East for Anastas Mikoyan icebreaker was cut off. They decided to go to Cape Town, and then across the Atlantic and the Pacific Ocean to the west. In addition, another extremely unpleasant news awaited the crew: the allies refused to include the Mikoyan in their convoy, saying that the icebreaker was slow-moving and smoked too much.

On 7 February, the ship crossed the equator, and by 19 March, the icebreaker reached Cape Town. Choosing a further route, we took into account that, according to available information, German submarines operated on the Cape Town — New York line, and German raiders Michel and Stir were sailing in the South Atlantic. The road to the Panama Canal was dangerous. There is a version that then

S. M. Sergeev decided to confuse German intelligence by telling



Атлантики, ближе к районам плавающих льдов, где опасность встречи с кем-либо была существенно ниже. Планировалось обогнуть мыс Горн и далее – следовать через весь Тихий океан на север.

ШОКОЛАДНЫЙ СНАРЯД ОТ ПРОФСОЮЗА

12 апреля ледокол пришел в Монтевидео, став первым советским судном, посетившим этот порт. На подходе к уругвайскому порту, правда, ему вначале отказали в разрешении на вход: власти не разрешали посещение военным кораблям и вооруженным судам, а бутафорские пушки на «Микояне» выглядели достаточно убедительно. Зато когда недоразумение разрешилось, местные оказали экипажу необычайно теплый прием: на берегу моряков встречала огромная толпа с криками «УРА!» и даже красными флагами, ледокол посетил множество бывших соотечественников, им дарили подарки, в том числе профсоюзная делегация города преподнесла 32-килограммовый шоколадный снаряд, на котором были оттиснуты советский, английский и американский флаги.

После «Микоян» ушел на юг и обогнул мыс Горн и двинулся вдоль Южной Америки. 4 июля он прибыл в Сиэтл. Здесь ледоколу предстоял серьезный ремонт: следовало смонтировать противоманнитный пояс,

перебрать машины, установить артиллерийское вооружение. Кроме того, американцы демонтировали старую английскую пушку, установленную в Хайфе, и наконец вооружили корабль: четырьмя 76,2-мм орудиями, десятью 20-мм зенитными автоматами, четырьмя 12,7-мм и четырьмя 7,62-мм пулеметами.

Ледокол покинул порт в сопровождении двух американских военных кораблей. После короткой стоянки на Аляске, в порту Кадьяк, он отправился на запад вдоль Алеутских островов, 6 августа прибыл на военноморскую базу Датч-Харбор. Наконец, через восемь с половиной месяцев после выхода из Батуми и перехода длиной почти в 25000 миль, ледокол добрался до родных берегов, 9 августа 1942 года бросив якорь в Анадырском заливе на Чукотке.

Теперь ему предстояло под командованием капитана 3-го ранга Ю. В. Хлебникова обеспечить переход по Северному морскому пути 19 транспортов с грузами и трех тихоокеанских боевых кораблей (лидера «Баку», эсминцев «Разумный» и «Разъяренный»). Караван должен был доставить военные грузы и пополнить Северный флот боевыми кораблями. Операция получила название ЭОН-18 (ЭОН – это экспедиция особого назначения). Рейс осложнялся тем, что в Карском море немцы



the local press that the icebreaker would go to New York. In the meantime, having left Cape Town on 26 March, he chose a longer and more difficult passage across the south Atlantic, closer to areas of floating ice, where the danger of meeting someone was significantly lower. It was planned to go around Cape Horn and then pass through the entire Pacific Ocean to the north.

CHOCOLATE SHELL FROM THE UNION

On 12 April, the icebreaker arrived in Montevideo, becoming the first Soviet ship to visit this port. On the way to the Uruguayan port, however, the ship initially could not get permission to enter: the authorities did not allow warships and armed vessels to visit the port, and the fake gun mounts on board the Mikoyan looked convincing enough. But when the misunderstanding was resolved, the locals gave the crew an unusually warm welcome: on the shore the seamen were greeted by a huge crowd shouting "Hurrah!" and even red flags;

the icebreaker was visited by many former compatriots, they were given gifts, including the trade union delegation of the city presented a 32-kilogram chocolate shell, on which Soviet, English and American flags were imprinted.

After the Mikoyan ship went south and rounded Cape Horn and then moved along South America. On 4 July, it arrived in Seattle. Here the icebreaker had to undergo serious repairs: it was necessary to make an anti-magnetic belt, overhaul the machines, install gunnery weapons. In addition, the Americans demounted the old English cannon installed in Haifa and finally armed the ship with four 76.2-mm guns, ten 20-mm anti-aircraft guns, four 12.7-mm and four 7.62-mm machine guns.

The icebreaker left the port accompanied by two American warships. After a short stay in Alaska, in the port of Kodiak, it went west along the Aleutian Islands, arrived at the Dutch Harbor naval base on 6 August. Finally, eight and a half months after leaving Batumi and crossing almost



проводили операцию «Вундерланд» – тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» и подводные лодки охотились за советскими кораблями. Однако караван успешно преодолел льды и пришел в порт назначения, а «Анастас Микоян», доведя его до чистой воды, вернулся на восток, до середины ноября работал в Карском море, а затем направился в Молотовск (современный Северодвинск).

ЗАВЕРШЕНИЕ КРУГОСВЕТКИ

21 ноября 1942 года ледокол обогнул мыс Канин Нос и оказался примерно на долготе Батуми, таким образом фактически завершив кругосветное плавание. А всего через несколько дней, 26 ноября, страшный взрыв прогремел на «Микояне»: ледокол подорвался на вражеской мине. Были повреждены корма, рулевая машина, внутрь начала поступать вода. К счастью, течь

удалось остановить, воду откачать, а судно сохранило способность маневрировать. Поврежденный ледокол дошел до Молотовска, где его частично починили, а для полноценного ремонта с открытием навигации в Арктике вновь отправился в Сидней. Причем по дороге он продолжал выполнять свою работу: провел на восток караван судов.

После ремонта «Анастас Микоян» продолжил работать на Северном морском пути, потом был переведен во Владивосток, и только в конце 1960-х годов разобран на металл. До 1958 года кругосветный переход ледокола был засекречен. А моряки за этот беспрецедентный и необычайный рейс, где они множество раз рисковали жизнью, получили только жетоны «За дальний поход». [📌](#)

По материалам РИА Новости, icebreakermikoyan.com, Российской газеты, журнала «Профиль»

worked in the Kara Sea until mid-November, and then headed to Molotovsk (modern Severodvinsk).

COMPLETING THE WORLD TOUR

On 12 November 1942, the icebreaker rounded Cape Kanin Nos and ended up at about the longitude of Batumi, thus actually completing its world cruise. And just a few days later, on 26 November, a terrible explosion thundered on the Mikoyan: the icebreaker was blown up by an enemy mine. The stern was damaged, the steering gear, water began to flow inside. Fortunately, the leak was stopped, the water pumped out, and the vessel retained the ability to maneuver. The damaged icebreaker reached Molotovsk, where it was partially repaired, and when navigation in Arctic was open, it again went to Seattle for a full repair. And on the way, it continued to do its job: led a caravan of ships to the east.

After repairs, Anastas Mikoyan icebreaker continued to work on the Northern Sea Route, then was transferred to Vladivostok, and only in the late 1960s was broken up. Until 1958, the icebreaker's circumnavigation was classified. And the seamen for this unprecedented and extraordinary voyage, where they risked their lives many times, received only tokens "For a long voyage". [📌](#)

Based on materials from RIA Novosti, icebreakermikoyan.com, Russian newspaper, Profil magazine



**РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ
(АФФИЛИРОВАННЫЙ ЧЛЕН ITF)**

Председатель
СУХОРИКОВ 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.: (495) 229-91-19,
факс: (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: (812) 714-95-65
E-mail: petersburg@sur.ru

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

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

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

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

**КАЛИНИНГРАДСКАЯ
региональная организация**
Председатель
ИЗМАЛКОВА Людмила Константиновна
Калининград, ул. Серпуховская,
д. 30, оф. 1
Тел./факс: (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.: (8142) 57-58-56,
факс: (8142) 57-73-10
E-mail: petrozavodsk@sur.ru

СЕВЕРНАЯ региональная организация
Председатель Совета
КРАСНОШТАН Александр Анатольевич
Архангельск, пр. Ломоносова,
д. 58, корп. 1, стр. 1
Тел./факс: (8182) 63-72-60
E-mail: srorpsm@gmail.com

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

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

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

**ЮЖНАЯ территориальная
организация**
Председатель
ПОПОВ Николай Яковлевич
Новороссийск, ул. Победы, д. 16Б
Тел./факс: (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.: (495) 229-91-19,
факс: (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 Г. СЕВАСТОПОЛЬ РПСМ
Председатель
БОЕВ Артем Геннадьевич
Севастополь, пр. Нахимова, д. 15, оф. 14
Тел./факс: (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: (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: (495) 229-91-19,
fax: (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 ARCTIC Regional
(Territorial) Organization**
Chairman
Petr KLINDUKHOV
3 Flotsky Proezd, Office 2,
Murmansk
Tel/fax: (8152) 42-28-60
Email: arorpsm@gmail.com

SUR BALTIC Territorial Organization
Chairman
Alexander BODNYA
10/2 Dvinskaya St., 7th floor,
St. Petersburg
Tel/fax: (812) 251-18-07
E-mail: spb@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: (8632) 63-39-12
E-mail: rostov@sur.ru

**SUR FAR EASTERN Regional
(Territorial) Organization**
Chairman
Nikolay SUKHANOV
2 Leninskaya St., Office 10,
Nakhodka
Tel/fax: (42366) 5-51-44, 5-61-00
E-mail: nakhodka@sur.ru

**SUR KALININGRAD Regional
(Territorial) Organization**
Chairman
Lyudmila IZMALKOVA
30 Serpuhovskaya St., Office 1,
Kaliningrad
Tel/fax: (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: (8142) 57-58-56,
fax: (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: (8182) 63-72-60
Email: srorpsm@gmail.com

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

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

**SUR CENTRAL AND WEST
SIBERIAN 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: (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: (495) 229-91-19,
fax: (495) 234-43-68
E-mail: moscow@sur.ru

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

**SUR SEVASTOPOL Primary
Organisation**
Chairman Artem BOEV
5 Nakhimov Prospect, Office 14,
Sevastopol
Tel/fax: (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: (8617) 61-33-55
E-mail: cia@sur.ru



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Председатель СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЕЯКОВ (РПСМ)

Председатель СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж
Т. (499) 229-91-19, ф. (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.: (495) 915-80-58

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

Председатель КОЛЯДИНЦЕВ Максим Сергеевич

198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 11, оф. 2
Т./ф.: (812) 490-97-74, моб.: (911) 966-12-56
E-mail: ktprim@mail.ru

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВОЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная организация

Председатель ПАРШЕВ Павел Юрьевич

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

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

Председатель ЧЕРНЕНКО Ирина Николаевна

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

АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

Председатель Совета КЛИНДУХОВ Петр Николаевич

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

Председатель Совета

СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич

Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт.
Т./ф.: (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.: (812) 380-70-52, моб.: (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.: (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.: (8617) 61-18-05, 61-38-44
E-mail: ugmor@nvrsk.ru

MARINE TRANSPORT WORKERS FEDERATION

President Yuri SUKHORUKOV

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

MTWF AFFILIATES

SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

President Yuri SUKHORUKOV

6 Bolshoy Koptevsky Proezd, 4th floor, Moscow
Tel: (495) 229-91-19, fax: (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: (495) 915-80-58

DOCKERS UNION OF RUSSIA

Chairman Maksim KOLYADINTSEV

11 Dvinskaya St., Office 2, St. Petersburg
Tel/fax: (812) 490-97-74, моб.: (911) 966-12-56
E-mail: ktprim@mail.ru

MURMANSK TRAWL FLEET TERRITORIAL ORGANIZATION

Chairman Pavel PARSHEV

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

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF THE REPUBLIC OF CRIMEA

Chairman Irina CHERNENKO

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

ARCTIC TERRITORIAL ORGANIZATION

Chairman of the Board Petr KLINDUKHOV

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

ST. PETERSBURG REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

Chairman of the Board Yuri SUKHORUKOV

10/2 Dvinskaya St., 7th floor, St. Petersburg
Tel/Fax: +7 (812) 7149565
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, моб: (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: + (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.: (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.: (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.: (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,
моб.: +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,
моб.: +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,
моб.: +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,
моб.: +7 988 762 1232
E-mail: ananina_olga@itf.org.uk

МОРЯКИ! НЕ ОБРАБАТЫВАЙТЕ ГРУЗЫ – ЭТО НАША РАБОТА!

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

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

НЕ ДЕЛАЙТЕ ЭТОГО!

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

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

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

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

DON'T DO IT!

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

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

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

**ВМЕСТЕ МЫ СИЛЬНЕЕ –
ПОМОГИТЕ НАМ ПОМОЧЬ ВАМ**

**TOGETHER WE ARE STRONG –
HELP US TO HELP YOU**



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

WWW.SUR.RU



ВОПРОС – ОТВЕТ
QUESTION – ANSWER



СОВЕТЫ
HOT LINE



НОВОСТИ
NEWS



АНАЛИТИКА
ANALYTICS