МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ВЕСТНИК

№1
(155) 2025

MARITIME UNIONS HERALD

КРИМИНАЛИЗАЦИЯ МОРЯКОВ ДОЛЖНА ПРЕКРАТИТЬСЯ

CRIMINALIZATION OF SEAFARERS MUST STOP

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

www.fprmt.ru

В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!

© Freepic

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

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

ПАВЛОВ И. Н., заместитель председателя РПСМ

ФИШОВ С. А., начальник отдела инспекции труда РПСМ

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

КОЛЯДИНЦЕВ М. С., председатель Российского профсоюза докеров

КАБАНОВ В. А., председатель Межрегионального профсоюза лоцманов

Редакция:

Наталья КУЛИКОВА, главный редактор

Информация: Егор Монаков, Наталья Куликова

Дизайн, верстка: Анастасия Колесникова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.
Подписан в печать: 07.03.2025

Адрес редакции:

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

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

16+

MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

Editorial team:

Y. SUKHORUKOV, President of the Maritime Transport Workers' Federation of Russia, SUR President

I. PAVLOV, SUR Vice President

S. FISHOV, Head of the SUR Labor Inspection

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

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

V. KABANOV, President of the Interregional Pilots' Union

Editorial office:

Natalia KULIKOVA, Editor-in-Chief

Information: Egor Monakov, Natalia Kulikova

Design and layout Anastasia Kolesnikova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.
Signed to print on: 07.03.2025

Editorial address:

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

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

В НОМЕРЕ
IN ISSUE

ПРОФФРОНТ
TRADE UNION FRONT

9-11
Решить проблемы можно только сообща
The challenges seafarers face can only be addressed jointly

ПАРТНЕРСТВО
PARTNERSHIP

12-13
РПСМ и Stolt Tankers B. V. продолжают сотрудничество
SUR and Stolt Tankers B. V. continue cooperation

БЛАГОДАРНОСТЬ
GRATITUDE

22-23
Теперь в море — только с профсоюзом
Now to go to sea only with the trade union behind

КРИМИНАЛИЗАЦИЯ
CRIMINALIZATION

32-36
Криминализация моряков должна прекратиться
Criminalization of seafarers must stop

ЛЮДИ МОРЯ
PEOPLE OF SEA

16-21
Курсант Анастасия Солопова мечтает работать в Арктике
Cadet Anastasia Solopova dreams of working in the Arctic

49-51
Дмитрий Скачков: полгода на борту «Академика Федорова»
Dmitry Skachkov: six months on board the Akademik Fedorov

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ
PAGES OF HISTORY

52-56
Континент науки и мира
The continent of science and peace

ПОЧЕМУ В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ ГИБНУТ ЛОЦМАНЫ?

Ответ на этот вопрос пытается найти председатель Межрегионального профсоюза лоцманов Владимир Кабанов. К мрачным размышлениям его подтолкнула очередная гибель человека: 15 декабря 2024 года в порту Санкт-Петербург во время пересадки с катера на ледокол в воду сорвался лоцман Юрий Милютин.

По оценочному суждению Владимира Кабанова, есть три основные причины гибели лоцманов в российских портах:

«Во-первых, — это некачественная подготовка лоцманов в связи с невыполнением норм Резолюции ИМО А.960(23) «Рекомендации по подготовке, сертификации и эксплуатационным процедурам для морских лоцманов, иных чем лоцманы открытого моря». В частности — отсутствие реальной компетентной лоцманской власти, которая должна нести ответственность за оценку качества подготовки каждого лоцмана.

Вследствие отсутствия компетентной лоцманской власти руководить лоцманской деятельностью на разных уровнях назначаются специалисты, мало что знающие в вопросах подготовки лоцманов. Такие специалисты не в состоянии ни провести инструктаж лоцмана по охране труда на рабочем месте, ни издать нормальную инструкцию по охране труда для лоцманов, ни создать для лоцманов безопасные условия труда.

Вторая причина — отсутствие эффективного социального партнерства между представителями лоцманов, представителями работодателей и органами государственной власти на разных уровнях. Даже Министерство транспорт РФ не в состоянии обсуждать на заседаниях созданной самим ведомством Рабочей группы по лоцманской деятельности ни недостатки Положения о морских лоцманах, ни вопросы, связанные с исполнением резолюции ИМО А.960(23), ни результаты расследования несчастных случаев гибели лоцманов. Как результат, возникают определенные сложности при попытках лоцманов через избранных в соответствии с действующим российским законодательством представителей повлиять на создание безопасных условий труда.

И, наконец, третья причина — неэффективное использования средств лоцманского сбора, то есть использование значительной части средств лоцманского сбора не по назначению — изъятие в виде прибыли частных лиц.

По моему оценочному суждению, именно третья причина является той целью, ради которой не соблюдаются нормы резолюции ИМО и всячески игнорируются попытки лоцманов организовать социальное партнерство в соответствии с нормами Трудового кодекса РФ. Вместо того, чтобы создавать максимально безопасные условия труда для лоцманов и приобретать современные лоцманские плавсредства, оборудованные современными устройствами для поднятия из воды упавшего лоцмана, предназначенные

↑

ВЛАДИМИР КАБАНОВ
Председатель МПСЛ

VLADIMIR KABANOV
President of the IPU

WHY ARE PILOTS DYING IN RUSSIAN PORTS?

Vladimir Kabanov, President of the Interregional Pilots' Union, is trying to find the answer to this question. Another death prompted him to gloomy reflections: on December 15, 2024, pilot Yuri Milyutin fell into the water in the port of St. Petersburg during a transfer from a boat to an icebreaker.

According to Vladimir Kabanov, there are three main reasons for the death of pilots in Russian ports:

"Firstly, it is the poor-quality training of pilots due to non-compliance with IMO Resolution A.960(23) "Recommendations on training, certification and operational procedures for sea pilots other than high seas pilots." In particular, there is a lack of a real competent pilotage authority, which should be responsible for assessing the quality of training of each pilot.

Due to the lack of competent pilotage authority, specialists who understand little about pilot training are appointed to manage pilotage activities at various levels. Such specialists are not able to instruct the pilot on occupational safety at the workplace, nor to issue normal occupational safety instructions for pilots, nor to create safe working conditions for pilots.

The second reason is the lack of effective social partnership between representatives of pilots, representatives of employers and government authorities at different levels. Even the Ministry of Transport of the Russian Federation is not in a position to discuss at meetings of the Working Group on Pilotage created by the department itself neither the shortcomings of the Regulations on Sea Pilots, nor issues related to the implementation of IMO Resolution A.960(23), nor the results of the investigation of accidents involving the death of pilots. As a result, certain difficulties arise when pilots try to influence the creation of safe working conditions through representatives elected in accordance with current Russian legislation.

And, finally, the third reason is the inefficient use of pilotage dues, that is, the misuse of a significant part of the pilotage dues — the withdrawal of private individuals in the form of profits.

In my opinion, the third reason is precisely the purpose for which the IMO resolution is not respected and the attempts of pilots to organize a social partnership in accordance with the norms of the Labor Code of the Russian Federation are ignored in every possible way. Instead of creating the safest possible working conditions for pilots and acquiring modern pilotage vessels equipped with modern devices for lifting fallen pilots out of the water, the pilotage dues intended for this purpose are withdrawn by the owners of private pilotage companies.

And the Federal and State-owned enterprise Rosmorport, which receives losses from pilotage activities, cannot in any way win the "competition" from private pilotage companies. He can lose in the port of Ust-Luga, but he can't win in the port of Primorsk. And at the same time, the heads of FSUE Rosmorport refuse in every possible way to cooperate with pilots who are ready to assist in the process of "competition".

Naturally, any ordinary person may have questions about why the IMO resolution is not being implemented, why social partnership is not working, and why pilotage dues are being inefficiently used.

для этого средства лоцманского сбора изымаются собственниками частных лоцманских компаний.

А Федеральное и Государственное предприятие «Росморпорт», получающее убытки от лоцманской деятельности, никак не может выиграть «конкуренцию» у частных лоцманских компаний. И при этом руководители ФГУП «Росморпорт» всячески отказываются от сотрудничества с лоцманами, готовыми оказать помощь в процессе «конкуренции».

Естественно, у всякого обыкновенного человека могут возникнуть вопросы — почему не выполняется резолюция ИМО; почему не получается социальное партнерство; почему неэффективно используется лоцманский сбор.

Полагаю, большинство лоцманов согласятся с тем, что происходит все это из-за процветающей безответственности руководителей на различных уровнях. Безответственность специалистов, берущихся руководить лоцманской деятельностью и не прошедших необходимую подготовку лоцмана, и при этом даже не учитывающих мнение представителей лоцманов — это действительно одна из глубинных причин гибели лоцманов. По моему мнению, именно эти специалисты, организующие частные лоцманские компании, «конкуренцию» лоцманских организаций в морских портах России, участвующие в использования средств лоцманского сбора не по назначению, препятствующие лоцманам в налаживании социального партнерства в соответствии с нормами Трудового кодекса РФ, и должны нести ответственность за несчастные случаи с лоцманами.

Но есть еще одна весьма важная причина. Но с ней в настоящее время не готовы согласиться многие лоцманы. Причина эта — безответственное отношение значительной части лоцманов к своей лоцманской службе, организации лоцманской деятельности, и, как показывает практика, даже собственной личной безопасности. Кто из лоцманов готов сказать: «да, в том, что погиб мой коллега, есть и частица моей вины?»

Что мешает лоцманам выполнять Резолюцию ИМО? Может быть, кто-то запрещает?

Когда мне в 1989 году довелось начинать работу лоцманом, еще не было резолюции ИМО А.960(23), но компетентная лоцманская власть была и объединения лоцманов, во всяком случае локальные, были. И организация лоцманской деятельности, и подготовка лоцманов в значительной степени соответствовали нормам резолюции ИМО А.960(23), хотя в то время действовала еще предыдущая резолюция А.485(XII).

Если лоцманы придут к начальнику своей лоцманской службы или капитану порта и предложат выполнять в своем порту Резолюцию ИМО А.960(23), может ли им последовать отказ или запрет?

Что нужно лоцманам для того, чтобы выполнять Резолюцию ИМО? Ответ содержится в п. 2.3. ч. 1: «компетентный орган лоцманской проводки в сотрудничестве с национальными и местными ассоциациями лоцманов должен:…»

По моему убеждению, невозможно даже компетентную лоцманскую власть организовать, если лоцманы сами не могут создать эффективных объединений лоцманов. Лоцманы должны понимать, что таких объединений никто для них создавать не будет, если они сами этого не сделают.

Самое разумное и полезное, что могут сделать лоцманы, памятуя о своих погибших коллегах, это — создавать и укреплять национальные и местные ассоциации лоцманов с целью выполнения резолюции ИМО А.960(23) для сокращения количества несчастных случаев с лоцманами.

Для этого нужна ответственность: необходимо ответственное отношение не только к собственной работе, но и организации лоцманской деятельности. Идея, что дело лоцманов — только осуществлять лоцманскую проводку, а все остальные вопросы организации лоцманской деятельности за них решат другие, в корне не верна».

“

ЕСЛИ ЛОЦМАНЫ ПРИДУТ К НАЧАЛЬНИКУ СВОЕЙ ЛОЦМАНСКОЙ СЛУЖБЫ ИЛИ КАПИТАНУ ПОРТА И ПРЕДЛОЖАТ ВЫПОЛНЯТЬ В СВОЕМ ПОРТУ РЕЗОЛЮЦИЮ ИМО А.960(23), МОЖЕТ ЛИ ИМ ПОСЛЕДОВАТЬ ОТКАЗ ИЛИ ЗАПРЕТ?

IF PILOTS COME TO THE HEAD OF THEIR PILOTAGE SERVICE OR THE PORT CAPTAIN AND OFFER TO COMPLY WITH IMO RESOLUTION A.960(23) IN THEIR PORT, CAN THEY BE REFUSED OR BANNED?

I think most pilots will agree that all this is happening because of the rampant irresponsibility of managers at various levels. The irresponsibility of specialists who undertake to manage pilotage activities and who have not completed the necessary pilot training, and at the same time do not even take into account the opinion of the pilots' representatives, is indeed one of the underlying causes of the pilots' deaths. In my opinion, it is these specialists who organize private pilotage companies, the "competition" of pilotage organizations in Russian seaports, involved in the misuse of pilotage dues, preventing pilots from establishing social partnership in accordance with the norms of the Labor Code of the Russian Federation, and should be responsible for accidents with pilots.

But there is another very important reason. But many pilots are currently not ready to agree with it. The reason for this is the irresponsible attitude of a significant part of the pilots towards their pilotage service, the organization of pilotage activities, and, as practice shows, even their own personal safety. Which of the pilots is ready to say: "Yes, there is a part of my fault that my colleague died"?

What prevents pilots from complying with the IMO Resolution? Maybe someone forbids it?

When I started working as a pilot in 1989, there was still no IMO resolution A.960(23), but there was a competent pilotage authority and there were pilot associations, at least local ones. Both the organization of pilotage activities and the training of pilots largely complied with the standards of IMO resolution A.960(23), although at that time the previous resolution A.485(XII) was still in force.

If pilots come to the head of their pilotage service or the port captain and offer to comply with IMO Resolution A.960(23) in their port, can they be refused or banned?

What do pilots need in order to comply with the IMO Resolution? The answer is contained in clause 2.3, Part 1: "The competent pilotage authority, in cooperation with national and local pilot associations, should:...".

In my opinion, it is impossible even to organize a competent pilotage authority if the pilots themselves cannot create effective associations of pilots. Pilots should understand that no one will create such associations for them if they do not do it themselves.

The most sensible and useful thing pilots can do, remembering their dead colleagues, is to create and strengthen "national and local pilots' associations" in order to implement IMO resolution A.960(23) to reduce the number of accidents involving pilots.

This requires personal responsibility for everyone: it requires a responsible attitude not only to their own work, but also to the organization of pilotage activities. The idea that the business of pilots is only to carry out pilotage, and all other issues of pilotage organization will be solved for them by others, is fundamentally wrong." ⚓

РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ МОРЯКОВ МОЖНО ТОЛЬКО СООБЩА

THE CHALLENGES SEAFARERS FACE CAN ONLY BE ADDRESSED JOINTLY

Вопросы психического здоровья и благополучия моряков, расширения прав и возможностей женщин в морском судоходстве, перехода на альтернативные виды топлива и безопасной утилизация судов стали главными темами 38-го Азиатского саммита морских профсоюзов, прошедшего в Нью-Дели (Индия) в конце февраля. В нем приняли участие 62 делегата из 11 государств. Интересы российских моряков представляла делегация Российского профсоюза моряков во главе с председателем РПСМ Юрием Сухоруковым.

Одной из центральных тем обсуждения стали вопросы, касающиеся расширения возможностей женщин в морском судоходстве. Как известно, гендерное равенство в судоходной отрасли рассматривается как ключ к экономической устойчивости и повышению производительности труда. Однако, несмотря на международные усилия по расширению участия женщин в судоходстве, их по-прежнему очень мало на флоте.

В Российском профсоюзе моряков отмечают, что в основном эксперты сходятся всего на 2% от числа всех членов экипажей. Именно поэтому очень важно, чтобы женщины заявляли о своих проблемах и имели возможность выражать свою позицию от лица профсоюза. «Транспортной отрасли, действительно, необходимы перемены, направленные на привлечение и удержание женщин. Лишь активное участие позволит предотвратить углу-

The issues of mental health and well-being of seafarers, the empowerment of women in maritime shipping, the transition to alternative fuels and the safe vessels demolition were the main topics of the 38th Asian Seafarers Summit Meeting, held in New Delhi (India) in late February. It was attended by 62 delegates from 11 countries. The delegation of the Seafarers' Union of Russia headed by the SUR President Yury Sukhorukov represented the interests of Russian seafarers.

One of the key topics were issues related to the empowerment of women in maritime shipping. As is known, gender equality in the shipping industry is considered the key to economic sustainability and human performance improvement. However, despite international efforts to encourage more women in shipping industry, there are still very few women-seafarers.

The Seafarers' Union of Russia notes that, according to estimates of experts, women represent just 2% of the global crew members. That is why it is crucial for women to voice their concerns and have the opportunity to express their position on behalf of the union. “The transport industry really needs changes to attract and retain women. Only active involvement will prevent increasing the gender gap and the pay gap,” — the SUR believes.

Another equally serious topic was the well-being of seafarers. As we know, life on board has its own peculiarities. Long working hours, physically demanding jobs and prolonged isolation away from home require good physical and mental health, which is why caring for well-being is of paramount importance not only for the individual seafarer, but also for the efficient and safe operation of the entire vessel. Fortunately, the maritime industry is taking steps to address these issues. In particular, many vessels have gyms with treadmills, stationary bikes and free weights. Some shipowners encourage sports competitions among crew members, others provide telemedicine services.

According to the seafarers — SUR members, the level of well-being could be significantly improved by facilitating the shore leave procedure, because shore leave is not a luxury, but a vital opportunity for rest and stress relief.

— Many of the seafarers applying to the SUR say they feel isolated and frustrated due to limited shore access. This leads to stress, — the Union notes.

The Seafarers' Union of Russia emphasizes that the well-being of crew members is a matter of high priority for many reasons. Steady stress, excessive workload, lack of shore leave opportunities to have rest from watches have an extremely negative impact on the mental well-being of seafarers, lead to fatigue

↑

ВАДИМ ИВАНОВ

Заместитель председателя РПСМ

VADIM IVANOV

Vice President of the SUR

> СПЛОЧЕННОСТЬ И СОЛИДАРНОСТЬ ПРОШЛИ КРАСНОЙ НИТЬЮ ЧЕРЕЗ ВЕСЬ САММИТ
>
> UNITY AND SOLIDARITY RUN THROUGH THE ENTIRE SUMMIT

бление гендерного разрыва и разницу в оплате труда», — считают в РПСМ.

Другой не менее серьезной темой стало обсуждение вопросов благополучия экипажей. Как известно, жизнь на борту имеет свои особенности. Долгий рабочий день, тяжелый физический труд и длительная изоляция вдали от дома требуют хорошего физического и ментального здоровья, вот почему забота о благополучии имеет первостепенное значение не только для отдельного моряка, но и для эффективной и безопасной эксплуатации всего судна. К счастью, морская отрасль принимает меры для решения этих проблем. В частности, на многих судах есть оборудованные тренажерные залы с беговыми дорожками, велотренажерами и свободными весами. Некоторые судовладельцы поощряют проведение спортивных соревнований среди членов экипажа, другие — предоставляют услуги телемедицины.

По признанию моряков-членов РПСМ, значительно повысить уровень благополучия удалось бы благодаря облегчению процедуры схода на берег, ведь увольнение на берег — это не роскошь, а жизненно важная возможность для отдыха и психологической разгрузки.

— Многие моряки, которые обращаются в РПСМ, рассказывают, что ощущают себя изолированными и испытывают чувство разочарования из-за проблем, связанных с увольнением на берег. Это ведет к напряжению, — отмечают в профсоюзе.

В Российском профсоюзе моряков подчеркивают, что благополучие членов экипажей на борту имеет огромное значение по многим причинам. Если моряки испытывают стресс, избыточную рабочую нагрузку, не имеют возможности сойти на берег и отдохнуть от вахты, это крайне негативно скажется на их психологическом состоянии, приведет к усталости и увеличит риск ошибок и возможных инцидентов. Поэтому государствам и судовладельцам стоит всерьез воспринимать эту проблему и обеспечить все возможности для полноценного отдыха, увольнения на берег и своевременной смены.

Добавим, что РПСМ является членом Азиатского саммита морских профсоюзов, поэтому регулярно участвует в его заседаниях. Основные задачи в рамках саммита — регулирование условий труда российских моряков, занятых на судах японских владельцев, и развитие сотрудничества с азиатскими профсоюзами с целью оказания эффективной помощи членам РПСМ в азиатских портах — прежде всего, Японии и Южной Корее.

В ходе мероприятий представители делегации Российского профсоюза моряков провели рабочие встречи с коллегами из Китая, Сингапура, Японии, Норвегии, Индонезии, где обсуждали вопросы взаимодействия, а также оказания помощи морякам, оказавшимся в сложной ситуации в портах этих стран.

— Сплоченность и солидарность прошли красной нитью через весь саммит, — отметил зампредседателя РПСМ Вадим Иванов.

Отметим, что в Нью-Дели также состоялось 30-е заседание Норвежско-азиатского комитета моряков (NASCO), на котором рассматривались вопросы работы членов экипажей различных национальностей на судах норвежских судовладельцев. В частности, норвежские судовладельцы рассказали, что в ближайшее время ожидают 190 новостроев, а также подтвердили, что на судах норвежского международного (NIS) судового регистра и под удобными флагами (FOC) по-прежнему преимущественно нанимают российских офицеров. Для сведения, на судах NIS и FOC для россиян создано 804 и 982 рабочих места соответственно — с учетом смены речь идет о 3572 рабочих местах для специалистов из России. За россиянами следуют украинцы, поляки, латвийцы и хорваты.

and increase the risk of human errors and potential incidents. Therefore, states and shipowners should take this problem seriously and provide all opportunities for proper rest, shore leave and timely crew change.

It should be added that Seafarers' Union of Russia is a member of the Asian Seafarers Summit, and therefore regularly participates in its meetings. Its main tasks within the summit are to regulate the working conditions of Russian seafarers employed on board Japanese owners vessels and to develop cooperation with Asian trade unions in order to provide effective assistance to the members of Seafarers' Union of Russia in Asian ports, primarily Japan and South Korea.

In the course of the summit events, representatives of the Seafarers' Union of Russia delegation held working meetings with colleagues from Singapore, Japan, Norway, and Indonesia, where they discussed issues of cooperation and assistance to Russian seafarers faced troubles in the ports of these countries.

— Unity and solidarity run through the entire summit, — Vadim Ivanov, Seafarers' Union of Russia Vice President, outlined.

It should be noted that the 30th meeting of the Norwegian/Asian Seafarers' Committee (NASCO) has been held in New Delhi either. It discussed issues concerning employment of crew members of various nationalities on board Norwegian shipowners' vessels. In particular, Norwegian shipowners told, that they expect 190 newbuildings in the near future.

They also confirmed, that still hire primarily Russian officers on vessels of the Norwegian International (Second) Ship Register and flag of convenience vessels.

For your reference, it should be noted that a total of 804 and 982 jobs have been created for Russians aboard NIS and flag of convenience vessels, respectively. Given the number of replacements, it means that there are about 3,572 jobs available for maritime professionals from Russia. Russians are followed by Ukrainians, Poles, Latvians and Croatians.

РПСМ И STOLT TANKERS B. V. ПРОДОЛЖАЮТ СОТРУДНИЧЕСТВО

Дальневосточная региональная организация Российского профсоюза моряков и судоходная компания Stolt Tankers B. V., управляющая крупнейшим в мире флотом танкеров-химовозов, пролонгировали коллективный договор на 2025 год. Соцпартнеры достигли соглашения о повышении заработной платы, увеличении сумм страховых выплат и различных вознаграждений для российских моряков, работающих в компании.

Так, размер заработный платы матроса первого класса составит $2283, капитана — около $15 тысяч. Изменения также коснулись суммы страховки в случае гибели члена экипажа в рейсе. Родственник, чье имя указано в индивидуальном контракте моряка, сможет получить более $116 тысяч. Компенсация в размере $23 тысяч предусмотрена и на каждого ребенка в возрасте до 18 лет (но не больше четверых детей).

Значительно выросла и страховая выплата при наступлении инвалидности в результате несчастного случая на судне. Так, для старшего командного состава — до $193 тысяч при полной потере трудоспособности.

Договором предусмотрены и различные виды вознаграждений. Например, за непрерывный стаж работы на флоте компании выплата старшим офицерам составит $100 за каждый год службы, но максимум за 20 лет. Кроме того, старшим офицерам, находящимся в отпуске, предусмотрена ежемесячная выплата в размере от $500 до $1400.

Что касается других бонусов, то старшему помощнику и второму механику, имеющим диплом 1-го разряда, полагается ежемесячное вознаграждение в размере $200, а второму помощнику и третьему механику с дипломами 1-го или 2-го разряда — $100, но в течение не более четырех лет. Ежемесячное вознаграждение в размере $700 получат и электромеханики за работу на дизель-электроходах.

В Stolt Tankers B. V. есть собственная пенсионная программа — по достижении пенсионного возраста моряки могут получить накопления за время работы в компании.

Кроме того, при работе в военной или пиратской зонах удваивается сумма страховки, и выплачивается бонус в размере 100% базовой ставки. В договоре отмечено, что каждый моряк должен быть заранее предупрежден о работе в опасном регионе и имеет право отказаться от рейса без риска потерять место на флоте компании.

— Российский профсоюз моряков и Stolt Tankers B. V. уже более 25 лет являются социальными партнерами, — отметил председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. — На данный момент во флоте компании — более 150 судов, на которых работают российские моряки, поэтому очень важно, что РПСМ продолжит сотрудничество в вопросах защиты их прав и интересов.

SUR AND STOLT TANKERS B.V. CONTINUE COOPERATION

The Far Eastern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia and the shipping company Stolt Tankers B. V., the manager of the world's largest fleet of chemical tankers, have prolonged their collective agreement until 2025. The social partners have reached an agreement on increasing wages, increasing the amount of insurance payments, and various bonuses for the company's Russian crews.

Thus, the salary for an able seaman is $2,283, and that for a captain is about $15,000. The amount of an insurance payout in the event of the death of a crew member during a voyage has also been increased. Next of kin, indicated in the seafarer's individual contract, will be entitled to receive more than $116,000.

Besides, compensation in the amount of $23,000 is provided for each child under the age of 18 (but limited to four children).

The insurance payout in the event of disability caused by an occupational accident has also increased significantly: up to $193,000 for senior officers in case of total disability.

Also, the contract provides for other various bonuses. For example, the bonus for continuous service with the company to senior officers will be $100 for each year of service, but maximum for 20 years. In addition, senior officers on leave are provided with a monthly payment of $500 to $1,400. As for other bonuses, Chief Officer and 2nd Engineer having the 1st class Certificate are entitled to a monthly bonus of $200; 2nd Officer and 3d Engineer having the 1st or the 2nd class Certificate are entitled to $100, but for no more than four years. Electricians will also receive a monthly bonus of $700 for work on diesel-electric ships.

Stolt Tankers B. V. has its own pension program. As per this program, seafarers who attain retirement age may be eligible to receive savings for their time spent working for the company. In addition, seafarers working in warlike operations and high-risk areas are paid a bonus equal to 100% of the daily basic wage and are entitled to a double insurance payouts. Seafarers have the right to refuse sailing to dangerous regions without risking their employment with the company, according to the contract.

— The Seafarers' Union of Russia and Stolt Tankers B. V. have been social partners for over 25 years, — the Chair of the SUR FETO Nikolay Sukhanov notes. — At present, the company's fleet comprises of over 150 vessels with Russian crew members. Therefore, it is vital that the SUR maintains the cooperation in safeguarding their rights and interests.

НОВОСТИ РТК

31 января 2025 года Российская трехсторонняя комиссия по регулированию социально-трудовых отношений провела свое очередное заседание. На нем члены РТК — представители общероссийских объединений профсоюзов, общероссийских объединений работодателей и Правительства РФ — обсудили важные изменения в трудовом законодательстве, затрагивающие интересы миллионов трудящихся, в том числе моряков. О некоторых решениях РТК рассказала эксперт по правовым вопросам Российского профсоюза моряков (РПСМ) Светлана Колганова.

↑ **СВЕТЛАНА КОЛГАНОВА**

Эксперт по правовым вопросам РПСМ

SVETLANA KOLGANOVA

Expert on legal issues at SUR

РАБОТНИКИ-СОВМЕСТИТЕЛИ, СМОГУТ ПОЛУЧАТЬ ОТ РАБОТОДАТЕЛЯ ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ СТАТЬЯМИ 178 И 318 ТРУДОВОГО КОДЕКСА ВЫПЛАТЫ В РАЗМЕРЕ СРЕДНЕГО ДОХОДА НА ВРЕМЯ ПОИСКА РАБОТЫ

ГАРАНТИИ ПО ОСНОВНОЙ РАБОТЕ РАБОТНИКАМ-СОВМЕСТИТЕЛЯМ

Так, Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации разработало проект закона «О внесении изменений в статьи 178 и 318 Трудового Кодекса Российской Федерации», который призван устранить давнюю проблему, связанную с несправедливым отношением к работникам-совместителям, уволенным в связи с ликвидацией организации или по сокращению штата.

До недавнего времени такие сотрудники не могли претендовать на получение выплат от работодателя на период трудоустройства, если на момент увольнения с основного места работы они работали по совместительству. Конституционный Суд счел подобную практику несправедливой. Соответствующее постановление касалось работников организаций в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. Тем не менее, проблема касается и иных категорий совместителей.

— По итогам обсуждения члены РТК согласились с проектом федерального закона, который предусматривает оговорку о том, что за всеми работниками-совместителями, в том числе северянами, закрепляются определенные гарантии: они смогут получать от работодателя предусмотренные статьями 178 и 318 Трудового кодекса выплаты в размере среднего дохода на время поиска работы, даже если они на момент увольнения имели работу по совместительству и продолжат по ней трудиться, — отметила С. Колганова.

ДОЛГИ ПО ЗАРПЛАТАМ — НА КОНТРОЛЬ

Другое важное решение членов РТК касается мер по борьбе с задолженностью по заработной плате. Так, на заседании стороны соцпартнерства рассмотрели и одобрили проект постановления Правительства «О порядке формирования и деятельности межведомственных комиссий субъектов Российской Федерации по противодействию формированию просроченной задолженности по заработной плате и порядке принятия ими решений».

Предполагается, что такие комиссии будут работать во всех регионах страны. Их целью станет борьба с просроченными задолженностями по заработным платам. Комиссии будут заниматься мониторингом, анализом и профилактикой задолженности по зарплате.

К слову, эта мера будет актуальной и для защиты тружеников флота. Так, инспекторы труда Российского профсоюза моряков регулярно во время визитов на суда в портах сталкиваются с невыплатой заработной платы членам экипажей и другими нарушениями условий контрактов о найме.

RTK NEWS

On January 31, 2025, the Russian Trilateral Commission for the Regulation of Social and Labour Relations (RTK) held its regular meeting. The RTK members — representatives of all-Russian trade union associations, all-Russian employer associations, and the Government of the Russian Federation — discussed important changes in labour legislation affecting the interests of millions of workers, including seafarers. Svetlana Kolganova, an expert on legal issues at Seafarers' Union of Russia (SUR), spoke about some of the RTK's decisions

ALL PART-TIME WORKERS WILL BE ELIGIBLE TO GET PAYMENTS FROM THE EMPLOYER IN THE AMOUNT OF AVERAGE INCOME DURING THE PERIOD OF JOB SEARCH, AS STIPULATED BY ARTICLES 178 AND 318 OF THE LABOR CODE

GUARANTEES RELATED TO PRIMARY EMPLOYMENT OF PART-TIME WORKERS

The Ministry of Labour and Social Protection of the Russian Federation has developed a draft law "On Amendments to Articles 178 and 318 of the Labour Code of the Russian Federation," which is designed to eliminate a long-standing issue associated with unfair treatment of part-time workers dismissed due to the liquidation of an organization or the redundancy. Until recently, such workers could not apply for payments from their employers for the period of getting hired if they had a part-time work at the moment of their dismissal from their main job.

The Constitutional Court considered this practice unfair. The corresponding resolution concerned employees of organizations in the regions of the Far North and equivalent areas. However, the issue concerns other categories of part-time workers either.

— Following the discussion, the RTK members agreed the draft federal law, which provides for a clause that all part-time workers, including those in the Far North, are entitled to certain guarantees: they will be eligible to get payments from the employer in the amount of average income during the period of job search, as stipulated by Articles 178 and 318 of the Labor Code, even if they will have a part-time job at the time of dismissal and will continue to work there, — Kolganova noted.

UNPAID WAGES — UNDER CONTROL

Another important decision of the RTK members concerns measures to crack down on wage arrears. At the meeting, the social partners reviewed and approved the draft Executive Order of the Government "On the procedure for forming and activities of interdepartmental commissions of the constituent entities of the Russian Federation to fight against the creation of overdue wage arrears and for their decision-making procedure".

It is assumed that such commissions will operate in all regions of the country. Their goal will be to combat overdue wage arrears. The commissions will monitor, analyze and prevent wage arrears and interact with employers, who are debtors.

By the way, this measure will also be relevant for the protection of maritime workers. Thus, Labour Inspectors of the Seafarers' Union of Russia regularly encounter non-payment of wages to crew members and other violations of employment contracts while visiting vessels at ports.

КУРСАНТ АНАСТАСИЯ СОЛОПОВА МЕЧТАЕТ РАБОТАТЬ В АРКТИКЕ

«Бороться и искать, найти и не сдаваться» — эта фраза, произнесенная героем культовой книги Вениамина Каверина «Два Капитана», в советское время вдохновила многих молодых людей стать полярниками и летчиками. Как это ни удивительно, но и сегодня в век искусственного интеллекта, повального увлечения блогерством, наличия разнообразных онлайн-профессий, когда можно зарабатывать, не выходя из дома, среди современной молодежи можно найти и пассионариев, не хуже летчиков Григорьевых, и капитанов Татариновых.

↑

АНАСТАСИЯ СОЛОПОВА
Курсанта ГУМРФ
им. адм. С. О. Макарова

«Два капитана» — одна из самых любимых книг курсанта ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Анастасии Солоповой. С раннего детства девочка из Липецка мечтала стать летчиком, занималась в авиаклубе и даже совершила три прыжка с парашютом. После окончания школы Анастасия хотела поступить в Краснодарское высшее военное авиационное училище, но не получилось — в тот год отменили набор для девушек. Что делать дальше — такой вопрос для нее даже не стоял: конечно, идти в полярные капитаны, а значит, поступать в Макаровку — основной университет России, где готовят арктических мореплавателей.

ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

— Честно, я не знаю, почему, но очень хочу работать в Арктике. Может быть, потому, что мы всей семьей каждый год зимой ныряем в прорубь, а, может, меня вдохновляет пример старшего помощника капитана атомного ледокола «50 лет Победы» Дианы Киджи, или путь единственной в мире женщины-капитана с 20-летним опытом работы в Арктике Людмилы Тибряевой, — размышляет Анастасия. — Когда я увидела, что в нашем университете открылся крупнейший в мире ледовый навигационный комплекс, то поняла, что сделала правильный выбор. Я хочу учиться в Макаровке, заниматься в ледовом центре, и, надеюсь, что с помощью замечательных преподавателей, смогу стать штурманом и покорить Северный морской путь.

Анастасия говорит, что в Макаровке она нашла близких по духу людей. А после первой успешно сданной сессии, ее в числе еще нескольких курсантов, отобрали в стипендиальную группу компании «Совкомфлот».

ЗНАКОМСТВО С ФЛОТОМ

Первую практику Анастасия Солопова проходила на нефтяном танкере NS Lotus. Благодаря поддержке членов экипажей она поняла специфику работы навигационного оборудования и ведения судовой документации. Курсант Солопова с благодарностью вспоминает о своем первом экипаже: она признается, что капитан Михаил Смирнов стал для нее примером профессионализма.

— До сих пор помню свое волнение, — вспоминает Анастасия. — На борту команда — все взрослые мужчины, я была единственной девушкой на той практике. Но потом, примерно месяц спустя, у нас сложились доверительные дружеские отношения: ведь не зря говорят, экипаж — одна семья.

CADET ANASTASIA SOLOPOVA DREAMS OF WORKING IN THE ARCTIC

"To strive, to seek, to find and not to yield" — this phrase, uttered by the hero of Veniamin Kaverin's cult book "Two Captains", in Soviet times inspired many young people to become polar explorers and pilots. Surprisingly, even today, in the age of AI, the craze for blogging, and the availability of a variety of online professions, when you can earn money from the comfort of your home, you can find passionaries among modern youth, no worse than Grigoriev pilots and Tatarinov captains.

ANASTASIA SOLOPOVA
Cadet of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

Поразило Анастасию Солопову, конечно, и само судно: «Это был настоящий стальной гигант. Я даже не представляла, что им может управлять человек. А капитан говорит, мол, надо тебе постоять на руле... До сих пор не могу забыть восторг и трепет, когда почувствовала эту колоссальную инерцию движения от перекладки штурвала. Это — незабываемые впечатления».

Первое плавание на танкере заняло два с половиной месяца. До этого девушка никогда не была заграницей, а тут — из Приморска прямиком в Индию.

НА СВОЕМ МЕСТЕ

Родные за Анастасию очень переживали. К слову, на вопрос, как родители отнеслись к выбору совершенно не женской профессии, она отвечает, что отец всегда поддерживал, говорил, что все получится. Ободряла и верила в Настю и мама, хотя поначалу она хотела, чтобы дочь выбрала какую-нибудь обыкновенную профессию.

— Когда я поступила, и мама увидела меня в форме, она поняла, что я на своем месте, призналась, что гордится мной, — говорит Анастасия.

МОРСКАЯ РАПУНЦЕЛЬ

Волнение родных вполне понятно — Настя красивая девушка с шикарными золотистыми длинными волосами. А когда она заплетает их в косу, то становится прямо как морская Рапунцель. К просьбам сделать с ней на память фотографию, она относится с пониманием.

— Когда мы проходили Суэцкий канал, на борт подсаживались египетские швартовщики: они очень удивлялись, что в экипаже есть женщина, и просили сфотографироваться с ними, — смеется она

ВТОРАЯ ПРАКТИКА

После второго курса Анастасию Солопову ждала практика на танкере SCF Baikal. Именно эта практика многое изменила в ней: Анастасия стала осознавать огромную ответственность, которая лежит на плечах судоводителя. Огромное судно почти 300 метров в длину оставило неизгладимые воспоминания, как и швартовые операции, и прохождение по Сингапурскому проливу, и ручное управление в непростых погодных условиях в рейсе Усть–Луга–Китай. В должности кадета она несла вахту вместе с вахтенным помощником, отрабатывала навыки в качестве рулевого матроса.

"Two Captains" is one of the favorite books of Anastasia Solopova, a cadet of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping. Since early childhood, a girl from Lipetsk dreamed of becoming a pilot, studied at an aviation club and even made three parachute jumps. After graduating from high school, Anastasia wanted to enroll in the Krasnodar Higher Military Aviation School, but it didn't work out — that year they canceled the recruitment for girls. What to do next was not even a question for her: of course, to become a polar captain, which means to enroll in Makarovka, Russia's main university where Arctic navigators are trained.

THE RIGHT CHOICE

"Honestly, I do not know why, but I really want to work in the Arctic. Maybe it's because my whole family dives into the ice hole every winter, or maybe I'm inspired by the example of Diana Kidzhi, chief officer of the 50 Years of Victory nuclear icebreaker, or the path of Lyudmila Tibryaeva, the world's only female captain with 20 years of experience in the Arctic," Anastasia reflects. "When I saw that the world's largest ice navigation complex was opened at our university, I realized that I had made the right choice. I want to study in Makarovka, study at the ice center, and I hope that with the help of wonderful teachers, I can become a navigator and conquer the Northern Sea Route."

Anastasia says that in Makarovka she found people who were close in spirit. And after the first successful session, she was selected into the Sovcomflot scholarship group, among several other cadets.

GETTING TO KNOW THE FLEET

Anastasia Solopova completed her first internship on the NS Lotus oil tanker. Thanks to the support of the crew, she was able to understand the specifics of navigation equipment operation and maintain the ships papers. Cadet Solopova remembers her first crew with gratitude: she admits that Captain

МЕНЯ ВДОХНОВЛЯЕТ ПРИМЕР СТАРШЕГО ПОМОЩНИКА КАПИТАНА АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА «50 ЛЕТ ПОБЕДЫ» ДИАНЫ КИДЖИ И ПУТЬ ЕДИНСТВЕННОЙ В МИРЕ ЖЕНЩИНЫ-КАПИТАНА С 20-ЛЕТНИМ ОПЫТОМ РАБОТЫ В АРКТИКЕ ЛЮДМИЛЫ ТИБРЯЕВОЙ

I'M INSPIRED BY THE EXAMPLE OF DIANA KIDZHI, CHIEF OFFICER OF THE 50 YEARS OF VICTORY NUCLEAR ICEBREAKER, AND THE PATH OF LYUDMILA TIBRYAEVA, THE WORLD'S ONLY FEMALE CAPTAIN WITH 20 YEARS OF EXPERIENCE IN THE ARCTIC

Как только появлялось свободное время, сразу стремилась послать весточку домой, чтобы родные не волновались.

— Родители за меня очень переживают. К сожалению, в рейсах еще нет стабильной связи, интернета мало на что хватает. В месяц это, как правило, 500 мб, можно переписываться в мессенджерах и только изредка отправлять фотографии. Когда же связь совсем пропадает или интернет заканчивается раньше срока, мама тревожится особенно сильно, — говорит девушка.

ТОЛЬКО СМЕЛЫМ ПОКОРЯЮТСЯ МОРЯ

Надо сказать, что за Анастасию родители беспокоятся не только, когда она в море. В свободное время она продолжает увлекаться авиацией: как только выпадает случай — сразу за штурвал и в небо. Недавно она 20 минут управляла самолетом вместе со своими друзьями и преподавателем из Макаровки. На вопрос, в кого же она все-таки такая смелая и разносторонняя, она пожимает плечами: «Не знаю, наверное, меня так воспитали, привили правильные ценности».

Наверное, именно эти ценности и качества, переданные родителями, помогли ей и в учебе в университете. Приехать из другого города, жить в общежитии, стать старшиной женской роты, да еще и учиться на «отлично» по таким сложным предметам как высшая математика, теоретическая фундаментальная физика, география водных путей и механика — не каждая девушка справится.

Но боевой характер Анастасии Солоповой чем-то напоминает неостановимую мощь ледокола, который, преодолевая самые тяжелые препятствия, идет к своей цели. Возможно, именно поэтому она так сильно стремится в Арктику, которая, как известно, выбирает сильных. Берегитесь полярные льды, штурман Солопова обязательно испытает вас на прочность!

Mikhail Smirnov became an example of professionalism for her.

"I still remember my excitement," Anastasia recalls. "The crew on board are all adult men, I was the only girl at that practice. But then, about a month later, we developed a trusting friendship: it's not for nothing that they say the crew is one family."

Anastasia Solopova was impressed, of course, by the vessel itself: "It was a real steel giant. I didn't even imagine that a human could control it. And the captain says, like, you need to stand on the steering wheel… To this day, I cannot forget the delight and awe when I felt this tremendous inertia of movement from shifting the steering wheel. It's an unforgettable experience."

The first voyage on the tanker took two and a half months. Before that, the girl had never been abroad, and now she was going straight from Primorsk to India.

IN ITS PLACE

Anastasia's family was very worried about her. By the way, when asked about her parents' reaction to her decision to pursue a profession that is not traditionally associated with women, she replies that her father consistently provided her with encouragement and assured her that everything would be alright. Her mother also encouraged and believed in Anastasia, although at first she wanted her daughter to choose ordinary profession.

"When I entered, and my mother saw me in uniform, she realized that I was in my place, confessed that she was proud of me," says Anastasia.

RAPUNZEL OF THE SEA

The excitement of her family is understandable — Nastya is a beautiful girl with gorgeous golden long hair. And when she ties it into a single braid, she looks just like Rapunzel of the Sea. She treats requests to take a photo with her as a keepsake with understanding.

"When we were passing through the Suez Canal, Egyptian mooring workers boarded: they were very

surprised that there was a woman in the crew and asked to take a picture with them," she laughs.

THE SECOND PRACTICE

After the second year, Anastasia Solopova had an internship on the tanker SCF Baikal. It was this practice that changed a lot in her: Anastasia began to realize the enormous responsibility that lies on the shoulders of the skipper. The huge vessel, almost 300 meters long, left indelible memories, as well as mooring operations, passage through the Singapore Strait, and manual operation in difficult weather conditions on the Ust–Luga–China route. As a cadet, she was on watch with the officer of the watch, practicing her skills as a helmsman.

As soon as I had free time, I had to send a message home so that my family wouldn't worry.

"My parents are very worried about me. Unfortunately, there is still no stable connection on voyages, and there is not enough Internet for that. This is usually 500 MB per month, you can chat in messengers and only occasionally send photos. When the connection disappears completely or the Internet ends prematurely, mom worries especially much," says the girl.

ONLY THE BRAVE CONQUER THE SEAS

It must be said that Anastasia's parents are worried not only when she is at sea. In her free time, she continues to be interested in aviation: as soon as the opportunity arises, take the helm and fly into the sky. Recently, she flew a plane for 20 minutes with her friends and a teacher from Makarovka. When asked who she is so brave and versatile about, she shrugs her shoulders: "I don't know, I guess that's how I was raised, instilled the right values."

It was probably these values and qualities passed on by her parents that helped her to study at the university. To come from another city, live in a dormitory, become a foreman of a women's company, and even study "excellent" in such complex subjects as higher mathematics, theoretical fundamental physics, geography of waterways and mechanics — not every girl can cope.

But Anastasia Solopova's fighting nature is somewhat reminiscent of the unstoppable power of an icebreaker, which, overcoming the most difficult obstacles, goes to its goal. Perhaps that is why she is so eager to go to the Arctic, which, as you know, chooses the strong. Look out, polar ice, navigator Solopova will definitely test your strength! ⚓

> КОГДА Я ПОСТУПИЛА, И МАМА УВИДЕЛА МЕНЯ В ФОРМЕ, ОНА ПОНЯЛА, ЧТО Я НА СВОЕМ МЕСТЕ, ПРИЗНАЛАСЬ, ЧТО ГОРДИТСЯ МНОЙ
>
> WHEN I ENTERED, AND MY MOTHER SAW ME IN UNIFORM, SHE REALIZED THAT I WAS IN MY PLACE, CONFESSED THAT SHE WAS PROUD OF ME

ТЕПЕРЬ В МОРЕ — ТОЛЬКО С ПРОФСОЮЗОМ

К такому решению Кристина Сарайкина пришла после неудачного контракта. Ее история ярко иллюстрирует, с какими трудностями могут столкнуться моряки в случае недобросовестного отношения со стороны судовладельца, особенно, при получении травмы. Важно, что только благодаря вмешательству Российского профсоюза моряков ей удалось добиться восстановления своих прав и понять, что моряку в одиночку не справиться с проблемами.

Кристина живет в Калининграде, работает в банковской сфере, а в море ходит, в основном, зимой, чтобы заработать дополнительные деньги. Вакансии судоходных компаний ищет в интернете, ориентируясь на отзывы моряков.

В свои 34 года она сделала не один контракт в море: однажды год работала на рыболовецком траулере на Камчатке. Эти 12 месяцев, хоть и проведенных вдали от дома, оставили у нее самые хорошие воспоминания. Чего не скажешь о контракте, который она делала в 2023 году и была вынуждена прервать досрочно.

Компания, которую выбрала Кристина, была с хорошей репутацией. Она устроилась на один из траулеров в качестве машиниста по стирке белья. По ее словам, визуально судно было в не очень хорошем техническом состоянии, а через некоторое время, когда рыбаки вели промысел у берегов Африки, она уже смогла убедиться в этом на личном опыте.

— Я занималась уборкой судна, когда получила удар по спине тамбурной дверью, которая, как и другие на борту, не закреплялась на штормовку. Почувствовала в пояснице сильную боль и обратилась к судовому доктору. Лучше не становилось, поэтому я приняла решение списаться с судна во время выгрузки, — рассказала девушка.

Однако в репатриации Кристине отказали, а когда стало очевидно, что работать она действительно не может, предложили написать заявление о том, что она хочет покинуть судно по собственному желанию в связи с необходимостью медицинского лечения на берегу. В компании заверили, что при наличии подтверждающих травму документов, ей выплатят деньги.

Вернувшись домой, Кристина Сарайкина прошла обследование, диагностировавшее полученное повреждение. Но компания от своих слов отказалась, напомнив девушке, что она списалась по собственному желанию, поэтому может получить только $200 из своей зарплаты. Остальные $2000 из нее вычли, чтобы покрыть расходы на репатриацию и перелет сменщика.

Отчаявшись добиться справедливости, она обратилась в Калининградскую региональную организацию Российского профсоюза моряков. Работники КРО РПСМ вмешались в ситуацию и после долгой и сложной борьбы добились выплаты заработной платы для девушки.

— Я очень благодарна профсоюзу за помощь. Позвонила в РПСМ, когда совсем отчаялась получить свои заработанные деньги, — поделилась Кристина Сарайкина.

В этом году она снова решила отправиться в рейс. Но перед тем, как подняться на судно, вступила в профсоюз, зная, что в трудной ситуации только РПСМ смог помочь.

Сейчас Кристина Сарайкина работает старшим бортпроводником на научно-исследовательском судне. Команда и условия на борту, по ее словам, отличные. И это неудивительно, ведь на судне действует коллективный договор, подписанный первичной общественной профсоюзной организацией в «Атлантическом отделении Института океанологии им. П. П. Ширшова Российской Академии Наук» Российского профсоюза моряков, которая входит в КРО РПСМ, и судовладельцем. ⚓

NOW TO GO TO SEA ONLY WITH THE TRADE UNION BEHIND

This decision was made by Kristina Saraykina after a troublesome contract.

Her story highlights the challenges seafarers can face in cases of unfair treatment by a shipowner, especially when it comes to injury. It is crucial that only through the intervention of the Seafarers' Union of Russia she succeeded in restoring her rights and realized that a seafarer cannot address problems alone.

Kristina lives in Kaliningrad, works in the banking sector, and goes to sea mainly in winter to earn extra money. She searches for vacancies in shipping companies on the Internet, taking cue from seafarers' reviews. At 34, she has done more than one contract at sea: once, she worked for a year on a fishing trawler in Kamchatka. These 12 months, although spent far from home, left her with great memories, which is not true of her another contract in 2023, which she had to terminate early.

The company that Kristina chose was a well-appreciated one. She got a job on one of the trawlers as a laundry operator. According to her, it was visible that the vessel was not in very good technical condition. Soon, when the fishermen were fishing off the coast of Africa, she learned at first hand the vessel wasn't safe. “I was cleaning the vessel when the tambour door, which, like other doors on board, was not secured, hit me in the back. I felt severe pain in my lower back and went to the ship’s doctor. It did not get better, so I decided to sign off from the vessel during unloading” she said.

Upon returning home, Kristina Saraykina had a medical examination that diagnosed the injury. But the company retracted its words, reminding the girl that she had signed off from the vessel voluntarily, so she could only receive $200 of her salary. The remaining $2,000 was deducted from it to cover the costs of repatriation and the flight of the replacement.

Desperate to obtain justice, she applied to the Kaliningrad Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia. KRO SUR intervened in the situation and after a long and tough struggle achieved payment of wages for the girl.

— I am very grateful to the union for their assistance. I called the SUR when I was completely desperate to get my hard-earned money, — Kristina Saraykina told.

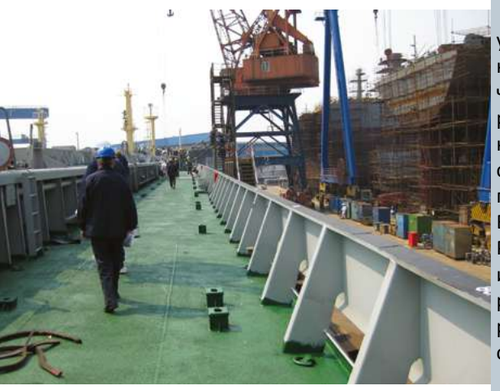
This year she decided to go on a voyage again. However, before boarding the vessel, I joined the union, keeping in mind that only the SUR had managed to help me in a difficult situation.

Now Kristina Saraykina works as a senior steward on board a research vessel. According to her, the crew and conditions on board are excellent.

And this is not surprising, because the vessel is covered by the collective agreement signed between the shipowner and the SUR Primary Organization at the Shirshov Institute of Oceanology of Russian Academy of Sciences, which is part of the KRO SUR. ⚓

19,6 МЛН РУБЛЕЙ КОМПЕНСАЦИИ

Столько денег получили члены экипажей судов и члены их семей в 2024 году благодаря помощи технической инспекции труда Российского профсоюза моряков.



Так, техинспекторы приняли участие в расследовании пяти несчастных случаев с моряками-членами профсоюза. В результате расследования тяжелого несчастного случая травмированный старший помощник капитана получил около 925 тысяч рублей. Всего же технические инспекторы РПСМ помогли получить морякам и их родственникам 19,6 млн. рублей компенсации. В разных регионах страны они посетили 85 судов в 2024 году.

Техническая инспекция ведет работу не только непосредственно на судах, но и совместно с социальными партнерами — судовладельцами принимает участие в улучшении условий труда моряков. Так, от имени РПСМ были направлены замечания и предложения в Минтруд РФ и Российскую трехстороннюю комиссию по нормативным документам, регламентирующих безопасный труд плавсостава судов. В частности, по проекту Приказа Минтруда России «О внесении изменений в Положение об особенностях расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях, форм документов, соответствующих классификаторов, необходимых для расследования несчастных случаев на производстве»; по проекту Роспотребнадзора «Об утверждении форм санитарно-гигиенических условий труда и порядка ее составления»; по предложениям Российской палаты судоходства о замене процедуры обучения и проверке знаний по охране труда членов экипажей морских судов на Свидетельство ПДНВ».

Техинспекторы также принимают участие в отраслевых семинарах — в прошлом году в VIII Петербургском международном форуме труда, отраслевом семинаре «Возможные решения актуальных задач в области охраны труда на судах и в портах» и других.

Специальная оценка условий труда с участием представителей РПСМ была проведена на одном судне российской компании.

За отчетный период было рассмотрено 44 жалобы, касающихся безопасных условий труда моряков, в отношении 43 из них — приняты положительные для российских моряков решения. В частности, в ответ на поступившие в профсоюз жалобы техническая инспекция труда добилась компенсации травмированным морякам и членам семей погибших моряков на сумму 18,5 млн. рублей.

— Продолжается постоянная работа среди членов экипажей судов, слушателей курсов повышения квалификации комсостава судов, курсантов морских учебных заведений по соблюдению требований норм охраны труда и здорового образа жизни в рейсе и на берегу, — добавил главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк. — Мы продолжим оперативно консультировать моряков и членов их семей по самым разным вопросам и прикладывать усилия по созданию достойных и безопасных условий труда для российских моряков, трудоустраивающихся на суда российских компаний. Самое главное в нашей работе — чтобы моряки возвращались из рейсов живыми и здоровыми.

Он добавил, что работа технической инспекции труда РПСМ ведется в тесном взаимодействии с другими специалистами Российского профсоюза моряков, государственными органами и судовладельцами. «Все это для того, чтобы выполнять нашу главную задачу — на разных уровнях проводить политику по защите интересов моряков в области охраны труда», — отметил Е. Хижняк.

19.6 MILLION RUBLES IN COMPENSATION

This is the amount that the crew members and their families received in 2024 thanks to the intervention of the Technical Labor Inspection of the Seafarers' Union of Russia.

↑

ЕВГЕНИЙ ХИЖНЯК
Главный техинспектор труда РПСМ

EVGENY KHIZHNYAK
Chief Technical Inspector for Labor of the SUR

The Labor Inspectors took part in the investigation of five accidents involving the seafarers — SUR members. Based on the results of the investigation of a serious accident, the injured chief officer got about RUB925,000. In total, the SUR Technical Labor Inspectors assisted seafarers and their relatives to receive 19.6 million rubles in compensation. During 2024, they visited 85 vessels in different regions of the country.

The SUR Technical Labor Inspection's activity is not limited to just vessel visits, together with social partners — the shipowners, it takes part in improving the working conditions of seafarers. Thus, the Technical Labor Inspection, on behalf of SUR, sent comments and suggestions to the Ministry of Labor of the Russian Federation and the Russian Trilateral Commission for the Regulation of Social and Labour Relations in relation to regulatory documents governing the safe work of ship crews. Among those documents were: the draft Order of the Ministry of Labor of the Russian Federation "On Amendments to the Regulation on the Peculiarities of Occupational Accidents Investigation in Certain Industries and Organizations, Forms of Documents, and Corresponding Classifiers Required for Occupational Accidents Investigation"; the draft of Rospotrebnadzor "On Approval of Forms of Sanitary and Hygienic Working Conditions and the Procedure for Drawing It Up"; proposals of the Russian Chamber of Shipping to replace the occupational safety training and certification procedure for crew members of seagoing vessels with the STCW Certificate.

Besides, Technical Labor Inspectors participate in industry seminars. Last year they attended the VIII St. Petersburg International Labor Forum, the industry seminar "Possible Solutions to Current Issues in Occupational Safety on Vessels and in Ports", and others.

A special assessment of working conditions with the participation of representatives of the Seafarers' Union of Russia was carried out on board a vessel of a Russian company. During the reporting period, 44 complaints concerning the safe working conditions of seafarers were considered, from which 43 cases were resolved in favor of Russian seafarers. In particular, the Technical Labor Inspection of the Seafarers' Union of Russia achieved payment of 18.5 million rubles compensation to injured seafarers and family members of deceased seafarers.

— We go on with the awareness activities among crew members, Officers attending advance courses and cadets of maritime educational institutions to promote compliance with occupational safety requirements and a healthy lifestyle during a voyage and on shore, — the Chief Technical Labor Inspector of the Seafarers' Union of Russia, Evgeny Khizhnyak, added. — We will continue to promptly consult seafarers and their family members on a variety of issues and make efforts to ensure decent and safe working conditions for Russian seafarers employed on vessels of Russian companies. The most important thing in our work is to ensure that seafarers return from voyages safe and sound.

He added, the SUR Technical Labor Inspection work in close cooperation with other specialists of the Seafarers' Union of Russia, government bodies and shipowners on many aspects of the labor safety management system. "All these efforts aim to fulfill our main task, which is to pursue, at different levels, a policy on protecting the interests of seafarers regarding the occupational safety", — the SUR Chief Technical Labor Inspector, Evgeny Khizhnyak, noted.

ДАЕШЬ ПРОФСОЮЗНУЮ СТИПЕНДИЮ КУРСАНТАМ!

Учиться в МГУ им. адм. Г. И. Невельского — не только престижно, но и ответственно. Будущие моряки осваивают сложные дисциплины, участвуют в масштабной общественной деятельности, а если курсанты состоят в цеховой профсоюзной организации первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ, то на них накладывается еще и различная волонтерская работа. Именно таким мотивированным, целеустремленным, обладающим лидерскими качествами ребятам ППО моряков г. Владивостока РПСМ ежемесячно платит дополнительную стипендию Российского профсоюза моряков. В 2025 году ее будут получать шестеро курсантов: курсант 3 курса факультета судовождения и связи (ФСС), зампредседателя цеховой профсоюзной организации ППО моряков г. Владивостока РПСМ, член Молодежного совета РПСМ Даниил Слиньков; курсант 4 курса ФСС Максим Добрунов; курсанты 2 курса ФСС Ярослав Колобов и Михаил Купченко; курсанты 1 курса факультета судовой энергетики Дмитрий Корнев и Дмитрий Гаврилов.

Дмитрий Гаврилов — правнук знаменитого капитана флота 1-го ранга Павла Чеботнягина, выпускника Владивостокских мореходных классов 1906 года, внесшего значительный вклад в развитие краболовного промысла в советскую эпоху. Дмитрий регулярно принимает участие в различных молодежных конференциях и является членом студенческого клуба исторических военно-ролевых игр с миниатюрами.

— Стипендия профсоюза очень щедрая, — отметил он. — 5000 рублей для меня сейчас — хорошие деньги. Трачу их, как правило, на учебные принадлежности, а то, что остается от этой суммы, откладываю на различные нужды.

В начале учебного года по совету Д. Гаврилова в цеховую профсоюзную организацию вступили 25 учащихся его роты. Все они приняли активное участие в подготовке и открытии фотовыставки, посвященной 80-летию одного из старейших работников вуза — Владимира Гаманова.

Еще один стипендиат — курсант второго курса факультета судовождения и связи Ярослав Колобов тоже активно занимается популяризацией профсоюза среди учащихся. Он принимает анкеты и оформляет членство курсантов, вступающих в РПСМ, а также защищает честь университета на различных межвузовских интеллектуальных конкурсах. Возглавляемая им команда «Капитаны» — победительница многих студенческих интеллектуально-развлекательных игр под названием «Квиз, плиз!». Ярослав рассказал, что потратил свою первую в этом году профсоюзную стипендию на покупку билетов домой.

— Во время отдыха дома меня посетила мысль организовать межвузовскую интеллектуальную битву в нашем университете. Она будет посвящена морским праздникам и истории Русского географического общества. Наша команда хотела бы создать настоящую университетскую лигу «Квиз, плиз!» в Приморском крае, — поделился Я. Колобов.

К слову, сегодня дополнительная стипендия РПСМ почти в два раза больше государственной и не ниже стипендии губернатора Приморского края.

Наиболее успешные и целеустремленные курсанты могут получить сразу три выплаты. В их числе курсант третьего курса факультета судовождения и связи, заместитель председателя ЦПО № 2 ППОМ Владивостока РПСМ в МГУ им. адм. Г. И. Невельского, член Молодежного совета РПСМ Даниил Слиньков. Он является организатором профсоюзного творческого конкурса «Вне вахты» и амбассадором «Центра карьеры» Морского университета.

— Стипендия профсоюза для меня отличное подспорье. Я не люблю бездельничать, поэтому участвую в общественной жизни, пишу научные статьи, выступаю на различных мероприятиях, поэтому мне приходится много и часто ездить. Неудивительно, что стипендии быстро кончаются, — сказал Д. Слиньков — Много времени уделяю профсоюзной работе — к нам постоянно приходят новые члены. В наших рядах уже пять девушек. По моему мнению, профсоюз дает им дополнительную уверенность в том, что они не будут дискриминированы по гендерному признаку. Наша организация высту-

↑

ДМИТРИЙ ГАВРИЛОВ

Курсант 1 курса факультета судовой энергетики

DMITRY GAVRILOV

1st-year cadet of Ship's Power Supply and Propulsion Systems Faculty

↑

ЯРОСЛАВ КОЛОБОВ

Курсант 2 курса ФСС

YAROSLAV KOLOBOV

2nd-year cadet of Navigation and Radio Communication Faculty

↑

ДАНИИЛ СЛИНЬКОВ

Курсант 3 курса ФСС

DANIIL SLINKOV

3rd-year cadet of Navigation and Radio Communication Faculty

TRADE UNION SCHOLARSHIP — TO CADETS!

Being a student of Maritime State University named after Admiral G. I. Nevelskoy is not just prestigious, it's also a responsibility. Future seafarers master difficult academic disciplines, participate in large-scale social activities. Besides, if the cadets are members of the shop trade union organization of the Primary Organization of Vladivostok of the Seafarers' Union of Russia, then they are also assigned various volunteer tasks. The SUR Primary Organization of Vladivostok provides an additional monthly scholarship from the Seafarers' Union of Russia to such highly motivated and goal-oriented guys with leadership abilities.
In 2025, this scholarship will be granted to six cadets: a 3rd-year cadet of Navigation and Radio Communication Faculty, Deputy Chair in the MSUN shop trade union organization of the Primary Organization of Vladivostok of the Seafarers' Union of Russia, member of the SUR Youth Council Daniil Slinkov; a 4th-year cadet of the same faculty Maxim Dobrunov; 2nd-year cadets of the same faculty Yaroslav Kolobov and Mikhail Kupchenko; 1st-year cadets of Ship's Power Supply and Propulsion Systems Faculty Dmitry Kornev and Dmitry Gavrilov.

Dmitry Gavrilov is the great-grandson of the famous captain Pavel Chebotnyagin, a Vladivostok nautical classes graduate of 1906, who contributed a lot to the crab fishery development in the Soviet times. Dmitry participates in various youth conferences and is a member of the student club for historical war-role games with miniatures.

— The trade union scholarship is very generous, — he noted. — For me, 5,000 rubles is a substantial sum of money. Usually, I spend the money for school things and save the rest for other things.

At the beginning of the academic year, on the advice of D. Gavrilov 25 his fellow students joined the shop trade union organization. All of them were actively involved in the preparation and opening of a photo exhibition dedicated to the 80th anniversary of one of the senior employees of the university, Vladimir Gamanov. Another scholarship recipient, a second-year cadet of Navigation and Radio Communication Faculty Yaroslav Kolobov is also actively involved in the trade union promotion among students. He takes up applications and registers SUR membership for the joining cadets. Besides, he upholds the honor of the university at various inter-university intellectual competitions. The team "Captains," headed by him, is the winner of many student intellectual entertainment games called "Quiz, Please!" According to Yaroslav, he spent this year first trade union scholarship on buying tickets home.

— During my rest at home, I had the idea to organize an inter-university intellectual battle at our university. It will be dedicated to maritime holidays and the history of the Russian Geographical Society. Our team would like to create a real university league "Quiz, Please!" in Primorsky Kray, — Kolobov shared. By the way,

пает за работу девушек на судах. В общем, под свое крыло цеховая организация собирает самых активных учащихся.

Поддерживать талантливых и мотивированных курсантов Российский профсоюз моряков начал пять лет назад. Председатель ППО моряков г. Владивостока РПСМ Петр Осичанский, отметил, что любое обучение, часто связано с дополнительными расходами: приобретением специализированной литературы, формы, оборудования, сборами на практику и стажировки. Профсоюзная стипендия частично помогает компенсировать эти затраты, снижая финансовую нагрузку на курсантов и их семьи.

— Мы обращаем внимание, что это за ребята. Может быть, кто-то из неполной или многодетной семьи или семья не может себе позволить дополнительные траты из своего бюджета — при принятии решения для нас все имеет значение. Нам важно не только финансово поддержать молодежь, но и чтобы они со студенческой скамьи стали членами нашего профсоюза, — рассказал П. Осичанский. — В целом я бы сравнил нашу организацию с большой семьей, где каждый проявляет заботу друг о друге, — с таким настроем ребята выпускаются во взрослую жизнь.

Петр Осичанский добавил, что стипендии Российского профсоюза моряков мотивируют курсантов-членов цеховой профсоюзной организации ППОМ г. Владивостока РПСМ в МГУ им. адм. Г. И. Невельского стремиться к высоким результатам в учебе, активно участвовать в жизни университета, города и судоходной отрасли, а также развивать свои профессиональные навыки. Еще членство в РПСМ способствуют укреплению связей между курсантами, выпускниками и состоявшимися в профессии моряками. К слову, многие из них сегодня работают в российских, корейских и японских судоходных компаниях и продолжают оставаться членами Российского профсоюза моряков.

today the additional SUR scholarship is almost twice as big as the state one and not less than the scholarship from the governor of Primorsky Kray.

The most successful and purpose-driven cadets can receive three payments at once. One of them is a third-year cadet of Navigation and Radio Communication Faculty, Deputy Chair in the MSUN shop trade union organization № 2 of the Primary Organization of Vladivostok of the Seafarers' Union of Russia, member of the SUR Youth Council Daniil Slinkov. He is the organizer of the trade union creativity competition "Off the Watch" and the ambassador of the "Career Center" of the Maritime University.

— The trade union scholarship is a great help for me. I don't like to idle, that's why I participate in public life, write research articles, speak at various events, so I have to travel a lot and often. It is not surprising that scholarship money run out quickly, — D. Slinkov said — I commit a lot of time to trade union work, as new members are constantly joining us. There are already five girls in our ranks. In my opinion, the trade union membership gives them more confidence that they will not be subjected to a gender-based discrimination. Our organization advocates for girls' work on vessels. So, the shop trade union organization gathers the most active students under its umbrella.

The Seafarers' Union of Russia began supporting talented and motivated cadets five years ago. The Chair of the SUR Primary Organization of Vladivostok Petr Osichansky noted that any training is often associated with additional expenses: the purchase of specialized literature, uniforms, equipment, preparations for shipboard trainings and internships. The trade union scholarship helps to offset partially these costs, reducing the financial burden on cadets and their families.

— We pay attention to what kind of guys they are. Maybe someone is from a single-parent or large family, or a family cannot afford additional expenses from its budget — when we make a decision, everything matters to us. For us, it is crucial not only to support young people financially, but we also want them to become members of our trade union from their student days, — P. Osichansky said. — In general, I would compare our organization to a large family, where everyone takes care of each other — with this attitude, the guys enter their adulthood.

According to Petr Osichansky, the Seafarers Union of Russia scholarships motivates cadets-members of the MSUN shop trade union organization of the Primary Organization of Vladivostok of the Seafarers' Union of Russia strive for high results in their studies, actively participate in the social life of the university, the city and the shipping industry, and also develop their professional skills. Furthermore, the SUR membership foster connections between cadets, graduates and accomplished seafarers. Many of them today work for Russian, Korean, and Japanese shipping companies and are still members of the Seafarers Union of Russia.

НОВОСТИ

NEWS

НАЙТИ РАБОТУ ИЛИ ПРАКТИКУ — НА ПОРТАЛЕ «РАБОТА РОССИИ»

Для россиян, которые ищут работу, стажировку или практику портал «Работа России» может стать ценным инструментом. Ресурс Федеральной службы по труду и занятости позволяет бесплатно искать вакансии и размещать резюме. Сегодня на сайте можно найти более полутора миллионов предложений о работе или прохождении практики. Чтобы начать пользоваться функциями портала, необходимо пройти регистрацию через платформу «Госуслуги», а затем создать или добавить уже готовое резюме.

Для поиска вакансии можно воспользоваться различными фильтрами, выбрать нужный регион, необходимую работу или найти конкретного работодателя. Так, по описанию «флот» или «пароходство», сайт предлагает около четырехсот вакансий от буфетчика до судоводителя.

Портал также можно использовать, чтобы найти подходящую стажировку и получить опыт. Для этого необходимо перейти в раздел «практики и стажировки», добавить информацию в пункт «мое образование» и перейти в меню «заявки на практику» или «заявки на стажировку». При поиске во вкладке «заявки на практику» можно выбрать область деятельности или конкретную профессию. Кроме того, соискатель может воспользоваться базой для практик и реестром работодателей, чтобы отслеживать информацию о появлении новых предложений о практике и стажировке.

Сервисом также могут пользоваться и организации для подбора сотрудников. На данный момент в базе сайта «Работа России» размещено около десяти миллионов резюме. ⚓

© В. Курганов

© В. Курганов

МИНИМАЛЬНАЯ БАЗОВАЯ СТАВКА РЯДОВОГО МОРЯКА ВЫРОСЛА

С 1 января 2025 года минимальная базовая ставка рядового моряка (оплата за работу, не превышающую 48 часов в неделю), рекомендованная Международной организацией труда, выросла до $673. Это повышение было предусмотрено подкомитетом Морской паритетной комиссии, куда входят профсоюзы моряков и судовладельцы, еще в 2022 году.

Соглашение о ежегодном повышении минимальной базовой ставки рядового моряка способствует достойной работе и занятости членов экипажей судов, обеспечивает благополучие моряков и их семей, неразрывно связанное с экономическим благополучием в целом, широко признается морским сообществом и применяется повсеместно.

Напомним, что в 2022 году профсоюзы и судовладельцы согласовали ежегодное повышение минимальной базовой ставки рядового моряка, начиная с 1 января 2023 года. Так, на указанную дату она составляла $658; на 1 января 2024 года — $666; на 1 января 2025 года — $673.

Морская паритетная комиссия существует с 1920 года — это единственный постоянный двусторонний орган Международной организации труда. Подкомитет по оплате труда моряков был создан на 280-й сессии Административного совета МОТ в марте 2001 года. Он собирается для обновления уровня базовой ставки рядового моряка. Российский профсоюз моряков входит в состав подкомитета.

К слову, судоходная отрасль — единственный сектор транспорта с официально признанной на международном уровне минимальной заработной платой моряков. ⚓

TO FIND A JOB OR INTERNSHIP — VISIT THE "RABOTA ROSSII" PORTAL

The "Rabota Rossii" portal might turn into a valuable tool for Russians looking for a job, internship or practical training. The resource of the Federal Service for Labour and Employment allows you to search for vacancies and place a resume for free. Today, you can find on the site more than one and a half million job or internship offers. To begin using the portal's functions, it is necessary to register with the "Gosuslugi" platform, and then create or place a ready-made resume.

To search for a vacancy, one can use various filters, select the region, the required job or find a specific employer. So, when you enter keywords "fleet" or "shipping company", the website offers you about four hundred vacancies from a steward to a navigation officer.

Furthermore, one can utilize the portal to find a suitable internship and gain experience. To do this, you need to go to the "practical trainings and internships" section, add information to the "my education" item, and go to the "practical training offers" or "internship offers" menu.

When searching in the "internship offers" tab, you can select a field of activity or a specific profession. In addition, the applicant can use the internship database and the employer registry to track information about new practical training and internship offers.

The service can also be used by organizations for recruitment. There are about ten million resumes in the website database at the moment. ⚓

THE MINIMUM BASIC WAGE FOR AN ABLE SEAFARER HAS INCREASED

From January 1, 2025, the minimum basic wage for an able seafarer (payment for work not exceeding 48 hours per week), recommended by the International Labour Organization, has increased to $673. This increase was agreed back in 2022 by the Subcommittee on Wages of Seafarers of the Joint Maritime Commission, which members include seafarers' unions and shipowners.

The agreement on an annual increase in the minimum basic wage for a competent seafarer encourages decent work and employment of ship crew members, safeguards the well-being of seafarers and their families, which is intrinsically linked to economic well-being in general, is acknowledged by the maritime community and is applied worldwide.

We remind you that in 2022, the social partners agreed on an annual increase in the minimum basic pay for an able seafarer, starting from January 1, 2023. Thus, on that date, it was $658; on January 1, 2024 it was $666; as of January 1, 2025 — $673.

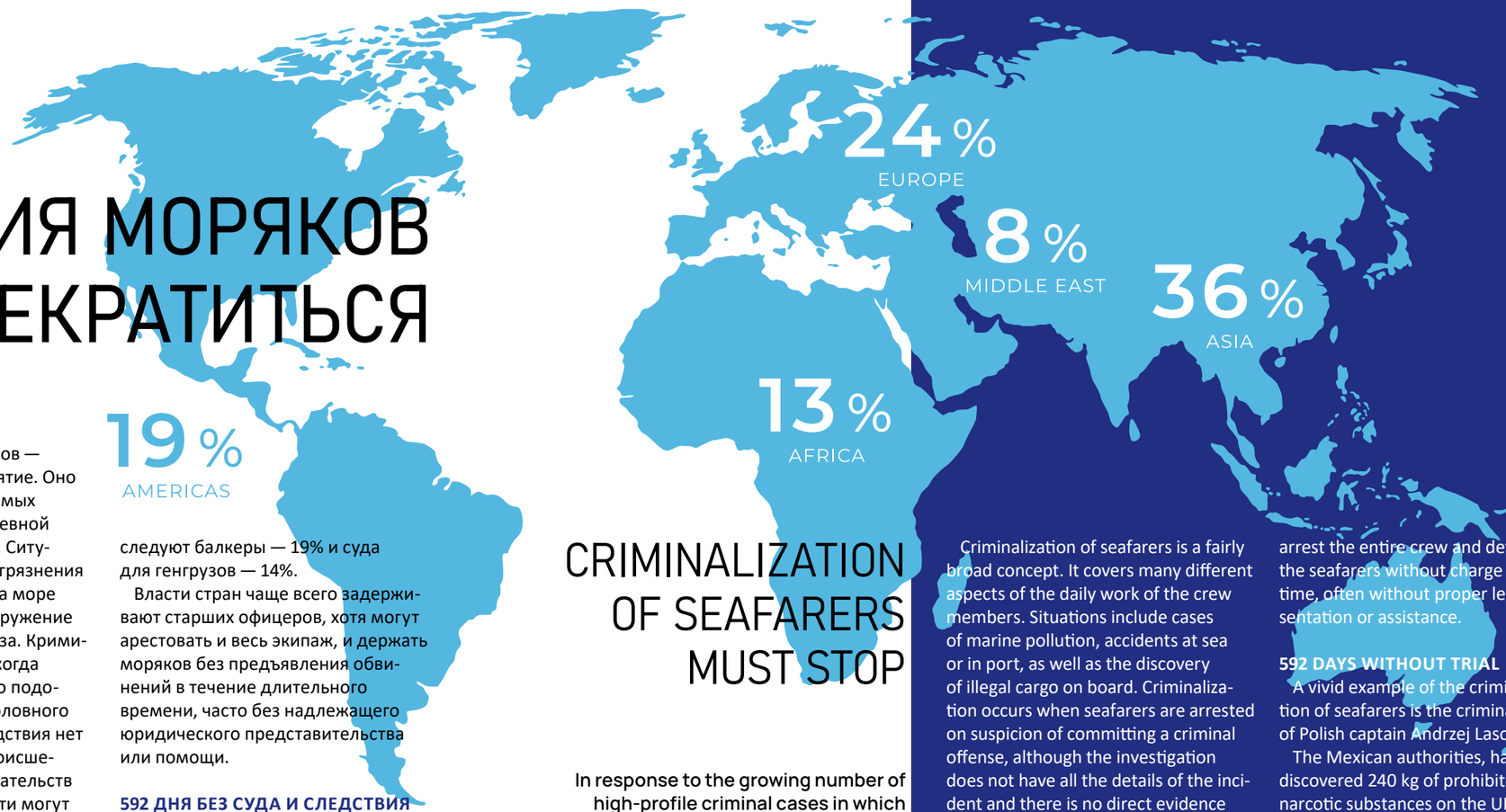
The Joint Maritime Commission has existed since 1920, it is the only permanent bilateral body of the International Labor Organization. The Subcommittee on Wages of Seafarers was established at the 280th session of the ILO Governing Body in March 2001. It meets to update the level of the basic wage for an able seafarer. The Seafarers' Union of Russia is a member of the Subcommittee.

By the way, the shipping industry is the only transport sector with an officially recognized minimum wage for seafarers at the international level. ⚓

С 1 ЯНВАРЯ 2025 ГОДА МИНИМАЛЬНАЯ БАЗОВАЯ СТАВКА РЯДОВОГО МОРЯКА (ОПЛАТА ЗА РАБОТУ, НЕ ПРЕВЫШАЮЩУЮ 48 ЧАСОВ В НЕДЕЛЮ), РЕКОМЕНДОВАННАЯ МОТ, ВЫРОСЛА ДО $673

FROM JANUARY 1, 2025, THE MINIMUM BASIC WAGE FOR AN ABLE SEAFARER (PAYMENT FOR WORK NOT EXCEEDING 48 HOURS PER WEEK), RECOMMENDED BY THE ILO, HAS INCREASED TO $673

КРИМИНАЛИЗАЦИЯ МОРЯКОВ ДОЛЖНА ПРЕКРАТИТЬСЯ



В ответ на рост числа громких уголовных дел, в которых по отношению к членам экипажей судов допускалась вопиющая несправедливость, Совместная трехсторонняя рабочая группа Международной организации труда и Международной морской организации по выявлению и рассмотрению проблем, касающихся моряков и человеческого фактора, приняла Руководящие принципы справедливого обращения с моряками, подозреваемыми в совершении преступлений. Заседание группы прошло в Женеве 26-28 ноября 2024 года. Согласно пояснениям ИМО и МОТ, новое Руководство призвано гарантировать, что «с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступления, будут обращаться справедливо в течение всего периода расследования и задержания государственными органами, и что их задержание не будет длиться дольше, чем это необходимо в соответствии с законами портовых или прибрежных государств». В Руководстве подчеркивается уникальная роль моряков, а также то, что международный характер судоходной отрасли подразумевает пересечение экипажами морских судов границ стран с различными правовыми системами, поэтому им нужна «особая защита».

Криминализация моряков — достаточно широкое понятие. Оно охватывает множество самых разных аспектов повседневной работы членов экипажей. Ситуации включают случаи загрязнения морской среды, аварии на море или в порту, а также обнаружение на борту незаконного груза. Криминализация имеет место, когда моряков арестовывают по подозрению в совершении уголовного преступления, хотя у следствия нет всех деталей картины происшествия и нет прямых доказательств вины. Помимо этого власти могут медлить с предъявлением обвинений или рассмотрением дела в суде по существу. Нарушения правовой процедуры включают и ограничения на освобождение под залог, и непредоставление адекватной юридической помощи задержанным.

КРИМИНАЛИЗАЦИЯ В ЦИФРАХ

Так, по данным Международной ассоциации судовых менеджеров (InterManager), в период с 1989 по 2024 гг. было зарегистрировано 118 случаев криминализации моряков по всему миру. Эти случаи чаще происходили в Азии (36%), Европе (24%), Северной и Южной Америках (19%). В частности, в 2023 году число инцидентов в мире достигло 23, а в 2024 году было зарегистрировано еще 17.

Капитаны судов подвергаются наибольшему риску, на их долю приходится 63% всех случаев привлечения к уголовной ответственности. Анализ показывает, что наиболее уязвимы экипажи танкеров, на долю которых приходится 29% инцидентов, за ними следуют балкеры — 19% и суда для генгрузов — 14%.

Власти стран чаще всего задерживают старших офицеров, хотя могут арестовать и весь экипаж, и держать моряков без предъявления обвинений в течение длительного времени, часто без надлежащего юридического представительства или помощи.

592 ДНЯ БЕЗ СУДА И СЛЕДСТВИЯ

Яркий пример криминализации моряков — криминализация польского капитана Анджея Ласоты.

Мексиканские власти, обнаружив на судне UBC Savannah 240 кг запрещенных наркотических веществ, обвинили капитана в контрабанде и преступной «халатности, заключающейся в незнании того, что судно, которым он командовал, могло перевозить запрещенные вещества…».

Так, при разгрузке судна в Мексике в августе 2019 года экипаж обнаружил пакеты с 240 кг кокаина, спрятанные под несколькими тысячами тонн нефтяного кокса. Капитан сразу остановил работы и сообщил о находке властям. После этого он и все члены его команды были арестованы и заключены в тюрьму в Сьюдад-Виктории. Через три месяца и множества бюрократических проволочек с визами экипаж выпустили из тюрьмы, но Ласота остался в заключении без предъявления официального обвинения.

В конечном счете, так и не доказав его вину, капитана отпустили. Правда, случилось это после почти

CRIMINALIZATION OF SEAFARERS MUST STOP

In response to the growing number of high-profile criminal cases in which blatant injustice was committed against ship crew members, the Joint Tripartite Working Group of the International Labour Organization and the International Maritime Organization to Identify and Address Issues Related to Seafarers and the Human Factor adopted Guidelines on fair treatment of seafarers detained in connection with alleged crimes. The group's meeting was held in Geneva on 26-28 November 2024. According to the IMO and ILO explanations, the new Guidelines are designed to ensure that "seafarers detained on suspicion of committing a crime will be treated fairly throughout the period of investigation and detention by State authorities, and that their detention will not last longer than is necessary in accordance with the laws of port or coastal States." The Guidelines highlight the unique role of seafarers, as well as the fact that the international nature of the shipping industry means that the crews of ships cross the borders of countries with different legal systems, so they need "special protection."

Criminalization of seafarers is a fairly broad concept. It covers many different aspects of the daily work of the crew members. Situations include cases of marine pollution, accidents at sea or in port, as well as the discovery of illegal cargo on board. Criminalization occurs when seafarers are arrested on suspicion of committing a criminal offense, although the investigation does not have all the details of the incident and there is no direct evidence of guilt. In addition, the authorities may delay bringing charges or considering the case in court on its merits. Violations of the legal procedure include both restrictions on bail and the failure to provide adequate legal assistance to detainees.

CRIMINALIZATION OF SEAFARERS BY NUMBERS

According to the data from the International Ship Managers' Association (InterManager), 118 incidents of seafarers' criminalization were registered worldwide for the period from 1989 to 2024. These incidents were most common in Asia (36%), Europe (24%), and the Americas (19%). In particular, in 2023, the number of incidents reached 23, and in 2024, 17 additional cases were registered.

Ship captains are most at risk, accounting for 63% of all cases of criminalization. The analysis suggests that tanker crews are the most vulnerable, accounting for 29% of the incidents, followed by bulk carriers (19%) and general cargo vessels (14%).

The authorities most often detain senior officers, although they can arrest the entire crew and detain the seafarers without charge for a long time, often without proper legal representation or assistance.

592 DAYS WITHOUT TRIAL

A vivid example of the criminalization of seafarers is the criminalization of Polish captain Andrzej Lasota.

The Mexican authorities, having discovered 240 kg of prohibited narcotic substances on the UBC Savannah vessel, accused the captain of smuggling and criminal "negligence, consisting in ignorance that the vessel he commanded could transport prohibited substances…".

So, when unloading the ship in Mexico in August 2019, the crew found packages with 240 kg of cocaine hidden under several thousand tons of petroleum coke. The captain immediately stopped work and reported the discovery to the authorities. After that, he and all the members of his team were arrested and imprisoned in Ciudad Victoria. After three months and a lot of bureaucratic delays with visas, the crew was released from prison, but Andrzej Lasota remained in custody without formal charges.

Eventually, without proving his guilt, the captain was released. However, this happened after almost two years of imprisonment and 10,000 signatures collected under a petition demanding his release.

Lasota once said that he would not tell the details of his detention in a maximum-security Mexican prison, explaining that he did not want to shock the public.

© InterManager

↑

Случаи криминализация в Азии

Criminalization events in the Asia Region

© InterManager

↑

Случаи криминализации в Европе

Criminalization events in the European Region

двух лет заключения и 10 тысяч подписей, собранных под петицией с требованием его освобождения.

Однажды Ласота сказал, что не будет рассказывать подробности своего содержания в мексиканской тюрьме строгого режима, объяснив это тем, что не хочет шокировать общественность.

«ОЧЕНЬ ПЛОХАЯ» СИТУАЦИЯ

Другой громкий пример криминализации — арест экипажа Soya (ИМО 8421731), состоящего из российских и болгарских моряков, в ноябре 2022 года в Египте по обвинению в контрабанде запрещенного в стране медицинского препарата «Трамадол»: 28 тонн лекарства были обнаружены в порту Александрии.

Судно под флагом Коморских островов, загруженное в Турции по всем международным правилам, держало курс на западное побережье Африки, когда попало в сильный шторм. Повреждения оказались настолько существенны, что судовладелец принял решение выгрузиться в Египте и вернуться в Турцию на ремонт.

В ближайшем порту — Александрии — Soya пришвартовалась 4 ноября. И с этого момента начался кошмар. На борт поднялись несколько десятков полицейских, которые приказали морякам собраться на палубе. Сами же в это время проводили обыски. Как позже рассказывали моряки, делали они это в грубой форме, ломая судовое оборудование и забирая личные вещи членов экипажа: у моториста — деньги и почти все личные вещи, матроса — ноутбук, личные вещи и все деньги. Кому-то удалось частично сохранить наличные средства. У половины экипажа пропали документы.

Во вскрытых контейнерах полицейские обнаружили «Трамадол». В то время как в России он входит в перечень жизненно необходимых и важнейших лекарственных препаратов — это опиоидный синтетический анальгетик, который применяется при серьезных травмах, хирургических операциях и запущенных

© IMO

формах онкологии, — в Египте и ряде других стран он включен в список наркотических средств и запрещен к ввозу.

Моряков — пятерых россиян и троих болгар — заключили под стражу и доставили в полицейское отделение. Там на двух стульях на восьмерых, без еды и воды, не понимая по-арабски, моряки пытались выяснить причину задержания. А потом начались допросы и запугивания: что ситуация «очень плохая», каждому грозит 25 лет тюрьмы.

Спустя две недели болгар и троих россиян депортировали. Капитан и старпом оставались в заключении почти четыре месяца. Они смогли вернуться домой только в феврале 2023 года. Обвинения им так и не предъявили.

ДЕЛО СМАЗНОВА

В Албании в 2023 году капитана танкера Grace Felix, россиянина Алексея Смазнова обвинили в контрабанде нефти и подделке документов, связанных с перевалкой с судна на судно у берегов Греции нефти, которая, как предполагалось, была российской.

По заявлениям албанской полиции, танкер попал под следствие на основании разведданных, вскрывшихся в ходе серии расследований незаконного ввоза нефти из Ливии и других стран. Утверждалось, что перегрузка российской нефти на борт Grace Felix — более 180 тысяч баррелей — произошла 11 февраля 2023 года, после чего танкер направился в Албанию.

Уже 28 февраля капитана забрали в полицейский участок. Остальные 22 члена экипажа остались на судне, их документы конфисковали.

Несмотря на то, что, по заверениям представителей посольства России, через 48 часов его должны были отпустить или предъявить обвинения, этого так и не произошло. Когда стало ясно, что на такое скорое освобождение надеяться не приходится, супруга капитана обратилась за помощью в Российский профсоюз моряков. Сложно утверждать, что именно помогло сдвинуть дело с мертвой точки, однако не последнюю роль в этом сыграло освещение ситуации в одном из самых известных СМИ судоходной отрасли — TradeWinds, которое РПСМ информировал об известных деталях дела. После месяцев в тюрьме и нескольких публикаций Алексея Смазнова освободили под залог, внесенный судовладельцем, и капитан вернулся на борт арестованного судна без права покидать Албанию.

Надо сказать, что судовладелец — зарегистрированная на Кипре компания Cymare Shipmanagement Ltd про моряка не забыла, наняла ему адвоката. Однако судебные процессы шли с трудом: они по разным причинам несколько раз переносились.

23 октября 2023 года заседание все же состоялось: суд постановил освободить капитана Смазнова после восьми месяцев проведенных под следствием.

A "VERY BAD" SITUATION

Another high-profile case of criminalization is the arrest of the Soya crew (IMO 8421731), consisting of Russian and Bulgarian seafarers, in November 2022 in Egypt on charges of smuggling the Tramadol medical drug banned in the country: 28 tons of medicine were found in the port of Alexandria.

The vessel under the flag of Comoro Islands was loaded in Turkey according to all international regulations and headed to west coast of Africa when it ran into a gale. The damage was severe enough for the shipowner to decide to unload in Egypt and return to Turkey for repair.

On November 4, Soya moored in the nearest port — Alexandria. And from that moment on, the nightmare began. Several dozen policemen came aboard and ordered the seafarers to gather on the deck. They themselves were conducting searches at that time. As the seafarers later told us, they did it in a rough manner, breaking ship's equipment and taking away the personal belongings of the crew members: the mechanic had money and almost all personal belongings, the seafarer had a laptop, personal belongings and all the money. Someone managed to partially save the cash. Half of the crew lost their documents.

The police found Tramadol in the opened containers. While in Russia it is included in the list of vital and essential medicines — it is an opioid synthetic analgesic that is used for serious injuries, surgical operations and advanced forms of cancer — in Egypt and a number of other countries it is included in the list of narcotic drugs and is prohibited for import.

The seafarers, five Russians and three Bulgarians, were taken into custody and brought to the police station. There, on two chairs for eight, without food or water, and not understanding Arabic, the seafarers tried to find out the reason for the detention. And then the interrogations and intimidation began: that the situation is "very bad", everyone faces 25 years in prison.

Two weeks later, the Bulgarians and three Russians were deported.

РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ

Громкие дела моряков с судов UBC Savannah, Soya и Grace Felix — не единичные случаи, а лишь верхушка айсберга, который общество увидело благодаря освещению в СМИ.

Сегодня немаловажная задача морского сообщества — призвать к укреплению сотрудничества между государствами флага, странами гражданства моряков, а также государствами порта, где моряки находятся под следствием или задержаны.

Руководящие принципы справедливого обращения с моряками, подозреваемыми в совершении преступлений, определяют различные обязанности по справедливому обращению с моряками при задержании по подозрению в совершении преступления — для портовых и прибрежных государств, государств флага, судовладельцев и государства, гражданином которого является моряк; предусматривают поддержку морякам, включая доступ к консульским услугам, юридической помощи и подчеркивает важность принятия мер, не связанных с лишением свободы, на время расследования; подчеркивают необходимость соблюдать в отношении моряков основные права человека и в любой ситуации относиться к ним с уважением; призывают к укреплению сотрудничества между государствами флага, государствами гражданства моряков, государством порта, где моряки находятся под следствием или задержаны, а также с судовладельцами и профсоюзами моряков; признают и соглашаются с тем, что моряки должны быть осведомлены о рисках свидетельствования против себя и о доступных возможностях в тех случаях, если они окажутся под следствием или будут задержаны.

Добавим, что Руководящие принципы будут направлены в Юридический комитет ИМО для принятия на сессии в марте 2025 г., а также в Административный орган МОТ.

В РПСМ убеждены: прекратить тревожную тенденцию криминализации членов экипажей — общая задача морского сообщества.

The captain and the chief officer remained in custody for almost four months. They were able to return home only in February 2023. They were never charged...

THE SMAZNOV CASE

In Albania in 2023, the captain of the Grace Felix tanker, Russian Alexei Smaznov, was accused of oil smuggling and forgery of documents related to the transshipment of oil from ship to ship off the coast of Greece, which was supposed to be Russian.

According to the Albanian police, the tanker had been put under investigation as a result of intelligence information uncovered during an investigation into the illegal import of oil from Libya and other countries. It was claimed that the transshipment of Russian oil aboard Grace Felix — more than 180 thousand barrels — occurred on February 11, 2023, after which the tanker headed for Albania.

On February 28, the captain was taken to the police station. The remaining 22 crew members remained on the ship, and their documents were confiscated.

Although representatives of the Russian Embassy expected him to be released or charged within 48 hours, this did not happen. When it became clear that there was no hope for such a speedy release, the captain's wife turned to the Seafarers' Union of Russia for help. It is hard to say what exactly helped bring the case out of the deadlock, but an important contributor was coverage of the situation in one of the most prominent local maritime media, TradeWinds, which was informed of the details of the case by the SUR. After months in prison and several publications, Alexei Smaznov was released on bail provided by the shipowner, and the captain returned on board the arrested vessel without the right to leave Albania.

To be fair, the shipowner, Cymare Shipmanagement Ltd registered in Cyprus, did not forget the seafarer and hired a lawyer to help him However, the trials were difficult: they were postponed several times for various reasons.

On October 23, 2023, the meeting did take place: the court decided to release Captain Smaznov after eight months spent under investigation.

NEW GUIDELINES

The high-profile cases of seafarers from the ships UBC Savannah, Soya, and Grace Felix are not isolated cases, but only the tip of the iceberg that society has seen thanks to media coverage.

Today, an important task of the maritime community is to call for strengthening cooperation between flag States, countries of nationality of seafarers, as well as port States where seafarers are under investigation or detained.

Guidelines on fair treatment of seafarers detained in connection with alleged crimes:

set out the different responsibilities to treat seafarers fairly when detained on suspicion of committing crimes: for port and coastal states, flag states, shipowners and the state of which the seafarer is a national;

provide support towards seafarers, including access to consular services, legal assistance, and specify the importance of non-custodial measures during an investigation;

emphasise the enjoyment of fundamental human rights for seafarers, and the need to treat seafarers with respect and dignity at all times;

call for the strengthening of co-operation between flag states, the states of nationality of seafarers, the port state where the seafarers are investigated or detained, and also with ship owners and seafarers' representatives;

agree that seafarers need to be made aware of the risks of incriminating themselves, and the options available should they end up in a situation where they are investigated or detained.

Additionally, the Guidelines will be sent to the IMO Legal Committee for adoption at the next session (March 2025), as well as to the ILO Administrative Body.

The Seafarers' Union of Russia is convinced that it is a common task of the maritime community to stop the alarming trend of criminalisation of crew members.

ПОТЕРЯ «ПРЕСТИЖА»

LOSS OF "PRESTIGE"

Всего лишь одна капля нефти делает непригодными для питья 25 литра воды. Даже в таких малых количествах она вредит сердцу, сосудам и нервной системе человека, а рыбам и водным растениям грозит вымиранием. Загрязнение вод нефтью связано главным образом с глобальным развитием нефтяной отрасли. Добыча, переработка, транспортировка неизбежно сопровождаются попаданием некоторого количества нефтепродуктов в воду. Ежегодно в морские воды выливается около 6 млн. тонн нефтяных углеводородов, по рекам в Мировой океан поступает примерно 2 млн. тонн нефтепродуктов. По данным ЮНЕСКО, загрязнение нефтью и нефтепродуктами входит в десяток наиболее опасных загрязнителей окружающей среды. Частично это — следствие кораблекрушений. Например, как в случае с танкером Prestige.

Этот гигант в ноябре 2002 года потерпел катастрофу примерно в 135 милях от побережья Галиции, Испания, когда направлялся из Вентспилса в Сингапур. В его танках находилось 77 тысяч тонн мазута, в море вылилось около 30 тысяч тонн, загрязнив свыше 200 километров испанского побережья. Это — одна из крупнейших экологических катастроф современности.

В ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС

Зарегистрированным владельцем танкера Prestige была либерийская компания Mare Intemational, истинным — греческая компания Universe Maritime. Танкеру было 26 лет и плавал он, как и большинство его возрастных собратьев, под флагом Багамских Островов, что позволяло судовладельцам экономить на налогах, а в случае кораблекрушения с тяжелыми последствиями — уходить от ответственности. Ведь компании-операторы действуют, как правило, по договору с судовладельцем, а тот, как потом выяснится, владел лишь одним только судном и после его гибели объявил себя банкротом. Ответственность компании за разлив топлива была застрахована на $15 млн.

© 2004 Stephane M. Grueso

Just one drop of oil makes 25 liters of water undrinkable. Even in such small amounts, it harms the human heart, blood vessels and nervous system, and fish and aquatic plants are threatened with extinction. Oil pollution of waters is mainly related to the development of the global oil industry. Extraction, processing, and transportation are inevitably accompanied by the ingress of a certain amount of petroleum products into the water. About 6 million tons of petroleum hydrocarbons are poured into the sea waters annually, and about 2 million tons of petroleum products flow through rivers into the World Ocean. According to UNESCO, oil and petroleum products pollution is among the ten most dangerous environmental pollutants. This is partly a consequence of shipwrecks. For example, as in the case of the.

This giant crashed in November 2002 about 135 miles off the coast of Galicia, Spain, when it was heading from Ventspils to Singapore. There were 77,000 tons of fuel oil in its tanks, and about 30,000 tons spilled into the sea, polluting over 200 kilometers of the Spanish coast. This is one of the biggest environmental disasters of our time.

ON THE LAST VOYAGE

Prestige's registered owner was the Liberian company Mare International, while the true owner was the Greek company Universe Maritime. The tanker, like most of its age-related counterparts — the vessel was 26 years old — sailed under the flag of the Bahamas, which allowed shipowners to save on taxes and,

© CC-BY-SA-4.0

Груз — мазут — принадлежал компании Crown Resources, связанной деловыми отношениями с российской компанией «Альфа-Эко», торговавшей нефтью и нефтепродуктами Тюменской нефтяной компании (ТНК). По всей вероятности Crown Resources была ничем иным, как дочерней компанией ТНК, созданной для оптимизации налогового бремени. «Русский след» в аварии просматривается и в том, что судно грузилось в Санкт Петербурге, а летом 2002 года три месяца простояло на рейде этого порта в качестве накопителя, то есть судна, принимающего топливо с мелких танкеров. Затем танкер последовал до порта Вентспилс, Латвия, откуда после догрузки на внешнем рейде отправился в свой последний рейс.

ХЛАДНОКРОВНЫЙ КАПИТАН

13 ноября в Бискайском заливе разразился сильный шторм, на танкере было обнаружено повреждение корпуса, началась утечка топлива. До сих пор остается тайной, каким образом было поучено повреждение. По одной версии — в результате столкновения с полузатопленным предметом, например, контейнером, по другой — из-за изношенности корпуса судна. Во время шторма этот дефект заявил о себе в полный голос.

Одновременно с утечкой топлива в пробоину стала поступать забортная вода, из-за чего танкер получил крен. Капитан Апостолос Мангурас очень скоро убедился, что ситуация выходит из-под контроля, подает сигнал бедствия, а вслед за этим принял решение эвакуировать экипаж. Экипаж, состоящий в основном из филиппинцев, к этому времени почти полностью вышел из подчинения, не понимал команд, не участвовал в борьбе за живучесть судна, а многие просто впали в истерику. Капитану, не потерявшему самообладание, удалось организовать нескольких командиров на спасение экипажа. 24 человека с помощью вертолетов доставляют на берег, а сам капитан и двое помощников остаются на борту и продолжают борьбу за живучесть судна.

На помощь приходят спасатели из голландской компании Smit — контракт на спасение судна был подписан с ними, но первыми к терпящему бедствие танкеру подошел испанский буксир Rio de Vigo. Танкер уже не имел хода, так как капитан остановил двигатель.

НЕИЗБЕЖНАЯ КАТАСТРОФА

Испанский инженер Серафин Диаз, поднявшийся на борт судна, приказал капитану запустить двигатель. И не просто запустить, а направить танкер в открытое море, вместо того, чтобы увести в укрытие для производства перегрузочных работ. После 11 часов работы машины старпом обнаружил, что корпус разрушается, и в 03:30 15 ноября капитан вновь остановил двигатель. В это время к судну подошли спасатели компании Smit. Долгое время между ними и командованием буксира Rio de Vigo не было понимания относительно готовности к буксировке. В итоге спасатели были допущены на судно лишь в ночь на 16 ноября.

Первое их предложение — откатать мазут на другое судно. Для этого нужно было подойти ближе к берегу, но испанские власти категорически запретили буксировать судно в укрытие, опасаясь возможной катастрофы. Тем самым был заложен самый крупный кирпич в фундамент этой катастрофы. После такого трусливого решения испанских властей катастрофа становится неизбежной. И тогда судно повели умирать, в сторону Африки.

Вода тем временем продолжает заполнять грузовые емкости раненого танкера.

Спасатели пытаются стабилизировать все более кренящееся судно, но сделать это не просто в открытом море в условиях сильного шторма.

ОТКАЗ В УБЕЖИЩЕ

Через несколько дней буксировки полузатопленный Prestige уже был в водах Португалии. Снова просьба зайти в убежище и снова отказ. Танкер продолжают буксировать в сторону африканского берега, но уже всем — и капитану, и спасателям — становится ясно: судно долго не протянет. Последним его покидает капитан. 19 ноября Prestige разломился на две части и затонул на глубине почти 4000 метров.

На такой глубине при низких температурах топливо превращается в гудрон, но происходит это по мере остывания топлива, поэтому танкер еще долго сочился мазутом — до 80 тонн в день. Гибель судна предположительно произошла из-за изношенности и усталости корпуса: после получения крена в 25 градусов от полученных перегрузок судно переломилось.

КРИМИНАЛИЗАЦИЯ КАПИТАНА

На берегу в испанском порту Ла Корунья капитана помещают в тюрьму, где он и проводит почти три месяца. За его освобождение начинают борьбу множество правозащитных организаций, в том числе свой протест заявила Международная Федерация ассоциаций капитанов. Капитана Мангураса освобождают под залог в 3 млн. евро, который вносит одна из крупнейших лондонских страховых компаний. Капитан остается под подпиской, испанские власти пытаются доказать, что он намеренно мешал спасению судна, а его некомпетентность стала причиной гибели танкера. На самом деле от момента, когда судно начало терпеть бедствие и до затопления прошло пять дней, и если бы действия испанских властей по его спасению были более своевременными и энергичными, катастрофы, возможно, удалось бы избежать.

Кораблекрушение танкера Prestige всколыхнуло общественное мнение: перед мировым морским сообществом, как и в случаях с Exxon Valdez, Erika и «Находкой», вновь встали все те же проклятые вопросы: кто виноват и что делать. Выяснилось, что техническое состояние танкера не то что оставляло желать лучшего, а было просто неудовлетворительным.

Так, еще за год до аварии судно было осмотрено в Китае в порту Гуаньчжоу и по требованию инспекторов на нем заменили 362 тонны стальных листов наружной обшивки. Но даже после этого в акте отмечалось, что коррозия отдельных участков обшивки составляла от 10 до 15 процентов. Несмотря на эти недостатки, Американское бюро судоходства признало его годным к плаванию и выдало судну все необходимые сертификаты и свидетельства.

Ущерб, причиненный катастрофой танкера Prestige, не поддается

←

Аварийная буксировка судна MV Prestige незадолго до затопления в ноябре 2002 года

The MV Prestige under emergency tow shortly before it sank in November 2002

in the event of a shipwreck with serious consequences, to evade responsibility. After all, operating companies usually operate under an agreement with the shipowner, who, as it turns out later, owned only one ship and declared bankruptcy after its death. The company's liability for the fuel spill was insured for $15 million.

The cargo, fuel oil, belonged to Crown Resources, a company with business relations with the Russian company Alfa-Eco, which traded oil and petroleum products with the Tyumen Oil Company (TNK). In all likelihood, Crown Resources was nothing more than a subsidiary of TNK, created to optimize the tax burden. The "Russian trace" in the accident can also be seen in the fact that the ship was loaded into in St. Petersburg, and in the summer of 2002, it spent three months in the harbor of this port as a storage vessel, that is, a vessel receiving fuel from small tankers. The tanker then proceeded to the port of Ventspils, Latvia, from where, after loading on an external raid, it embarked on its last voyage.

THE COLD-BLOODED CAPTAIN

On November 13, the voyage took place in the Bay of Biscay in conditions of a severe storm, damage to the hull was detected on the tanker and a fuel leak began. It is still a mystery how the damage was caused. According to one version, as a result of a collision with a half-submerged object, for example, a container, according to another, according to another, due to the worn-out state of the vessel's hull. During a storm this defect made itself felt loudly.

Simultaneously with the fuel leak, seawater began to flow into the hole, which caused the tanker to get a list. Captain Apostolos Mangouras was soon convinced that the situation is getting out of control, gives a distress signal, and after that decided to evacuate the crew. The crew, consisting mainly of Filipinos, was almost completely out of control by this time, did not understand the commands, did not participate in the struggle for the survivability of the vessel, and many simply became hysterical. The captain, who did not lose his composure, managed to organize several commanders to rescue the crew. 24 people are being brought ashore by helicopters, while the captain and two officers remained on board and continued to fight for the ship's survivability.

Rescuers from the Dutch company Smit come to the rescue — the contract for the rescue of the vessel was signed with them, but the Spanish tugboat Rio de Vigo was the first to approach the tanker in distress. The tanker was already running out of steam, as the captain had stopped the engine.

THE INEVITABLE CATASTROPHE

Spanish engineer Serafin Diaz boarded the ship and ordered the captain to start the engine. And not just launch, but send the tanker to the open sea, instead of taking it to a shelter for transshipment operations. After 11 hours of operation, the chief officer found that the hull was collapsing, and at 03:30 on November 15, the captain stopped the engine again. At that time, Smit rescuers approached the ship. For a long time, there was no understanding between them and the command of the Rio de Vigo tugboat about the readiness for towing. As a result, rescuers were allowed on board the ship only on the night of November 16.

Their first suggestion is to roll back the fuel oil to another vessel. To do this, it was necessary to get closer to the shore, but the Spanish authorities categorically forbade towing the ship to shelter, fearing a possible disaster. Thus, the largest brick

точному учету, как и вообще любая авария, связанная с загрязнением окружающей среды. Известно, что ежегодно на ликвидацию последствий этой аварии тратилось по $300 400 млн. в течение четырех лет. Другими словами, эта авария причинила ущерб на сумму свыше миллиарда долларов, но последствия ее будут сказываться на экологии еще долгие годы.

СТАРЫЙ МОРСКОЙ ВОЛК

Попытка сделать капитана козлом отпущения не удалась. На тот момент 69-летний Апостолос Мангурас поселился в снятой для него квартире в Барселоне — там он провел не один год в ожидании суда. В отличие от испанских властей, капитанское сообщество Испании всячески поддерживало капитана. Впрочем, также как и международное. Капитан Мангурас был даже номинирован на звание Капитан Года — своеобразный капитанский Оскар, присваиваемый ежегодно Морским институтом Великобритании.

Общественный защитник греческого капитана Мангураса, испанский капитан Хуан Замора сказал о своем коллеге так: «Апостолос Мангурас — это старый морской волк, это часть той вымирающей разновидности людей, которая была когда то цветом европейских моряков, и которой уже не осталось ни в Англии, ни в Испании. Власти Испании совершили множество ошибок, которые и привели к катастрофе, а теперь пытаются все свалить на капитана — человека, который действовал хладнокровно, бесстрашно и безупречно с профессиональной точки зрения. Очень немногие в той ситуации могли бы вести себя так, как он».

Автор: капитан дальнего плавания, председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков, президент Дальневосточной ассоциации морских капитанов Петр Иванович Осичанский

in the foundation of this disaster was laid. After such a cowardly decision by the Spanish authorities, disaster becomes inevitable. And then the ship was taken to die, towards Africa.

Meanwhile, the water continues to fill the cargo tanks of the wounded tanker. Rescuers are trying to stabilize the increasingly careening vessel, but it is not easy to do this on the high seas in conditions of a severe storm.

DENIAL OF ASYLUM

After a few days of towing, the half-submerged Prestige was already in Portuguese waters. Again, the request to enter the shelter and again the refusal. The tanker continues to be towed towards the African coast, but it is already clear to everyone — both the captain and the rescuers — that the vessel will not last long. The captain is the last to leave. On November 19, Prestige broke into two pieces and sank at a depth of almost 4,000 meters.

At such a depth, at low temperatures, the fuel turns into tar, but this happens as the fuel cools, so the fuel oil continued to leak from the tanker for an extended time — up to 80 tons per day. It is probable that the loss of the vessel was attributable to the fatigue and worn-out state of its hull: having got a 25-degree list the vessel broke because of the overloads.

CRIMINALIZATION OF THE CAPTAIN

On the shore in the port of La Coruna, Spain, the captain is placed in prison, where he spends almost three months. Many human rights organizations are starting to fight for his release, including the International Federation of Captains' Associations. Captain Mangouras is being released on bail of 3 million euros, which is being paid by one of the largest London insurance companies. The captain remains under arrest, the Spanish authorities are trying to prove that he intentionally interfered with the rescue of the ship, and his incompetence caused the death of the tanker. In fact, five days passed from the moment when the ship began to suffer distress to the sinking, and if the actions of the Spanish authorities to rescue it had been more timely and energetic, the disaster could have been avoided.

The shipwreck of the Prestige tanker has stirred up public opinion: the global maritime community, as in the cases of Exxon Valdez, Erika, and Nakhodka, has once again faced the same damned questions.: who is to blame and what to do. It turned out that the technical condition of the tanker was not something that left much to be desired, but was simply unsatisfactory.

So, a year before the accident, the ship was inspected in China, at the port of Guangzhou, and at the request of inspectors, 362 tons of steel sheeting were replaced. But even after that, the act noted that the corrosion of individual sections of the cladding ranged from 10 to 15 percent. Despite these shortcomings, the American Bureau of Shipping declared it seaworthy and issued the vessel all the necessary certificates and licenses.

The damage caused by the Prestige tanker disaster cannot be accurately accounted for, as well as any accident related to environmental pollution. It is known that $300-400 million was spent annually on eliminating the consequences of this accident over four years. In other words, this accident caused over a billion dollars in damage, but its consequences will affect the environment for many years to come.

THE OLD SEA DOG

The attempt to make the captain a scapegoat failed. At that time, 69-year-old Apostolos Mangouras settled into an apartment rented for him in Barcelona, where he spent more than one year awaiting trial. Unlike the Spanish authorities, the Spanish captain's community strongly supported the captain. However, as well as international. Captain Mangouras was even nominated for the title of Captain of the Year, a kind of captain's Oscar awarded annually by the British Nautical Institute.

The public defender of the Greek captain Mangouras, the Spanish captain Juan Zamora said about his colleague as follows: "Apostolos Mangouras is an old sea dog, it is a part of that endangered species of people that was once the color of European seafarers, and which no longer exists neither in England, nor in Spain. The Spanish authorities made many mistakes that led to the disaster, and now they are trying to blame everything on the captain, a man who acted coolly, fearlessly and flawlessly from a professional point of view. Very few people in that situation could have behaved like him."

Author: Petr Ivanovich Osichansky, captain of long-distance navigation, Chair of the primary trade union organization of seafarers of Vladivostok, Seafarers' Union of Russia, President of the Far Eastern Association of Sea Captains

↑

ОСИЧАНСКИЙ ПЕТР ИВАНОВИЧ

OSICHANSKY PETR IVANOVICH

ПОСТСКРИПТУМ

Расследование катастрофы длилось восемь лет, еще два года ушло на подготовку судебного процесса. Суд по делу о катастрофе танкера начался в испанском городе Ла-Корунья 16 октября 2012 года. Истцами стали 1500 физических и юридических лиц. Процесс состоял из рассмотрения 55 отдельных дел. В качестве обвиняемых перед судом предстали: капитан судна Апостолос Мангорас (Apostolos Mangouras), старпом Иринео Малото (Irineo Maloto) и инженер Николас Аргиропулос (Nikolaos Argyropoulos), а также бывший начальник торгового порта Ла-Коруньи Хосе Луис Лопес-Сорс (Jose Luis Lopez-Sors), приказавший судну покинуть испанский порт. Обвинение настаивало на тюремных сроках от 5 до 12 лет для обвиняемых и взыскании с них причиненного ущерба побережью Галисии, который оценили в 4,4 млрд. евро.

Нейтральные наблюдатели отмечали, что к суду не были привлечены ни владельцы танкера, ни оператор, а также никто из членов правительства Испании. Допрос обвиняемых начался 13 ноября 2012. В процессе рассмотрения дела были опрошены 115 свидетеля и 82 эксперта.

13 ноября 2013 года суд признал невиновным экипаж нефтяного танкера, придя к выводу, что причиной затопления Prestige стало плохое техническое состояние.

Спустя 13 лет после катастрофы танкера Prestige Верховный суд Испании отменил оправдательный приговор в отношении капитана Мангураса, приговорив его к двум годам лишения свободы. Капитан был признан виновным в неосторожности, которая повлекла разлив нефти и нанесла колоссальный экологический ущерб окружающей среде.

Испанское экологи заявляли, что капитана сделали козлом отпущения, а ключевые фигуры, виновные в катастрофе, так и не предстали перед судом.

POSTSCRIPT

The investigation of the disaster lasted eight years, and two more years were spent preparing the trial. The trial of the tanker disaster began in the Spanish city of La Coruna on October 16, 2012. 1,500 individuals and legal entities became plaintiffs. The trial consisted of 55 separate cases. The defendants in court were: the ship's captain Apostolos Mangouras, chief officer Irineo Maloto and chief engineer Nikolaos Argyropoulos. The prosecution insisted on prison terms from 5 to 12 years for the accused and recovery from them of damage to the coast of Galicia, which was estimated at 4.4 billion euros.

Neutral observers noted that neither the owners of the tanker, nor the operator, nor any members of the Spanish government were brought to court. The interrogation of the accused began on November 13, 2012. During the consideration of the case, 115 witnesses and 82 experts were interviewed.

On November 13, 2013, the court found the crew of the oil tanker innocent, concluding that the reason for the flooding of Prestige was its poor technical condition.

13 years after the Prestige tanker disaster, the Spanish Supreme Court overturned the acquittal of Captain Mangouras, sentencing him to two years in prison. The captain was found guilty of negligence, which caused an oil spill and caused enormous environmental damage to the environment.

Spanish environmentalists claimed that the captain had been made a scapegoat, and the key figures responsible for the disaster had not been brought to justice.

НОВОСТИ РПСМ

НЕВНИМАТЕЛЬНОСТЬ ПРИ ПОДПИСАНИИ КОНТРАКТА ДОРОГО СТОИЛА МОРЯКУ

Российский профсоюз моряков предупреждает моряков о необходимости тщательного изучения контрактов перед подписанием.

Так, в РПСМ обратился калининградец, которому, по его словам, дальневосточная компания не доплатила около 1 млн. рублей. Оклад моряка, согласно подписанному контракту, составлял 19 400 рублей, а основной доход формировался за счет премии. Однако в контракте был указан важный нюанс: компания оставляла за собой право существенно снизить размер этой премии. В результате за шестимесячный рейс моряк получил всего 270 тысяч рублей, хотя ожидал больше — по его подсчетам, компания должна была выплатить ему еще около 1 млн. рублей.

В данном случае моряк может попытаться отстоять свои права в судебном порядке, тем более что судно, на котором он работал, ходит под российским флагом. Но, скорее всего, судья будет руководствоваться условиями контракта, которые, к сожалению, не в пользу работника. Этот случай лишний раз подчеркивает важность внимательного изучения всех пунктов договора перед его подписанием. ⚓

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ ПОМОГ ЭКИПАЖУ Т/Х ARTEMIS

Члены экипажа судна Artemis (флаг Габона) обратились в Российский профсоюз моряков за помощью — у них возникли проблемы с продовольствием.

Так, Artemis прибыл в порт Усть-Луга, но пройти государственную границу не успел — ухудшились погодные условия. Моряки вынуждены были несколько дней ждать, когда к ним подойдет катер с представителями пограничной и таможенной службы. В это время экипаж забеспокоился, что на борту может закончиться питание и обратился за поддержкой в РПСМ.

В ходе переговоров с судовладельцем выяснилось, что моряки волновались преждевременно: согласно документам, предоставленным компанией, еды на борту было достаточно, за исключением свежих овощей и фруктов. Прождав четыре дня на рейде, лишь на пятые сутки судно пересекло государственную границу, и только после этого к морякам вышел катер с необходимыми им продуктами.

Экипаж т/х Artemis поблагодарил РПСМ за быстрое реагирование. ⚓

СМЕНА СУДОВЛАДЕЛЬЦА: ОТ ПОДПИСАНИЯ КОНТРАКТА МОЖНО ОТКАЗАТЬСЯ

Смена судовладельца является существенным изменением действующего контракта моряка, поэтому член экипажа имеет полное право не ставить свою подпись под договором, который ему предлагает новый работодатель.

В РПСМ обратился член экипажа танкера Horae (флаг Панамы) с вопросом имеет ли он право не подписывать новый контракт, а старый закончить досрочно при смене владельца судна. Моряк объяснил, что ему и другим членам экипажа предложили на подпись новые договоры, так как у танкера сменился владелец.

Решив не заключать с компанией контракт, моряк хотел уточнить в профсоюзе, на что можно рассчитывать в сложившейся ситуации. В РПСМ разъяснили: закон в этом случае на стороне моряка.

Тем не менее, судовладелец не хотел расторгать договор, объясняя это тем, что зарплата моряка, равно как и другие условия труда останутся прежними.

Только после того, как профсоюз обратился в государственный портовый контроль, работодатель списал члена экипажа с Horae. Получив выплату и вернувшись домой, моряк поблагодарил РПСМ за помощь. ⚓

SUR NEWS

SIGNING A CONTRACT WITHOUT PAYING A CLOSE ATTENTION COMES AT A PRICE TO A SEAFARER

The Seafarers' Union of Russia warns seafarers about the need to examine carefully contracts before signing.

Thus, a seafarer from Kaliningrad applied to SUR claiming a Far Eastern company underpaid him about one million rubles.

According to the signed document, the seafarer's salary was RUB19,400, and his main income consisted of wage bonus. However, the contract specified an important detail: the company reserved the right to significantly reduce the amount of this bonus. As a result, for a 6-month voyage, the seafarer got only RUB270,000, although he expected much more. According to his calculations, the company should have paid him about another million rubles.

In the present case the seafarer can try to defend his rights in court, especially since the vessel is flying the Russian flag. However, most likely, the judge will be guided by the terms of the contract, which, unfortunately, are not in favor of the employee. This case once again emphasizes that all the clauses of the contract should be carefully examined before its signing. ⚓

THE SUR ASSISTED THE CREW OF THE MV ARTEMIS

The crew members of the MV Artemis (flag of Gabon) applied to the Seafarers' Union of Russia for assistance as they had problems with food supply.

According to the crew, MV Artemis arrived at the port of Ust-Luga, but did not have time to cross the state border, as the weather conditions worsened. The seafarers had to wait for several days till a boat with representatives of the Coast Guard approached them. At that time, the crew became worried that the food on board could soon run out and turned to the Seafarers' Union of Russia for support.

During negotiations with the shipowner, it turned out that the seafarers' concerns were beforehand: according to the documents provided by the company, there was enough food on board, except for fresh vegetables and fruits. The vessel was staying at the roadstead for 4 days and cross the state border only on the fifth day, and only then a boat with needed provisions approached the MV Artemis.

The crew of the MV Artemis thanked the SUR for their prompt response. ⚓

CHANGE OF SHIPOWNER: YOU CAN REFUSE TO SIGN A CONTRACT

A change of shipowner is a significant alteration to the current seafarer's contract, so a crew member has every right not to sign the contract offered to him by a new employer.

A crew member of the tanker Horae (flag of Panama) contacted the Seafarers' Union of Russia to make it clear whether he had the right not to sign a new contract and to early terminate the existing one in case of change of the shipowner. He explained that he and the other crew members were offered new contracts to sign as the tanker had a new shipowner.

Having decided not to sign a new contract with the company, the seafarer wanted to clarify with the union what he could face in the current situation. The SUR confirmed that the law in this case is on the seafarer's side.

Nevertheless, the shipowner did not want to terminate the contract, explaining that the seafarer's salary, as well as the other working conditions, would remain the same.

Only after the union contacted the Port State Control, the employer signed off the crew member from the MV Horae. Having received the payment and returned home, the seafarer thanked the SUR for its assistance. ⚓

ПАРУСНИК-КИНОЗВЕЗДА

SAILBOAT-MOVIE STAR

Суда, как люди. Бывает так, что свой век они живут с неожиданными поворотами судьбы, невероятными взлетами и падениями, сказочными успехами и горькими неудачами…Удивительно яркой и полной приключений была судьба барка «Товарищ». Он пережил вторую мировую войну, купался в лучах славы, снявшись в 40 художественных фильмах, чуть не погиб в трудные девяностые и вернулся на вечную музейную стоянку – в свой первый порт приписки.

Ships are like people. It happens that they live their lives with unexpected turns of fate, incredible ups and downs, fabulous successes and bitter failures… The fate of the bark "Tovarishch" was surprisingly bright and full of adventures. He survived World War II, basked in the glory, starring in 40 feature films, almost died in the difficult nineties and returned to the eternal museum parking lot – his first home port.

© Bundesarchiv, DVM 10 Bild-23-63-03 / CC-BY-SA 3.0

↑

Gorch Fock в 1930-е годы

Gorch Fock in the 1930s

↑

«Крузенштерн», «Дар Поморья», «Товарищ» на рейде Портсмута во время регаты 1974 года

Kruzenshtern, Dar Pomorza, Tovarishch in Portsmouth Harbor (1974)

СУДНО-ШЕДЕВР

Изящный, благородный, красивый, романтичный — настоящий аристократ морей. Трехмачтовый барк со стальным клепаным корпусом был построен всего за сто дней в 1933 году в Германии на гамбургской верфи. Длина судна составляла 82,1 метра, ширина — 12 метров, осадка — 5,2 метра, грузовместимость — 1510 тонн. Высота главной мачты с 23 парусами — 41,3 метра. Общая площадь парусов — 2 тыс. м². Назвали парусник в честь немецкого писателя-мариниста Ганса Кинау, который подписывал свои произведения псевдонимом Горх Фок.

Ежегодно Gorch Foc совершал короткие учебные походы по Балтике и Северному морю, а также один дальний рейс через Атлантику. На борту всегда находились 60 постоянных членов экипажа и около180 кадетов военно-морских сил нацистской Германии.

С началом Второй мировой войны барк стал выполнять функции плавучей администрации и временного жилья для моряков в портах. Лишь изредка его использовали как учебное судно. Позже барк перебазировали в Штральзунд, где на его борту проводили курсы для минеров. 30 апреля 1945 года после того, как советские танки обстреляли судно с берега, по распоряжению немецкого командования барк был подорван и затоплен.

ПАРУСНИК МЕЧТЫ

Советскому Союзу парусник отошел по репарациям после окончания войны. В 1947 году его подняли со дна моря, а еще через два года сменили название на «Товарищ». Портом приписки судна стал Кронштадт.

Команда, которой укомплектовали барк, оказалась неопытной — чтобы моряки смогли научиться парусному делу, «Товарищ» неоднократно выходил в море на тренировки. Нужно представить, насколько сложными они были, ведь в 1951 году Финский залив еще был усеян минами. Благополучно избежав столкновения с ними, в ходе второго тренировочного похода экипаж все-таки попал в передрягу. Во время лавировки моряки не успели убрать паруса, образовался крен в 48 градусов, и барк едва не перевернулся.

В этом же году состоялось первое дальнее плавание «Товарища». Парусник обогнул Европу, побывал во множестве зарубежных портов, вернулся на родину, а затем был передан Херсонскому мореходному училищу. Барк стал учебным судном, на котором в советское время прошли плавательную практику более 15 тысяч воспитанников морских учебных заведений.

На нем курсанты буквально исходили все моря и океаны. Самым долгим и трудным для «Товарища» оказался поход от Черного моря вокруг Африки к берегам Индонезии, Индии, а потом обратно в Одессу.

РОЖДЕНИЕ КИНОЗВЕЗДЫ

Впервые на экранах барк «Товарищ» зрители всей страны увидели во всенародно любимом фильме «Максимка» в 1952 году. Следующая громкая премьера с его участием прошла в кинокартине «Алые паруса». К сожалению, ему досталось лишь второстепенная роль парусника, на котором Грей стал «морским волком», а не корабля-символа мечты Ассоли. Затем «Товарища» запечатлели в фильмах «Ветер Надежды» и «Капитан Немо».

В «Мятежном «Орионе» барк наконец-то стал центральным

THE VESSEL IS A MASTERPIECE

Graceful, noble, handsome, romantic — a true aristocrat of the seas. The three-masted bark with a riveted steel hull was built in just one hundred days in 1933 in Germany at the Hamburg shipyard. The length of the vessel was 82.1 meters, width — 12 meters, draft — 5.2 meters, cargo capacity — 1,510 tons. The height of the main mast with 23 sails is 41.3 meters. The total area of the sails is 2 thousand m2.
The sailboat was named after the German marine writer Hans Kinau, who signed his works with the pseudonym Gorch Fock.

Every year Gorch Fock made short training trips across the Baltic and the North Sea, as well as one long-range flight across the Atlantic. There were always 60 permanent crew members and about 180 cadets of the naval forces of Nazi Germany on board.

With the outbreak of World War II, the bark began to serve as a floating administration and temporary housing for seafarers in ports. Only occasionally was it used as a training vessel. Later, the bark was relocated to Stral-sund, where courses for miners were conducted on board. On April 30, 1945, after Soviet tanks fired at the ship from the shore, by order of the German command, the bark was blown up and scuttled.

DREAM SAILBOAT

The sailboat was sent to the Soviet Union for reparations after the end of the war. In 1947, it was raised from the ocean floor, and two years later it was renamed "Tovarishch". Kronstadt became the ship's home port.

The bark crew proved to be inexperienced, and the bark Tovarishch repeatedly went to sea for training so that the seafarers could learn sailing. You have to imagine how difficult they were, because in 1951 the Gulf of Finland was still littered with mines. Having safely avoided a collision with them, the crew still got into trouble during the second training trip. During maneuvering, the seafarers did not have time to remove the sails, a roll of 48 degrees was formed, and the bark almost capsized.

In the same year, the first long-distance voyage of the "Tovarishch" took place. The sailboat circumnavigated Europe, visited many foreign ports, returned to its homeland, and then was transferred to the Kherson Naval School. The bark became a training vessel, on which more than 15 thousand students of maritime educational institutions completed their swimming practice in Soviet times.

The cadets literally walked seven seas on it. The longest and most difficult trip for the "Tovarishch" turned out to be from the Black Sea around Africa to the shores of Indonesia, India, and then back to Odessa.

персонажем. В эпизодах снялась также команда парусника и практиканты, которые настолько проникались сюжетом картины, повествующей о событиях, произошедших на русском корабле в Англии в 1918 году, что без устали помогали создателям фильма. Моряки многократно повторяли дубли переходов по вантам, ставили паруса, совершали маневры в море. Но больше всего режиссеру-постановщику понравилась игра боцманов. Их персонажи вышли самыми колоритными в фильме.

В 1981 году барк снялся хоть и не в самой кассовой, но очень интересной и веселой комедии «Девушка и море». В центре сюжета фильма — история юной Веры с говорящей фамилией Береговая, которая мечтает посвятить свою жизнь флоту. Но когда ее не принимают в мореходное училище, она с помощью своих друзей-курсантов проникает на борт «Товарища» и наравне с юношами проходит всю морскую практику, и при этом совершает подвиг — спасет тонущего курсанта.

В следующем, 1982 году белоснежный барк можно было увидеть в финале фильма «Дом, который построил Свифт», а еще через несколько лет «Товарищ» стал героем многосерийного телевизионного фильма «В поисках капитана Гранта». Словом, парусник заслуженно делил с великолепными актерами лавры популярности. О нем были сняты документальные ленты, написаны книги. Фотографии парусника часто попадали на страницы журналов.

МОРСКИЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

«Товарищ», хоть и стал звездой, купавшейся в лучах славы, о морских путешествиях все же не забывал. В 1972 году он совершил трансатлантический рейс по маршруту Одесса–Бермудские острова, на обратном пути попав в ураган «Кери».

А два года спустя принял участие в престижной международной регате. Гонка стартовала 14 июля 1974 года на дистанции в 320 миль, ее маршрут пролегал от маяка Дрогден в Копенгагене до порта Гдыня. Среди соперников «Товарища» оказался его «младший брат» — барк Gorch Foc II, который построили в Западной Германии по чертежам «Товарища». Но, несмотря на возраст, в гонке победу одержал советский парусник, опередив своего родственника-конкурента на 16 часов.

ЗВЕЗДА ПОГАСЛА

В перерывах между съемками барк совершал дальние рейсы, участвовал в масштабных морских праздниках, в общем, вел насыщенную светскую жизнь. В 1984 году его именем был назван астероид Tovarishch.

В конце советской эпохи парусник еще успел принять участие в съемках картины «Узник замка Иф». Барк исполнил роль корабля «Фараон», на котором марсельский моряк Эдмон Дантес отправляется навстречу свободе. После распада СССР «Товарищу» стало уже не до кино. Судно было передано Украине, где со временем «Товарищ» пришел в негодность. В 1993 году парусник завершил свою морскую карьеру и был отправлен сначала в Англию, а еще через несколько лет — Германию, где провели его капитальный ремонт.

В 2004 году парусник доставили в Штральзунд — в тот самый немецкий порт, который когда-то был его первой родной гаванью. Тогда же «Товарищ» был переименован в свое прежнее название Gorch Foc. Теперь это музейный экспонат, который оставил после себя не только морское, но и большое кинематографическое наследие, вполне достойное ели не Оскара, то Ники. ⚓

По материалам: https://ru.wikipedia.org/, https://histrf.ru/, https://korabley.net/

THE BIRTH OF A MOVIE STAR

For the first time on the screens, the bark "Tovarishch" was seen by viewers across the country in the popularly beloved film "Maximka" in 1952. The next high-profile premiere with his participation was in the movie "Scarlet Sails". Unfortunately, he got only a minor role as a sailboat, on which Gray became a "sea dog", and not a symbol ship of Assol's dreams. Then the "Tovarishch" was captured in the films "Wind of Hope" and "Captain Nemo."

In "the Rebel Orion," the bark has finally become a central character. The episodes also starred the crew of a sailing ship and interns, who were so imbued with the plot of the picture, which tells about the events that took place on a Russian ship in England in 1918, that they tirelessly helped the filmmakers. The seafarers many times repeated the doubles of the transitions along the shrouds, set sails, and performed maneuvers at sea. But most of all, the director liked the game of the boatswains. Their characters came out to be the most colorful in the film.

In 1981, bark starred, though not in the highest-grossing, but very interesting and funny comedy "The Girl and the Sea." The film focuses on the story of a young Vera with the speaking surname Beregovaya, who dreams of devoting her life to the navy. But when she is not accepted into the naval school, she, with the help of her cadet friends, gets on board the "Tovarishch" and, along with the young men, goes through all the naval practice, and at the same time performs the feat of saving a drowning cadet.

The following year, in 1982, the snow-white bark could be seen in the finale of the film "The House that Swift Built," and a few years later, "Tovarishch" became the hero of the multi-part television film "In Search of Captain Grant." In short, the sailboat deservedly shared the laurels of popularity with the magnificent actors. Documentaries have been made about him and books have been written. Photos of the sailboat often appeared on the pages of magazines.

SEA ADVENTURES

"Tovarishch", although he became a star, basking in the rays of glory, he still did not forget about sea voyages. In 1972, he made a transatlantic voyage en route Odessa–Bermuda Islands, on the way back he was caught in Hurricane Keri.

Two years later, he took part in the prestigious international regatta. The race started on July 14, 1974 at a distance of 320 miles, its route ran from Drogden Lighthouse in Copenhagen to the port of Gdynia. Among the rivals of the "Tovarishch" was his "younger brother", the Gorch Fock II bark, which was built in the West Germany according to the drawings of the "Tovarishch". But despite his age, the Soviet sailboat won the race, beating his rival relative by 16 hours.

THE STAR WENT OUT

In between filming, the bark made long-distance voyages, participated in large-scale sea festivals, and generally led a busy social life. In 1984, the asteroid Tovarishch was named after him.

At the end of the Soviet era, the sailboat still managed to take part in the shooting of the movie "Prisoner of If Castle." The bark played the role of the ship "Pharaoh", on which the Marseilles seafarer Edmond Dantes sets off towards freedom. After the collapse of the USSR, the "Tovarishch" was no longer up to the cinema. The ship was transferred to Ukraine, where eventually the "Tovarishch" fell into disrepair. In 1993, the sailboat ended its naval career and was sent first to England, and a few years later to Germany, where it underwent major repairs.

In 2004, the sailboat was delivered to Stralsund, the very German port that was once his first home harbor. At the same time, "Tovarishch" was renamed to its former name Gorch Fock. Now it is a museum piece that has left behind not only a maritime, but also a great cinematic legacy, quite worthy of either an Oscar or a Nika. ⚓

According to the materials: https://ru.wikipedia.org/, https://histrf.ru/, https://korabley.net/

НЕЛЬЗЯ ПРОИЗВОДИТЬ РЕМОНТ НА ДЕЙСТВУЮЩИХ МЕХАНИЗМАХ

В условиях работы в море соблюдение техники безопасности и охраны труда на морских судах становится жизненно важной необходимостью. Напомнить об этом морякам стало очевидным после инцидента на танкере-химовозе — третьему помощнику капитана оторвало часть фаланги пальца, когда он занимался заполнением баллонов дыхательных аппаратов воздухом. Хотя полученная травма оказалась легкой, неправильные действия моряка могли привести к более плачевным последствиям.

Так, на танкере, который перевозил метанол из Омана в Роттердам, третий помощник капитана, в основном, занимался заполнением различных судовых документов; в его обязанности также входил надзор за спасательными средствами. Когда он должен был подзарядить баллоны дыхательных аппаратов воздухом, оказалось, что включенный компрессор, который находился в крайне узком пространстве, пропускает воздух. Чтобы разобраться, в чем дело, нужно было перенести старые ящики со снаряжением и убрать воздушные шланги и арматуру.

Пока моряк расчищал доступ к компрессору, он умудрился поцарапаться и удариться, а потом угодил пальцем левой руки во вращающееся колесо компрессора — фалангу моментально срезало. На мостике ему наложили повязку, а в ближайшем порту Алжира списали. В больнице он провел неделю, после чего вернулся на родину.

ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ

На основании ст. 370 Трудового кодекса Российской Федерации и пункта 1(d) Стандарта А 4.3 «Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев» Конвенции о труде в морском судоходстве главный технический инспектор труда Российского профсоюза моряков Евгений Хижняк провел расследование обстоятельств и причин несчастного случая на производстве, выдав моряку заключение по травме.

— Самое главное — никогда нельзя производить ремонт, устранять неисправности, на действующих механизмах, — подчеркнул он. — Эти правила установлены во всех документах, регламентирующих безопасный труд моряков. Игнорирование или нарушение установленных требований безопасности иногда приводят к неблагоприятным последствиям.

Любые операции на судне нужно планировать заранее, оценив и взвесив все риски. Кроме того, немаловажно содержать судовые технические средства, помещения и само судно в чистоте и порядке, не допуская скопления оборудования в неположенных местах. ⚓

IT IS PROHIBITED TO UNDERTAKE REPAIR ON OPERATING MECHANISMS

Compliance with compliance with occupational safety and health on ships becomes a vital necessity when it comes to working at sea. It became obvious to recall this after the incident on a chemical tanker — the third officer tore off part of the phalanx of his finger when he was filling the cylinders of breathing apparatus with air. Although the injury was minor, the seafarer's wrong actions could have led to more disastrous consequences.

For example, on a tanker that transported methanol from Oman to Rotterdam, the third officer was mainly engaged in filling out various ship's documents; his duties also included overseeing rescue equipment. When the seafarer had to recharge the cylinders of the breathing apparatus with air, it turned out that the turned on compressor, which was located in an extremely narrow space, allowed air to pass through. To figure out what was going on, it was necessary to move the old equipment boxes and remove the air hoses and fittings.

While the seafarer was clearing access to the compressor, he scratched himself and hit himself somehow, and then got the finger of his left hand into the rotating compressor wheel — the phalanx of his finger was instantly cut off.

The injured seafarer ran to the bridge, where he was bandaged, and decommissioned at the nearest port in Algeria. He spent a week in the hospital, after which he returned to his homeland.

LESSONS LEARNED

On the basis of Article 370 of the Labor Code of the Russian Federation and paragraph 1(d) of Standard A 4.3 "Health Protection, Safety and Accident Prevention" of the 2006 Convention on Maritime Labor, Evgeny Khizhnyak, Chief Technical Labor Inspector of the Seafarers' Union of Russia, conducted an investigation into the circumstances and causes of the occupational accident, issuing an injury report to the seafarer.

"The most important thing is that you should never work, that is, make repairs, fix malfunctions on existing mechanisms," he stressed. "These rules are established in all documents regulating the safe work of seafarers. Ignoring or violating established safety requirements sometimes leads to adverse consequences".

Evgeny Khizhnyak notes that any operations on the ship should be planned in advance, assessing and weighing all the risks. In addition, it is important to keep the ship's facilities, premises and the ship itself clean and orderly, preventing the accumulation of equipment in the wrong places. ⚓

←

Матрос 1 класса Никита Титов (слева) и вахтенный матрос Дмитрий Скачков (справа)

Able seaman Nikita Titiov (left) and ordinary seaman Dmitry Skachkov (right)

ДМИТРИЙ СКАЧКОВ: ПОЛГОДА НА БОРТУ «АКАДЕМИКА ФЕДОРОВА»

Когда-то Антарктида была доступна лишь избранным. Сегодня на континенте, покрытом льдами и окруженном суровыми водами Южного океана, может побывать каждый, кому по карману тур на круизном лайнере к шестому континенту. Но для моряков еще со времен открытия загадочного материка путь в Антарктику остается серьезным вызовом. О сложностях плавания во льдах и неожиданной встрече с Федором Конюховым рассказал вахтенный матрос Дмитрий Скачков, который вышел на связь с судна «Академик Федоров», находящегося у берегов Антарктиды.

ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИКОСНУТЬСЯ К ЧЕМУ-ТО ВЕЛИКОМУ

«Хорошо, мы вас берем, но вы готовы уйти в рейс на полгода?» — такой вопрос задали руководители Арктического и Антарктического научно-исследовательского института выпускнику МТА им. адм. Д. Н. Сенявина Дмитрию Скачкову, когда он пришел устраиваться в ААНИИ на работу. Может быть, иной соискатель и засомневался бы в таком длинном контракте, но только не Дмитрий, который всю жизнь мечтал путешествовать. К 16-ти годам он еще никуда далеко не выезжал из Санкт-Петербурга и лишь мечтал о далеких странах, когда решил стать моряком и поступил в академию.

Во время обучения он сам нашел четырехмесячную практику на бункеровщике «Дмитрий Рулевский», после которой лишь укрепился в своем желании стать моряком.

— Я очень благодарен нашим преподавателям, которые всегда помогали, когда было трудно.

DMITRY SKACHKOV: SIX MONTHS ON BOARD THE AKADEMIK FEDOROV

There was a time when Antarctica was only accessible to a select group of people. Today, anyone who can afford a cruise liner tour to the sixth continent can visit the continent, covered in ice and surrounded by the harsh waters of the Southern Ocean. As for seafarers, ever since the discovery of the mysterious continent, the route to Antarctica has remained a serious challenge. Ordinary seaman Dmitry Skachkov, being on board the Akademik Fedorov off the coast of Antarctica, made a contact and told about the challenges of sailing in the ice and an unexpected encounter with Fedor Konyukhov.

A CHANCE TO CONNECT WITH SOMETHING GREAT

"Okay, we'll hire you, but are you ready to go on a voyage for six months?" — this is the question the heads of the Arctic and Antarctic Research Institute asked Dmitry Skachkov, a graduate of the Admiral Senyavin Maritime Technical Academy, when he came to apply for a job at the AARI. It's possible that someone else would have questioned such a lengthy agreement, but that wasn't the case for Dmitry, who's always had a passion for traveling. By the age of 16, he had never traveled far from St. Petersburg and only dreamed of distant countries when he decided

←

Федор Конюхов на весельной лодке «АКРОС»

Fedor Konyukhov on the Rowboat AKROS

to become a seafarer and entered the Academy.

During his studies, he himself found a four-month shipboard training on the bunkering tanker Dmitriy Rulevskiy, after which he only strengthened his desire to become a seafarer.

— I am very grateful to our teachers, who always helped when it was difficult. Dmitry admits that he became a seafarer thanks largely to the support of Oleg Alekseevich Sterlyakhin and Vladimir Sergeevich Novikov.

After graduating from the Academy's Navigation Faculty and serving in the army, D. Skachkov was hired on board the research vessel Akademik Fedorov as an AB Seaman. In November 2024, he set off for distant Antarctica on board the Akademik Fedorov.

A WARM MEETING WITH THE ICY CONTINENT

The voyage, with a stop in Cape Town, continued until the end of December, when the ship delivered supplies, scientific equipment, and a team of polar explorers — the members of the 70th Russian Antarctic Expedition to the coastal Russian station Progress. There was a lot of work during the passages in the ice: navigation watches, surface lookouts, and corrections of charts.

— Sometimes, there are heading errors in our routes, which depend on the ice and meteorological conditions, so we need to enter new positions on maps and thereby to change the course. We do this and other work together with the Chief Officer: in the ice, we assess the situation, steer the ship, and maneuver to bypass all the difficult areas. We have to stand at the helm. In the fast ice we work with blows, breaking a channel to the station itself, — the OS explained.

His voice on the phone seems cheerful and happy, and it is apparent

Меня поддерживали Олег Алексеевич Стерляхин, Владимир Сергеевич Новиков, так что в том, что я стал моряком, во многом их заслуга, — признается Дмитрий.

После выпуска с судоводительского отделения академии и службы в армии Д. Скачков был принят на научно-экспедиционное судно «Академик Федоров» на должность вахтенного матроса. В ноябре 2024 года на борту «Федорова» он отправился к далекой Антарктиде.

ТЕПЛАЯ ВСТРЕЧА С ЛЕДЯНЫМ МАТЕРИКОМ

Плавание, с остановкой в Кейптауне, продолжалось до конца декабря, когда судно доставило на прибрежную российскую станцию «Прогресс» снабжение, научное оборудование и команду полярников 70-й Российской антарктической экспедиции. Во время переходов во льдах приходилось много работать: и вахты на мостике стоять, выполняя наблюдения за обстановкой, и заниматься корректурой навигационных пособий.

— Бывают поправки в наших маршрутах, которые зависят от ледовой и метеорологической обстановки, поэтому нужно вставлять новые координаты точек и менять тем самым прокладку. Эту и другую работу мы выполняем вместе со старпомом: во льдах оцениваем обстановку, управляя судном, маневрируем, чтобы обойти все сложные участки. Приходится стоять на руле. В припайном льду работаем ударами, пробивая канал до самой станции, — объясняет матрос.

Его голос по телефону кажется бодрым и веселым, и понятно, почему — атмосфера на борту «Академика Федорова» самая благоприятная: рабочая и дружеская. Дмитрий рассказывает, что опытные члены команды во всем помогают, на борту отличное питание, различные формы отдыха: можно заниматься в спортивном зале, играть в настольный теннис, регулярно посещать сауну. На судне также есть библиотека с большим выбором книг, а по судовой сети показывают разные фильмы.

Впрочем, в часы досуга экипажу тоже нужно быть начеку. Как говорит Д. Скачков, самая большая особенность плавания — сложная ледовая обстановка.

— Ночью, бывает, включаем прожектора, а ледовый радар у нас работает всегда — чем дальше на юг, тем больше айсбергов, которые нужно обойти, — рассказывает он.

«О ТАКОМ Я И МЕЧТАТЬ НЕ МОГ»

Бывают и удивительные встречи в море. По пути из Кейптауна на станцию «Мирный» экипаж «Академика Федорова» встретил весельную лодку Федора Конюхова. Подойдя к его лодке, экипаж вышел на радиосвязь с путешественником. Они обменялись приветствиями, пожелав друг другу легкого плавания.

— Конечно, о таком я и мечтать не мог. Увидеть знаменитого путешественника, да еще и в море по пути в Антарктиду, — восторгается матрос. — Самое интересное, что я даже никогда не думал, что окажусь на Южном полюсе. Не описать ощущение, когда я первый раз увидел пингвинов на льду.

Посчастливилось моряку побывать и на антарктических станциях: помимо «Мирного» и «Прогресса» на «Новолазаревской» и «Молодежной» — на все «Академик Федоров» доставлял снабжение, а забирал домой отзимовавших полярников.

Курс на Санкт-Петербург судно возьмет в конце марта, а вахтенный матрос Дмитрий Скачков уже готовит документы, чтобы получить новую должность. В следующий рейс на научно-экспедиционном судне «Академик Федоров» он рассчитывает пойти в должности четвертого помощника капитана.

why — the working environment on board the Akademik Fedorov is very favorable: business-like and friendly. According to Dmitry, experienced crew members assist in everything, the food on board is excellent, and various types of recreation are provided: you can work out in the gym, play table tennis, and regularly visit the sauna. Also, there is a library with a large selection of books on board, and various films are shown through the ship's network.

However, the crew should be on the alert during rest hours either, as the biggest feature of the voyage is the difficult ice situation, Skachkov notes.

— Sometimes, at night, we turn on the searchlights, and our ice radar is always on — the further south, the more icebergs that we have to avoid, — he added.

"I COULD NOT EVEN DREAM OF SUCH A THING"

There are amazing encounters at sea. On the way from Cape Town to the Mirniy station, the crew of the Akademik Fedorov met the rowboat of Fedor Konyukhov. Approaching his boat, the crew contacted the traveler over the radio. They exchanged greetings, wishing each other an easy voyage.

— Of course, I could not even dream of this. To see the famous traveler, and even at sea on the way to Antarctica, — the OS told with enthusiasm. — And the kicker is that I never even expected to be at the South Pole. I cannot describe the feeling when I first saw penguins on the ice.

The seafarer was lucky enough to visit Antarctic stations: Mirny and Progress in addition to Novolazarevskaya and Molodezhnaya, — the Akademik Fedorov delivered supplies to all of them and took home the polar explorers.

The vessel will set sail to St. Petersburg at the end of March, and ordinary seaman Dmitry Skachkov is already preparing documents to get a new position. He expects to make his next voyage on board the research vessel Akademik Fedorov in the role of 4th Officer.

КОНТИНЕНТ НАУКИ И МИРА

В истории географических открытий есть события, которые навсегда изменили представления человечества о мире. Одним из них стало открытие Антарктиды — загадочного ледового континента, который веками оставался terra incognita. Это великое достижение принадлежит русским морякам. 205 лет назад, в январе 1820 года экспедиция под руководством Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева доказала существование шестого континента. Эта история — не только о научном подвиге, но и о мужестве, стойкости и невероятной силе духа первооткрывателей.

ЗАГАДКА ЮЖНОГО МАТЕРИКА

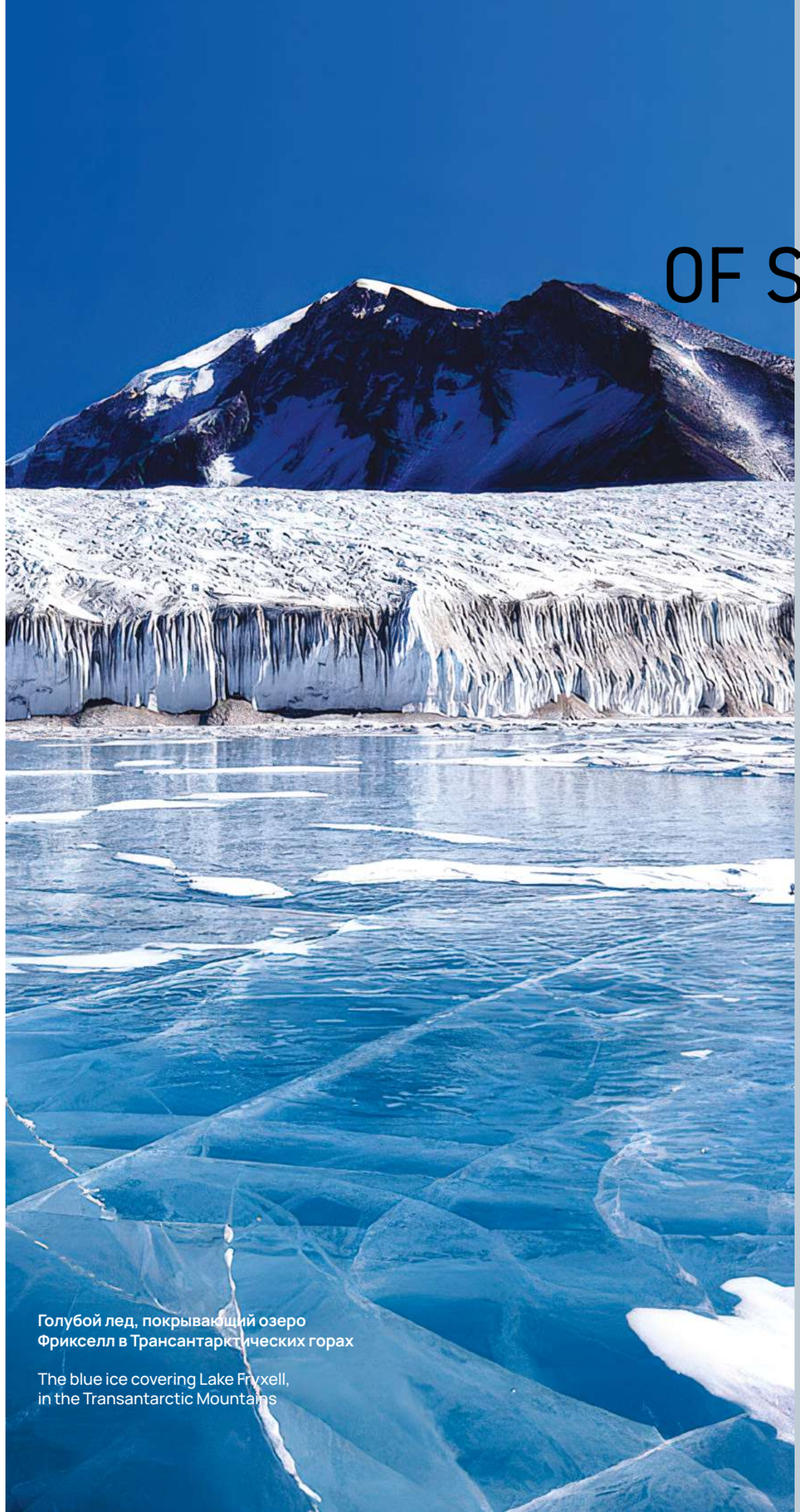
Еще с древних времен ученые предполагали, что на юге Земли существует огромный материк, который «уравновешивает» северные земли.

Начиная с XVI века, поиски загадочной земли безуспешно вели португальцы, голландцы, англичане. В XVIII веке знаменитый английский мореплаватель Джеймс Кук, исследуя южные широты, заявил, что если Антарктида и существует, то достичь ее невозможно из-за непроходимых льдов. Кук говорил: «Я смело могу сказать, что ни один человек никогда не решится проникнуть на юг дальше, чем это удалось мне. Земли, что могут находиться на юге, никогда не будут исследованы». Его выводы надолго охладили интерес к поискам шестого континента.

Пока, полстолетия спустя, русские моряки, окрыленные победой над Наполеоном, не решили бросить вызов природе и доказать, что и «небываемое бывает». В 1819 году по указу императора Александра I была организована кругосветная экспедиция, целью которой было «проверить существование Южного материка».

СТАРТ ЭКСПЕДИЦИИ

Стоял июль 1819 года, когда малый Кронштадтский рейд покинули два шлюпа под командованием капитана 2-го ранга Фаддея Беллинсгаузена, взяв курс на Рио-де-Жанейро. Шлюпом «Восток» командовал сам Беллинсгаузен, а шлюпом «Мирный» — лейтенант Михаил Лазарев. Они были опытнейшими моряками: Беллинсгаузен участвовал в первом, а Лазарев — во втором русском кругосветном путешествиях. Поэтому в сжатые сроки, предписанные императорским указом, постарались основательно подготовиться к походу. Подобрали команду молодых моряков-добровольцев, владеющих навыками кораблестроения и умеющих отлично стрелять. И приняли на борт единственного ученого — профессора Казанского университета Ивана Симонова, который вел практически все научные наблюдения. Для документирования событий, зарисовок ландшафтов открытых островов и биологических видов был приглашен академик живописи Павел Михайлов. Выполненные им виды Южных Шетландских островов использовались в английских лоциях вплоть до 1940-х годов.



Голубой лед, покрывающий озеро Фрикселл в Трансантарктических горах

The blue ice covering Lake Fryxell, in the Transantarctic Mountains

THE CONTINENT OF SCIENCE AND PEACE

There are events in the history of geographical discoveries that have forever changed mankind's understanding of the world. One of them was the discovery of Antarctica, a mysterious ice continent that has remained terra incognita for centuries. This great achievement belongs to the Russian seafarers. 205 years ago, in January 1820, an expedition led by Faddey Bellingshausen and Mikhail Lazarev proved the existence of the sixth continent. This story is not only about a scientific feat, but also about the courage, perseverance and incredible fortitude of the discoverers.

THE MYSTERY OF THE SOUTHERN CONTINENT

Since ancient times, scientists have assumed that there is a huge continent in the south of the Earth that "balances" the northern lands.

Since the 16th century, the Portuguese, Dutch, and British have been unsuccessfully searching for the mysterious land. In the 18th century, the famous English navigator James Cook, exploring the southern latitudes, declared that if Antarctica exists, it is impossible to reach it because of the impassable ice. Cook said: "I can safely say that no one will ever dare to penetrate further south than I did. The lands that may be in the south will never be explored." His findings cooled interest in the search for the sixth continent for a long time.

Until half a century later, the Russian seafarers, inspired by the victory over Napoleon, decided to challenge nature and prove that "the unprecedented happens." In 1819, by decree of Emperor Alexander I, a circumnavigation expedition was organized, the purpose of which was to "verify the existence of the Southern Continent."

START OF THE EXPEDITION

It was July 1819, when two sloops under the command of Captain of the 2nd rank Faddey Bellingshausen left the Maly Kronstadt raid and headed for Rio de Janeiro. The Vostok sloop was commanded by Bellingshausen himself, and the Mirny sloop was commanded by Lieutenant Mikhail Lazarev. They were the most experienced seafarers: Bellingshausen participated in the first, and Lazarev in the second Russian circumnavigation of the world. Therefore, in the short time prescribed by the imperial decree, they tried to thoroughly prepare for the campaign. They have selected a team of young volunteer seafarers with shipbuilding skills and excellent shooting skills. And they took on board the only scientist, Professor Ivan Simonov of Kazan University, who conducted almost all scientific observations. Academician of Painting Pavel Mikhailov was invited to document the events, make sketches of landscapes of open islands and biological species. His views of the South Shetland Islands were used in British locations until the 1940s.

LIFE ON BOARD

The journey to Antarctica was incredibly difficult. The seafarers faced severe weather conditions: storms, fogs, icebergs and frosts. Ice fields

↑

Руководители экспедиции Фаддей Беллинсгаузен (слева) и Михаил Лазарев (справа)

Expedition commanders Faddey Bellingshausen (left) and Mikhail Lazarev (right)

ЖИЗНЬ НА БОРТУ

Путешествие к Антарктиде было невероятно сложным. Моряки столкнулись с суровыми погодными условиями: штормами, туманами, айсбергами и морозами. Ледяные поля то и дело угрожали раздавить корабли, которые не были предназначены для плавания в высоких широтах. Экипажу то и дело приходилось ремонтировать и укреплять шлюпы.

Серьезным испытанием стал недостаток пресной воды и свежей пищи. Так, Беллинсгаузен решил взять на борт запас провизии на два года. Согласно описи моряки получили 20,5 тонн сушеного гороха, 7 тонн овса и гречихи, 28 тонн солонины, 65 тонн сухарей, много квашеной капусты и 3926 литров водки. На первое экипаж планировал использовать суповой концентрат, именуемый в те времена «дощатым бульоном», но он так и не успел высохнуть после варки, поэтому удалось взять лишь малую его часть. Несмотря на значительные объемы, провианта оказалось совершенно недостаточно и уже в Рио-де-Жанейро пришлось закупить 16 тонн крупы и ром. В дальнейшем морякам приходилось постоянно пополнять запасы по пути к Южному полюсу. Значительный объем пищи добывался охотой на морских животных. Так, экипаж охотился на пингвинов, мясо которых вымачивали в уксусе, и добавляли в щи или кашу.

ОБРЕТЕНИЕ АНТАРКТИДЫ

Новый, 1820-й год экипажи шлюпов встретили у острова Бристоль, расположенного в южной части Атлантического океана. Накануне они пережили сильнейший шторм, за которым начался мокрый снегопад, но, несмотря на это, шлюпы продолжали движение на юг, пробираясь между льдов. 28 января 1820 года суда подошли совсем близко к берегу неизвестного континента. О том, что земля рядом, говорили многочисленные морские птицы, которых видели путешественники. Вскоре моряки впервые увидели бескрайние ледовые пространства. Беллинсгаузен записал в своем дневнике: «Мы встретили матерый лед чрезвычайной высоты… Простирался оный так далеко, как могло только достигать зрение».

Хорошее представление о том, какое впечатление оказали испо-

constantly threatened to crush ships that were not designed to sail in high latitudes. The crew had to repair and strengthen the sloops every now and then.

A serious challenge was the lack of fresh water and fresh food. So, Bellingshausen decided to take on board a two-year supply of provisions. According to the inventory, the seafarers received 20.5 tons of dried peas, 7 tons of oats and buckwheat, 28 tons of corned beef, 65 tons of breadcrumbs, a lot of sauerkraut and 3,926 liters of vodka. At first, the crew planned to use soup concentrate, called "board broth" at that time, but it did not have time to dry after cooking, so they managed to take only a small part of it. Despite the significant volumes, the provisions turned out to be completely insufficient and 16 tons of cereals and rum had to be purchased in Rio de Janeiro. In the future, the seafarers had to constantly replenish supplies on their way to the South Pole. A significant amount of food was obtained by hunting marine animals. So, the crew hunted penguins, whose meat was soaked in vinegar and added to cabbage soup or porridge.

THE DISCOVERY OF ANTARCTICA

The crews of the sloops celebrated the New Year, 1820, at Bristol Island, located in the southern Atlantic Ocean. The day before, they had experienced a severe storm, followed by a wet snowfall, but despite this, the sloops continued to move south, making their way through the ice. On January 28, 1820, the ships came very close to the coast of an unknown continent. The fact that the land is nearby was indicated by the numerous seabirds that the travelers saw. Soon, the seafarers saw the vast expanses of ice for the first time. Bellingshausen wrote in his diary: "We have encountered solid ice of extreme height… It stretched as far as the eye could reach."

A good idea of the impression made by the gigantic icebergs of Antarctica on Russian seafarers is given by the drawing "Southern Lights", which was made by artist Pavel Mikhailov during the expedition. Undeterred by these

линские айсберги Антарктиды на русских моряков, дает рисунок «Южное сияние», который сделал художник Павел Михайлов во время экспедиции. Не испугавшись этих ледяных гор и преодолевая всевозможные трудности, экспедиция продолжила исследование южных широт, обогнув Антарктиду и доказав, что это не просто скопление льдов, а огромный материк. Берега неизвестной ранее земли Беллинсгаузен и Лазарев нанесли на отчетную навигационную карту.

ВАЖНЕЙШИЕ ОТКРЫТИЯ

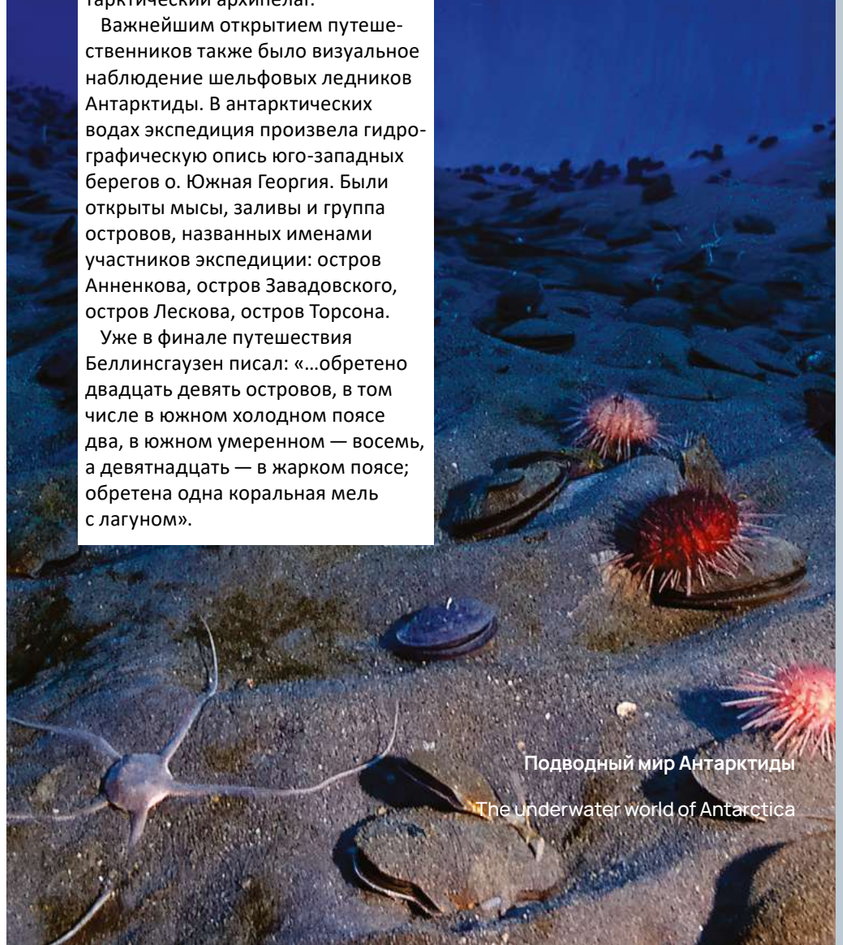
В январе 1820 года экспедицией был открыт архипелаг Траверсе, который никем не описывался до плавания Беллинсгаузена. Моряки «Востока» и «Мирного» завершили описание Южных Сандвичевых островов, которые Кук обследовал с западной стороны, и лишь предполагал, что это субантарктический архипелаг.

Важнейшим открытием путешественников также было визуальное наблюдение шельфовых ледников Антарктиды. В антарктических водах экспедиция произвела гидрографическую опись юго-западных берегов о. Южная Георгия. Были открыты мысы, заливы и группа островов, названных именами участников экспедиции: остров Анненкова, остров Завадовского, остров Лескова, остров Торсона.

Уже в финале путешествия Беллинсгаузен писал: «…обретено двадцать девять островов, в том числе в южном холодном поясе два, в южном умеренном — восемь, а девятнадцать — в жарком поясе; обретена одна коралльная мель с лагуном».

ИТОГИ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Русские моряки не только доказали существование шестого континента, но и собрали уникальные данные о его природе. Профессор Симонов, будучи единственным ученым на борту, смог сделать ряд ценных астрономических, океанографических, синоптических и этнографических наблюдений. При этом он подчас пользовался подручными средствами. К примеру, он извлекал пробы воды с глубины при помощи примитивного самодельного батометра. Ученый также провел измерения температуры воды и воздуха, изучил морские течения, описал новые виды животных и птиц, собрал коллекции растений и горных пород.



Подводный мир Антарктиды

The underwater world of Antarctica

icy mountains and overcoming all sorts of difficulties, the expedition continued exploring the southern latitudes, circumnavigating Antarctica and proving that this is not just an accumulation of ice, but a huge continent. Bellingshausen and Lazarev plotted the shores of the previously unknown land on the report navigation map.

THE MOST IMPORTANT DISCOVERIES

In January 1820, the expedition discovered the Traversay Archipelago, which had not been described by anyone before Bellingshausen's voyage. The seafarers of the Vostok and Mirny completed the description of the South Sandwich Islands, which Cook surveyed from the western side, and only assumed that this was a subantarctic archipelago.

The most important discovery of the travelers was also the visual observation of the Antarctic ice shelves. In Antarctic waters, the expedition made a hydrographic inventory of the southwestern shores of the island of South Georgia. Capes, bays and a group of islands named after the expedition members were discovered: Annenkov Island, Zavadovsky Island, Leskov Island, Thorson Island.

Already at the end of the journey Bellingshausen wrote: "… twenty-nine islands have been found, including two in the southern cold zone, eight in the southern temperate zone, and nineteen in the hot zone; one coral shoal with a lagoon has been found."

RESULTS OF SCIENTIFIC RESEARCH

Russian seafarers not only proved the existence of the sixth continent, but also collected unique data about its nature. Professor Simonov, being the only scientist on board, was able to make a number of valuable astronomical, oceanographic, synoptic and ethnographic observations. At the same time, he sometimes used improvised means. For example, he extracted water samples from the depths using a primitive homemade barometer. The scientist also measured the temperature of water and air, studied sea currents,

По материалам: https://www.prlib.ru/, https://gavmf.ru/, https://rodina-history.ru

ВОЗВРАЩЕНИЕ ДОМОЙ

24 июля 1821 года суда встали на якорь в акватории Малого Кронштадтского рейда. Путешествие длилось 751 день, за это время было преодолено примерно 50 тысяч морских миль. Император Александр I лично пожелал нанести визит морякам, он посетил шлюпы и беседовал с командой в течение нескольких часов. Беллинсгаузена и Лазарева повысили в званиях, удостоили орденами и пенсиями. Всем участникам плавания, включая рядовых, было назначено повышенное жалование на весь период действительной службы. Во время похода каждый день считался за два, а нижним чинам добавили три года выслуги.

НАСЛЕДИЕ ЭКСПЕДИЦИИ

Имена русских мореплавателей навсегда вписаны в историю освоения Южного полюса. В их честь названы море, станция и даже кратер на Луне. Подвиг Беллинсгаузена и Лазарева вдохновил последующие поколения исследователей. Как потом скажут историки, морякам удалось выполнить главную задачу, — определить приоритет России в изучении Южного полюса.

Экспедиция Беллинсгаузена и Лазарева доказала, что даже самые недоступные уголки Земли могут быть покорены благодаря смелости, упорству и вере в науку.

Сегодня Антарктида — это континент науки и мира, где ученые со всей планеты изучают климат, геологию и биологию. Открытие Антарктиды русскими моряками — это не просто исторический факт, а символ человеческого духа, стремления к знаниям и преодоления трудностей. ⚓

described new species of animals and birds, collected collections of plants and rocks.

RETURNING HOME

On July 24, 1821, the vessels anchored in the waters of the Maly Kronstadt roadstead. The journey lasted 751 days, during which time approximately 50,000 nautical miles were covered. Emperor Alexander I personally wished to pay a visit to the seafarers, he visited the sloops and talked with the crew for several hours. Bellingshausen and Lazarev were promoted, awarded orders and pensions. All participants in the voyage, including the privates, were given increased salaries for the entire period of active service. During the campaign, every day was counted as two, and three years of service were added to the lower ranks.

LEGACY OF THE EXPEDITION

The names of Russian navigators are forever inscribed in the history of exploration of the South Pole. A sea, a station, and even a crater on the moon are named after them. The feat of Bellingshausen and Lazarev inspired subsequent generations of researchers. As historians will later say, the seafarers managed to fulfill the main task — to determine Russia's priority in exploring the South Pole.

The expedition of Bellingshausen and Lazarev proved that even the most inaccessible corners of the Earth can be conquered thanks to courage, perseverance and faith in science.

Today, Antarctica is a continent of science and peace, where scientists from all over the world study climate, geology and biology. The discovery of Antarctica by Russian seafarers is not just a historical fact, but a symbol of the human spirit, the pursuit of knowledge and overcoming difficulties. ⚓

According to the materials: https://www.prlib.ru/, https://gavmf.ru/, https://rodina-history.ru

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SUR PACIFIC Regional Organization
Chair
Valery BEREZINSKY
15 Aleutskaya St., Vladivostok
Tel: +7 (4232) 52-10-03, 51-56-82
E-mail: vladivostok@sur.ru

SUR BLACK AND AZOV SEAS Territorial Organization
Chair Alexey BELYAKOV
17 Kutuzovskaya St., Novorossiysk
Tel/fax: +7 (8617) 67-00-19, 61-45-59
E-mail: novorossiysk@sur.ru

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

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

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

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

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

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARINE TRANSPORT WORKERS FEDERATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ИНСПЕКТОРЫ ТРУДА РПСМ

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

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

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

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

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

SUR LABOR INSPECTION

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

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

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

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

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

ВАЖНЫЕ ПРАВИЛА

относительно брошенных экипажей, вступившие в силу 18 января 2017 года

Что следует знать

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

Что нужно делать

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

Судно считается брошенным, если судовладелец:

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

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

ОБРАТИТЕСЬ В СВОЙ ПРОФСОЮЗ!

IMPORTANT RULES

came into force on abandonment On 18 January 2017

Here's what you need to know

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

What you need to do

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

Abandonment occurs when the shipowner:

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

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

CONTACT YOUR UNION!

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ

SEAFARERS UNION OF RUSSIA

sur.ru