

МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ВЕСТНИК

№ 2

(151) 2024



MARITIME UNIONS HERALD

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

**ПОДПИСАНО ФЕДЕРАЛЬНОЕ
ОТРАСЛЕВОЕ СОГЛАШЕНИЕ
ПО МОРСКОМУ ТРАНСПОРТУ
НА 2024—2027 ГОДЫ**

**FEDERAL SECTORAL
AGREEMENT
ON MARITIME TRANSPORT
FOR 2024—2027
HAS BEEN SIGNED**

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



www.fprmt.ru



В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!



ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

СУХОРУКОВ Ю. Ю., председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта; председатель Российского профессионального союза моряков
ПАВЛОВ И. Н., заместитель председателя РПСМ
БОДНЯ А. М., заместитель председателя РПСМ, председатель Совета Балтийской территориальной организации РПСМ
ФИШОВ С. А., 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
ПАРШЕВ П. Ю., председатель ТПО «Мурманский траловый флот»

Редакция:

Альбина СКОРОДУМОВА, главный редактор
Информация: Альбина Скородумова, Наталья Куликова
Дизайн, верстка: Анастасия Колесникова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.
Подписан в печать: 10.05.2024

Адрес редакции:

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

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

16+

MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

Editorial team:

Y. SUKHORUKOV, Chairman of the Maritime Transport Workers' Federation of Russia, SUR Chairman
I. PAVLOV, SUR Vice Chairman
A. BODNYA, SUR Vice Chairman, Chairman of the Board, SUR Baltic Territorial Organization
S. FISHOV, Head of the SUR Labor Inspection
V. SIROTYUK, Chairman of the Central Council of the Maritime Transport Workers' Union of Russia
M. KOLYADINTSEV, Chairman of the Dockers' Union of Russia
V. KABANOV, Chairman of the Interregional Pilots' Union
P. PARSHEV, Chairman of the Territorial Union Organization «Murmansk Trawling Fleet»

Editorial office:

Albina SKORODUMOVA, Editor-in-Chief
Information: Albina Skorodumova, Natalya Kulikova
Design and layout Anastasia Kolesnikova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.
Signed to print on: 10.05.2024

Editorial address:

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

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

В НОМЕРЕ
IN ISSUE



ЮБИЛЕЙ

ANNIVERSARY

16-20

75 лет в профсоюзном строю
75 years in the trade union system

ПРОФФРОНТ

TRADE UNION FRONT

21-23

Ответственность судовладельца перед моряками сохранена
Shipowners are still liable to seafarers

БЕЗОПАСНОСТЬ

SAFETY

34-35

Инцидент за пределами судна
Offboard incident

МНЕНИЕ

SUCCESSORS

36-41

В морях твои дороги
Your roads are at the seas

4-7

ПОДПИСАНО ФЕДЕРАЛЬНОЕ
ОТРАСЛЕВОЕ СОГЛАШЕНИЕ
ПО МОРСКОМУ ТРАНСПОРТУ
НА 2024 — 2027 ГОДЫ

FEDERAL SECTORAL
AGREEMENT ON MARITIME
TRANSPORT FOR 2024 — 2027
HAS BEEN SIGNED



48-54

НА БОРТУ — БРАТЯ НАШИ
МЕНЬШИЕ

LITTLE FURRYFRIENDS
ONBOARD

FEDERAL SECTORAL AGREEMENT ON MARITIME TRANSPORT FOR 2024–2027 HAS BEEN SIGNED

ПОДПИСАНО ФЕДЕРАЛЬНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО МОРСКОМУ ТРАНСПОРТУ НА 2024—2027 ГОДЫ

Профсоюзы и работодатели подписали Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту на 2024—2027 гг., устанавливающее минимальные стандарты условий труда для моряков, работающих на морских судах, плавающих под государственным флагом Российской Федерации.

Подпись под документом от имени работников поставили председатели Российского профсоюза моряков (РПСМ) Юрий Сухоруков, Профсоюза работников водного транспорта РФ (ПРВТ) Олег Яковенко, Общероссийского профсоюза работников нефтяной, газовой отраслей промышленности и строительства (НГСП) Александр Корчагин и Российского профсоюза работников атомной энергетики и промышленности (РПРАЭП) Владимир Кузнецов, от имени работодателей — президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства» Алексей Клявин.

— Подписание нового Федерального отраслевого соглашения по морскому транспорту стало серьезным достижением социальных партнеров, действующих в отрасли. В целом соглашение будет способствовать улучшению условий труда моряков и станет

основой для социального партнерства в судоходных компаниях и заключения коллективных договоров, — отметил председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков.

Принятый документ уточнен и дополнен по сравнению с редакцией, действовавшей в течение последних трех лет. В частности, в отраслевом соглашении нашли отражение изменения, произошедшие за это время в российском трудовом законодательстве.

Кроме того, стороны договорились о взаимодействии по социально-трудовым и кадровым вопросам при реализации Плана развития Северного морского пути на период до 2035 года. Как отметили социальные партнеры, работа в этом направлении продиктована тем, что сегодня социально-экономическое развитие Севера, особенно — Арктической зоны

Labor unions and employers have signed the Federal Sectoral Agreement on Maritime Transport for 2024–2027, which specifies minimum standards of working conditions for seafarers being onboard the ships sailing under the state flag of the Russian Federation.

On behalf of the employees, the document has been signed by Yury Sukhorukov, the Chairman of the Seafarers' Union of Russia (SUR), Oleg Yakovenko, the Chairman of the Water Transport Workers' Union of the Russian Federation (WTWU), Alexander Korchagin, the Chairman of the All-Russian Oil and Gas Industry and Construction Workers' Union (OGCI), and Vladimir Kuznetsov, the Chairman of the Russian Union of Nuclear Energy and Industry Workers (RUNEIW); on behalf of employers — by Alexey Klyavin, the President of the All-Russian Industrial Association of Employers "Russian Chamber of Shipping".

"Signing a new Federal Sectoral Agreement on Maritime Transport was a major achievement of the social partners operating in this industry. Generally speaking, the Agreement will help improve working conditions for seafarers and will become the base document for developing social partnership in shipping companies and signing collective agreements," said Yury Sukhorukov, the Chairman of the Seafarers' Union of Russia.

If compared with the edition having been in force over the past three years, the newly adopted document has been clarified and supplemented. In particular, the Sectoral Agreement reflects the changes that took place



России и Северного морского пути, находится в зоне особого внимания государства.

— Наша основная задача сегодня как профсоюзов — защитить национальный морской рынок труда: не только сохранить, но и увеличить количество рабочих мест для российских моряков, занятых в Арктике на разведке, добыче и транспортировке углеводородов, — сказал глава РПСМ Юрий Сухоруков.

Отраслевое соглашение устанавливает минимальный уровень условий оплаты труда, гарантий, компенсаций и льгот и действует в отношении всех моряков, состоящих в трудовых отношениях с работодателями — членами Российской палаты судоходства, а также работодателями, которые присоединятся к соглашению после его заключения. Документ является ориентиром при заключении колдоговоров в судоходных компаниях, на которые распространяется его действие. В случае отсутствия в данных судоходных компаниях коллективного договора заключенное отраслевое соглашение имеет прямое действие.

Важно отметить, что в ходе работы по подготовке проекта документа социальные партнеры не смогли прийти к согласию

during this time period in the Russian labor legislation system.

Moreover, the parties have agreed to cooperate on social, labor and personnel issues in the implementation of the Northern Sea Route Development Plan until 2035. According to social partners, activities in this direction are supported by the fact that current social and economic development of the North, especially the Arctic zone of the Russian Federation and the Northern Sea Route, is under the special attention from the state government.

"The main task for labor unions today is to protect the national maritime labor market: not only to preserve, but also to increase the number of working positions available for Russian seafarers employed in the Arctic region in exploration, production and transportation of hydrocarbons," said Yury Sukhorukov, the Head of SUR.

The Sectoral Agreement specifies a floor level of wages, guarantees, compensations and benefits and is valid for all seafarers having labor relations with the employers being the members of the Russian Chamber of Shipping, as well as the employers who will join the Agreement after its conclusion. The document should serve as a guideline in the process

of concluding collective agreements within shipping companies covered by its force. If some shipping companies do not have a collective agreement, the signed Sectoral agreement is directly applicable.

It is important to note that in the process of the development of a draft document, the social partners were unable to reach agreement on some issues — these issues are listed in the Protocol of Disagreements. Among other matters, the shipowners refused the labor unions' proposal to provide compensation to crew members in the event of a forced increase in the number of working days spent onboard the ship, that is more than 180 days. Such a situation, for example, may arise due to the sanctions imposed against the Russian merchant fleet or the restrictions caused by an unfavorable epidemiological situation. Employers also refused to introduce to the Sectoral Agreement a clause allowing seafarers, if possible, to avoid loading and unloading the ship, passing such duties to professionals — dockers.

It has not yet been possible to agree on the issue of establishing an industrial minimum wage for night working hours. Thus, the labor union party insisted that the additional



— НАША ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА СЕГОДНЯ КАК ПРОФСОЮЗОВ — ЗАЩИТИТЬ НАЦИОНАЛЬНЫЙ МОРСКОЙ РЫНОК ТРУДА: НЕ ТОЛЬКО СОХРАНИТЬ, НО И УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО РАБОЧИХ МЕСТ ДЛЯ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ, ЗАНЯТЫХ В АРКТИКЕ НА РАЗВЕДКЕ, ДОБЫЧЕ И ТРАНСПОРТИРОВКЕ УГЛЕВОДОРОДОВ, — СКАЗАЛ ГЛАВА РПСМ ЮРИЙ СУХОРУКОВ.

“THE MAIN TASK FOR LABOR UNIONS TODAY IS TO PROTECT THE NATIONAL MARITIME LABOR MARKET: NOT ONLY TO PRESERVE, BUT ALSO TO INCREASE THE NUMBER OF WORKING POSITIONS AVAILABLE FOR RUSSIAN SEAFARERS EMPLOYED IN THE ARCTIC REGION IN EXPLORATION, PRODUCTION AND TRANSPORTATION OF HYDROCARBONS,” SAID YURY SUKHORUKOV, THE HEAD OF SUR.



по некоторым вопросам — их свели в Протокол разногласий. Среди прочего судовладельцы отказались от предложения профсоюзов о выплате компенсации членам экипажей в случае вынужденного увеличения продолжительности работы на судне, то есть более 180 дней. Такая ситуация, например, может возникнуть из-за санкций в отношении российского торгового флота или же введенных ограничений в связи с неблагоприятной эпидемиологической ситуацией. Также работодатели отказались внести в отраслевое соглашение пункт, чтобы моряки по возможности избегали выполнения работы по погрузке и разгрузке судна, оставив ее профессионалам — докерам.

Еще не удалось урегулировать вопрос об установлении отраслевого минимума по оплате труда за работу в ночное время. Так, профсоюзная сторона настаивала на том, что оплата труда за работу в ночное время по трудовому договору должна быть не менее 35% должностного оклада, рассчитанного за час работы (тарифной ставки). Профсоюзы руководствовались тем, что в ночное время

снижаются внимание и координация, сбиваются биоритмы и происходят психоэмоциональные перегрузки. Примечательно, что в ранее действующем законодательстве была установлена доплата за работу в ночное время для моряков — именно 35% часовой тарифной ставки за каждый час работы в ночное время. Однако судовладельцы, ссылаясь на действующее законодательство и установленную в нем минимальную 20% часовую тарифную ставку за каждый час работы в ночное время, отказались вносить уточняющий пункт в раздел.

Другое разногласие — предложение профсоюзной стороны дополнить соглашение разделом об условиях работы экипажей судов в районах военных и пиратских действий или эпидемиологических опасностей. Так, среди нескольких инициатив в нем говорится о праве моряка отказаться от рейса в такие районы без риска потерять работу и оплате труда в повышенном размере за время нахождения судна в указанных зонах. К слову, в российском законодательстве отсутствуют нормы, регулирующие

фото: mintrans.gov.ru

ющие такие особенности, при этом по этому разделу стороны не могут прийти к согласию с 2017 года.

— Несмотря на то что не все наши предложения были приняты, мы договорились продолжить консультации по их урегулированию, — добавил председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков. — Надеемся, что в рамках постоянно действующей отраслевой комиссии по урегулированию социально-трудовых отношений на морском транспорте, состоящей из равного представительства профсоюзов и судовладельцев, мы разрешим вопросы из Протокола разногласий, а также другие возникающие проблемы, касающиеся условий труда моряков.

Документ вступил в силу 19 апреля 2024 года. [📄](#)

wages for work at night hours according to the labor contract should be at least 35% of the official salary calculated per labor hour (tariff rate). The labor unions relied on the fact that during night hours attention and coordination abilities decrease, biorhythms change and there is some psycho-emotional stress. It is important to mention that the previous legislative act stated an additional payment for seafarers for night working hours — exactly 35% of the tariff rate for each working hour at night. However, referring to the current legislation and the minimum 20% tariff rate established therein for each working hour at night, shipowners refused to add a clarifying clause to the corresponding section.

Another disagreement is the labor unions' proposal to supplement the Agreement with a section specifying working conditions of ship crews in military and pirate operations' areas or in the areas with epidemiological dangers. Thus, among other initiatives, this proposed section can give the right to a seafarer

to refuse going a voyage to such areas without the risk of losing his/her job and considers increased payments for the time period the ship spends in such dangerous zones. As a matter of fact, Russian legislation doesn't have standards regulating such situations, and the parties have not been able to come to an agreement on this section since 2017.

“Despite the fact that not all of our proposals have been accepted, we agreed to continue consultations aimed at resolution of these issues,” added Yury Sukhorukov, the Chairman of the Seafarers' Union of Russia. “Based on the permanent operation of the industrial commission on settlement of social and labor relations in the maritime transport sector, which has equal representation of labor unions and shipowners, we hope to be able to resolve issues stated in the Protocol of Disagreements, as well as other current problems regarding the seafarers' working conditions.”

The document came into force on April 19, 2024. [📄](#)



TO A JUST TRANSITION — THROUGH A SOCIAL DIALOGUE

One of the main issues on the agenda of the SUR's Council meeting, held in Moscow at the end of March, was the following question: what is the progress in the area of sustainable just transition in the maritime industry? Our reporter talked with Artem Boev, the coordinator of the SUR's Youth Council, the Chairman of the primary union organization of seafarers in Sevastopol, and discussed with him what issues have been already solved and what tasks are still to be solved.

— Even back in 2015, when the International Labor Organization (ILO) published for the first time its “Guidelines for a just transition towards environmentally sustainable economy and societies for all”, it stated that the transition was based on four main principles: a social dialogue, social protection, workers’ rights, and employment. At that time the “just transition” concept has become quite popular — but what exactly does it mean?

— Since the “just transition” concept became widely used by the International Labor Organization in 2015, it refers to all innovative transformations, both economic and technological, that call for the humane treatment of employees and their groups. The “just transition” concept also implies active participation of seafarers and the entire maritime society, including labor unions, in the development and implementation of positive changes: in particular, the transition to a “green” economy, which will allow to create new opportunities for decent work.

— Еще в 2015 году, когда Международная организация труда (МОТ) впервые опубликовала «Руководящие принципы справедливого перехода к экологически устойчивой экономике и обществу для всех», речь шла о том, что переход основывается на четырех основных составляющих: социальный диалог, социальная защита, права трудящихся и занятость. Тогда понятие «справедливый переход» (Just Transition) стало довольно популярным — а что конкретно подразумевается под ним?

— С тех пор как само понятие «справедливый переход» стало широко применяться Международной организацией труда в 2015 году, под ним подразумеваются все передовые трансформации, как экономические, так и технологические, которые призывают к гуманному обращению с работниками и их сообществами. Также справедливый переход подразумевает активное участие моряков и всего морского братства, в том числе и профсоюзов, в формировании и претворении в жизнь позитивных изменений: в частности, переход к «зеленой» экономике, в рамках которого будут создаваться возможности для достойной работы.

Технический прогресс развивается настолько стремительно, что постоянно ставит новые вызовы, заставляя задумываться о будущем тружеников флота. Ведь автоматизация судоходства, переход на новые виды топлива и возобновляемые источники энергии влечет за собой, с одной стороны, сокращение рабочих мест, но с другой — поднимает вопрос о переподготовке морских специалистов. Вот, например, использование альтернативных видов топлива на современных «зеленых» судах требует специальных навыков и знаний, следовательно, для того чтобы их получить, кому-то придется получить дополнительное образование. Поэтому справедливый переход в первую очередь требует такого подхода к технологическим и экономическим преобразованиям,



↑
Члены Молодежного Совета РПСМ.
Members of the SUR Youth Council.

Technological progress is going ahead so rapidly that it constantly sets new challenges, forcing us to think about the future of fleet workers. Thus, automation of the shipping sector, transition to new types of fuel and renewable energy sources involve, on the one hand, a reduction in the number of working positions, but on the other hand, it raises the necessity of re-training maritime specialists. For example, the use of alternative types of fuels on modern “green” ships requires special skills and knowledge, and to obtain them, a specialist has to go through additional training courses. Therefore, the “just transition” concept primary requires a special approach to technological and economic transformations that would be based on social dialogue with all involved parties, in order to avoid impairment of workers’ rights and prevent any conflict situation.

It is important to add that the strategic goals of the “just transition” concept, based on the shared responsibility principle, were clearly defined and agreed upon by the leaders

of 194 countries, including the Russian Federation, back in the UN General Assembly Resolution dated September 25, 2015, and this Resolution specifies 17 main sustainable development goals (SDGs).

— Now almost ten years have passed since the first steps were taken in the development of the just transition program. Has anything changed in its basic concept during this time period?

— Of course yes, during this time period a lot has generally changed in our world order. During the rather long-term pandemic period, not all ideas were implemented, but the main components of the program are constant, unchangeable parts.

In June 2023, at the ILO International Labor Conference (ILC), 10 additional essential elements of the “just transition” concept were adopted through Resolution ILC.111/Record No.7A in order to develop this concept. This Resolution, which was approved by workers, governments and employers, intensifies pressure on governments participating in the UN climate negotiations with

К СПРАВЕДЛИВОМУ ПЕРЕХОДУ — ЧЕРЕЗ СОЦИАЛЬНЫЙ ДИАЛОГ

Одним из основных вопросов повестки дня работы Совета РПСМ, проходившего в Москве в конце марта, был вопрос о том, как продвигается работа по устойчивому справедливому переходу в морской отрасли. О том, какие задачи уже решены, а какие еще только предстоит решить, наш корреспондент побеседовал с координатором Молодежного совета РПСМ, председателем первичной профсоюзной организации моряков г. Севастополя Артемом Боевым.



который был бы основан на социальном диалоге со всеми заинтересованными сторонами, чтобы на этом пути не было ущемления прав трудящихся, не возникало конфликтных ситуаций.

Важно добавить, что стратегические цели справедливого перехода, опирающиеся на принцип общей ответственности, были четко определены и согласованы лидерами 194 стран, включая Россию, еще в Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН от 25 сентября 2015 года, которая предусматривает 17 основных целей устойчивого развития (ЦУР).

— Но с начала работы над программой справедливого перехода прошло почти десять лет. Что-то изменилось за это время в ее основной концепции?

— Конечно, за это время многое изменилось в целом в нашем мире. В период, связанный с пандемией, довольно затяжной, не все намеченное было претворено в жизнь, но основные составляющие являются постоянными, неизменными величинами.

В июне 2023 года Международной конференцией труда МОТ (МКТ) для развития концепции справедливого перехода Резолюцией ILC.111/Record No.7A были приняты еще 10 важнейших элементов справедливого перехода. Данная резолюция,

согласованная рабочими, правительствами и работодателями, усиливает давление на правительства, участвующие в переговорах ООН по климату, с целью добиться прогресса в выполнении обязательств по Рабочему плану справедливого перехода на 28-й Конференции сторон (КС28) Рамочной конвенции ООН об изменении климата.

И тут важно отметить, что на переговорах ООН по климату, проходивших в Бонне одновременно с Международной конференцией труда, не удалось добиться серьезного прогресса в выполнении обязательств по Рабочей программе справедливого перехода. Правительствам было дано понять, что необходимо продолжать переговоры с рабочими и их профсоюзами, чтобы достичь соглашения на КС28.

В декабре 2023 года работа в этом направлении была продолжена. На 28-й Конференции сторон РКИО ООН (КС28), которая проходила с 30 ноября по 13 декабря 2023 года, были определены элементы Рабочей программы по справедливому переходу. Так, например, 5 декабря шло активное обсуждение вопросов, посвященных теме быстрой декарбонизации и справедливого перехода во всех отраслях энергетики и промышленности. А 8 декабря повестка

the aim to make progress on compliance with obligations according to the Just Transition Working Plan at the 28th Conference of the Parties (COP28) of the UN Framework Convention on Climate Change.

And it is important to note here that during UN climate negotiations, held simultaneously with the International Labor Conference in Bonn, no serious progress was made in fulfilling obligations under the Work program on just transition. Governments have been clearly told about the necessity to continue negotiations with workers and their unions in order to reach an agreement at COP28.

In December 2023, activities in this direction were still in progress. The 28th Conference of the Parties within the UNFCCC (COP28), which was held from November 30, 2023 to December 13, 2023, defined the elements of the Work program on just transition. Thus, for example, on December 5, there was an active discussion of issues related to the topic of rapid decarbonization and just transition in all sectors of power engineering and industry. And on December 8, the agenda highlighted the problems of youth — the disproportionately high climate risks to be faced by new generations, the creation of “green” working stations, some improvements in the educational process, etc.

In 2024, substantive work will begin in this direction; it is planned to conduct dialogues and discussions in the format of special programs, workshops and technical dialogues with the participation at the ministerial level.

— What exact proposals aimed at just transition have been developed in the SUR? What has the union already done to ensure the just transition process?

— We have developed the “SUR’s Strategies for Just Transition in Sustainable Development Programs in the Russian Maritime Industry until 2030” project that defines the main directions of the work to be conducted. This is just in line with the fact that in June 2023, international maritime unions achieved

была посвящена проблемам молодежи — непропорционально высоким климатическим рискам, с которыми новым поколениям предстоит столкнуться, созданию «зеленых» рабочих мест, совершенствованию образования и т. д.

В 2024 году будет начата substantive работа по этому направлению, планируется проведение диалогов и обсуждений в формате специальных программ, семинаров и технических диалогов с участием ministerского уровня.

— А какие конкретные предложения по справедливому переходу разработаны в РПСМ? Что уже сейчас, может, сделал профсоюз в обеспечении справедливого перехода?

— Мы разработали проект «Стратегии РПСМ по справедливому переходу в программах устойчивого развития в морской отрасли РФ до 2030 года», где как раз и определены основные направления того, как следует вести работу. Это как раз созвучно с тем, что в июне 2023 года международные морские профсоюзы добились включения знакового обязательства по справедливому переходу для всех трудящихся в судоходном секторе в части решения МОТ о принятии пересмотренного стратегического документа по сокращению выбросов парниковых газов. В соот-

ветствии с ним необходимо будет пересмотреть инструменты и руководства по подготовке моряков, а также обеспечить безопасность работников и морских сообществ при использовании новых технологий, обеспечивающих достижение нулевого или почти нулевого уровня выбросов.

На сегодняшний момент сформирована инициативная рабочая группа из числа членов Совета РПСМ и Молодежного совета РПСМ, которая занимается разработкой предложений, или дорожной карты, по справедливому переходу. Она включает следующие направления:

- своевременное повышение квалификации моряков для освоения новых технологий, привлечение молодежи к обучению новым технологиям;
- определение мер по охране труда и здоровья для моряков, подвергающихся воздействию климатических рисков и экстремальных погодных явлений;
- фиксирование в коллективном договоре обязательств судовладельца по учету прав моряков, включая кадетов, стажеров и практикантов, обеспечению сохранения рабочих мест, обеспечению предоставления бесплатного повышения квалификации для работы на судах, отвечающих стандартам устойчивого развития.

the goal of introducing a milestone “just transition” liability for all workers in the shipping sector as part of the ILO decision to adopt a revised strategic document aimed at reducing greenhouse gas emissions. It requires a review of seafarer training tools and instructions and provision of safe conditions for workers and maritime communities when using new technologies to achieve zero or near-zero emission levels.

As of today, an initiative working group has been formed including the members of the SUR’s Council and the SUR’s Youth Council, and this group is developing its proposals, or a roadmap, in the area of a “just transition” concept. This roadmap includes the following directions:

- timely professional training of seafarers aimed at mastering new technologies, attracting young people to the process of learning new technologies;
- establishing occupational safety and health protection measures for seafarers exposed to climate risks and extreme weather conditions;
- specifying in the collective agreement the shipowner’s obligations to take into account the rights of seafarers, including cadets, assistants and trainees, ensure the preservation of working positions, ensure the provision of free-of-charge advanced training for operation

— Артем, а как может быть представлен социальный диалог?

— Социальный диалог может включать в себя любые формы переговоров, консультаций или обмена информацией между государственными структурами, работодателями и работниками по вопросам, представляющим взаимный интерес.

На сегодняшний день заинтересованными сторонами процесса справедливого перехода, на наш взгляд, являются Министерство транспорта Российской Федерации, наши социальные партнеры — судовладельцы, которые придерживаются принципов устойчивого развития. И, конечно же, дружелюбные профсоюзы и их объединения. Данный социальный диалог позволит выработать единую повестку и решения.

Полноценное участие профсоюзов в этом процессе имеет огромное значение. Как известно, у истоков формирования справедливого перехода стояли именно профсоюзы, поэтому наша задача — продолжать эффективный диалог, привлекая все большее число сторонников к справедливому переходу, с тем чтобы это помогало защищать права и интересы моряков, и при любых экономических или структурных изменениях морской отрасли РФ обеспечить сохранение квалификации моряков и их рабочих мест. 

on ships that meet sustainable development standards.

— Artem, what form does the social dialogue have?

— Social dialogue can include different forms of negotiations, consultations or information exchange between state agencies, employers and workers on the issues of mutual interest.

Today, in our opinion, the parties interested in the just transition process are the Ministry of Transport of the Russian Federation, our social partners — shipowners who maintain the principles of sustainable development. And, of course, corresponding labor unions and their associations. This social dialogue can be used to develop a common agenda and solutions.

The full-role participation of labor unions in this process is of great importance. It is well known that the labor unions were pioneers in the development of a “just transition” concept, so our task is to continue a successful dialogue attracting more and more supporters to a “just transition” concept; that will help protect the rights and interests of seafarers, and in case of any economic or structural changes in the maritime industry of the Russian Federation ensure the preservation of the seafarers’ qualifications and their working positions. 

“

САМ ТЕРМИН «СПРАВЕДЛИВЫЙ ПЕРЕХОД» БЫЛ ВПЕРВЫЕ ВВЕДЕН В УПОТРЕБЛЕНИЕ СЕВЕРОАМЕРИКАНСКИМИ ПРОФСОЮЗАМИ В 1990-Е ГОДЫ ДЛЯ ОПИСАНИЯ СИСТЕМЫ ПОДДЕРЖКИ РАБОЧИХ, БЕЗРАБОТНЫХ ИЗ-ЗА ПОЛИТИКИ ЗАЩИТЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ВПОСЛЕДСТВИИ ИЗНАЧАЛЬНОЕ ТРЕБОВАНИЕ ПРОФСОЮЗОВ БЛАГОДАРЯ МЕЖДУНАРОДНЫМ ОРГАНИЗАЦИЯМ И ДОГОВОРАМ СТАЛО ОБЩЕУПОТРЕБИТЕЛЬНЫМ ИНСТРУМЕНТОМ ПОЛИТИКИ.

THE “JUST TRANSITION” TERM ITSELF WAS INTRODUCED FOR THE FIRST TIME BY NORTH AMERICAN LABOR UNIONS IN THE 1990S TO DESCRIBE A SYSTEM OF SUPPORT FOR WORKERS BEING UNEMPLOYED DUE TO ENVIRONMENTAL POLICIES. THROUGH INTERNATIONAL ORGANIZATIONS AND TREATIES, THE ORIGINAL DEMAND OF LABOR UNIONS HAS LATER BECOME A COMMONLY USED POLICY INSTRUMENT.



> 77 000
МОРЯКОВ

4
ИНСПЕКТОРА
ТРУДА

РПСМ
представлен во всех
морских
регионах России:

48
первичных

11
территориальных
организаций

**МОРЯК
ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК!**

© Freepic

НОВОСТИ РПСМ

ВСТРЕЧА «КУРЧАТОВЦЕВ»

В музее-заповеднике «Музей Мирового океана» прошла традиционная встреча бывших членов экипажа флагмана экспедиционного флота Академии наук СССР — НИС «Академик Курчатов». Для нее провела КРО РПСМ. Мероприятие прошло в конце апреля.

Такие встречи — добрая традиция для тех людей, которые начинали с 60-х годов прошлого века работали на научном судне. Многие из них, к слову, стояли у истоков создания профсоюзной организации на НИС. Встречаясь, буфетчицы, матросы и механики, старшие помощники и капитаны вспоминают свои рейсы. Это всегда яркие рассказы, ведь среди «курчатовских» традиций были и пельменные авралы, праздники перехода экватора, волейбольные баталии на вертолетной площадке. А в последний вечер перед заходом в родной порт всегда крутили фильм «Ограбление по-итальянски».

Калининградская региональная организация РПСМ выражает благодарность руководству музея за предоставленную возможность проводить подобные мероприятия. [⚓](#)



У ЧЛЕНОВ РПСМ ЖАЛОБ НЕТ

Представители Российского профсоюза моряков продолжают посещать суда в российских портах.

Так, в Новороссийск заходил сухогруз Yashma (ИМО 9555357, флаг России) судоходной компании «Волжское пароходство». Весной на нем побывал технический инспектор труда Черноморско-Азовской территориальной организации РПСМ Евгений Бангерт.

— Мы всегда стараемся посещать суда, на которых работают члены профсоюза, когда есть возможность на них попасть, — рассказал он.

В экипаже судна — 11 российских моряков из разных городов страны, все они — члены РПСМ.

— Условиями труда экипаж доволен: в частности, проблем с получением зарплаты у моряков не возникает, как и с репатриацией, — добавил Евгений Бангерт.

Отметим, что на судне Yashma действует коллективный договор Российского профсоюза моряков, а Волжское пароходство и РПСМ являются социальными партнерами с 2021 года. В Нижнем Новгороде при пароходстве действует первичная организация профсоюза. [⚓](#)



© Marinetraffic. Vladimir Prokopenko.

КУРСАНТАМ ВРУЧИЛИ СЕРТИФИКАТЫ РПСМ

Российский профсоюз моряков вручил сертификаты и памятные подарки активным участницам круглого стола «Женщины в морской отрасли: реалии и перспективы».

В работе круглого стола, организатором которого выступил Российский профсоюз моряков, проходившем в марте в Санкт-Петербурге, приняли участие отраслевые эксперты и специалисты, преподаватели ведущих морских вузов, а также девушки-курсанты. Большой интерес у присутствующих вызывали выступления курсантов, сделавших свой выбор в пользу профессий, традиционно считающихся мужскими. У каждой из них своя история, но есть и то, что их объединяет, — это любовь к морю, желание сделать карьеру в судоходной отрасли.

Круглый стол «Женщины в морской отрасли: реалии и перспективы» затронул наиболее актуальные темы, позволил обменяться мнениями и опытом, а участие в нем подрастающей смены предоставило возможность еще раз напомнить о значимости и важности морских профессий. [⚓](#)



Сертификат и памятный подарок курсанту ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Анне Афанасенко вручил председатель РПСМ Сухоруков Ю.Ю.

MEETING OF THE RV “AKADEMIK KURCHATOV” FORMER CREW MEMBERS

A traditional meeting of former crew members of research vessel "Akademik Kurchatov", the flagship of the expeditionary fleet of the USSR Academy of Sciences, took place at the World Ocean Museum. It was arranged by the KRO SUR at the end of April.

Such meetings are a good tradition for those people who worked on board this vessel since the 60s of the last century. By the way, many of them got in on the ground floor of establishment a trade union organization at the research vessel. During their meetings, stewards, seamen and engineers, chief officers and captains recall their voyages up. These are always vivid stories, because among the “Kurchatov” traditions there were pelmeni rush jobs, celebrations of the equator crossing, and volleyball battles on the helipad. And on the last evening before entering the home port, they always played the movie “The Italian Job.”

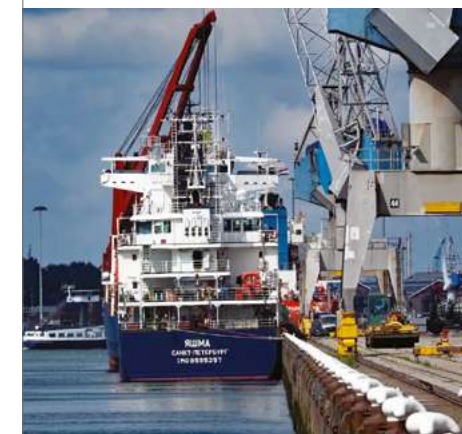
The Kaliningrad regional organization of the Seafarers' Union of Russia expresses gratitude to the management of the museum for the opportunity to hold such events. [⚓](#)

SUR MEMBERS HAVE NO COMPLAINTS

Representatives of the Seafarers' Union of Russia continue visiting vessels at Russian ports. Recently, the Technical Labor Inspector of the SUR Black and Azov Seas Territorial Organization Evgeny Bangert has visited bulk carrier Yashma (IMO 9555357, Russian flag) of the Volga Shipping Company, which called at the port of Novorossiysk.

“Whenever possible, we try to get on board those vessels where our union members work,” — he said.

The crew includes 11 Russian seafarers from different cities of the country, all of them are the SUR members. “The crew is satisfied with the working conditions: in particular, there are no any troubles regarding receiving wages or repatriation,” Evgeny Bangert added. It should be noted that m/v Yashma is covered by the collective agreement of the Seafarers' Union of Russia, and the Volga Shipping Company and SUR have been social partners since 2021. In Nizhny Novgorod there is the SUR primary organization of the shipping company. [⚓](#)



© Marinetraffic. Joop Klaasman.

CADETS HAVE BEEN AWARDED SUR'S CERTIFICATES

The Seafarers' Union of Russia has awarded certificates and has given memorable gifts to active female participants of the round table “Women in the maritime industry: realities and prospects”.

The round table, that was organized by the Seafarers' Union of Russia and was held in March in St. Petersburg, was attended by industry experts and specialists, faculty members from leading maritime educational institutions, as well as female cadets. The speeches of the cadets, who had chosen professions that traditionally considered to be for men, were of great interest for other participants. Each female cadet has its own story, but all of them also have something in common — that is love for the sea, a desire to succeed in career connected with the shipping industry.

The “Women in the maritime industry: realities and prospects” round table brought up some pressing issues, made it possible to exchange opinions and experiences, and the participation of the younger generation in this round table provided an opportunity to once again remind of the significance and importance that maritime professions have. [⚓](#)



Igor Pavlov, the Deputy Chairman of the SUR, awarded a certificate and gave a memorable gift to Ksenia Lukanina, 2nd year cadet of the Admiral Makarov State Maritime Academy's Navigation Faculty.

75 ЛЕТ В ПРОФСОЮЗНОМ СТРОЮ

ИЗ ИСТОРИИ ОБРАЗОВАНИЯ

В послевоенные годы страна переживала необычайный подъем: становление экономики народного хозяйства шло семимильными шагами, но про защиту интересов человека труда, простого моряка уже тогда не забывали. Точной датой образования профсоюза является 17 апреля 1949 года. Для нас это особенная дата — это возраст большой зрелости и профессионального опыта профсоюзной работы. Не так много профсоюзных организаций, которые могут похвастаться столь длинной и славной историей. До настоящего времени сохранился экземпляр Коллективного договора Владивостокского морского Арктического пароходства при Совете Министров Союза ССР на 1947 год, в котором практически все разделы и обязательства сторон вполне актуальны и для нашего времени. За эти годы наша профсоюзная организация прошла большой и насыщенный серьезными событиями путь. Это было далеко не простое, но интересное время. Каждый шаг этого пути был неразрывно связан с задачами защиты прав и интересов моряков. В биографии нашей профсоюзной организации, уже ставшей историей, были разные периоды.

В апреле этого года члены Первичной профсоюзной организации моряков ПАО «ДВМП» РПСМ отметили большой юбилей — 75-летие со дня образования своей профсоюзной организации. Эта дата стала не только праздничным событием, но и определенной вехой в развитии морского профсоюзного движения на Дальнем Востоке.

75 YEARS IN THE TRADE UNION SYSTEM

This April, the members of the Primary trade union organization of seafarers of the PJSC Far Eastern Shipping Company (FESCO) of the Seafarers' Union of Russia (SUR) celebrated a big anniversary — the 75th anniversary of their trade union organization's setting up. This date was not only a festive event but also a certain landmark in the development of the trade union movement in the Far East.

SOME FACTS FROM THE HISTORY OF SETTING UP

In the post-war years, this country was experiencing an extraordinary upsurge: the formation of the national economy went on by gigantic strides but protection of the interests of a working man, a common seafarer was not forgotten. The exact date of the trade union's setting up is April 17, 1949. This is a special day for us — this is the age of serious maturity and professional experience of the trade union work. There are not many trade union organizations that can boast such a long and glorious history. A copy of the Collective Employment Agreement of the Far Eastern Arctic Shipping Company under the Council of Ministers of the Union of Soviet Socialist Republics for 1947 has been preserved till nowadays. Practically all sections of it and responsibilities of the parties are fairly relevant for our time.

Over these years, our trade union organization had a long and eventful journey. The period was far from easy but it was interesting. Each step on the way was inextricably entwined with the task of protection of seafarers' rights and interests. There were various periods in the biography of our trade union organization which has become history already. The years of upsurge were followed by more difficult times.

Годы подъема сменяли более сложные времена. Был период, как теперь говорят «застоя», когда мы занимались подведением итогов соцсоревнований, распределением квартир, путевок в санатории, пионерские лагеря. У ДВМП на балансе числились детские сады, пионерские лагеря, профилакторий, Дом отдыха, гостиницы для моряков, был и свой жилищный фонд. В штате нашей организации работали сотрудники библиотеки, спортсектора и культурной базы, на базе которой проводились тематические вечера, чествование юбиляров и передовиков. Суда обменивались книжным фондом и видеокассетами.

В перестроечные годы, когда нечем было кормить семьи, зарплату выплачивали с задержками, а в некоторых компаниях ее вовсе не выдавали, для защиты интересов моряков нами был создан Фонд социальной защиты моряков (забастовочный фонд) и мы были готовы идти на «крайние меры». В это же время мы вышли из структуры Тихоокеанского бассейнового комитета профсоюза работников морского и речного флота СССР, которая в те годы являлась одной из самых крупных среди профсоюзных организаций на морском транспорте.

С созданием в 1991 году Российского профессионального союза моряков, на одной из конференций, моряки ДВМП заявили о своем желании войти в новый профсоюз, поскольку прежние профсоюзные структуры, как заявляли делегаты конференции, не соответствовали требованиям времени и, по сути, не защищали интересы и права плавсостава паромства. В течение последующих лет работа организации была переориентирована на развитие прежде всего защитной функции профсоюза. При этом, имея в виду то обстоятельство, что защита интересов моряков должна вестись цивилизованными методами, профком плавсостава основным аспектом в своей деятельности сделал колдоговорную работу. Опираясь на собственный опыт, мы создали механизм развития партнерских отношений — решать за столом переговоров проблемы, возникшие между трудом и капиталом, стремиться договориться по широкому кругу вопросов, затрагивающих интересы моряков.

В 1993 году РПСМ был принят в структуру международных профсоюзов и более 30-ти лет мы являлись стороной-подписантом Коллективного договора по судам иностранного

There was a period which is now called the era of stagnation when we engaged in summing up the results of the Soviet-style workplace competitions, distribution of apartments, health resort vouchers and package tours to children's young pioneer camps. Kindergartens, children's young pioneer camps, health care center, vacation retreat, hotels for seafarers were in the books of the Far Eastern Shipping Company, it had its own housing facilities as well. The personnel of our organization included librarians, sports sector, and culture and enlightenment sector employees. Theme parties, celebrations of anniversaries of people, celebrations in honour of the best employees were held employing the resources and potentialities of the latter sector. The vessels exchanged their books and video cassettes.

In the years of restructuring, when there was nothing to feed the families, paying wages was delayed and they were not paid at all in some companies, we set up the Seafarers' Social Security Fund (strike fund) to protect the interests of seafarers, and we were ready to take "extreme measures". At the same time, we withdrew from the Pacific Region Committee of the USSR Maritime and River Fleet Workers' Union, then



↑

Участники саммита профсоюзов моряков стран Азиатско-Тихоокеанского региона, который впервые проходил на территории России во Владивостоке 22-23 августа 2013 года.

Participants of the Summit of Asia-Pacific region maritime trade unions, which was held for the first time in Vladivostok, Russia, on August 22-23, 2013.



↑

Поздравительный адрес и коллекция памятных знаков от FESCO.

The congratulations address and collection of commemorative tokens from FESCO.

флага, истинным судовладельцем которого являлось FESCO.

НА СТРАЖЕ ИНТЕРЕСОВ МОРЯКОВ

В процессе переговоров в Коллективный договор были внесены особо значимые для членов экипажей судов предложения: введена доплата за плавание в каботаже, которая была приравнена к инвалиту взамен суточных, предусмотренной для моряков при заграничном плавании; введена доплата за сверхнормативный срок работы на судне; установлена стоимость рациона питания, исходя из научно-обоснованных норм питания; установлена надбавка за сверхнормативный срок эксплуатации судна; введена индексация должностных окладов для обеспечения уровня реального содержания заработной платы в связи с ростом потребительских цен на товары и услуги; введена выплата пособия в размере пяти месячных окладов с начислениями на них районного коэффициента и дальневосточной надбавки при увольнении, в связи с выходом на пенсию, работникам, награжденным знаком «Ветеран труда ДВМП», и многое другое.

Одной из основных задач нашей профорганизации является наше представительство и защита законных прав моряков в различных государственных структурах, таких как Министерство труда РФ, Пенсионный фонд, Фонд социального

развития, Приморская краевая трехсторонняя комиссия и других. Так, в период пенсионной реформы нами были направлены обращения: о сохранении права моряков на досрочную пенсию; об исчислении периодов работы, дающих право на досрочное назначение пенсии, в связи с особыми условиями труда, периодов нахождения членов экипажей судов в оплачиваемых отгулах, резерве, ремонте; о пенсионном обеспечении моряков, работающих на судах «удобного» флага.

В Фонд социального страхования было направлено обращение о включении в пособие по временной нетрудоспособности периодов нахождения моряков в оплачиваемых отгулах, резерве, ремонте; в Фонд социального развития — о пересмотре стоимости рациона питания моряков и многие другие обращения. При активном участии нашей профсоюзной организации были приняты следующие основополагающие нормативные документы:

- Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей судов;
 - Положение о паспорте моряка;
 - Кодекс торгового мореплавания;
 - Положение о рационе питания экипажей морских и речных судов.
- Наш действующий председатель профорганизации принимал

активное участие в рабочей группе по разработке и принятию Конвенции 2006 года МОТ «О труде в морском судоходстве».

В результате ряда мероприятий и судебных разбирательств первичная профсоюзная организация плавсостава ОАО «ДВМП» выиграла суды первой и второй инстанций по незаконному удержанию подоходного налога с начисленной морякам инвалидности взамен суточных. Морякам было возвращено 22 млн рублей.

Без сомнений, Коллективный договор способствует и будет способствовать тому, что у нас есть надежный инструмент мотивации работников, позволяющий поддерживать стабильность в коллективе.

ПРЕДМЕТ ГОРДОСТИ — ЭТО ДОСТОЙНЫЕ ЛЮДИ

На каждом этапе своей истории профсоюзная организация ставила перед собой разные цели и задачи, но приоритетными всегда были и остаются повышение жизненного уровня моряков, охрана труда и здоровья, социальное развитие моряков, представительство и защита социально-трудовых прав членов профсоюза.

За 75-летнюю биографию нашей организацией руководили яркие, харизматичные люди. Хочется сказать огромное спасибо всем председателям Профсоюзной организации ДВМП, которые в разные годы возглавляли ее, — это П. В. Фролов, А. П. Ганцовский, В. И. Абоносимов, Н. Г. Задоянов. Благодаря этим лидерам профсоюзного движения, их жизненным принципам, позиции, профсоюзная организация и сегодня продолжает свою работу.

Сегодня ясно одно — профсоюзы были, есть и остаются единственной организацией, которая реально может отстаивать интересы моряков. Это проверено временем и делами! 

Валерий Березинский,
председатель Первичной профсоюзной организации моряков
ПАО «ДВМП» РПСМ

was one of the largest trade union organizations of the marine transport.

The Seafarers' Union of Russia was set up in 1991, and the seafarers of the Far Eastern Shipping Company stated their desire to join the new trade union at one of the conferences as the previous trade union structures according to the delegates to the conference did not meet the requirements of the time and in essence did not protect the interests and rights of the shipping company's seafarers. In the following years, the organization's work was refocused on the development, first of all, of the protective trade union's function. At the same time, taking into account the fact that the interests of seafarers should be protected using civilized methods, the seafarers' trade union committee made the work on the collective employment agreement the main aspect of its operation. Basing on our own experience, we created the mechanism of partnership relations development — to resolve through negotiations the issues arising between labour and capital, to strive to agree on a wide range of issues relevant to the interests of seafarers.

In 1993, the Seafarers' Union of Russia was admitted to the structure of international trade unions and over 30 years, we have been the signatory party for the Collective Employment Agreement on Foreign Flag Vessels, when FESCO was the real ship owner.

PROTECTING THE INTERESTS OF SEAFARERS

In the process of talks, especially important for crew members offers were included in the Collective Employment Agreement: additional payment for coastal navigation was introduced and equaled to foreign currency instead of daily allowance set forth for seafarers in case of sailing abroad; additional payment for excess working time on a vessel was introduced; the cost of food rations was established proceeding from scientifically based nutrition standards; additional payment was established for excess service life of the vessel; indexation of the official rate of pay

was introduced to provide the level of the real content of wages in connection with the increase of consumer prices for goods and services; benefit payment in the amount of five monthly wages with regional coefficient and Far Eastern premium was introduced in case of resignation, retirement, for workers awarded the badge of the "Veteran of Labour of the Far Eastern Shipping Company", and many others.

One of the main tasks of our trade union organization is representation and protection of legal rights of seafarers in various state bodies such as the Ministry of Labour of the Russian Federation, the Pension Fund, the Social Development Fund, the Primorsky Regional Trilateral Commission and others. Thus, during the pension reform, we sent applications about the retaining the seafarers' right to early retirement; calculation of periods of employment giving the right to early pension granting because of special conditions of work, periods when the crew members had paid for comp time, were in reserve, the vessel was under repairs; about granting pensions to seafarers employed at the "convenient" flag vessels.

We sent the application to the Social Insurance Fund to include the periods when the seafarers had paid for comp time, were in reserve, the vessel was under repairs into the benefits in case of temporary incapacity to work; to the Social Development Fund about revision of the cost of seafarers' food rations and many other applications. The following fundamental regulatory documents were approved with the active participation of our trade union organization:

- Regulations on special features of the working time and rest time of the crew members;
- Regulations on the seafarer's passport;
- Merchant Shipping Code;
- Regulations on the food rations of the crews of sea and river vessels.

Our acting Chairman of the trade union organization actively participated in the work of the working



↑
В. В. Березинский принимает поздравления от заместителя директора филиала по безопасности мореплавания ПАО «ДВМП» Н. Н. Чвертко.
 V. V. Berezinsky accepts congratulations from the Deputy Director of the Maritime Safety Branch of PAO FESCO N. N. Chvertko.



↑
Коллектив ППОМ ПАО «ДВМП» РПСМ с соцпартнерами — заместителем директора филиала по безопасности мореплавания ПАО «ДВМП» Н. Н. Чвертко и директором департамента кряинга филиала ПАО «ДВМП» А. А. Перфильевым.
 The staff of SUR Primary Organization at PAO FESCO with its social partners — Deputy Director of the Maritime Safety Branch of PAO FESCO N. N. Chvertko, and Director of the Crewing Department of the Branch of PAO FESCO A. A. Perfiliev.

group for development and approval by the International Labour Organization of the Maritime Labour Convention 2006.

As a result of a number of events and legal proceedings the Primary trade union organization of seafarers of the OJSC Far Eastern Shipping Company won in the courts of the first and second instances when income tax had been illegally withheld from foreign currency accrued to seafarers instead of daily allowance. The seafarers were returned RUB22 mln.

There is no doubt that the Collective Employment Agreement helps and will help in future, we have a reliable tool for motivation of employees allowing to maintain stability in the collective.

THE SOURCE OF PRIDE IS THE WORTHY PEOPLE

At each stage of its history, the trade union organization set different goals and tasks but the rise in the standard of seafarers' living, labour and health protection, seafarers' social development, representation and protection of social and labour rights of the trade union members have always been the priorities.

Outstanding, charismatic people were at the head of our organization in the course of its 75-year history. We would like to thank very much all the Chairmen of the trade union organization of seafarers of the Far Eastern Shipping Company who were at the head of it during various years — P. V. Frolov A. P. Gantsovsky, V. I. Abonosimov, N. G. Zadoyanov. The trade union organization continues its operation today thanks to these trade union movement leaders, their principles to live by, their life philosophy and stance.

One thing is clear today — the trade unions were, are and remain the only organization that can really represent the interests of seafarers. This has been proven by time and deeds! 🇷🇺

Valery Berezinsky,
 Chairman of the Primary trade union organization of seafarers of the PJSC Far Eastern Shipping Company (FESCO) of the Seafarers' Union of Russia (SUR)

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СУДОВЛАДЕЛЬЦА ПЕРЕД МОРЯКАМИ СОХРАНЕНА

Изменения в Кодексе торгового мореплавания (КТМ) и Кодексе внутреннего водного транспорта (КВВТ) вводят новый вид деятельности — техническое управление судном. Под этим понимается деятельность по эксплуатации судна — организация работ по поддержанию его в удовлетворительном состоянии и обращению в соответствующие органы за получением судовых документов. Важно отметить, что введенное регулирование не меняет ответственности судовладельца перед членами экипажей морских судов в трудовых отношениях, хотя риски для тружеников флота в первоначальной редакции законопроекта были. Федерация профсоюзов работников морского транспорта от имени Российского профсоюза моряков проделала серьезную работу, чтобы сохранить гарантии ответственности судовладельца перед тружениками флота, предотвратив появление трехсторонних трудовых отношений в судоходстве.

Так, соответствующие изменения в КТМ и КВВТ предусмотрены федеральным законом от 26.02.2024 № 28-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Основой для изменения законодательства послужили нормы Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) и Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ).

В частности, в КТМ вводится ст. 8.1, регулирующая вопросы техменеджмента. Она дает судовладельцу право поручить техническое управление судном техническому

SHIPOWNERS ARE STILL LIABLE TO SEAFARERS

Amendments to the Merchant Shipping Code (MSC) and the Inland Water Transport Code (IWTC) introduce a new type of activities — technical management of a vessel. These activities imply ship operation — organizing specific works aimed at maintaining a ship in a satisfactory condition — and applying to the relevant authorities in order to obtain ship documents. It is important to note that the introduced regulation does not change liabilities of the shipowner to the crew members of sea vessels regarding their labor relations, although in the original edition of this regulatory document there were some risks for fleet workers. The Federation of Maritime Transport Workers' Unions, on behalf of the Seafarers' Union of Russia, has done a lot to preserve the guarantees of the shipowner's liability to the fleet workers, preventing the existence of tripartite labor relations in the shipping industry.

Thus, the corresponding amendments in MSC and IWTC are consistent with Federal Law No. 28-FZ dated February 26, 2024 "On Introducing Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation". The changes introduced in legislation were caused by the norms of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) and the International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention (ISM Code).



управляющему — юрлицу или индивидуальному предпринимателю, который в свою очередь по договору сможет исполнять обязанности судовладельца в рамках российского законодательства и международных договоров. К слову, требования к техническому управляющему будут утверждены дополнительно Правительством РФ.

Кроме того, принятым законом внесены изменения в статью 60 КТМ, которая на сегодняшний день устанавливает обязанности судовладельца по отношению к экипажу судна. Предусмотрена возможность передачи техническому управляющему полномочия по осуществлению от имени судовладельца прав и обязанностей работодателя перед членами экипажей, в числе которых заключение трудовых договоров, выплата заработной платы, обеспечение безопасных условий труда.

— Самое главное для моряков, что исходя из используемой в изменениях формулировки «от имени судовладельца», именно он — судовладелец — остается для них работодателем, тем самым введенное регулирование не меняет его ответственности перед членами экипажей морских судов в трудовых отношениях, — поясняет эксперт по правовым вопросам Российского профсоюза моряков Светлана Колганова. — Судовладелец по-прежнему отвечает по морским требованиям судном, которое, например, может служить залогом выполнения обязательств по отношению к экипажу — возмещения заработной платы, расходов на репатриацию и взносов по социальному страхованию.

Более того, принятым законом предусмотрена солидарная ответственность технического управляющего и судовладельца перед третьими лицами. Следовательно, моряки могут предъявить требования к любому из них в случае возникновения проблем с трудовыми отношениями на судне, переданном в техническое управление. ⚓

In particular, Article 8.1 regulating technical management issues is introduced to MSC. It gives to the shipowner the right to entrust the technical management of the ship to a technical management party — a legal entity or individual entrepreneur that, at the same time and according to the contract, is able to fulfill the duties of the shipowner within the framework of Russian legislation and provisions of international treaties. It is also worth mentioning that the requirements for a technical management party will be separately approved by the Government of the Russian Federation.

In addition, the adopted law amended Article 60 of MSC, which currently describes liabilities of the shipowner to the ship's crew. There is possibility to transfer to the technical manager the authority to exercise, on behalf of the shipowner, the rights and liabilities of the employer to crew members, including the processes of signing labor contracts, paying wages, and ensuring safe working conditions.

“The most important point for seafarers is that according to the wording ‘on behalf of the shipowner’, which is now used in amendments, the shipowner is the one who remains their employer, so the introduced regulation does not change shipowner's liability to the crew members of sea vessels regarding their labor relations,” explains Svetlana Kolganova, a legal expert of the Seafarers' Union of Russia. “The shipowner is still liable for maritime claims with the vessel, which, for example, can serve as collateral for the fulfillment of shipowner's obligations towards the crew members — compensation of wages, repatriation costs and social insurance contributions.”

Moreover, the adopted law provides for joint liability of the technical manager and the shipowner to third parties. As a result, the seafarers can assert claims against both of them in the event of some labor relations problems on a ship being under technical management. ⚓

БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДОУСТРОЙСТВА РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ ЗА РУБЕЖОМ ПОД ВОПРОСОМ

Добросовестная работа крьюинговых компаний — важный этап процесса трудоустройства российских моряков на флот. Он, по мнению Российского профсоюза моряков, обязательно должен предполагать наличие адекватной системы контроля за деятельностью агентств по найму. Так, практика показывает, что далеко не все частные службы по подбору персонала ответственно подходят к своей работе, например, оказывая услуги на платной основе или отправляя моряков на брошенные суда. Однако требования, которые сегодня предъявляются к работе крьюингов по трудоустройству моряков на суда под иностранными флагами, снижаются.

Так, постановлением от 26.02.2024 № 213 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» были внесены изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 12 марта 2022 г. № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации». Другими словами — Правительство РФ утвердило новые особенности осуществления деятельности, связанной с оказанием услуг по трудоустройству россиян за рубежом, в том числе они распространяются на деятельность крьюингов.

С 1 апреля 2024 года введена новая форма регулирования деятельности по трудоустройству моряков на суда под иностранным флагом — уведомительный порядок начала такой деятельности. С указанной даты крьюинговые агентства должны направлять в Роструд уведомление о начале своей работы. При этом от агентства не требуется иметь здание или офис для осуществления услуг, а от его работников и руководи-

SAFETY AND SECURITY OF ABROAD EMPLOYMENT OF RUSSIAN SEAFARERS ARE IN DOUBT

Dedicated work of crewing companies is an important stage of the fleet employment process for Russian seafarers. According to the Seafarers' Union of Russia, this process must be necessarily supported by an adequate system of control over the recruitment agencies' activities. Thus, past experience has shown that not all private recruitment agencies perform their activities responsibly: for example, providing services on a paid basis or sending seafarers to abandoned ships. However, the up-to-date requirements applying to the operation of crewing agencies regarding the employment of seafarers on ships sailing under foreign flags are being lowered.

теля — специального образования и стажа работы на морском судне.

Кроме того, новые особенности не предусматривают механизма контроля за деятельностью частных служб по подбору персонала.

В Российском профсоюзе моряков предостерегают: все это может привести к некачественному оказанию услуг по трудоустройству моряков на иностранные суда. Это обстоятельство позволит обманывать моряков и наживаться на тружениках флота — создаст благодатную почву для нарушений прав тружеников флота.

— Принятое постановление существенно снижает требования, предъявляемые на сегодняшний день к деятельности крьюингов по трудоустройству моряков на суда под иностранными флагами, по сравнению с действующими лицензионными требованиями к крьюингам и не соответствуют положениям Конвенции о труде в морском судоходстве, — убеждена эксперт по правовым вопросам Российского профсоюза моряков Светлана Колганова. 

Thus, Decree No. 213 dated February 26, 2024 “On Introducing Amendments to Certain Legislative Acts of the Government of the Russian Federation” introduced amendments to Decree No. 353 of the Government of the Russian Federation dated March 12, 2022 “On Peculiarities of Regulatory Frameworks in the Russian Federation”. In other words — the Government of the Russian Federation has approved new peculiarities for activities related to the provision of services aimed at employing Russian citizens abroad, including those that apply to crewing agencies' activities.

From April 1, 2024, a new regulatory form for activities aimed at employing seafarers on ships sailing under a foreign flag has been introduced — now it has a notification form for such activities. Starting from this date, crewing agencies should send a notification to Federal Service for Labor and Employment of the Russian Federation (Rostrud) informing about the starting period of their activities. Moreover, the agency is not required to have an official building or office to provide its services, and its employees and managers are not required to have special education and work experience on ships.

In addition, the new peculiarities do not provide for a control mechanism for monitoring activities of private recruitment agencies.

The Seafarers' Union of Russia warns: all these facts can lead to poor-quality services provided at the stage of employing seafarers on foreign ships. This factor will make it easier to deceive seafarers and get some profit from fleet employees — it will create advantageous basis for violation of the fleet employees' rights.

“The adopted Decree significantly lowers the requirements currently applied to crewing agencies' activities aimed at employing seafarers on ships sailing under foreign flags, in comparison with the current licensing requirements for crewing agencies, and does not comply with the provisions of the Maritime Labor Convention,” says Svetlana Kolganova, a legal expert of the Seafarers' Union of Russia. 

В КАКИЕ ДАЛИ «МОРЕ ЗОВЕТ!»

Ежегодно весной Санкт-Петербург становится центром притяжения для большого количества людей самого разного возраста, любящих кино и... море. И это неслучайно, так как именно в это время в Санкт-Петербурге проходит международный кинофестиваль морских и приключенческих фильмов «Море зовет!». С 19 по 23 апреля 2024 года он проходил на берегах Невы уже в 21 раз.

Торжественная церемония открытия XXI МКФ «Море зовет!» состоялась в Доме кино (ул. Караванная, 12). В этот день в киноцентре было многолюдно и оживленно. Среди приглашенных на церемонию открытия кинофестиваля высокопоставленных гостей, отраслевых специалистов, кинодокументалистов были также и представители Российского профсоюза моряков (РПСМ). Но больше всего было, конечно, курсантов ведущих морских учебных заведений, которые здесь были не только в качестве зрителей, но и волонтеров, оказывающих организационную поддержку в проведении мероприятия.

По мнению организаторов, основной целью кинофестиваля является пробуждение морского сознания нации и позиционирование России как великой морской державы, а Санкт-Петербурга — как ее морской столицы. Помимо этого кинофестиваль привлекает общественное внимание к морской проблематике, вопросам истории, экологии и охраны окружающей

среды. И, конечно, это культурное событие будет интересно в первую очередь школьникам и студентам, увлеченным этой тематикой и планирующим связать свою жизнь с морем. Фестиваль проводит кинофорум АНО «Международный кинофестиваль морских и приключенческих фильмов «Море зовет!» в тесном партнерстве с Морским советом при Правительстве Санкт-Петербурга при поддержке Комитета по культуре Санкт-Петербурга, Комитета по молодежной политике и взаимодействию с общественными организациями.

Выступая на церемонии открытия кинофорума, Татьяна Чекалова, ответственный секретарь Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга, советник губернатора, сказала: «В 2024 году кинофестиваль посвящен многим значимым датам, среди которых 320-летие со дня основания города воинской славы Кронштадта, 325-летие со дня учреждения Военно-Морского Андреевского флага и другие. Немало работ кинофестиваля, рассказывающих о совре-

менных проблемах, адресовано нашей замечательной молодежи. Именно молодые люди, которым предстоит решать существующие проблемы, олицетворяют будущее России. И молодежь, как и прежде, остается главным зрителем кинофестиваля «Море зовет!», с которым своими знаниями делится старшее поколение. Желаю всем участникам кинофестиваля ярких впечатлений от погружения в прекрасный и притягательный мир Мирового океана».

КОНКУРСНАЯ ПРОГРАММА

Для участия в международном конкурсе привлекаются профессиональные кинематографисты, учащиеся профильных вузов, а также независимые авторы. Помимо конкурсных кинопоказов обязательной частью фестиваля являются образовательные программы, научные конференции и творческие встречи с проведением мастер-классов ведущими кинематографистами и деятелями искусства. Всего к участию в конкурсном показе были допущены 29 работ мастеров документального жанра из пяти стран в десяти номинациях. Среди которых были такие номинации, как «Лучший фильм о приключениях», «Родные берега», «Лучший фильм экологической тематики» и другие. Показы конкурсных работ проходили на различных площадках: в Белом зале киноцентра «Дом кино», во Дворце культуры имени Кирова, в Музее ледокола «Красин», в филиале Центрального военно-морского музея «Кронштадтская крепость», а также на открытой площадке

WHAT HORIZONS "THE SEA CALLS!" TO

Every spring, St. Petersburg becomes a center of attraction for a large number of people of all ages who are in love with cinema and... the sea. And this is not just a coincidence, since the international film festival of marine and adventure films "The Sea Calls!" is held in St. Petersburg every year. It took place on the banks of the Neva river for its 21st time from April 19 to April 23, 2024.

The official opening ceremony of the XXI International Film Festival "The Sea Calls!" was held at the Dom Kino cinema (Karavannaya St., 12). The cinema center was crowded and full of active life during this ceremony. Among the high-ranking guests, industry experts, and documentary filmmakers invited to the official opening ceremony of the film festival, there were also representatives of the Seafarers' Union of Russia (SUR). But the largest number of visitors was among the cadets of leading maritime educational institutions, who were present not only as spectators, but also as volunteers providing organizational support for this event.

According to the festival's organizers, the purpose of the film festival is to awaken the maritime mind of the nation and position Russia as a great maritime power, with St. Petersburg being its maritime capital. In addition, the film festival can attract public attention to some maritime issues, historical aspects, ecological and environmental protection problems. Of course, this cultural event is also of great interest primarily to schoolchildren and students who are fond of the maritime area and planning to connect their lives with the sea. The festival is hosted by the Autonomous Non-Commercial Organization Film Forum International Film Festival of Maritime and Adventure Films "The Sea Calls!" in close partnership with the Maritime Council under the Government of St. Petersburg with the support of the Committee for Culture of St. Petersburg, the Committee for Youth Policy and Interaction with Public Organizations.

Speaking at the opening ceremony of the film forum, Tatyana

Chekalova, the Executive Secretary of the Maritime Council under the Government of St. Petersburg, the Advisor to the Governor, said: "In 2024, the film festival is dedicated to many significant dates; among them the 320th anniversary of the founding of the City of Military Glory of Kronstadt, the 325th anniversary of the establishment of the St. Andrew's Naval Flag, and others. A lot of films presented at the festival highlight some present day problems and are addressed to our wonderful youth. These young people are the ones to solve existing problems and represent the future of the Russian Federation. And young people, like it was before, are the main spectators of the film festival "The Sea Calls!", and the older generation tries to share some knowledge with them. I wish all participants of our film festival could have bright emotions and impressions from immersing in the beautiful and attractive world of the World Ocean."

FESTIVAL COMPETITION PROGRAM

Professional filmmakers, students of specializing universities, as well as independent authors are invited to participate in the international film competition. In addition to film screenings as part of the competition program, some educational programs, scientific conferences and creativity meetings with master classes organized by leading filmmakers and artists are a mandatory part of this festival. In total, 29 documentary works from five countries in ten different nominations were presented during the competition screening. The nominations included: "Best Adventure Film", "Native Shores",

парка культуры и отдыха «Патриот», в культурно-досуговом центре «Подвиг» в Колпине. Примечательно, что вход на все конкурсные показы на любой из площадок был бесплатным. Кроме того, закрытые показы конкурсных работ кинофестиваля проходили также в некоторых школах и вузах Санкт-Петербурга.

По итогам работы конкурсного жюри места распределились следующим образом.

1 место — «Остров Русский — остров спасения», 2024 год (автор сценария и режиссер Сергей Поляков, оператор Валерий Иванов).

2 место — «Миша-Ледокол», 2023 год (автор сценария и режиссер Дмитрий Степанов, оператор Иван Попиков).

3 место — «Король бакланов», 2023 год (автор сценария Дарья Разумникова, операторы Дарья Разумникова и Антон Сотников, продюсер Леонид Рыбаков).

Также призами XXI МКФ «Море зовет!» были награждены фильмы: «Остров Тюлений. Попавшие в петлю» (2023, ОКЕАН HD); «Илья Репин в Самарской Луке» (2020, студия «Виктория»); «Свет» (2022, СПбКИТ); «Пароход времени «Валаамский монастырь» (2023, ООО «Медиа Дивижн»); «Святые и близкие. Федор Ушаков» (2022, ИП Медведев С. К.); «600 бойцов Валерия Шагина» (2024, телеканал «Вместе-РФ»); «Маяки, дарующие жизнь» (2022, ООО «Студия Просвещение»); «Вода и воля. Адмирал Макаров (2023, ООО «Кинокомпания «АртСинема»); «Кронштадт. Блокада. Дети. 80 лет со дня полного снятия блокады Ленинграда» (2024, ООО «Леста»); «Прямо под поверхностью» (Juste sous la surface, 2023, Poisson-Lune Productions/Mediterranean Dream Production).

ИЗ ИСТОРИИ ОСНОВАНИЯ ФЕСТИВАЛЯ

Организатором и бессменным руководителем кинофестиваля на протяжении многих лет был моряк, общественный деятель,

историк, журналист и кинематографист Сергей Апрелев. В 2021 году он ушел из жизни, оставив после себя большое документальное наследие. Сергей Апрелев активно занимался журналистикой и историей «Полярных конвоев», был участником международных конференций по вопросам международного морского права и военной истории (Архангельск, Монте-Карло, Аяччо, Кордова, Тунис). Он автор многих публикаций в отечественной и зарубежной прессе, яхтсмен, участник регат «Катти Сарк» (1996, 1997, 1997), а также автор и режиссер документальных фильмов «К вечнозеленому острову» (1998), «Арктические союзные конвои» (2000), «Хиросима Голливуда» (2003) и других.

С 2006 года фестиваль «Море зовет!» носит статус международного, а уже в 2008 году он был упомянут в альманахе Союза кинематографистов России в числе важнейших кинособытий страны. Кинофорум за годы своего существования стал довольно популярным не только среди документалистов, журналистов и моряков, но и среди представителей научных и музейных сообществ. Так, давними партнерами кинофестиваля «Море зовет!» являются Арктическая общественная академия наук, филиал Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге — «Ледокол «Красин», фонд «Морское образование» и многие другие организации и общественные институты. Опыт фестиваля подтверждает высокий общественный интерес к морской истории и приключениям, а также ко всему, что так или иначе связано с морем: к науке, экономике, культуре, энергетике, промышленности, водным видам спорта.

Диапазон тем, охватываемых фестивалем, неуклонно расширяется, отчего количество желающих принять участие в конкурсе растет из года в год, превращая кинофорум в одно из самых ярких явлений культурной жизни не только Санкт-Петербурга, но и России в целом. 

"Best Environmental Film" and others. Film screenings within the competition program took place at various sites: in the White Hall of the Dom Kino cinema center, in the Kirov Palace of Culture, in the Icebreaker Krasin Museum, in the Kronstadt Fortress branch of the Central Naval Museum, as well as at the open area site of the cultural and recreation park Patriot, in the cultural and leisure center Podvig in Kolpino. It is worth mentioning that screenings of all competitive films at any of the sites were free of charge. In addition, private screenings of the festival's competitive works were also held in some schools and universities of St. Petersburg.

Based on the judging panel results, the awards were given as follows:

1st place — "Russian Island — Island of Salvation", 2024 (scriptwriter and director — Sergey Polyakov, camera operator — Valery Ivanov).

2nd place — "Misha the Icebreaker", 2023 (scriptwriter and director — Dmitry Stepanov, camera operator — Ivan Popikov).

3rd place — "King of Cormorants", 2023 (scriptwriter — Daria Razumnikova, camera operators — Daria Razumnikova and Anton Sotnikov, producer — Leonid Rybakov).

The following films were also awarded at XXI International Film Festival "The Sea Calls!": "Tyuleny Island. Caught in the Loop" (2023, OCEAN HD); "Ilya Repin in Samarskaya Luka" (2020, Victoria studio); "Light" (2022, SPBKIT); "Time Steamboat Valaam Monastery" (2023, Media Division LLC); "Saints and Loved Ones. Fedor Ushakov" (2022, private entrepreneur Medvedev S. K.); "600 Combat Soldiers of Valery Shagin" (2024, TV channel "Vmeste-RF"); "Lighthouses Giving Life" (2022, Prosvescheniye Studio LLC); "Water and Freedom. Admiral Makarov (2023, ArtCinema Film Company LLC); "Kronstadt. Blockade. Children. 80 Years Since the Complete lifting of the Leningrad Blockade" (2024, Lesta LLC); "Just Below the Surface" (Juste sous la surface, 2023, Poisson-Lune Productions/Mediterranean Dream Production).



FESTIVAL BACKGROUND HISTORY

The organizer and permanent director of the film festival for many years was Sergei Aprelev, the sailor, public person, historian, journalist and cinematographer. He passed away in 2021, leaving us a large documentary heritage. Sergey Aprelev was actively involved in journalism and devoted himself to the history of the Polar Convoys, he was a participant of the international maritime law and military history conferences (Arkhangelsk, Monte Carlo, Ajaccio, Cordoba, Tunisia). He is the author of many publications in the domestic and foreign press, a yachtsman, a participant of the Cutty Sark regattas (1996, 1997, 1997), as well as the author and director of documentary films "To the Evergreen Island" (1998), "Arctic Allied Convoys" (2000), "Hiroshima of Hollywood" (2003), and others.

Since 2006, the festival "The Sea Calls!" has the international status, and in 2008 it was already mentioned in the almanac of the Union of Cinematographers of Russia among the most important film events held in our country. Since its beginning the film forum has become quite popular and not only among documentarians, journalists and sailors, but also among representatives of the scientific and museum communities. For example, among long-term partners of the film festival "The Sea Calls!" there are the Arctic Public Academy of Sciences, the branch of the Museum of the World Ocean in St. Petersburg — "Icebreaker Krasin", Maritime Educational Foundation and many other organizations and public institutions. The festival experience shows the high public interest in maritime history and adventures, as well as in everything somehow connected with the sea: science, economics, culture, energy, industry, water sports.

The range of topics covered at the festival is steadily expanding, leading to the increasing number of people wishing to take part in the competition from year to year, making this film forum one of the brightest events in the cultural life of not only St. Petersburg, but also the whole Russian Federation. 

ПРОРАБАТЫВАЕТСЯ ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВА ТРЕХ УЧЕБНО- ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ СУДОВ

Об этом говорится в ответе Отдела профессионального образования, дипломирования и защиты информации Управления безопасности судоходства Федерального агентства морского и речного транспорта на обращение Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков, которое было направлено Президенту РФ Владимиру Путину в ходе прямой линии.

В БТО РПСМ отмечают, что плавающая практика является неотъемлемой частью учебного процесса при подготовке профессиональными образовательными заведениями будущих судоводителей, судовых механиков и электромехаников для морского/речного флота — она необходима курсантам для подтверждения теоретических знаний и получения практических навыков. Кроме того, плавпрактика позволяет наработать необходимый плавательный ценз для получения рабочего диплома.

В советское время все это решалось за счет строительства учебно-производственных судов, оснащенных современным оборудованием. На них же апробировалась прогрессивная форма обучения — плавательные семестры. По сути, такой подход дал путевку в жизнь многим курсантам.

Сегодня ситуация с учебным флотом оставляет желать лучшего. Даже в ведущих вузах страны нет современных учебно-производственных судов. Достаточно сказать, что УПС «Профессор Хлюстин» построен в 1973 году.

В Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков уверены: для решения данной проблемы необходим комплексный подход, в том числе государственная поддержка строительства современных учебно-производственных судов, их содержания и эксплуатации.

Отметим, что РПСМ уже не первый раз поднимает вопрос строительства УПС.

В ответе на последнее обращение говорится: «В настоящее время по поручению Президента Российской Федерации Росморречфлотом совместно с Минтрансом России и Минобрнауки России прорабатывается вопрос строительства трех учебно-производственных судов».

В БТО РПСМ добавляют, что усилия Правительства России направлены на развитие морских путей: совершенствуется инфраструктура Северного морского пути, строятся новые суда, наращиваются мощности транспортно-логистических коридоров. Успешное решение всех задач подразумевает под собой и привлечение большого количества специалистов. В профсоюзе подчеркивают, что особое место здесь отводится морякам, для которых опыт работы в том числе и на современных учебно-производственных судах — важная составляющая профессиональных компетенций. 

THE ISSUE OF BUILDING THREE PRODUCTION TRAINING VESSELS IS UNDER CONSIDERATION

This is stated in the response of the Department of Professional Education, Certification and Information Security of the Navigation Safety Administration of the Federal Agency for Maritime and River Transport to the appeal of the Baltic Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia, which was submitted to the President of the Russian Federation Vladimir Putin during the Direct Line.

BTO SUR notes that shipboard training is an integral part of professional education of future navigators, marine engineers and electricians — it is necessary for cadets to confirm academic knowledge and obtain practical skills. Besides, a shipboard training is a way to get a service qualification necessary to gain a Certificate of Competency.

In Soviet times, all these matters were addressed through the building of production training ships equipped with modern equipment, where a progressive form of training — shipboard semesters — were tested. In fact, this approach helped many cadets to start their carrier.

Today, the situation with the training fleet has room for improvement. Even the country's leading institutes do not have modern training vessels. Suffice it to say that the training vessel “Professor Khlyustin” was built in 1973.

The Baltic Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia believes an integrated approach, including state support for the building of modern training vessels, their maintenance and operation is needed to address this issue. Note that SUR has brought up a subject of building of training ships repeatedly.

The response to the latest appeal states: “Currently, Rosmorrechflot, by order of the President of the Russian Federation, together with the Ministry of Transport and the Ministry of Education and Science of Russia, is considering the issue of building three production training vessels.”

BTO SUR adds that the efforts of the Russian Government are aimed at development of shipping routes: the infrastructure of the Northern Sea Route is being improved, new vessels are being built, and the capacity of transport and logistics lanes is being increased. Successful addressing of all issues also implies the involvement of many specialists. The trade union emphasizes that a special role here is given to seafarers, for whom work experience, including a service on board modern training vessels, is an important component of their professional competencies. 



ПРОВЕРКИ СУДОВ В ПОРТАХ НАХОДКА И ВОСТОЧНЫЙ ПРИВЕЛИ К УЛУЧШЕНИЮ УСЛОВИЙ ТРУДА МОРЯКОВ

К такому выводу пришел председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков Николай Суханов после подведения итогов работы инспекторов труда ДВРО РПСМ за 2022–2023 гг. Так, их деятельность связана с посещением судов в портах Находка и Восточный и проверкой условий, в которых трудятся моряки.

Всего за два года представители ДВРО РПСМ побывали на 95 морских судах под иностранными и российскими флагами. В адрес 77 судовладельцев были отправлены нотисы с требованием о заключении коллективных договоров с профсоюзами. В результате 13 работодателей подписали договоры с профсоюзами моряков, в том числе РПСМ, а три судоходные компании сменили флаги на национальные. Например, в мае 2023 года после посещения теплохода Inlaco Bright под удобным флагом и проведения акции протеста на борту вьетнамский судовладелец заключил колдоговор с Российским профсоюзом моряков, увеличив заработную плату морякам почти в два раза. В декабре 2023 года был подписан договор между ДВРО РПСМ и компанией Stolt

Tankers B. V., на флоте которой работают более 500 дальневосточников.

В случаях, когда моряки жаловались на задержку зарплат, инспекторы ДВРО РПСМ оперативно принимали меры по урегулированию проблемы. В частности, после обращений в капитании портов работодатели погашали задолженности. За 2022–2023 гг. морякам было возвращено более \$1,5 млн заработной платы.

Как правило, во время визита на судно инспекторы ДВРО РПСМ рассказывают морякам о системе удобных флагов и почему нужен коллективный договор. Масштабы использования удобных флагов в мире достигли рекордного уровня: в дешевых регистрах уже зарегистрировано больше половины мирового торгового флота. Морякам, нанятым на суда

VESSELS' INSPECTIONS IN THE PORTS OF NAKHODKA AND VOSTOCHNY RESULTED IN IMPROVING WORKING CONDITIONS FOR SEAFARERS

This conclusion was reached by the Chairman of the Far Eastern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia, Nikolay Sukhanov having summed up the results of the work of FETO SUR Labor Inspectors for 2022-2023. Their activities are related to visiting vessels at the ports of Nakhodka and Vostochny and inspecting working conditions on board.

In just two years, the FETO SUR representatives visited 95 sea vessels under foreign and Russian flags. Notices were sent to 77 shipowners demanding the conclusion of collective agreements with trade unions. As a result, 13 employers signed agreements with seafarers' unions, including SUR, and three shipping companies changed the flags of their vessels to national ones.

For example, in May 2023, a Vietnamese shipowner entered into a collective agreement with the Seafarers' Union of Russia and almost doubled the wages of seafarers following a visit of FETO SUR Inspectors on board of the flag of convenience MV Inlaco Bright and holding a protest on board.

In December 2023, an agreement was signed between FETO SUR and Stolt Tankers B. V., which employs more than 500 seafarers — the Russian Far East residents — on board its vessels.

In cases where seafarers complained about delayed wages, the FETO SUR Inspectors took promptly measures to address the issues. In particular,

без колдоговора, приходится не просто — регистры удобного флага не обеспечивают соблюдение минимальных социальных гарантий. Характерной особенностью законодательства стран удобного флага является то, что они не регламентируют важные вопросы набора экипажа и не предлагают серьезной системы контроля. В условиях отсутствия контроля со стороны государства флага владельцы судов могут самостоятельно устанавливать нормы и правила, в том числе уровень заработной платы и условия труда моряков.

Инспекторы объясняют экипажам судов, что задача морских профсоюзов — добиться, чтобы судовладельцы соблюдали хотя бы минимальные требования по условиям труда. Так, заработная плата матроса первого класса не должна быть меньше \$1836, а компенсация за гибель моряка в период действия контракта — \$110 тысяч.

— Только наличие коллективного договора с национальным профсоюзом на судах под удобными флагами и коллективного договора РПСМ для судов под российским флагом дает гарантию труженикам флота на защиту их законных прав и интересов, — заключает председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов.

Остается добавить, что во время каждой встречи с экипажами инспекторы ДВРО РПСМ передают на суда книги о правах моряков, работающих под удобным флагом, журналы «Морской профсоюзный вестник». В свободное от вахт время они приглашают всех моряков в интерклуб Находки. [📄](#)

employers repaid debts after appeals to port captains. More than USD1.5 million in wages were returned to seafarers for 2022-2023.

Usually, during their visits on board, FETO SUR Inspectors tell seafarers about the flag of convenience system and the reasons why a collective agreement is needed. The scale of use of flags of convenience in the world has reached a record level: more than half of the world's merchant fleet is already registered in cheap registers. It's not easy for seafarers working on board vessels not covered by a collective agreement — flag of convenience registers do not ensure compliance with minimum labor standards.

A characteristic feature of the legislation of flag of convenience countries is that they do not regulate important issues of crew recruitment and do not

offer a serious supervision system. In the absence of control by the flag state, shipowners can set their own rules and regulations, including wage levels and working conditions for seafarers.

Inspectors explain to crews that the task of maritime trade unions is to ensure that shipowners comply with at least the minimum requirements for working conditions. Thus, the salary of an AB Seaman should be at least USD1,836, and the amount of compensation in case of a seafarer's death while on a voyage should be no less than USD110,000.

“A collective agreement with national trade union in case of flags of convenience vessels and the SUR collective agreement for Russian flagged vessels — is the only way to guarantee the protection of legitimate rights and interests of fleet workers,” — the FETO SUR Chairman Nikolay Sukhanov concludes.

It remains to add that during each meeting with the crews, the FETO SUR Inspectors give the crew members books on the rights of seafarers working on FOC vessels and the latest issues of the “Maritime Unions Herald”. Also, they invite all seafarers to visit International Marine Club of Nakhodka in their spare time. [📄](#)

ИНЦИДЕНТ ЗА ПРЕДЕЛАМИ СУДНА

Не все моряки знают, что если по дороге на судно или на пути следования к месту проживания после списания произошел несчастный случай, то такой инцидент подлежит расследованию как связанный с производством.

Как объяснил главный технический инспектор труда Евгений Хижняк, процедура расследования и учета несчастных случаев, произошедших с моряками в период их работы на борту судна, изложена в статьях 227-231 Трудового кодекса РФ и пунктах 1, 5-9, 18, 19 «Положения об особенностях расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях», утвержденных приказом Минтруда России № 223н от 20.04.2022 г.

— В Положении в том числе учтены ситуации, когда инцидент происходит вне судна при выполнении моряком заданий по поручению судовой администрации или судовладельца, а также на берегу в период отдыха во время стоянки судна в порту или на пути следования к судну или обратно к дому, — объяснил он.

РПСМ напоминает: если член экипажа в период работы по контракту получил травму, то он обязан сообщить о ней руководителю службы (стармеху, старшему помощнику капитана). В сроки, оговоренные в коллективном договоре, законе страны флага судна, но не более трех суток, травма подлежит расследованию судовой комиссией под руководством капитана. И очень важно, что травмированный моряк (или его доверенное лицо и родственники погибшего моряка) имеет право на личное участие в расследовании несчастного случая, произошедшего с ним (ст. 229 ТК РФ).

По результатам расследования моряку или членам семьи погибшего от травмы моряка на руки выдается один экземпляр акта (форма Н-1). Он является основанием для требования оплатить лечение на берегу или компенсировать расходы, затраченные на реабилитацию, а также получения от Социального фонда России компенсации за потерю трудоспособности (потерю кормильца).

Расследование же несчастного случая, когда один или несколько пострадавших получили тяжелые увечья или погибли, может длиться до 15 дней. ⚓

OFFBOARD INCIDENT

Not all seafarers know that if an accident occurs on their way to the ship or on the way to their place of residence after signing off, such an incident should be investigated as a production-related incident.

According to Evgeny Khizhnyak, the Chief technical labor inspector, the procedure for investigating and recording accidents that occurred with seafarers during their activities on board is described in Articles 227-231 of the Labor Code of the Russian Federation and Paragraphs 1, 5-9, 18, 19 of the “Regulation on Investigation of Production Accidents in Special Industries and Organizations”, approved by Order of the Ministry of Labor of the Russian Federation No. 223n dated April 20, 2022.

“The Regulation also takes into account such situations when an incident occurs offboard the sea vessel when a seafarer is performing tasks according to the order of the ship administration or the shipowner, as well as on shore during a rest period while the vessel is staying at a port,

or on the seafarer’s way to the ship or back to a place of residence,” he explained.

The SUR reminds: if a crew member gets injuries while performing his/her duties under a contract, he/she is obliged to report about this accident to the chief officer (a chief engineer, a chief mate). Within the time period specified in the collective labor agreement, in the corresponding law of the country being marked on the ship’s flag, but not more than three days, the injury incident is subject to investigation by a vessel commission under the supervision of the ship captain. And it is very important that the injured seafarer (or an authorized representative and relatives of the deceased seafarer) has the right to participate personally in the investigation of the accident occurred to him/her (Article 229 of the Labor Code of the Russian Federation).

Based on the investigation results, the seafarer or his/her family members (in the case of his/her death) should get one copy of the Act (Form N-1). This Act is the basis for demanding compensation for medical treatment on shore or compensation of rehabilitation expenses, as well as receiving compensational payments from the Social Fund of the Russian Federation for loss of labor capacity (loss of a breadwinner).

The investigation of an accident when one or more persons have been seriously injured or have died can last up to 15 days. ⚓

В МОРЯХ ТВОИ ДОРОГИ

Если каждый солдат мечтает стать генералом, то каждый матрос — капитаном или старшим механиком. И мечты эти вполне осуществимы при должном желании и упорстве. Андрей Сергеевич Вдовин много лет отдал торговому флоту и прошел путь до капитана. Сегодня он — старший преподаватель кафедры «Судовождение» Керченского государственного морского технологического университета. В этом материале он разбирается, каким должен быть моряк торгового флота, и делится мнением о том, чего не хватает курсанту во время учебы.

«Мировой флот непрерывно модернизируется. Пришла и эпоха автоматизации, когда флот оснащается современной аппаратурой и приборами. Для эксплуатации судовой автоматики нужны высококвалифицированные кадры. Наша задача — готовить специалистов для работы не только на современных судах, но и на флоте будущего.

За время покорения морских просторов выработался определенный набор знаний, необходимый каждому моряку, — от астрономии до автоматизации процессов судовождения. Вместе с динамичным развитием флота растет и список предметов для изучения в морских учебных заведениях. Здесь главное — идти в ногу с прогрессом. Необходимо

неустанно и внимательно следить за всеми новыми тенденциями и готовить наших специалистов на уровне современных требований. На сегодняшний день на кафедре «Судовождения» наши курсанты изучают 66 предметов. Сколько учебных часов выделить на каждый из них — прерогатива Министерства образования. Как говорил Аристотель, истина — это соответствие наших знаний действительности.

Вот здесь впервые курсанты и преподаватели сталкиваются с проблемой социальной энтропии современного гуманитарного знания. Социальная энтропия — это мера отклонения социальной системы либо ее подсистемы от эталонного состояния, когда отклонение проявляется в снижении уровня организации, эффективности функционирования, темпов развития.

Это означает, что в морской вуз пришли не отличники и медалисты, а обычные школьники со средними способностями с неопределенными целями и задачами на будущее. В процессе обучения они должны будут овладеть морской профессией и выйти на мировой рынок труда, где придется конкурировать с китайцами, индусами, филиппинцами, итальянцами, греками, хорватами, поляками и морякам других национальностей.

YOUR ROADS ARE AT THE SEAS

While every soldier dreams of becoming a general, every sailor dreams of becoming a captain or a chief engineer. And these dreams can actually come true with the proper desire and perseverance.

Andrey Sergeevich Vdovin devoted many years of his life to the merchant fleet and reached the position of a captain. Now he is working as a senior teacher at the Marine Navigation Faculty in the Kerch State Marine Technological University. In this article, he tries to describe what a merchant seaman should be like and shares his opinion on what a cadet lacks during the educational process:

"The world-wide fleet is constantly modernizing. The era of automation has reached this sector as well, and the fleet is being equipped with modern devices and instruments. Highly qualified personnel is required to operate the automatic systems on vessels. We need to train and prepare specialists to work not only on modern ships, but also on future generation vessels.

While conquering the seas, certain skills necessary for every sailor were acquired — from astronomy to automation of marine navigation processes. Along with the dynamic development of the fleet, we constantly get a more and more enlarged list of subjects to study in maritime educational institutions. And the main thing here is to keep pace with the progress. It is very important to constantly and carefully monitor all new trends and properly train our specialists to meet all modern requirements. Today, at the Marine Navigation Faculty, our cadets study 66 different subjects. It is for the Ministry of Education to decide how many academic hours should be devoted to each of the subject. According to Aristotle, truth is the correspondence of our knowledge to reality.

At this point, cadets and teachers face the problem of social entropy of modern humanitarian knowledge. Social entropy is a measure of the deviation of a social system or its subsystem from its reference state, when the deviation reflects a decrease in the level of organization, operating efficiency, and rate of development of the system.

This means that the cadets of the maritime university are not all excellent pupils who graduated from school with honor medals, but just ordinary students with average abilities and uncertain goals and objectives for their future. During education and training they will have to master the maritime profession and enter the global market in order to compete with the Chinese, Indians, Filipinos, Italians, Greeks, Croats, Poles and sailors of other countries.

Курсанты с первого курса должны знать, что учеба — это тяжелый труд, а впереди их ждет такая же нелегкая работа. Кто ошибся в выборе профессии, должны исправить ситуацию как можно раньше.

КТО ЖЕ НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ИЗ ВЫПУСКНИКОВ ШКОЛ МОЖЕТ СТАТЬ МОРЯКОМ?

Так, средний бал аттестата должен быть не ниже 4. Троечники будут иметь проблемы с карьерным ростом.

Еще должна быть психофизиологическая пригодность — эмоции и тоска по дому неуместны. Не секрет, что судоходство — отрасль повышенной опасности, поэтому нужно осознавать, что пожары на судне, затопление отсеков, аресты судна, нападения пиратов, навигация в зоне боевых действий — только малая часть того, что ждет впереди. Еще будут не только красивейшие закаты и рассветы, но и недельные шторма, туманы, льды. Если человек склонен к медленному восстановлению после больших нагрузок, то эта усталость на постоянной основе станет нормой.

Физические характеристики для моряка тоже важны. Как забраться на мачту по скоб-трапу, работать на высоте и за бортом, имея лишний вес? А при росте выше 190 см будет тяжело перемещаться по балластным танкам, где высота не больше метра.

Но основное качество морского офицера — выдержка. Не смелость, не сила, не отвага, а именно — выдержка.

Переходим к учебе. Проходных или ненужных предметов в морских вузах нет. Общая вузовская сетка всецело направлена на подготовку уникального специалиста. Но к некоторым предметам есть вопросы.

Например, английский язык. Многолетний опыт показывает, что методика преподавания несовершенна. Результаты просто шокирующие. Необходимо принимать неотложные меры. Если к концу

третьего года обучения курсант не знает язык, то его необходимо переводить на другую кафедру, где английский не так важен, как для моряка.

Дело в том, что английский язык — стержень морской профессии. Без него в море делать нечего. Связано это не только с тем, что почти на всех судах, которые ходят под иностранным флагом, смешанные экипажи и основной судовой язык — английский, но еще и с тем, что вся документация и отчетность ведется на нем же.

Или — математика. Подготовка морских инженеров не соответствует современным вызовам. Между тем, математика — основа точных наук и после изучения рядов Тейлора и Маклорена начнется теория вероятностей. Но изучение теории вероятностей проходит поверхностно. Не преподаются теории принятия решений. Зачем все это? Перед капитаном встанет вопрос выбора решения при большом объеме информации. Как это сделать в условиях риска и неопределенности? Судоводитель должен учитывать качественные обстоятельства, которые не сводятся к однозначным ответам, ведь на принятие решения влияют до 24 параметров. Поэтому судоводитель обязан обладать высоким уровнем компетентности, достаточным объемом полномочий, инновационностью идей. Метод выработки решений, особенно сопряженных с риском, является разделом математического анализа. Это — информационные, организационные и оперативные решения. Без этих умений судоводитель будет как скрипач без музыкального слуха.

Кроме того, теория игр как раздел прикладной математики вообще не изучается.

Создается впечатление, что математику читают по программе средней школы, а не морского университета. Вот почему на пятом курсе знания по математике равны косинусу девяносто градусов.

Помимо английского языка и математики очень важный



Starting from their first year, the cadets should know that studying is difficult, and the same hard work awaits them ahead. Those who made a wrong choice in profession should correct it as soon as possible.

WHAT SCHOOL GRADUATES TODAY CAN BECOME SAILORS?

To begin with, the average grade point of their school certificate must be at least B (4). Students with C (3) grades will have problems with their career growth.

Some psychophysiological aspects also matter — emotions and homesickness are not appropriate. It is no secret that shipping is a high-risk industry, so it is important to understand that fires on a ship, flooding of compartments, ship arrests, pirate attacks, navigation in a war zone are just some examples of what the cadets may encounter ahead. Also, there will be not only beautiful sunsets and sunrises, but also week-long storms, fog, and ice. If a person is prone to slow recovery after high physical loads, then continuous fatigue will become a routine.

Good physical performance is also of high importance for a sailor. How to climb onto the mast using a spar ladder, work at height and overboard if you have overweight? And if you are taller than 190 cm, it will be difficult for you to move along ballast tanks which are no more than one meter in height.

However, the main quality of a naval officer is self-control. Not courage, physical strength or bravery, but self-control.

Let's move on to educational aspects. There are no passing-through or unnecessary subjects at maritime universities. The common academic system is focused on training and bringing up unique specialists. However, there are some disputable issues on some of the subjects.

For example, the English language. Many years of experience show that teaching methods and plans are not

perfect. The results are definitely shocking. Urgent measures must be taken. If by the end of the third year at the university the cadet does not know the language, then it is time to choose another department where English is not as important as it is for a sailor.

The point is that knowledge of English is critical the maritime profession. There is nothing to do at sea without knowing English. In addition to the fact that almost all ships that sail under a foreign flag have mixed-nations crews and the main communication language onboard is English, all documents and reports are also in English.

Another example is Mathematics. The training process of marine engineers does not meet modern requirements. Meanwhile, mathematics is the basis of the exact sciences, and after studying the Taylor and Maclaurin Series there comes the probability theory. But the educational program for the probability theory is very shallow. The decision-making theories are not included in the process. What is this all for? The captain may face a situation when he will have to make a decision based on a large amount of data. How to do this in conditions of high risks and uncertainty? The ship navigator must allow for the true circumstances that cannot be just converted to simple answers, because up to 24 parameters can influence the decision-making process.

Therefore, the ship navigator must have a high level of competence, sufficient authorities, and innovative ideas. The decision-making method, especially for high-risk decisions, is a branch of mathematical analysis. This is a combination of informational, organizational and operational decisions. Without these skills and knowledge, a navigator will be like a violinist without an ear for music.

In addition, the game theory, a branch of applied mathematics, is not studied at all.

Mathematics is seemed to be taught according to a high-school curriculum, and not a maritime-university one. That is the reason why in the fifth year

предмет «Технические средства судовождения». Если зайти на ходовой мостик современного судна, то мы увидим огромное количество различных приборов, которые светят дисплеями, мигают диодами, они сигнализируют и мерцают. Сегодня курсанты, а в будущем судоводители, считают, что приборы сами определяют местоположение судна, автоматически ведут прокладку, измеряют дистанцию и скорость — даже на руле стоять не надо. Такое слепое доверие может привести только к аварии и до суда. Примеры есть. На самом деле эти приборы делают все, кроме главного — не принимают решений.

Принципы работы этих приборов изобретены очень давно. Радиолокационные станции изобретены 80 лет назад, автоматическая идентификационная система была готова к эксплуатации в 1973 году, гирокомпас — в 1908 году, а электронно-картографическая навигационно-информационная система — обыкновенный автопрокладчик — была на судах с 1925 года. Инерционные системы появились в 1960 году. Ничего нового нет. В ближайшее время откажутся от AIS, а ее функции возложат на электронные карты. GPS совместят с GMSSB.

Флот ждет тепловые радары, лазерные дальномеры, инерционные системы. В конце переоснащения стоит система е-навигация — полное автоматизированное управление судном. В Японии эти системы уже эксплуатируют. Ясно, что системы нового поколения скоро придут не только на ходовой мостик: автоматизированы будут грузовые, балластные и швартовые операции. Управление судовыми силовыми установками уже автоматизировано.

Мы должны непрерывно следить за развитием технологий и быть готовыми обучать наших моряков». [🔗](#)



© Anna Atanasiyko

the cadet's knowledge in mathematics is narrowed to the "cosine of ninety degrees".

In addition to English and mathematics, another very important subject is Technical Navigational Means. If we go onto the navigation bridge of a modern ship, we will see a huge number of various instrumentation with displays, flashing diodes, beeping and flickering. Today, the cadets, or ship navigators in the future, believe that the instruments can fully determine the location of the vessel, automatically navigate, measure distances and speed — you don't even need to stand at the steering wheel. Such blind trust can only lead to an accident and a juridic trial. There are some examples of such situations. In fact, these instruments can do everything except the main thing — they do not make decisions.

The operating principles of these instruments and devices were invented a long time ago. Radar stations were invented 80 years ago, an automatic identification system was ready for operation in 1973, a gyrocompass — in 1908, and an electronic cartographic navigation and information system — ordinary automatic position plotter — has been operated on ships since 1925. Inertial systems appeared in 1960. There is nothing new here. In the nearest future, AIS will be removed, and electronic maps will perform its functions instead. GPS will be combined with GMSSB.

The fleet is waiting for thermal radars, laser rangefinders, and inertial systems. E-navigation system comes last in the re-equipment process which represents a fully automated vessel control. Such systems are already in operation in Japan. It is obvious that the systems of new generation will soon come not only to the navigation bridge: cargo, ballast and mooring operations will be automated as well. The control of ship power plants is already automated.

We need to continuously monitor the development of technologies and be ready to train our sailors according to modern requirements." [🔗](#)



↑

**ВДОВИН
АНДРЕЙ СЕРГЕЕВИЧ**

**VDOVIN
ANDREY SERGEEVICH**

БИОГРАФИЯ

Андрей Сергеевич Вдовин родился в 1948 году в Москве. В 1957 году с семьей переехал в Керчь. В 1969 году окончил Херсонское мореходное училище, факультет «Судовождение» и по направлению вернулся в Керчь. Через 10 лет окончил Калининградский технический институт — факультет «Промышленное рыболовство». Затем работал капитаном на рыбодобывающих и научно-исследовательских судах в Атлантическом, Индийском и Тихом океанах. В 1986 году окончил Новороссийское высшее инженерное морское училище. Завершив рыбацкую карьеру, в декабре 1991 года улетел в греческий Пирей, где принял дела капитана на танкере-химовозе. Андрей Сергеевич работал под флагами Англии, Мальты, Кипра, Сингапура. На танкерах-химовозах побывал в 72 странах. Флоту он посвятил 43 года жизни: год ходил матросом, 11 лет — судоводителем, 12 — капитаном на рыболовных судах, 19 — капитаном на танкерах-химовозах под иностранными флагами.

С 2012 года является старшим преподавателем на кафедре «Судовождение» Керченского государственного морского технологического университета. «На лекциях стараюсь меньше читать по учебникам — это может сделать каждый. Читаю то, что в жизни есть, а в интернете нет», — признается капитан дальнего плавания Андрей Сергеевич Вдовин. [🔗](#)

BIOGRAPHY

Andrey Sergeevich Vdovin was born in Moscow in 1948. In 1957, he moved with his family to Kerch. In 1969, he graduated from the Kherson Maritime School, Marine Navigation Faculty, and returned to Kerch. Ten years later, he graduated from the Kaliningrad Technical Institute — Faculty of Industrial Fishery. After that, he worked as a captain on fishing and research vessels in the Atlantic, Indian and Pacific oceans. In 1986, he graduated from the Novorossiysk Higher Marine Engineering School. Leaving his fishing career behind, he moved to Piraeus, Greece, in December 1991, and took over the duties of a captain on a chemical tanker. Andrey Sergeevich worked under the flags of England, Malta, Cyprus, and Singapore. He visited 72 countries on chemical tankers. He dedicated 43 years of his life to the Navy: he worked one year as a sailor, 11 years as a marine navigator, 12 years as a captain on fishing vessels, 19 years as a captain on chemical tankers under foreign flags.

Since 2012, he has been working as a senior teacher at the Marine Navigation Faculty in the Kerch State Marine Technological University. "At my lectures, I try to read less from the textbooks — everybody can do this. I talk about the things that can be seen in the real life and can't be found on the Internet", says Andrey Sergeevich Vdovin, the sea captain. [🔗](#)



ПОЛВЕКА ПАМЯТИ ОБ УШЕДШИХ В ВЕЧНОЕ ПЛАВАНИЕ МОРЯКАХ

50 лет назад — 22 марта 1974 года — в Токийском заливе во время сильного шторма затонул теплоход «Тикси» с 45 моряками на борту. Страшная весть обрушилась на жителей Владивостока внезапно, оставляя надежду на то, что экипажу удастся спастись. Но чуда не случилось — на помощь гибнущему судну никто прийти не успел.



↑
Председатель ППОМ ПАО «ДВМП» РПСМ Валерий Березинский и капитан-наставник, ветеран ДВМП Владимир Прохоров на возложении цветов у мемориального комплекса погибшим морякам.

Valery Berezinsky, Chairman of SUR Primary Organization of FESCO, and Vladimir Prokhorov, captain-instructor and FESCO veteran, attended the flower-laying ceremony held at the memorial to the fallen seafarers.

Полвека прошло, но о трагедии помнят до сих пор. В день пятидесятилетия со дня страшной трагедии на Морское кладбище Владивостока пришли ветераны Дальневосточного морского порта, родные и близкие погибших, чтобы почтить память, принять участие в ритуале возложения мемориальных венков и цветов на месте захоронения погибшей команды теплохода «Тикси».

Представители Первичной профсоюзной организации моряков ПАО «ДВМП» также отдали дань памяти погибшему экипажу теплохода «Тикси», возложив венок к мемориальному комплексу погибшим морякам. Председатель ПППО ПАО «ДВМП» РПСМ В. В. Березинский выразил соболезнования семьям родных и близких, друзьям и всем, кто знал и помнит погибших. «Светлая память о моряках теплохода «Тикси», — заверил Валерий Березинский, — навсегда останется в наших сердцах».

КАК ЭТО БЫЛО

Теплоход «Тикси» считался одним из самых больших сухогрузов Дальневосточного морского пароходства, когда 11 февраля 1974 года вышел из порта Владивосток и взял курс на Японию. Судно было построено в 1960 году и на момент своего последнего похода находилось в отличном техническом состоянии. В Японии судно приняло на борт 185 грузовых автомобилей для транспортировки в Австралию. Во время перехода для него в ускоренном режиме искали следующий фрахт в точке назначения. И нашли —

HALF A CENTURY IN MEMORY OF THE SAILORS WHO WENT ON THEIR ETERNAL VOYAGE

50 years ago, on March 22, 1974, the Tiksi motor ship with 45 sailors on board sank in Tokyo Bay during a strong storm. The terrible news suddenly struck the citizens of Vladivostok, still leaving a hope that the crew would survive. But there was no place for miracle — nobody had enough time to come and help the sinking ship.

доставить из австралийского Фримантла в японский Хитахи партию тальковой руды. Погрузка 11 588 тонн длилась 4 дня, затем судно снялось с якоря и отправилось в порт на побережье острова Хонсю. 11 марта 1974 года «Тикси», обогнув Австралию и индонезийские острова, взял курс на Японию.

22 марта ничто не предвещало беды. В 18:30 по местному времени капитан Владимир Пряха, как обычно, отчитался диспетчеру по радиогамме, передав привычные данные о координатах судна, запасе топлива и пресной воды, погоде, времени, проведенном на ходу за сутки. Однако уже через час во Владивосток пришло другое, крайне тревожное послание, в котором он сообщил: судно получило постоянный крен на правый борт в 25 градусов. Моряки в это время отчаянно пыта-

condolences to the families, relatives and friends, as well as everyone who knew and remembers the victims of this tragedy. "The bright memory of the sailors of the ship Tiksi," said Valery Berezinsky, "will always remain in our hearts."

HOW IT HAPPENED

The motor ship Tiksi was thought to be one of the largest dry cargo ships of the Far Eastern Shipping Company when, on February 11, 1974, it left the port of Vladivostok and aimed at Japan. The ship was built in 1960 and at the moment of its last voyage was in excellent technical condition. In Japan, the ship took 185 trucks on board for their transportation to Australia. During the transportation, the company was actively looking for the next freight to load on board at the destination point. And they found it — the task was to deliver a batch of talc ore from Fremantle in Australia, to Hitachi in Japan. Loading of 11,588 tons took 4 days, and then the ship raised anchor and headed to the port on the coast of Honshu. On March 11, 1974, Tiksi went round Australia and the Indonesian islands and headed for Japan.

On March 22, there were no signs of the tragedy. At 6:30 pm local time, Vladimir Pryakha, the captain, as usual, sent a radiogram to the dispatcher transmitting usual data on the ship's coordinates, fuel and fresh water reserves, weather conditions, and time spent per day. However, an hour later another radiogram was received in Vladivostok where the vessel was reported to have a 25 degree listing

This tragedy is still in people's mind, even half a century later. On the fiftieth anniversary of this terrible tragedy, the veterans of the Far Eastern seaport, relatives and friends of the sailors came to the Vladivostok Marine Cemetery to honor the memory and take part in the ritual of laying memorial wreaths and flowers at the burial site of the crew members of the Tiksi motor ship.

Representatives of the primary trade union organization of seafarers of the Far-Eastern Shipping Company PJSC also paid tribute to the memory of the crew members of the motor ship Tiksi by laying a wreath at the memorial complex devoted to the deceased sailors. V. V. Berezinsky, the Chairman of the primary trade union organization of seafarers of the Far-Eastern Shipping Company PJSC of SUR, expressed

лись исправить ситуацию и выровнять теплоход, но не смогли.

После данной радиограммы последним на связь с «Тикси» в 19:03 и в 19 часов 55 минут выходил радист другого теплохода ДВМП — «Минусинска», который направлялся на выручку сухогруза, но находился на удалении в 205 миль. Согласно отчету начальника радиостанции «Минусинска», его коллега с «Тикси» заметно нервничал и сообщал о проблемах с машиной и безрезультатности попыток выправить крен. После этого сеанса связи теплоход «Тикси» пропал из эфира. Ориентировочно около 20:00 судно опрокинулось и затонуло.

ПОИСКИ РЕЗУЛЬТАТОВ НЕ ДАЛИ

Спасательные работы начались в тот же день, 22 марта. После того как разобрались в ситуации и установили местоположение судов, располагавшихся ближе всего к координатам, переданным с «Тикси», была отправлена радиограмма с указанием следовать в указанную точку форсированными ходами. Данное сообщение было передано нескольким суднам: «Минусинску», «Пестово», «Анри Барбюс». К поискам судна также подключились патрульные корабли японского управления безопасности на море и поисковые самолеты. Одновременно с этим на английском языке был сделан запрос ко всем судам в районе крушения «Тикси» о возможных переговорах с судном. Откликнувшиеся на запрос одиннадцать судов и радиостанция порта Иокогама сообщили, что никаких контактов с аварийным теплоходом установить не удалось.

23 марта теплоход «Пестово» обнаружил пустую сломанную половину спасательной шлюпки с левого борта «Тикси». Тем же вечером командой «Пестово» был обнаружен нераскрывшийся контейнер со спасательным плотом. 24 марта было найдено несколько масляных пятен, а также обломки шлюпок. В тот день стали находить тела погибших членов команды теплохода. Поиски выживших продол-

жались до 26 марта включительно, пока операция не была прекращена. Всего в ходе поисков были обнаружены останки 14 человек из 45 находившихся на борту «Тикси».

КТО ВИНОВАТ?

Выяснением причин гибели теплохода «Тикси» занималась комиссия, созданная приказом министра морского флота СССР Тимофея Гуженко. В ее состав вошли специалисты министерства, научных подразделений флота и ДВМП, были привлечены научные сотрудники из Ленинграда и Владивостока. По результатам расследования комиссия пришла к выводу, что основным фактором крушения стало смещение груза, вызванное обрушением твиндека в трюм № 4. Однако при этом к заключительному акту комиссии было приписано «Особое мнение», где были приведены и альтернативные версии, включая и столкновение с ползатоленным плавающим предметом.

Существовало и много других версий кораблекрушения, среди которых упоминались перегруз теплохода, неправильная укладка груза, чрезмерная сила шторма. А также землетрясение у побережья города Фукусимы и даже нахождение судна в момент гибели в Море Дьявола, которому приписывают дурную славу, а Япония официально признала его опасным для судоходства. Скорее всего, несколько обстоятельств сложились в единое целое, не оставив экипажу «Тикси» шансов на спасение.

Жители Владивостока, коренные приморцы, не забывают о своих земляках, ушедших в вечное плавание на теплоходе «Тикси». О трагедии напоминает не только мемориальный комплекс на Морском кладбище, куда каждый год 22 марта приходят люди, чтобы отдать дань памяти погибшим морякам теплохода «Тикси». Память о них живет в фотографиях, документах, письмах, воспоминаниях, которые хранятся в историческом фонде Дальневосточного морского пароходства — настоящем хранилище традиций морского братства. 

to starboard. At this time, the sailors desperately tried to improve the situation and level the ship, but they didn't succeed.

After this radiogram, the last person to contact the Tiksi ship at 7:03 pm and at 7:55 pm was the radio operator of another FESCO motor ship Minusinsk, which was heading to rescue the dry cargo ship, but was 205 miles away from it. According to the report of the Head of the Minusinsk radio station, his colleague from Tiksi was noticeably nervous and reported problems with the ship and unsuccessful attempts to right the ship. After this communication session, Tiksi disappeared from the radio network. At approximately 8:00 pm the ship tilted and sank.

SEARCH OPERATION DIDN'T GIVE ANY RESULTS

Rescue operations began on the same day, March 22. When the situation was analyzed and the location of the ships closest to the coordinates transmitted from Tiksi was determined, a radiogram was sent with instructions to move towards the indicated point at the highest speed. This message was transmitted to several vessels: Minusinsk, Pestovo, Henri Barbusse. Patrol ships of the Japanese Maritime Safety Administration and search aircraft also participated in this rescue operation. At the same time, a request was sent in English to all ships located in the area of the Tiksi wreck about possible radio talk with the ship. Eleven ships and the Yokohama port radio station responded to this request and reported that they were not able to establish contact with the sinking ship.

On March 23, the motor ship Pestovo discovered an empty broken half of the lifeboat from Tiksi portside. In the evening of the same day, the Pestovo crew discovered a closed container with a life raft. On March 24, several oil stains were found, as well as some fragments of lifeboats. On the same day, some bodies of the dead members of the ship's crew were also found. The searching



© FESCO Service Center LLC, Vladivostok

operation continued until March 26 inclusive, and then the operation was stopped. In total, the remains of 14 out of 45 sailors being on board the Tiksi ship were found.

WHO IS GUILTY?

A commission summoned by Timofey Guzhenko, the USSR Minister of the Navy, tried to find the root causes of the motor ship Tiksi's tragedy. The commission included the specialists from the ministry, the scientific departments of the fleet and the Far-Eastern Shipping Company, and the researchers from Leningrad and Vladivostok were also involved in the process. Based on the investigation results, the commission came to the conclusion that the main factor of this tragedy was the displacement of cargo caused by the fall of the tweendeck into hold No. 4. However, at the same time, a "Minority report" was added to the final act of the commission, stating some alternative versions, including a possible collision with a half-submerged floating object.

There were many other versions of the shipwreck, among which the overload of the ship, improper stowage of the cargo, and severe storm. As well as an earthquake off the coast of the city of Fukushima and even the presence of a ship at the time its wreck in the Devil's Sea being known for some terrible cases, and Japan has even officially recognized it as a dangerous area for shipping. Most likely, several events came together at a single point leaving the Tiksi crew no chance to survive.

Citizens of Vladivostok, native Primorsk Region residents, will never forget about their fellow countrymen who went on their eternal voyage on Tiksi. The tragedy event is not only engraved at the memorial complex at the Marine Cemetery, where on March 22 people come to pay tribute to the sailors of Tiksi every year. The memory of them lives in photographs, documents, letters, memories, which can be found in the historical fund of the Far-Eastern Shipping Company — a real repository of the traditions of maritime brotherhood. 

↑

45 членов экипажа теплохода «Тикси», ушедших в свое последнее плавание 22 марта 1974 года. Память о них живет в фотографиях, документах, письмах, воспоминаниях, которые хранятся в историческом фонде Дальневосточного морского пароходства — настоящем хранилище традиций морского братства.

45 crew members of the MV "Tiksi", who got on their last voyage on March 22, 1974. The memory of them endures in photographs, documents, letters, and recollections, which are kept in the historical fund of the Far Eastern Shipping Company, a real repository of the maritime brotherhood's traditions.

The information was taken from primedia.ru

СВЕТЛАЯ ПАМЯТЬ ВАСИЛИЮ САВЕЛЬЕВУ!

16 апреля на 67 году жизни скончался адвокат Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков Василий Александрович Савельев. Он более 17 лет защищал права и интересы членов Российского профсоюза моряков, оказавшихся в сложных ситуациях. Его уход — горькая утрата для семьи и друзей и невосполнимая потеря для коллег и единомышленников.



↑

Василий Савельев

Василий Александрович Савельев родился 24 февраля 1958 года в селе Горелое Тамбовского района Тамбовской области. После окончания средней школы его призвали на воинскую службу в Приморский край. Ему настолько понравились местные климат и природа, что после армии он твердо решил жить и работать на Дальнем Востоке России. Так Василий Александрович остался служить в УВД Приморского края города Находки. По окончании юридического факультета Высшей школы милиции в 1991 году его пригласили юристом в Приморский Баскомфлот. Собственно, так началась его профсоюзная деятельность.

В 1992 году Василий Александрович принял участие в создании профкома моряков Приморского морского пароходства РПСМ. После ликвидации Приморского Баскомфлота он работал в страховой компании «Защита», впоследствии став ее директором. Именно под его руководством «Защита» начала страховать жизнь и здоровье дальневосточных моряков.

Василия Александровича хорошо знали в Находке. Поэтому в 2007 году после ликвидации страховой компании Дальневосточная региональная организация Российского профсоюза моряков незамедлительно пригласила его на работу в качестве адвоката. На протяжении всей трудовой деятельности профессиональная компетентность и ответственное отношение к делу Василия Александровича всегда были направлены на достижение высоких результатов — восстановление нарушенных прав членов РПСМ.

Благодаря знанию специфики морской отрасли, адвокатской практике, аналитическому складу ума он достаточно успешно выступал в суде. За период с 2007-го по 2024 год при содействии Василия Александровича труженикам флота было возвращено более \$20 млн задержанной заработной платы; более 60 судов под флагами разных стран, в экипажах которых состояли россияне, были арестованы.

По требованию ДВРО РПСМ при участии Василия Савельева на Дальнем Востоке было списано по меньшей мере 200 судов под удобными флагами старше 30 лет — старый флот представлял реальную угрозу жизни и здоровью моряков. Кроме того, по требованию адвоката и моряков было заведено более 20 уголовных дел против работодателей.

Он всегда протягивал руку помощи морякам. Например, можно вспомнить громкую историю по делу боцмана Владимира Беляева. Его история началась 26 марта 2021 года. Судно «Фрио Сапфир» под российским флагом, на которое моряк впервые трудоустроился еще 20 августа 2020 года, тогда находилось на рейде в Охотском море: следовало в ледовых полях в неблагоприятных погодных условиях. С 10 до 11 часов Владимир Беляев вместе с матросом выполнял

регламентные работы по обслуживанию танка пресной воды. Чтобы опустить в него насос, нужно было открутить гайки, удерживающие крышку. Когда удалось избавиться от последней двадцать второй гайки, произошел взрывной выброс крышки. Она с силой ударила боцмана, после чего тот потерял сознание. Впоследствии у него диагностировали множество травм и травматический шок первой степени.

3 сентября 2021 года в отделении нейрохирургии «1477 Военно-морского клинического госпиталя» в рамках ОМС моряку провели операцию. Для этого за собственный счет он приобрел требующиеся медицинские изделия, обошедшиеся ему в 372 500 рублей. Именно эти средства моряк хотел возместить.

Находкинский городской суд удовлетворил иск на возмещение понесенных расходов на лечение в полном объеме, постановив, что фонд должен выплатить моряку 372 500 рублей. Однако ФСС был недоволен решением.

В конце 2022 года Приморский краевой суд рассмотрел апелляционную жалобу Приморского регионального отделения Фонда социального страхования по делу Владимира Беляева, оставив решение суда первой инстанции без изменений: боцман получил свои деньги — более чем через год после несчастного случая на борту. И это была не первая победа Савельева и Беляева — ранее в пользу моряка удалось отсудить у работодателя, ООО «Дилмас», 1,5 млн рублей моральной компенсации.

Не реже, чем самим морякам, Василий Савельев помогал семьям погибших членов экипажей.

Так, в конце 2023 года адвокат помог матери моряка получить компенсацию после его смерти. В октябре 2021 года мужчина был трудоустроен в качестве третьего

механика на средний рыболовный морозильный траулер «Вектор» в компанию ООО «Монерон» из Южно-Сахалинска. 8 февраля 2022 года судно находилось в Татарском проливе на промысле краба. Моряк отдыхал перед вахтой, на которую должен был заступить в четыре часа утра. За полчаса до этого его коллега заглянул в каюту, чтобы разбудить товарища, однако не обнаружил того внутри. На траулере объявили тревогу и предприняли меры для поиска механика на морской акватории. Все попытки найти мужчину не дали результатов. Комиссия по расследованию несчастного случая не установила виновных в происшествии — решением Находкинского горсуда 18 октября 2022 года третий механик был объявлен умершим.

Адвокат ДВРО РПСМ Василий Савельев объяснял, что добыча краба в условиях открытого моря при низких температурах — деятельность, создающая повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека. Он настаивал: матери погибшего причинен моральный вред, поскольку она тяжело переживает потерю сына. В итоге суд постановил взыскать с судовладельца компенсацию морального вреда в размере 1 млн рублей.

Все, кто знал Василия Александровича и работал с ним, неизменно отмечали его высокий уровень эмпатии, бесконечную преданность профессии и интересам профсоюза. В ДВРО РПСМ он проработал вплоть до своей смерти.

Василий Савельев был женат и имел двоих сыновей.

Российский профсоюз моряков выражает соболезнования родным и друзьям, единомышленникам и коллегам Василия Савельева. Вечный покой и светлая память доброму другу и блистательному адвокату! 

НА БОРТУ — БРАТЬЯ НАШИ МЕНЬШИЕ

LITTLE FURRY FRIENDS ONBOARD

It is well known that pets, like people, can stay at sea during a long period of time. Another well-known fact is that they were taken on board to provide some practical benefits. Even nine thousand years ago, the ancient Egyptians, while traveling along the Nile Valley, took cats with them for catching birds. The Vikings, who are known for their long sea voyages, took cats on board to fight different types of rodents. But not only cats were so lucky to become reliable companions of sailors. Among other animals were dogs, pigs, cows, birds and even turtles. Of course, some of the animals mentioned above were taken to sea voyages as provisions, but there were also those animals who were lucky enough to become real crew members.

О том, что домашние животные наравне с людьми могут находиться долгое время в плавании, хорошо известно. Как и то, что брали их на борт для того, чтобы они приносили практическую пользу. Еще девять тысяч лет назад древние египтяне, путешествуя по Нилу, брали с собой кошек, чтобы те ловили птиц. А известные своими длительными морскими походами викинги брали на борт котов для борьбы с грызунами. Но не только кошачьим повезло стать верными спутниками моряков. Были среди них собаки, свиньи, коровы, пернатые и даже черепахи. Конечно, некоторых из вышеперечисленного списка брали в море в качестве провизии, но были среди животных и те, кому повезло стать настоящими членами экипажа.

LEGENDARY MARINE CATS

The ship's cats are the ones who succeeded most in this — taking them on board has become a longstanding tradition lasted until today. The cats accurately perform their duties, taking care of both the physical safety of the ship by fighting rodents and the moral and psychological condition of the crew members.

One of the most famous ship's cats is Simon. In 1948, a sailor of the British ship Amethyst picked this cat up in the Hong Kong shipyards and brought it on board. The cat was named Simon, and soon he demonstrated great skills in catching rats. When Amethyst was involved in an incident on the Yangtze River, Simon was injured. He was lucky to survive and continued to perform his duties: he caught rodents, went



© Wikimedia

ЛЕГЕНДАРНЫЕ МОРСКИЕ КОТЫ

Более всего в этом преуспели корабельные коты — брать их на борт стало давней традицией, сохранившейся до наших дней. Коты исправно несут службу, заботясь как о материальной сохранности корабля в борьбе с грызунами, так и о моральном духе команды.

Одним из самых известных морских котов можно считать Саймона, которого в 1948 году матрос британского корабля «Аметист» подобрал в верфях Гонконга и принес на борт. Кота назвали Саймоном, вскоре он показал свои навыки в ловле крыс. Когда «Аметист» участвовал в инциденте на реке Янцзы, кот Саймон был ранен. К счастью, выжил и продолжил исполнять свои обязанности: боролся с грызунами, заглядывал в лазарет, подбадривая раненых. За верную многолетнюю службу Саймона наградили несколькими медалями, а люди так полюбили его, что писали письма, адресованные лично коту. Популярность Саймона была так велика, что ему даже присвоили звание «Кот — отличник морской службы», а после его ухода на могиле установили памятник.

Кот Тиддлз всю свою сознательную жизнь провел на борту авианосца «Викториус», хотя родился на авианосце «Аргус», так что он потомственный корабельный кот. Известно, что ему удалось преодолеть рекордное число миль за свою биографию — свыше 30 000 морских миль. Любимым местом времяпровождения кота Тиддлза был кабезан, где он мог просиживать часами, поигрывая с корабельным колоколом.

Не менее популярным был при жизни и кот Сэм, которому дали прозвище Непотопляемый. Судьба этого кота полна драматизма и невероятных поворотов. Доподлинно известно, что в 1939 году он оказался на борту немецкого линкора «Бисмарк», так как кто-то из членов команды тайком пронес его на корабль. В мае 1941 года «Бисмарк» во время морского боя был подбит английским военным кораблем. Немецкое судно пошло ко дну, из 2200 членов экипажа спаслись только 115. Спустя несколько часов после боя среди обломков линкора члены экипажа британского эсминца «Казак» заметили что-то живое. Это был кот, каким-то чудом уцелевший посреди огненного кошмара. Его подняли

← Атлантическая конференция, август 1941 года: Черчилль удерживает кота Блэки, талисмана HMS PRINCE OF WALES, от присоединения к американскому эсминцу, в то время как корабельная компания стоит по стойке смирно во время исполнения государственного гимна. Дата между 1939-м и 1945 годом. Imperial War Museum.

Atlantic Conference August 1941: Churchill restrains 'Blackie' the cat, the mascot of HMS PRINCE OF WALES, from joining an American destroyer, while the ship's company stand to attention during the playing of the National Anthem. Date between 1939 and 1945. Imperial War Museum.

to the sick berth to encourage injured sailors. Simon was awarded several medals for his long faithful service, and people loved him so much that they wrote personal letters to the cat. Simon was so popular that he was even awarded the title "Cat — Honor Navy Member", and now there is a special monument on his grave.

The cat named Tiddles spent almost his entire life aboard the aircraft carrier Victorious, although he was born on the aircraft carrier Argus, so he comes from a long line of ship's cats. The cat is known to cover a record number of miles during his life — over 30,000 nautical miles. The favorite place of Tiddles was the capstan, where he could sit for hours playing with the ship's bell.

The cat named Sam, with the nickname Unsinkable, is not of less popularity. The life of this cat was full of drama and incredible twists. It is well known that in 1939 he appeared on the German battleship Bismarck, because one of the crew members decided to secretly take him on board. In May 1941, Bismarck was damaged by a British warship during a naval battle. The German battleship sank; only 115 out of 2,200 crew members survived. A few hours after the battle,

↑

Тиддлз, корабельный кот, на своей любимой станции на кормовом шпиле. 10 июля 1942 года.

Tiddles, the ship's cat, at his favourite station on the after capstan. 10 July 1942.



© Wikimedia Commons.

↑

Это картина Джорджины Шоу-Бейкер, хранящаяся в Национальном морском музее Великобритании в Гринвиче.

This is from a painting by Georgina Shaw-Baker, preserved in the UK National Maritime Museum, Greenwich.

на борт, накормили и оставили на эсминце, дав ему имя Оскар. И не случайно: согласно Международному флажному своду сигналов, квадратный разделенный по диагонали красно-желтый флаг, обозначающий «О» (Oscar), означает «человек за бортом».

Котик довольно быстро освоился на новом месте, стал любимцем команды, но всего через несколько месяцев, в октябре 1941 года, «Казак» подвергся торпедной атаке со стороны гитлеровской подводной лодки U-563. Торпеда попала в носовую часть перед мостиком, в результате чего погибли 158 членов команды «Казака», включая капитана. Поврежденный эсминец пытались отбуксировать в порт, но буксировочный трос соскользнул и «Казак» затонул в Атлантике. Спасенная часть экипажа, среди которой оказался и кот Оскар, перешла на эсминце «Легион». Но к этому времени за котом, пережившим гибель уже второго своего корабля, закрепилось более звучное имя — Непотопляемый Сэм.

Вскоре кот оказался на борту своего третьего плавучего дома — британского авианосца «Арк ройял», который до появления Непото-

пляемого Сэма избегал серьезных повреждений. Но уже в ноябре досталось и ему — он был атакован немецкой подлодкой U-81. Спасти авианосец не удалось, так как повреждения были серьезными. Корабль пошел ко дну, но экипаж удалось спасти. Как и Непотопляемого Сэма. Он плыл, цепляясь за обломки. Далее судьба вновь забросила кота на «Легион», затем какое-то время он жил на корабле «Лайтнинг», пока его на забрал на берег генерал-губернатор Гибралтара. Затем Непотопляемого Сэма отправили в Великобританию. Есть свидетельство того, что умер Непотопляемый Сэм в 1955 году на берегу моря. В Национальном морском музее в Гринвиче находится портрет героического кота, выполненный художницей Джорджиной Шоу-Бейкер.

СВИНЬЯ ТИРПИЦ

Ее присутствие на немецком крейсере «Дрезден» объяснялось просто: первоначально свинку держали в качестве потенциальной провизии. После поражения в 1914 году во время морского сражения у Фолклендских островов этот корабль был затоплен, свинья

the crew members of the British destroyer Cossack noticed a living creature among the battleship wrecks. It was a cat that survived the fiery nightmare by a miracle. The cat was taken on board, fed and left on the destroyer, getting the name Oscar. And this name was not chosen by chance: according to the International Code of Signals, the square red and yellow flag divided in diagonal with designation "O" (Oscar) means a "man overboard".

The cat quickly got used to this new place and became the crew's favorite pet, but just a few months later, in October 1941, Cossack was attacked by a torpedo launched from the German submarine U-563. The torpedo hit the forebody in front of the bridge structure, and 158 members of Cossack's crew were killed, including the captain. There was an attempt to tow the damaged destroyer to the port, but the towing cable slipped off and Cossack sank in the Atlantic. The rescued crew members, including the cat named Oscar, moved to the destroyer Legion. By this time, the cat that had survived the loss of his second ship, had already got a more sounding name — Unsinkable Sam.

The cat soon moved aboard his third floating home, the British aircraft carrier Ark Royal, which had managed to escape serious damages until the appearance of Unsinkable Sam on its board. But already in November this aircraft carrier suffered too — it was attacked by the German submarine U-81. It was impossible to save the aircraft carrier because the damage was too serious. The aircraft carrier sank, but the crew members were rescued. And Unsinkable Sam was rescued too. He was swimming holding on wrecks. After this accident the cat's fate brought him again to Legion ship, then he lived on Lightning ship until the Governor-General of Gibraltar took him ashore. Later, Unsinkable Sam was sent to the UK. There is an evidence that Unsinkable Sam died in 1955 on the seashore. The National Maritime Museum in Greenwich has a portrait of this heroic cat painted by artist Georgina Shaw Baker.

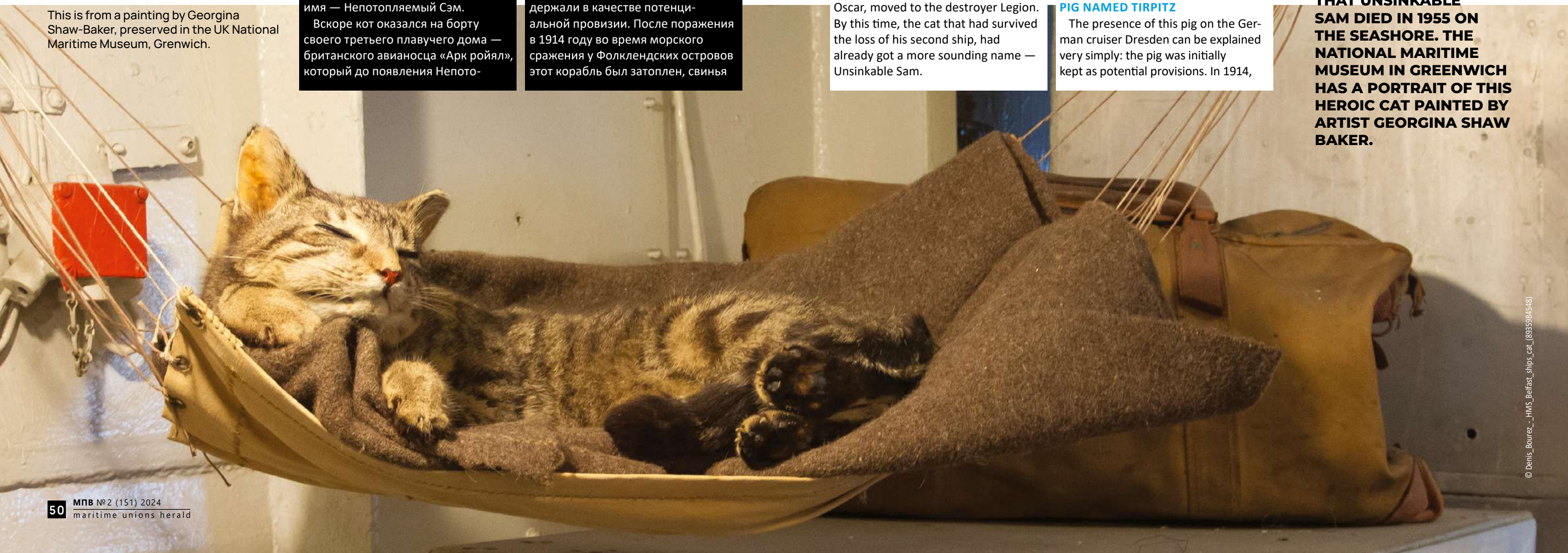
PIG NAMED TIRPITZ

The presence of this pig on the German cruiser Dresden can be explained very simply: the pig was initially kept as potential provisions. In 1914,

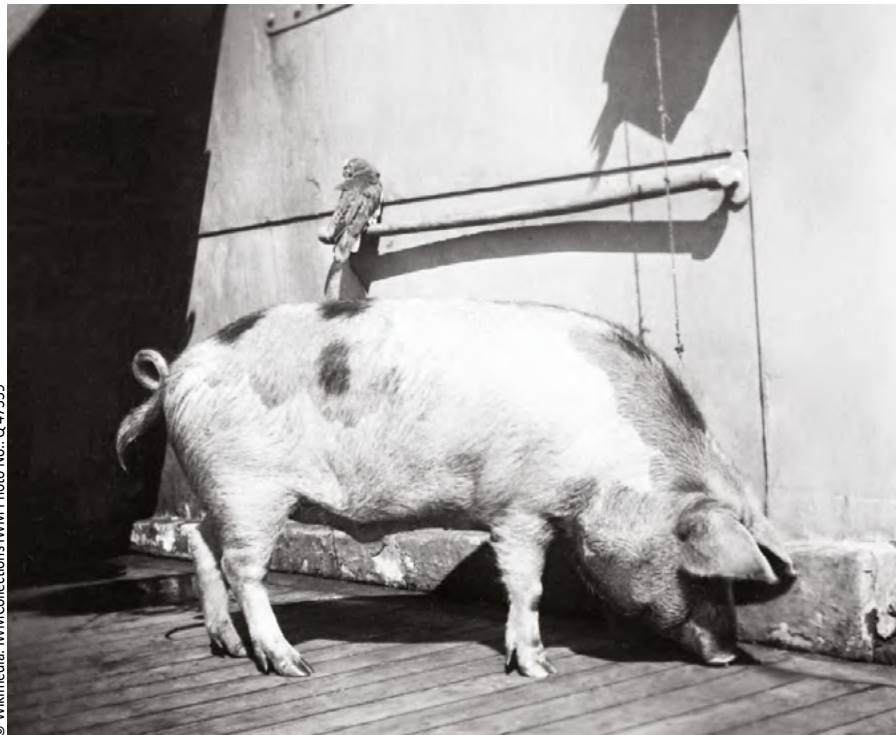
“

ЗАТЕМ НЕПОТОПЛЯЕМОГО СЭМА ОТПРАВИЛИ В ВЕЛИКОБРИТАНИЮ. ЕСТЬ СВИДЕТЕЛЬСТВО ТОГО, ЧТО УМЕР НЕПОТОПЛЯЕМЫЙ СЭМ В 1955 ГОДУ НА БЕРЕГУ МОРЯ. В НАЦИОНАЛЬНОМ МОРСКОМ МУЗЕЕ В ГРИНВИЧЕ НАХОДИТСЯ ПОРТРЕТ ГЕРОИЧЕСКОГО КОТА, ВЫПОЛНЕННЫЙ ХУДОЖНИЦЕЙ ДЖОРДЖИНОЙ ШОУ-БЕЙКЕР.

LATER, UNSINKABLE SAM WAS SENT TO THE UK. THERE IS AN EVIDENCE THAT UNSINKABLE SAM DIED IN 1955 ON THE SEASHORE. THE NATIONAL MARITIME MUSEUM IN GREENWICH HAS A PORTRAIT OF THIS HEROIC CAT PAINTED BY ARTIST GEORGINA SHAW BAKER.



© Denis_Bourez - HMS Belfast ships_cat_ (8935984548)



© Wikimedia. IWM Collections IWM Photo No.: Q 47559

←

Свинья Тирпиц, пойманная и усыновленная британцами. Официальный фотограф Королевского флота. Май 1915 г.

Tirpitz the pig after being captured and adopted by the British. Royal Navy official photographer. May 1915.

оказалась в воде и, отчаянно визжа, поплыла в сторону британского корабля. К счастью, была замечена командой британского корабля «Глазго», один из моряков запрыгнул на «Дрезден», чтобы спасти испуганное животное, едва не утонув с ним вместе. Так упитанная свинка, доставшаяся британцем как немецкий трофей, поменяла прописку: из немецкого экипажа переселилась на британский борт «Глазго». Здесь она освоилась довольно быстро, стала любимицей команды и получила шутовское прозвище Тирпиц по имени германского адмирала Альфреда фон Тирпица, несмотря на то что была самкой.

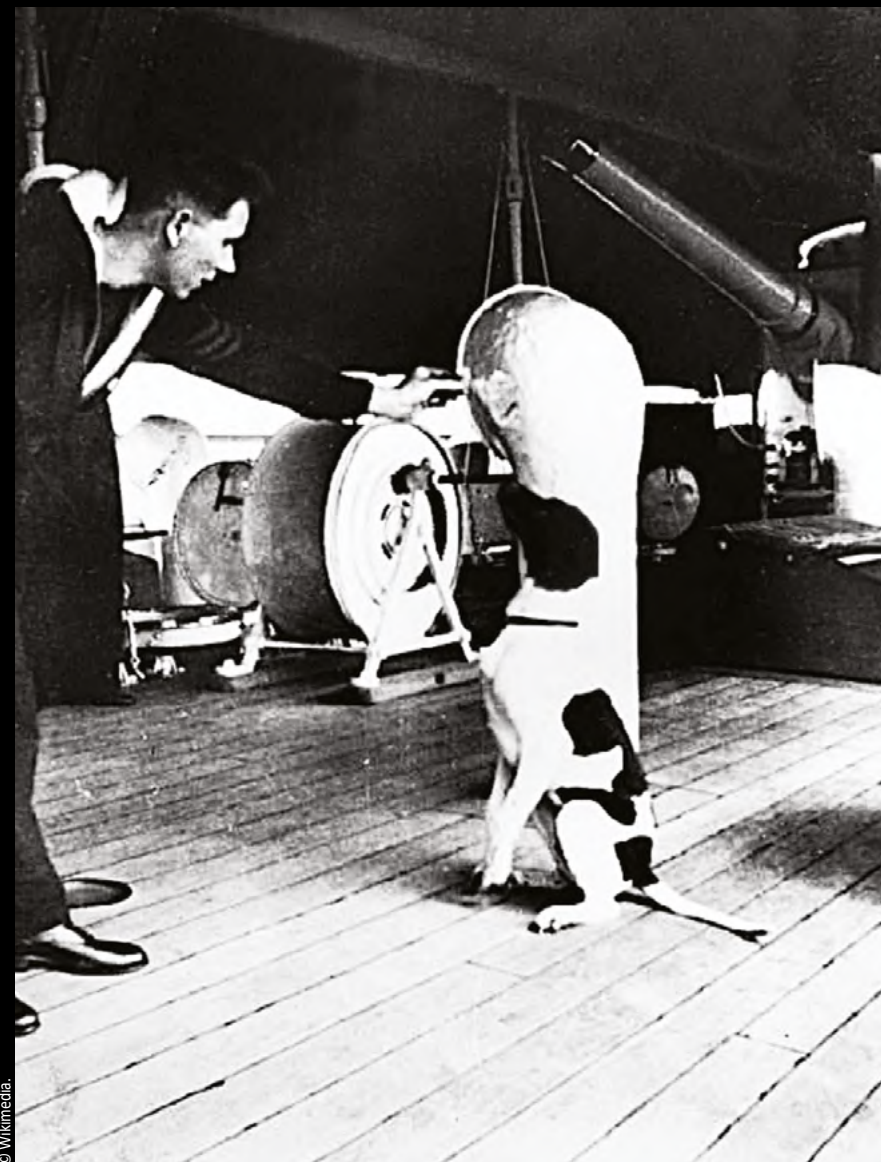
Прожила на «Глазго» свинья до 1916 года, потом была отправлена в отставку на Китовый остров недалеко от Портсмута. Ее продали с аукциона в 1919 году, собрав 1785 фунтов стерлингов для Британского Красного Креста. Из головы Тирпица было сделано чучело, которое передали в Имперский военный музей в Лондоне, где оно находится по настоящее время.

ВОЕННОПЛЕННАЯ СОБАКА ДЖУДИ

Интересна и довольно необычна судьба собаки Джуди породы пойнтер, оказавшейся единственной в истории собакой-военнопленной. Осенью 1936 года она оказалась на борту канонерской лодки «Нэт», принадлежащей ВМС Великобритании, так как экипажу очень хотелось завести свой талисман на лодке. Поначалу из Джуди хотели сделать охотничью собаку, чтобы совершать вылазки на берег с ружьем, но способностей к этой работе у нее не оказалось. Зато она умела «сообщать» о течи, также оповещать лаем о приближении японских самолетов, что стало чрезвычайно полезным для экипажа, а однажды во время прогулки по берегу сумела защитить члена экипажа от крадущегося за ним леопарда. Впоследствии вместе с частью экипажа Джуди оказалась на канонерском судне «Грессхopper», которое в феврале 1942 года участвовало в битве за Сингапур. Англичане тогда были побеждены японцами,

after a defeat during the battle of the Falkland Islands, the cruiser sank, the pig ended up in the water and swam towards the British ship desperately squealing. Fortunately, the pig was noticed by the crew of the British ship Glasgow; one of the sailors jumped on the cruiser Dresden to rescue the frightened animal almost drowning with together the pig. As a result, the well-fed pig, which the British got as a German trophy, changed its registration address: from the German ship the pig moved to the British ship Glasgow. The pig got used to this new place quite quickly, became a favorite pet of the crew and received the funny nickname Tirpitz after the German admiral Alfred von Tirpitz, despite the fact that the pig was a sow.

The pig lived on Glasgow until 1916, and then was retired and sent to Whale Island near Portsmouth. Tirpitz was sold at the auction in 1919, raising £1,785 for the British Red Cross. A stuffed animal was made from Tirpitz's head, which was then handed to the Imperial War Museum in London, where it is still displayed.



© Wikimedia.

←

Джуди сидит и слушает команды моряка на палубе. Дата фото где-то между 1939-м и 1945 г.

Judy sits up and listens to a sailor's commands on the deck. At some point between 1939 and 1945.

WAR PRISONER DOG NAMED JUDY

The pointer dog named Judy, the only dog in history recognized as a prisoner of war, had an interesting and quite unusual story. In the autumn of 1936, the dog was aboard the HMS Gnat, because the crew really wanted to have their own mascot on the boat. At the beginning, the crew members wanted to make Judy a hunting dog in order to organize some forays ashore with a gun, but she did not show any skills for this purpose. However, she knew quite well how to "report" a leak, and also barked when she saw the approaching Japanese airplanes which was extremely useful for the crew, and once while walking along the shore, she managed to protect a crew member from a leopard sneaking behind him. Later, together with some crew members, Judy ended up on the gunship Grasshopper, which took part in the Battle of Singapore in February 1942. The British were defeated by the Japanese in this battle, part of the crew escaped and ended up on a deserted island



© Wikimedia.

часть экипажа спаслась и оказалась на безлюдном острове, где не было источника воды. Это было мучительно тяжело для людей, но Джуди выручила команду, обнаружив и раскопав источник воды на острове.

На найденных китайских лодках экипаж отплыл в сторону Суматры, рассчитывая встретить там своих, но был захвачен в плен и отправлен в лагерь военнопленных. Джуди тоже была с командой. В лагере с Джуди делился скудным рисовым пайком пленный летчик Фрэнк Уильямс, фактически ставший ее хозяином. Ему удалось уговорить коменданта лагеря присвоить собаке статус военнопленного, за что помимо горстки риса ей иногда перепадали остатки дичи, добытой в джунглях. Уильямсу и Джуди пришлось многое пережить: в июне 1944 года заключенных предстояло переправлять в другой лагерь в Сингапуре, собаку брать на борт отказывались. Уильямсу пришлось научить Джуди тихонько сидеть в мешке с рисом, так она благополучно попала на корабль. Но судно было торпедировано британской подводной лодкой, многие из пленных погибли. Уильямс тогда вытолкнул собаку в иллюминатор и сумел спастись сам. Джуди помогла оставшимся в живых держаться на воде.

В новом лагере конфликты охраны и собаки едва не привели к тому, что ее чуть не застрелили. Но Уильямсу удалось скрывать Джуди вплоть до освобождения лагеря британскими войсками. После она отправилась в Англию, проведя в Ливерпуле длительное время в карантине и получив официальное зачисление в ряды Вооруженных сил. За заслуги во время войны Джуди была удостоена высшей награды для животных — медали Марии Дикин, во время вручения которой были упомянуты ее «выдающееся мужество и выносливость в японских лагерях для военнопленных», а также «помощь в сохранении боевого духа среди заключенных, спасение множества жизней». [↗](#)

where there was no source of water. It was extraordinary difficult for people, but Judy helped the crew by finding and excavating a water source on the island.

The crew used Chinese boats found on the island to sail towards Sumatra expecting to meet their partners there, but they were captured and sent to a prisoner-of-war camp. Judy was also with the crew there. In the camp, the captured pilot Frank Williams shared his scanty rice ration with Judy, and actually became her master. He convinced the camp commandant to register the dog as an official prisoner of war, and in addition to a handful of rice, the dog sometimes received the remains of game caught in the jungle. Williams and Judy had to go through a lot of difficult moments: in June 1944, it was decided to transport the prisoners to another camp in Singapore; the Japanese refused to take the dog on board. Williams had to teach Judy

to sit quietly in a bag of rice, and this way she got safely on board. But this ship was torpedoed by a British submarine, many of the prisoners died. Williams pushed the dog out the ship window and managed to survive himself. Judy helped the survivors stay afloat.

At the new camp, there were conflicts between the guards and the dog that almost led to the situation when the dog could be shot. But Williams managed to hide Judy until all prisoners were liberated by the British troops. Then the dog went to England, spent a long time in the quarantine zone in Liverpool and got official enrollment to the Armed Forces. For her merits during the war, Judy was awarded the highest animal honor, the Mary Deakin Medal, with mention of her "outstanding courage and endurance in Japanese prisoner-of-war camps" and "help aimed at keeping morale among prisoners at the high level, as well as saving many lives". [↗](#)



↑
Могила кота Саймона, Кладбище животных PDSA, Илфорд.
Simon's cat's grave, PDSA Animal Cemetery, Ilford.

The information for this article was taken from the following websites: spb.kp.ru; aif.ru; warspot.ru; kulturologia.ru.

Вырежи и сохрани — собери свою библиотеку вопросов и играй с коллегами, друзьями, семьей.

Cut out and save: collect your own library of questions and play with your colleagues, friends and family.



Щит Зевса, являющийся символом покровительства богов.

The shield of Zeus which is a symbol of gods' favour.

Первый изобретатель ранцевого парашюта в России?

The first inventor of the back pack parachute in Russia.

Самое опасное морское хищное млекопитающее из семейства дельфиновых.

The most dangerous marine predatory mammal from the dolphin family.

Американский астрофизик, внесший вклад в понимание структуры космоса, в честь которого назван космический телескоп.

The American astrophysicist who contributed to understanding of the structure of space, after whom a space telescope was named.

Какое название в древности носило Азовское море?

How was the Sea of Azov called in ancient times?

Дворянский род, знаменитый традициями флотской службы, давший России наибольшее число адмиралов.

The noble family famous for the traditions of the naval service that gave Russia the biggest number of Admirals.

Промысловая рыба, название которой созвучно с названием острова в Средиземном море.

The commercial fish the name of which is consonant with the name of an island in the Mediterranean Sea.

Как называется флаг на носу корабля?

How is the flag on the bow of the ship called?

Комната под крышей, в которой часть потолка срезана наискось.

A room under the roof in which a part of the ceiling is cut off slantwise.

Какому императору принадлежит высказывание: «Есть желание — тысяча способов; нет желания — тысяча поводов!»

Which Emperor is credited with saying, "There is a desire – a thousand ways, there is no desire – a thousand reasons!"?

Драгоценный поделочный камень, из которого в Средневековье делали амулеты для моряков.

The precious ornamental stone from which charms for seamen were made in the Middle Ages.

Карточная игра, которую еще называют «дамским преферансом».

The card game also called ladies' preference.

Растение из семейства Сложноцветных, фигурирующее в названии знаменитой книги Рэя Брэдбери?

The plant from the composite plants family mentioned in the title of a well-known book by Ray Bradbury.

Деревянные шесты с приспособлениями для ног, которые в России в XVI—XVII веках часто использовали артисты бродячих цирков.

Wooden poles with foot fittings which were often used by the performers of travelling circuses in Russia in the 16th – 17th centuries.

Как в Древней Греции называли профессиональных исполнителей эпических поэм, декламирующих их с жезлом в руке?

How the professional performers of epic poetry reciting with a staff in their hands were called in Ancient Greece?

Ответы
 Answers

Косатка. Killer whale.	Глеб Котельников. Gleb Kotelnikov.	Эгида. Aegis.
Дворянский род Сенявиных. The noble family of the Senyavins.	В античные времена Азовское море называлось Меотийское озеро, или Меотида. In ancient times, the Sea of Azov was called the Meotian Lake, or Meotida.	Эдвин Хаббл. Edwin Hubble.
Мансарда. Mansard.	Гюйс. Jack.	Сардина. Sardine.
Кинг. King.	Аквамарин, название которого переводится с латыни как «морская вода». Aquamarine, the name of which is translated from the Latin as “sea water”.	Выражение принадлежит Петру Первому. It was said by Peter I.
Рапсоды. Жезл являлся символом, дающим право выступать на собраниях. Rhapsodes. The staff was a symbol giving the right to perform at meetings.	Ходули. Stilts.	Одуванчик, книга «Вино из одуванчиков». Dandelion. Dandelion Wine.



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
 СОЮЗ МОРЯКОВ

Председатель СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич Первый заместитель председателя КОВАЛЬЧУК Игорь Васильевич Заместитель председателя ИВАНОВ Вадим Геннадьевич Заместитель председателя ПАВЛОВ Игорь Николаевич	СЕВЕРНАЯ региональная организация Председатель Совета КРАСНОШТАН Александр Анатольевич Архангельск, пр. Ломоносова, д. 58, корп. 1, стр. 1 Тел./факс: +7 (8182) 63-72-60 E-mail: arkhangelsk@sur.ru
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж Тел./факс: +7 (495) 229-91-19 E-mail: union@sur.ru	ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация Председатель БЕРЕЗИНСКИЙ Валерий Витальевич Владивосток, ул. Алеутская, д. 15 Тел. +7 (4232) 52-10-03 Тел./факс +7 (4232) 52-11-70 E-mail: vladivostok@sur.ru
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	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
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	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
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	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
БАЛТИЙСКАЯ территориальная организация Председатель, заместитель председателя РПСМ БОДНЯ Александр Михайлович Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, кор. 2, 7-й этаж Тел./факс: +7 (812) 251-18-07 E-mail: spb@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
ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ региональная организация Председатель, заместитель председателя РПСМ СУХАНОВ Николай Михайлович Находка, ул. Ленинская, д. 2, оф. 10 Тел./факс: +7 (4236) 65-61-00 E-mail: nakhodka@sur.ru	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
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	ППОМ СЕВАСТОПОЛЯ РПСМ Председатель профкома БОЕВ Артем Геннадьевич Севастополь, пр. Нахимова, д. 15, оф. 14 Тел./факс: +7 (8692) 54-43-16 E-mail: sevastopol@sur.ru

АДРЕСНАЯ КНИГА
 ADDRESS BOOK

SEAFARERS’ UNION OF RUSSIA

President Yury SUKHORUKOV First Vice President Igor KOVALCHUK Vice President Vadim IVANOV Vice President Igor PAVLOV	SUR NORTHERN Regional Organization Chairman of the Board Alexander KRASNOSHTAN 58/1 Lomonosov Prospect, Bld. 1 Arkhangelsk Tel/fax: +7 (8182) 63-72-60 E-mail: arkhangelsk@sur.ru
HEADQUARTERS 6 Bolshoy Koptevsky Proezd, 4th floor, Moscow Tel/Fax: +7 (495) 229-91-19 E-mail: union@sur.ru	SUR PACIFIC Regional Organization Chairman Valery BEREZINSKY 15 Aleutskaya St., Vladivostok Tel: +7 (4232) 52-10-03, Tel/fax +7 (4232) 52-11-70 E-mail: vladivostok@sur.ru
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 BLACK AND AZOV SEAS Territorial Organization Chairman Alexey BELYAKOV 17 Kutuzovskaya St., Novorossiysk Tel/fax: +7 (8617) 67-00-19, 61-45-59 E-mail: novorossiysk@sur.ru
SUR AZOV SEA AND RIVER DON Territorial Organization Chairman Leonid GLUSHAK 184 Sotsialisticheskaya St., Office 3, 3rd floor, Rostov-on-Don Tel/fax: +7 (8632) 63-39-12 E-mail: rostov@sur.ru	SUR SAMARA Territorial (Regional) Organization Chairman Sergey SAVOSTIN 70 Frunze St., Office 309, Samara Tel/fax: +7 (927) 264-56-56 E-mail: savostin@sur.ru
SUR ARCTIC Regional Organization Chairman Petr KLINDUKHOV 3 Flotsky Proezd, Office 2, Murmansk Tel/fax: +7 (8152) 42-28-60 E-mail: murmansk@sur.ru	SUR SOUTHERN Territorial Organization Chairman Nikolay POPOV 16B Pobedy St., Novorossiysk Tel/fax: +7 (8617) 61-38-44, 61-18-05 E-mail: nvrsk-uto@sur.ru
SUR BALTIC Territorial Organization Chairman Alexander BODNYA 10/2 Dvinskaya St., 7th floor, St. Petersburg Tel/fax: +7 (812) 251-18-07 E-mail: spb@sur.ru	SUR MOSCOW Primary Organization Chairman Andrey KNYAZEV 6 Bolshoy Koptevsky Proezd, 4th floor, Moscow Tel: +7 (495) 229-91-19, Fax: +7 (495) 234-43-68 E-mail: moscow@sur.ru
SUR FAR EASTERN Regional Organization Chairman Nikolay SUKHANOV 2 Leninskaya St., Office 10, Nakhodka Tel/fax: +7 (4236) 65-61-00 E-mail: nakhodka@sur.ru	SUR NIZHNY NOVGOROD Primary Organization Chairman 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 KARELIAN Territorial Organization Chairman Mikhail DAVIDENKOV 8 Rigachina St., Office 1, Petrozavodsk Tel: +7 (8142) 57-58-56, Fax: +7 (8142) 57-73-10 E-mail: petrozavodsk@sur.ru	SUR SEVASTOPOL Primary Organisation Chairman Artem BOEV 5 Nakhimov Prospect, Office 14, Sevastopol Tel/fax: +7 (8692) 54-43-16 E-mail: sevastopol@sur.ru



SEAFARERS UNION OF RUSSIA sur.ru

