

МОРСКОЙ № 4

ПРОФСОЮЗНЫЙ

(135) 2021

MARITIME
UNIONS
HERALD

ВЕСТНИК

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



ИНИЦИАТИВА МВД РФ – УГРОЗА ПОТЕРИ РАБОЧИХ МЕСТ ДЛЯ РОССИЯН

INITIATIVE OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS
OF THE RUSSIAN FEDERATION AS THREAT OF JOB
LOSS FOR RUSSIANS

РАСПЛАТА ЗА НЕОСТОРОЖНОСТЬ ПРИ ТРУДОУСТРОЙСТВЕ – 300 ЛЕТ ТЮРЬМЫ

300 YEARS IN PRISON
AS PAYBACK
FOR NEGLIGENCE
TO EMPLOYMENT





WWW.FPRMT.RU

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



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., координатор Международной федерации транспортников в России

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

КОЛЯДИНЦЕВ М. С., и.о. председателя Российского профсоюза докеров

КАБАНОВ В. А., председатель Межрегионального профсоюза лоцманов

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

Редакция:

Ирина УСТЮМЕНКО, главный редактор

Информация: Ирина Устюменко, Наталья Куликова, Маргарита Якубенко

Дизайн, верстка: Юлия Назарова

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна. Подписан в печать: 13.09.2021

Адрес редакции:

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

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

16+

MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

Editorial team:

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

I. PAVLOV, SUR Vice Chairman

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

S. FISHOV, ITF Coordinator in Russia

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

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

V. KABANOV, Chairman of the Interregional Pilots' Union

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

Editorial office:

Irina USTYUMENKO, Editor-in-Chief

Information: Irina Ustyumenko, Natalya Kulikova, Margarita Yakubenko

Design and layout Iuliia Nazarova

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required. Signed to print on: 13.09.2021

Editorial address:

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

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



6-11

ПАРТНЕРСТВО

PARTNERSHIP

4-5

Волжское пароходство и РПСМ

заклучили коллективное

соглашение

Volga Shipping Company and SUR

Signed a Collective Agreement

ПРОФФРОНТ

PROFESSIONALFRONT

21-22

Моряк в рейсе – всегда на работе

Seafarer during entire voyage should

be considered as being at working

place

МОРСКАЯ СЕМЬЯ

SEA FAMILY

40-45

«Моряк бросает якорь один раз

на всю жизнь»

"A Seaman Drops Anchor Once

for Life"

АДРЕСНАЯ КНИГА

ADDRESS BOOK

57-58

**ПРОФСОЮЗ ПРОДОЛЖАЕТ
ДОБИВАТЬСЯ ПОЛНОЙ
ИМПЛЕМЕНТАЦИИ
ТРЕБОВАНИЙ КТМС
В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО**

**THE UNION CONTINUES
THEIR PRESSING FOR
FULL IMPLEMENTATION
OF THE MLC REQUIREMENTS
IN LEGISLATION**

**РАСПЛАТА
ЗА НЕОСТОРОЖНОСТЬ
ПРИ ТРУДОУСТРОЙСТВЕ –
300 ЛЕТ ТЮРЬМЫ**

**300 YEARS IN PRISON
AS PAYBACK FOR NEGLIGENCE
TO EMPLOYMENT**



29 – 36

ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО И РПСМ ЗАКЛЮЧИЛИ КОЛЛЕКТИВНОЕ СОГЛАШЕНИЕ

VOLGA SHIPPING COMPANY AND SUR SIGNED
A COLLECTIVE AGREEMENT

Документ подписали председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков и управляющий директор АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» Юрий Гильц 8 июня в Санкт-Петербурге в ходе официальной церемонии. Действие нового договора распространяется на морскую часть флота компании – 88 сухогрузных и наливных судов из порядка 250 принадлежащих ей грузовых теплоходов.

The document was signed by Yury Sukhorukov, Chairman of the Seafarers' Union of Russia, and Yury Gilts, Managing Director of Volga Shipping Company, on 8 June in St. Petersburg during an official ceremony. The new agreement covers the 'sea' part of the company's fleet: 88 dry cargo and tanker vessels out of about 250 cargo ships the company owes.

Как отметили в профсоюзе, коллективное соглашение гарантирует, что условия на морских судах пароходства отвечают международным нормам в отношении работы моряков – в первую очередь Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве. Договор соответствует всем требованиям Международной федерации транспортников, членской организацией которой является РПСМ. Благодаря этому моряки могут быть уверены, что на судах Волжского пароходства их ожидают достойные условия, а судовладелец – что существующие трудовые отношения не вызовут вопросов в иностранных портах.

– И для нас, и для нашего нового социального партнера это значимый шаг, – отметил председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – Мы рассчитываем на успешное сотрудничество и со своей стороны будем представлять интересы членов экипажей перед работодателем, добиваясь для них дальнейших улучшений условий труда. Всем морякам будет предоставляться консультационная поддержка, планируем предусмотреть и различные бонусы для членов профсоюза: от новогодних подарков до страхования от несчастных случаев членов экипажей, находящихся на берегу.

Работающие в компании моряки, которые примут решение вступить в РПСМ, смогут воспользоваться и рядом

других преимуществ, которые дает членство в профсоюзе. В первую очередь это возможность в полном объеме получать юридическую помощь, а также материальную поддержку в случае возникновения трудностей. В ближайшее время РПСМ планирует открыть полноценный офис в Нижнем Новгороде, где базируется основной офис Волжского пароходства. Здесь члены экипажей смогут напрямую, а не только по телефону, обратиться к представителю профсоюза Сергею Горину.

Добавим, что Волжское пароходство на сегодняшний день является одной из крупнейших судоходных компаний в России. Суммарный дедейт порядка 250 грузовых судов, находящихся в его операционном управлении, составляет более 1,4 млн тонн. Ежегодно они перевозят более 14 млн тонн грузов не только на внутренних водных путях России, но и на международных морских направлениях. ⚓



Юрий Сухоруков, Юрий Гильц
Yuri Sukhorukov, Yuri Gilts

As noted in the Union, the collective agreement guarantees that the conditions on the shipping company's ships meet international standards for seafarers work, primarily the 2006 Maritime Labor Convention. The agreement meets all the requirements of the International Federation of Transport Workers, where SUR is a member organization. Thanks to this, seafarers can be sure in decent conditions on board the ships of the Volga Shipping Company, and the shipowner can be confident that the existing labor relations will not raise questions in foreign ports.

“This is a significant step both for us and for our new social partner,” noted Yuri Sukhorukov, SUR chairman. “We look forward to successful cooperation representing, for our part, the interests of crew members to the employer and seeking further improvements in working conditions for them. Consulting support is guaranteed for all seafarers, and various bonuses for union

members are expected: from New Year's gifts to accident insurance for crew members onshore.

Seafarers working for the company who decide to join SUR will enjoy a number of other benefits of the union membership. First of all, this is an opportunity to receive legal assistance in full, as well as material support in case of difficulties. In the near future, SUR plans to open a full-fledged office in Nizhny Novgorod where the main office of the Volga Shipping Company is based. Here, crew members will be able to directly, not only by phone, contact the representative of the trade union Sergei Gorin.

We can add that the Volga Shipping Company is currently one of the largest shipping companies in Russia. The total deadweight of about 250 cargo ships under their management is more than 1.4 million tons. Every year they transport more than 14 million tons of cargo not only by the inland waterways of Russia, but also following the international sea routes. ⚓

ПРОФСОЮЗ ПРОДОЛЖАЕТ ДОБИВАТЬСЯ ПОЛНОЙ ИМПЛЕМЕНТАЦИИ ТРЕБОВАНИЙ КТМС В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

THE UNION CONTINUES THEIR PRESSING FOR FULL IMPLEMENTATION OF THE MLC REQUIREMENTS IN LEGISLATION

С 1 марта 2022 года вступят в силу новые поправки в Раздел X Трудового кодекса «Охрана труда». Соответствующий ФЗ № 311 от 02.07.2021 «О внесении изменений в ТК РФ», разработанный Минтрудом, был одобрен Советом Федерации 23 июня этого года. Новая редакция закона предполагает смену концепции охраны труда: по утверждению ведомства, общая задача поправок – перейти от списочного подхода к риск-ориентированному менеджменту в этой сфере, обязать работодателя учитывать те риски, которые возникают на конкретном рабочем месте, и обеспечивать безопасность работников в соответствии с ними. Кроме того, акцент в значительной степени делается на предупредительные мероприятия, профилактику и более внимательную оценку состояния работника. В частности, в документ войдет новое для ТК понятие «микротравм» – под этим подразумеваются ушибы и поверхностные раны, полученные во время работы, – которые будут учитываться для предотвращения более серьезных повреждений.

В числе других нововведений – запрет на работу в опасных условиях труда. Если по результатам спецоценки условиям на рабочем месте присвоен 4-й класс, деятельность должна быть остановлена до тех пор, пока работодатель

не снизит уровень опасности, что должно быть подтверждено результатами повторной спецоценки. При этом за сотрудниками в это время сохраняется и рабочее место, и средний заработок.

Кроме того, согласно новому закону, оценку

From 1 March 2022, new amendments to Section X of the Labor Code "Labor Protection" will come into force. The corresponding Federal Law No. 311 of 02/07/2021 "On Amendments to the Labor Code of the Russian Federation" developed by the Ministry of Labor was approved by the Federation Council on 23 June this year. The new version of the law implies a change in the concept of labor protection: According to the department, the general idea of the amendments is to move from a list-based approach to risk-based management in this field, oblige the employer to take into account the risks that arise at a particular workplace and ensure the safety of workers in accordance with them. In addition, the emphasis is largely on preventive measures, prevention and a more careful assessment of the employee's condition. In particular, the document will include a new term for Labor Code "microtraumas": this means bruises and superficial wounds received during work, which will be taken into account to prevent more serious injuries.

Other innovations include a ban on working in hazardous conditions. If the results obtained by special assessment of conditions in the workplace correspond to grade 4, activity must be seized as long as the employer does not reduce the level of danger;

the fact is to be confirmed by a new special assessment undertaken. At the same time, the employees should keep both the workplace and the average earnings during this period.

In addition, according to the new law, an assessment of occupational risks must be



профессиональных рисков необходимо проводить не только для уже действующих производственных процессов, но и перед вводом в эксплуатацию новых объектов и вновь организованных рабочих мест. Новым законом принципиально меняется и подход к предоставлению средств индивидуальной защиты: обеспечение ими будет осуществляться с учетом имеющихся на рабочем месте вредных производственных факторов, а не в зависимости от профессии занятого на конкретном рабочем месте работника, как это было принято раньше.

К тому же появятся новые права у работодателей: они смогут вести электронный документооборот в области охраны труда и использовать оборудование для дистан-

ционной видео-, аудио- или иной фиксации для контроля за безопасностью работ.

НАРЕКАНИЯ

Отметим, что во время подготовки законопроекта новая редакция вызвала множество нареканий как у профсоюзов, так и у работодателей. В первую очередь недовольство и опасения касались предложения Минтруда переписать статью 209 ТК РФ, в которой содержатся основные понятия охраны труда. Согласно новой формулировке, понятия «безопасные условия труда», которую хотело включить в кодекс ведомство, воздействие на работника вредных и (или) опасных производственных факторов могло быть формально исключено с помощью средств индивидуальной защиты,

carried out not only for existing operating processes, but also before the commissioning of new facilities and newly organized workplaces. The new law also fundamentally changes the approach to the provision of personal protective equipment: their provision will be carried out taking into account the harmful operational factors at the workplace, and not depending on the profession of the employee at a particular workplace, as it was the case before.

In addition, employers will have new rights: they will be able to conduct e-document management in the field of labor protection and use equipment for remote video, audio or other means to monitor the work safety.

CRITICISM

Note that during the preparation of the bill, the new edition caused

a lot of criticism by both trade unions and employers. First of all, dissatisfaction and fears concerned the proposal of the Ministry of Labor to rewrite Article 209 of the Labor Code of the Russian Federation, which contains the basic concepts of labor protection. According to the new formulation of the concept of «safe working conditions», which the department wanted to include in the code, the impact on the employee of harmful and/or hazardous production factors could be formally excluded by means of personal protective equipment, and these working conditions could be considered as safe ones. However, such a definition, in the opinion of Aleksey Bezyukov, Deputy Chief Technical Inspector of the Federation of Independent Trade



и эти условия труда могли трактоваться как безопасные. Однако такое определение, по мнению заместителя главного технического инспектора Федерации независимых профсоюзов России Алексея Безюкова, могло позволить работодателям в будущем отказать работникам в выплатах и льготах за вредность, аргументируя это тем, что им предоставлены средства защиты, полностью нивелирующие вредное воздействие. Особенно громко против нововведения выступал Горно-металлургический профсоюз России – его члены критиковали поправки в видеоролике, который набрал миллион просмотров на YouTube, и провели акцию у здания Госдумы, где передали депутатам «Единой России» 500 обращений металлургов. Совместными усилиями профсоюзы все-таки смогли избавиться

от этого спорного момента в документе: ко второму чтению по предложению Комитета по труду, социальной политике и делам ветеранов предложенная Минтрудом поправка к 209 статье была убрана.

Федерация профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ), куда входит Российский профсоюз моряков, при подготовке законопроекта также вносила свои предложения, которые бы учитывали положения Конвенции 2006 года о труде в морском судостроении и особенности труда моряков. Дело в том, что хотя КТМС была ратифицирована Россией еще в 2012 году, в национальное законодательство все еще не имплементированы многие ее требования. РПСМ с самого начала ведет работу над тем, чтобы исправить этот недочет, в том числе – в сфере охраны труда.

Unions of Russia, could allow employers in the future to deny workers payments and benefits for harmful environment arguing that they were provided with remedies that completely neutralize the harmful effects. The Mining and Metallurgical Trade Union of Russia spoke out especially loudly against the innovation: its members criticized the amendments in the video, which gained a million views on YouTube, and held a rally near the State Duma building, where they conveyed 500 messages from metallurgists to the deputies of the United Russia. With joint efforts, the trade unions managed to get rid of this controversial point in the document: By the second reading, following the suggestion of the Committee on Labor, Social Policy and Veterans Affairs, the amendment to Article 209 proposed by the Ministry of Labor was removed.

The Federation of Trade Unions of Maritime Transport Workers (FTMTW), which includes the Seafarers' Union of Russia, also made their proposals while preparing the draft law, which would take into account the provisions of the 2006 Maritime Labor Convention and the peculiarities of seafarers' work. The fact is that although the MLC was ratified by Russia back in 2012, many of its requirements are still not implemented in national legislation. From the very beginning, the SUR has been working to correct this, including in the field of labor protection.

THE RUSSIAN TRILATERAL COMMISSION SUPPORTED THE POSITION OF THE FEDERATION

Unfortunately, the FTMTW proposals were not taken into account. However, the Russian Trilateral Commission, whose meetings have been raising the issue regarding the need for the changes proposed by FTMTW more than once, on 28 May again supported the position of the Federation and invited the Ministry of Labor of Russia, together with the FTMTW and the Russian Chamber of Shipping to work out the Federation's proposals on amendments to the legislation aimed at taking into account the specific labor of crew members of sea-going vessels and vessels of mixed (river-sea) navigation on the basis

РОССИЙСКАЯ ТРЕХСТОРОННЯЯ КОМИССИЯ ПОДДЕРЖАЛА ПОЗИЦИЮ ФЕДЕРАЦИИ

К сожалению, предложения ФПРМТ в нем не были учтены. Однако Российская трехсторонняя комиссия, на заседаниях которой ранее уже не раз поднимался вопрос о необходимости предлагаемых ФПРМТ изменений, 28 мая снова поддержала позицию Федерации и предложила Минтруду России совместно с ФПРМТ и Российской палатой судоходства проработать предложения Федерации по внесению в законодательство изменений, направленных на учет особенностей труда членов экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания на основе требований КТМС в части государственного управления охраной труда.

Среди предлагаемых ФПРМТ – изменения, касающиеся комитетов (комиссий) по охране труда. Согласно закону, они могут создаваться по инициативе работодателя, работников или их представительного органа из представителей работодателя, профсоюза или иного уполномоченного органа для организации действий по обеспечению требований охраны труда, предупреждению производственного травматизма и профессиональных заболеваний, проведения проверок условий на рабочих местах и прочего. При этом их создание не является обязательным. Федерация же

настаивает на введении нормы, согласно которой на морских судах и судах смешанного (река-море) плавания, на борту которых находится не менее пяти членов экипажа, в обязательном порядке должен создаваться судовой комитет (комиссия) по охране труда. Именно такие требования содержатся в КТМС.

ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ИНЦИДЕНТОВ ОСТАЕТСЯ НЕВОЗМОЖНЫМ

Также давняя проблема российского законодательства в части соответствия Конвенции – отсутствие должного сбора информации об инцидентах на борту. Так, КТМС обязывает государство не только обеспечить комплексное ведение надлежащей отчетности по несчастным случаям, травмам и профессиональным заболеваниям на производстве, но и вести полный статистический учет этих данных, причем эта информация должна анализироваться, публиковаться и исследоваться для определения общих тенденций и выработки рекомендаций по предотвращению несчастных случаев на судах. Сейчас это законодательством в нашей стране не предусмотрено: действующее регулирование предполагает извещение исключительно о групповых, тяжелых и смертельных несчастных случаях, а информация о них собирается только на уровне субъекта РФ. Из-за этого подробное изучение, выработка профи-

Хотя КТМС была ратифицирована Россией еще в 2012 году, в национальное законодательство все еще не имплементированы многие ее требования. РПСМ с самого начала ведет работу над тем, чтобы исправить этот недочет, в том числе – в сфере охраны труда.

Although the MLC was ratified by Russia back in 2012, many of its requirements are still not implemented in national legislation. From the very beginning, the SUR has been working to correct this, including in the field of labor protection.

of the requirements of the MLC in terms of state management of labor protection.

Among the proposed FTMTW, there are changes concerning committees (commissions) on labor protection. According to the law, they can be created at the initiative of the employer, employees or their representative body from representatives of the employer, trade union or other authorized body to organize actions to ensure labor protection requirements, prevent industrial injuries and occupational diseases, conduct inspections

of conditions at workplaces, etc. However, it is optional to create such committees or not. The Federation also insists on the introduction of a norm according to which on sea-going vessels and vessels of mixed (river-sea) navigation where there are at least five crew members, it is compulsory to create a shipboard committee (commission) for labor protection. These are the requirements contained in the MLC.

THE SUBSEQUENT PREVENTION OF INCIDENTS REMAINS IMPOSSIBLE

Also, a long-standing problem of Russian legislation in terms of compliance with the Convention is the lack of proper collection of information about incidents on board. Thus, the MLC obliges the country not only to ensure the comprehensive and proper reporting on accidents, injuries and occupational diseases at work, but also to keep full statistical records of these data, and this information should be analyzed, published and studied to determine general trends and develop recommendations for preventing accidents on board ships. Now this legislation in our country is not provided: the current regulation supposes notification only of group, severe and fatal accidents, and information on them is collected only at the level of the constituent entity

лактических мер на федеральном уровне с участием представителей судовладельцев и моряков и последующее предотвращение однотипных инцидентов остается невозможным.

Чтобы изменить ситуацию и привести российское законодательство в соответствие с международными требованиями, ФПРМТ предлагает изменения, касающиеся сообщения о несчастных случаях. В Федерации считают, что о подобных инцидентах капитан должен информировать не только работодателя (как указано в новом ФЗ), но и соответствующий общероссийский профессиональный союз, а также федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный на осуществление федерального государственного надзора за соблюдением трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права.

НАДЕЛИТЬ МИНТРАНС ПОЛНОМОЧИЯМИ

Также одним из вариантов приведения российского законодательства в соответствие с КТМС является наделение Минтранса России полномочиями по установлению особенностей порядка регистрации и учета несчастных случаев на производстве, произошедших на судне, с учетом мнения соответствующих общероссийского профсоюза и общероссийского объединения рабо-

тодателей. В Федерации считают, что предоставление ведомству подобных полномочий позволит на уровне подзаконного акта соблюсти требования КТМС в вопросах сбора статистики и анализа несчастных случаев и избежать противоречия общих норм и особенностей для флота в тексте ТК РФ.

Помимо этого в новом законе есть и другие недочеты, касающиеся труда моряков. Так, согласно ТК РФ, работодатель, получив информацию о несчастном случае, должен передать ее в территориальный орган федерального органа исполнительной власти, уполномоченный на осуществление федерального государственного надзора за соблюдением трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, а также в прокуратуру, по месту регистрации судна. В Федерации это считают в корне неверным и предлагают заменить местом регистрации работодателя (судовладельца). Ведь специфика судоходной отрасли такова, что часто место регистрации судна и судоходной компании не совпадает: например, судовладелец может быть зарегистрирован в Санкт-Петербурге, в то время как само судно – в Петропавловске-Камчатском. В то же время работодатель обязан участвовать в расследовании обстоятельств несчастного случая.

СТАВИТЬ В ИЗВЕСТНОСТЬ

of the Russian Federation. That's why, a detailed study, the development of preventive measures at the federal level with the participation of representatives of shipowners and seafarers and the subsequent prevention of similar incidents remains impossible.

To change the situation and bring Russian legislation in line with international requirements, the FTMTW proposes changes regarding the reporting of accidents. The Federation believes that the master should inform on such incidents not only the employer (as indicated in the new Federal Law), but also the relevant all-Russian trade union, as well as the federal executive body authorized to exercise federal state supervision over compliance with labor legislation and other regulatory legal acts containing labor law norms.

TO EMPOWER THE MINISTRY OF TRANSPORT OF RUSSIA

Also, one of the options for bringing Russian legislation in line with the MLC is to empower the Ministry of Transport of Russia to establish the specific procedure for registering and recording industrial accidents occurred on board ships, taking into account the opinion of the relevant all-Russian trade union and the all-Russian association of employers. The Federation believes that the granting of such

powers to the department will allow us to comply with the requirements of the MLC in the collection of statistics and analysis of accidents and to avoid the contradiction of general norms and features for the fleet in the text of the Labor Code of the Russian Federation at the level of a bylaw.

Besides, the new law contains other shortcomings related to the work of seafarers. For example, according to the Labor Code of the Russian Federation, the employer having received information about the accident shall transfer it to the territorial body of the federal executive body authorized to exercise federal state supervision over the observance of labor legislation and other regulatory legal acts containing labor law norms, as well as to the prosecutor's office, at the place of registration of the vessel.





ПРОФСОЮЗ

Также среди тех, кому работодатель должен передавать информацию о произошедшем несчастном случае, в ФЗ числится «соответствующее территориальное объединение организаций профсоюзов». В ФПРМТ же придерживаются позиции, что в отношении моряков ставить в известность необходимо соответствующий общероссийский профессиональный союз, потому что только так можно обеспечить участие морского профсоюза, который обладает специальными знаниями в этой сфере и разбирается в особенностях условий труда на судне. Также в ФПРМТ считают, что представитель соответствующего общероссийского профессионального союза должен быть включен в состав комиссии для расследования несчастного случая, произошедшего

на судне. Главный довод Федерации – то, что участие морского профсоюза позволит повысить объективность и качество проведения расследования.

Отметим, что Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве является ключевым международным документом, гарантирующим морякам достойные условия труда. Все ее требования созданы для того, чтобы максимально защитить права членов экипажей в любой проблемной ситуации. Поэтому, как отметил первый заместитель председателя Российского профсоюза моряков Игорь Ковальчук, РПСМ продолжает добиваться полной имплементации требований КТМС в законодательство нашей страны. [⚓](#)

**По материалам сайта
Министерства труда,
Правительства России,
издания «Коммерсант»**

The Federation considers this to be fundamentally incorrect and proposes to replace it with the place of registration of the employer (ship owner). After all, the specifics of the shipping industry is that often the place of registration of the vessel and the shipping company does not coincide: for example, a ship owner may be registered in St. Petersburg, while the ship is in Petropavlovsk-Kamchatsky. At the same time, the employer is obliged to participate in the investigation of the circumstances of the accident.

TO INFORM THE TRADE UNION

Also, among those to whom the employer shall transmit information on the accident, the Federal Law lists «the corresponding territorial association of trade union organizations.»

The FTMTW, on the other hand, adheres to the position that in relation to seafarers it is necessary to inform the appropriate all-Russian trade union, because this is the only way to ensure the participation of the maritime trade union, which has special knowledge in this area and understands the peculiarities of working conditions on board ships. Also, the FTMTW believes that a representative of the corresponding all-Russian trade union should be included in the commission to investigate the accident that occurred on board the ship. The Federation's main argument is that the involvement of the maritime union will increase the objectivity and quality of the investigation.

It should be noted that the 2006 Maritime Labor Convention is a key international document guaranteeing decent working conditions for seafarers. All of its requirements are created in order to maximally protect the rights of crew members in any problematic situation. Therefore, as noted by the first deputy chairman of the Seafarers' Union of Russia Igor Kovalchuk, SUR continues to seek full implementation of the requirements of the MLC in the legislation of our country. [⚓](#)

**Based on materials
from the website
of the Ministry of Labor,
the Government of Russia,
and the Kommersant
publication**



ИНИЦИАТИВА МВД РФ – УГРОЗА ПОТЕРИ РАБОЧИХ МЕСТ ДЛЯ РОССИЯН

INITIATIVE OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF THE RUSSIAN FEDERATION AS THREAT OF JOB LOSS FOR RUSSIANS

Сохранить разрешительный порядок привлечения иностранцев на российский рынок труда – с таким призывом Федерация профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) обратилась к Министерству внутренних дел РФ и Секретариату Российской трехсторонней комиссии.

Дело в том, что МВД РФ разработало и представило на обсуждение рабочей группы по развитию рынка труда и содействию занятости населения Российской трехсторонней комиссии проект ФЗ «Об условиях въезда (выезда) и пребывания (проживания)

в Российской Федерации иностранных граждан и лиц без гражданства». Документом предлагается основательно поменять процедуры приглашения, въезда, пребывания и принудительной высылки иностранцев. В частности, подразумевается отказ от процедуры выдачи

To preserve the permissive procedure for engaging foreigners to the Russian labor market is an appeal by the Federation of Trade Unions of Maritime Transport Workers (FTMTW) to the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation and the Secretariat of the Russian Trilateral Commission.

The Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation has developed the draft Federal Law “On the conditions of entry / exit and stay / residence of foreign citizens and stateless persons in the Russian Federation” and submitted this draft for discussion to the working

group on the development of the labor market and promotion of employment of the population of the Russian Trilateral Commission. The document proposes to fundamentally change the procedures for invitation, entry, stay and forced expulsion of foreigners. In particular,

разрешений на работу и ежегодного установления квот для трудовых мигрантов.

По мнению председателя ФПРМТ Юрия Сухорукова, инициатива МВД РФ едва ли позволит в достаточной мере и эффективно регулировать приток иностранной рабочей силы на российский рынок труда.

– Она – не что иное, как законодательный демонтаж существующего с 2002 года ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в РФ», который устанавливает разрешительный порядок привлечения иностранцев на работу в России, включая наем на морские суда под флагом РФ, – убежден Юрий Сухоруков. – Сохранение действующего механизма является принципиально важным как для защиты национального рынка труда, в том числе морского, так и для профилактики правонарушений в этой сфере.

НОВЫЙ МЕХАНИЗМ

Действительно, раздел V законопроекта МВД РФ – «Правовое регулирование внешней трудовой миграции» – не содержит процедур выдачи разрешений на работу и привлечения иностранцев на работу в России в форме ежегодного установления квот.

Вместо этого ведомство предлагает новый правовой механизм – введение двух электронных реестров: одного для работодателей, другого – для трудовых мигрантов.

Другими словами, иностранные граждане, приезжающие в Россию на заработки, должны будут регистрироваться в специальной базе, аналогичное требование придется выполнять и работодателям, трудоустраивающим мигрантов.

Так, работодатель должен подать заявление и указать в нем информацию о наличии вакантных мест и должностей для привлечения иностранцев на работу в составе экипажей российских морских судов. Далее в течение 15 рабочих дней со дня приема заявления федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере труда и занятости, проводится проверка. На ее основании и принимается решение о включении или отказе в нем в электронный реестр работодателей, привлекающих иностранных граждан к работе.

– С принятием законопроекта исчезнут правовые механизмы участия профсоюзов в регулировании национального рынка труда и защиты прав россиян на занятость, предусмотренные ФЗ «О занятости населения в Российской Федерации», ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», ФЗ «О свободном порте Владивосток» и другими, – объясняет главный правовой эксперт Российского профсоюза моряков Валерий Нефедов.

this implies the refusal of the procedure for issuing work permits and the annual establishment of quotas for labor migrants.

According to Yuri Sukhorukov, chairman of the FTMTW, the initiative of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation is unlikely to be able to sufficiently and effectively regulate the inflow of foreign manpower into the Russian labor market.

“It is nothing more than the legislative dismantling of the Federal Law “On the Legal Status of Foreign Citizens in the Russian Federation” that has existed since 2002 and establishes the permissive procedure for engaging foreigners to work in Russia, including hiring manpower for sea-going vessels under the RF flag,” Yuri Sukhorukov is sure. “Maintaining the current mechanism is fundamentally important both for the protection of the national labor market including the maritime one and for the prevention of offenses in this area.”

NEW MECHANISM

Indeed, section V of the draft law of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation “Legal regulation of external labor migration” does not contain procedures for issuing work permits and engaging foreigners to work in Russia on the basis of an annual quota setting.

Instead, the department proposes a new legal mechanism – the introduction of two electronic registers: one for employers, the other for labor migrants. In other words, foreign citizens who come to Russia to work will have to register in a special database, and employers who employ migrants will have to fulfill a similar requirement.

So, the employer must submit an application and indicate the availability of vacancies and positions to engage foreigners to work as part of the crews of Russian sea-going vessels. Then, within 15 working days from the date of receiving the application by the federal executive body responsible for control and supervision in the field of labor and employment, an audit





Юрий Сухоруков
Yuri Sukhorukov

«ИНИЦИАТИВА МВД РФ ЕДВА ЛИ ПОЗВОЛИТ ЭФФЕКТИВНО РЕГУЛИРОВАТЬ ПРИТОК ИНОСТРАННОЙ РАБОЧЕЙ СИЛЫ»

– На наш взгляд, это упразднение особенного порядка выдачи разрешений на привлечение иностранных граждан, в том числе для работы в составе экипажей российских морских судов, – говорит Юрий Сухоруков. – Поэтому с предложенным МВД РФ подходом согласиться нельзя.

ПОРЯДОК ЕСТЬ

Тем более что разрешительный порядок привлечения иностранных граждан на работу в России уже существует. С 2002 года он закреплён в ФЗ «О правовом положении иностранных граждан». Документом предусмотрена процедура обращения работодателя за разрешением на прием на работу граждан других государств в местное подразделение МВД РФ,

ведомство в свою очередь связывается с территориальным органом по труду и занятости населения для получения актуальной информации о вакантных местах и должностях.

Когда принимался проект этого закона, Российский профсоюз моряков добился не просто разрешительного порядка для найма иностранцев на морские суда под флагом РФ, а специально установленной процедуры.

– В отличие от общего порядка, специальный разрешительный порядок найма иностранных моряков подразумевает обращение судовладельца в Главное управление по вопросам миграции МВД России за соответствующим разрешением для найма иностранной рабочей силы, которое в свою очередь направляет запрос

is carried out. On its basis, a decision is made to include (or refuse) the employer into the electronic register of employers who engage foreign citizens to work.

“With the adoption of this bill, the legal mechanisms for the participation of trade unions in the regulation of the national labor market and the protection of the rights of Russians for employment, provided by the Federal Law “On Employment of the Population in the Russian Federation”, the Federal Law “On Trade Unions, Their Rights and Guarantees of Activity”, the Federal Law “On the Free Port Vladivostok” and others will disappear,” explains the chief legal expert of the Seafarers’ Union of Russia Valery Nefedov.

“In our opinion, this is the abolition of the special procedure for issuing permits to engage foreign citizens including for work as a crew member on board the Russian sea-going vessels,” says Yuri Sukhorukov. “Therefore, we cannot agree with the approach proposed by the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation.”

THE EXISTING ORDER

Moreover, the permissive procedure for engaging foreign citizens to work in Russia already exists. Since 2002, it has been stated in the Federal Law “On the Legal Status of Foreign Citizens”. The document provides the procedure for an employer to apply for a work permit for citizens of other

states to a local department of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation; the department, in turn, contacts the territorial body for labor and employment of the population to obtain up-to-date information on vacancies and positions.

When the draft law was adopted, the Seafarers’ Union of Russia achieved not only a permissive procedure for hiring foreigners to work on board sea-going vessels under the flag of the Russian Federation, but a specially established procedure.

“Unlike the general procedure, the special permissive procedure for the hiring of foreign seamen implies the appeal of the shipowner to the Main Directorate for Migration of the Ministry of Internal Affairs of Russia for an appropriate permit for hiring foreign manpower, which, in turn, sends a request to Rosmorrechflot for their conclusion, and the Agency – to the all-Russian professional association of workers,” V. Nefedov explains the procedure.

As for the seafarers, the SUR’s answer is always based on data on the situation with vacant jobs in the regions obtained from the territorial organizations of the trade union all over the country, and it depends on their data whether the shipowner will receive a permit to hire foreign manpower or not.

“This legal mechanism results from the requirement by the Maritime Labor Convention to pursue

в Росморречфлот на получение заключения, а Агентство – в общероссийское профессиональное объединение работников, – поясняет процедуру В. Нефедов.

Что касается моряков, то ответ РПСМ всегда основывается на данных о ситуации с вакантными рабочими местами в регионах, о чем запрашиваются территориальные организации профсоюза по стране, от их данных зависит – получит судовладелец разрешение на наем иностранной рабочей силы или нет.

– Этот правовой механизм вытекает из требования Конвенции о труде в морском судоходстве проводить национальную политику по расширению возможностей для трудоустройства моряков, в том числе позволяет отслеживать ситуацию с занятостью российских моряков на национальном морском рынке труда, – указывает в пользу действующего закона глава ФПРМТ. – Кроме того, существующий порядок обусловлен ограниченными возможностями отечественных судовладельцев, которые могут обеспечить рабочими местами только около 50% российских моряков.

ДОРАБОТАТЬ НЕЛЬЗЯ ПРИНЯТЬ

Тем не менее Юрий Сухорук считает: с учетом представленной МВД РФ правовой конструкции и планируемого введения электронных реестров, максимально сохранить

сложившийся разрешительный порядок привлечения иностранных граждан и лиц без гражданства можно.

Так, особенности действующего механизма можно закрепить в ст. 91 законопроекта, где устанавливаются требования для включения компаний и заказчиков услуг в электронный реестр работодателей. Для этого к предусмотренным разра-



«THE INITIATIVE OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF THE RUSSIAN FEDERATION IS UNLIKELY TO BE ABLE EFFECTIVELY REGULATE THE INFLOW OF FOREIGN MANPOWER»

ботчиком условиям необходимо добавить запрос федерального органа исполнительной власти по контролю и надзору в сфере труда и занятости в ведомство в сфере морского и внутреннего водного транспорта о состоянии национального морского рынка труда. Ответ на него должен быть выдан с учетом мнения профсоюза. И только по итогам рассмотрения полученной информации может приниматься решение о включении судовладельца в электронный реестр, то есть без ущерба для занятости россиян.

– Не менее важно продумать нормативные положения об основании отказа во включении в реестр, которые можно закрепить в ст. 92 законопроекта, – добавил

a national policy to expand employment opportunities for seafarers, including allowing observing the situation with the employment of Russian seafarers on the national maritime labor market,” the head of the FTMTW points out in favor of the current law. “Besides, the existing order is caused by the limited capabilities of domestic shipowners, who can provide jobs for only about 50% of Russian seamen.”

TO BE MODIFIED NOT TO BE ACCEPTED

Nevertheless, Yuri Sukhorukov believes: Taking into account the legal structure presented by the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation and the planned introduction of electronic registers, it is possible to preserve the existing permissive procedure for engaging foreign citizens and stateless persons to the maximum.

So, the features of the current mechanism can be fixed in Article 91 of the bill, which establish the requirements for including companies and service customers into the electronic register of employers. For this purpose, to the conditions provided by the developer, it is necessary to add an inquiry from the federal

executive body for control and supervision in the field of labor and employment to the department in the field of maritime and inland water transport about the state of the national maritime labor market. The answer shall be given taking into account the opinion of the trade union. And only based on the results of consideration of the received information, a decision can be made to include the ship owner

in the electronic register, that is, not affecting the employment of Russians.

“It is equally important to think over the regulatory provisions on the grounds for refusal to be included in the register, which can be stated in Article 92 of the bill,” added V. Nefedov. “In addition, as the basis for taking such measures, we propose to add to Article 101 of the document, which defines the power of the Government of the Russian Federation in the field of regulating external labor migration, which provides a restriction or even a ban on the employment of foreigners in the Russian Federation, a provision indicating the unfavorable situation with the employment of able-bodied Russians as in in the country as

В. Нефедов. – Кроме того, ст. 101 документа, где определяются полномочия Правительства РФ в сфере регулирования внешней трудовой миграции, которые предусматривают ограничение или вообще запрет на прием иностранцев на работу в РФ, мы предлагаем в качестве основания принятия таких мер дополнить положением с указанием на неблагоприятную ситуацию с занятостью трудоспособных россиян как в целом по стране, так и по конкретным видам экономической деятельности или отдельным профессиональным группам работников.

Для реализации своих предложений ФПРМТ предлагает разработать проекты подзаконных актов о форме, порядке подачи заявления о включении работодателя в электронный реестр и полномочиях Правительства РФ в регулировании внешней трудовой миграции. По мнению ФПРМТ, пакетное предложение позволит получить более полное и всестороннее представление о предлагаемом новом механизме привлечения иностранцев на работу в РФ и защите национального рынка труда.

УГРОЗА ПОТЕРИ РАБОЧИХ МЕСТ

Однако в ходе рабочей группы по развитию рынка труда и содействию занятости населения Российской трехсторонней



комиссии представители МВД РФ не согласились с предложением ФПРМТ о пакетном представлении подзаконных актов, вытекающих из положений статей 91 и 101 законопроекта, для повторного рассмотрения доработанного документа. Поэтому Федерация профсоюзов работников морского транспорта намерена продолжать настаивать на обозначенных замечаниях и предложениях.

– В противном случае освобождение работодателей от необходимости получения разрешений на привлечение и использование иностранных работников станет прямой угрозой потери рабочих мест для граждан РФ в целом и российских моряков в частности, – констатирует председатель ФПРМТ Юрий Сухоруков. – Это не может не вызывать озабоченности ФПРМТ и ее членской организации – Российского профсоюза моряков. [↕](#)

a whole, and for specific types of economic activity or individual professional groups of workers.

To implement their proposals, the FTMTW proposes to develop draft by-laws on the form, procedure for submitting an application for inclusion of an employer in the electronic register and the powers of the Government of the Russian Federation in regulating external labor migration. According to the FTMTW, the package proposal will provide a more complete and comprehensive understanding of the proposed new mechanism for engaging foreigners to work in the Russian Federation and protecting the national labor market.

THREAT OF JOB LOSS

However, during the working group on the development of the labor market and promotion of employment of the population

of the Russian Trilateral Commission, representatives of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation did not agree with the proposal of the FTMTW on the package submission of by-laws arising from the provisions of Articles 91 and 101 of the draft law for re-consideration of the revised document. Therefore, the Federation of Trade Unions of Maritime Transport Workers intends to continue to insist on the indicated comments and suggestions.

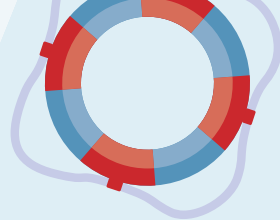
“Otherwise, the exemption of employers from the need to obtain permits for the engagement and use of foreign workers will become a direct threat of job loss for citizens of the Russian Federation in general and Russian seamen in particular,” says Yury Sukhorukov, chairman of the FTMTW. “This cannot help causing concerns of the FTMTW and their affiliate, the Seafarers’ Union of Russia.” [↕](#)

ОПЕРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ДЛЯ МОРЯКОВ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ
COVID-19

UP-TO-DATE INFORMATION

FOR SEAFARERS AMIDST
COVID-19



НАЛИЧИЕ НА СУДНЕ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА,

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

www.itfseafarers.org

ИНФОРМАЦИЯ О ДВИЖЕНИИ СУДОВ В РЕАЛЬНОМ ВРЕМЕНИ,

их текущее местонахождение, дальнейший маршрут следования:

www.marinetraffic.com

МЕЖДУНАРОДНАЯ БЕСПЛАТНАЯ БАЗА ДАННЫХ,

охватывающая весь мировой флот – о судне, владельце, операторе, страховщике, местоположении судна по месяцам, проверках и их результатах: www.equasis.org

БАЗА ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE

Международной организации труда – вся информация о случаях оставления судов и экипажей: www.ilo.org

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ ПОДДЕРЖКИ МОРЯКОВ SEAFARERHELP,

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

ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ И ТРЕБОВАНИЙ В СВЯЗИ С ПАНДЕМИЕЙ,

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

ГДЕ В ЕВРОПЕ МОЖНО СМЕНИТЬСЯ,

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

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

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

ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ВЪЕЗДА В РАЗНЫЕ СТРАНЫ ДЛЯ ГРАЖДАН РФ

на сайте Федерального агентства по туризму: www.tourism.gov.ru

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО БЮРО

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



IS THERE A COLLECTIVE AGREEMENT ON THE VESSEL?

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

REAL TIME MOVEMENT, current locations and further routes of vessels: www.marinetraffic.com

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

ILO'S ABANDONMENT OF SEAFARERS DATABASE with all the data about abandonments of vessels and crews: www.ilo.org

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

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

WHERE SEAFARERS MAY CHANGE IN EUROPE, the need to make a COVID-19 test, circular letters from maritime administrations – European Shipowners Association: www.emsa.europa.eu

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

GENERAL CONDITIONS OF ENTRY TO VARIOUS COUNTRIES FOR CITIZENS OF THE RUSSIAN FEDERATION on the website of the Federal Agency for Tourism: www.tourism.gov.ru

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

Как рассказал председатель первичной профсоюзной организации плавсостава ОАО «Северное морское пароходство» Российского профсоюза моряков Сергей Портенко, профком настаивает на том, что зарплата членов экипажей судов и других работников компании должна быть проиндексирована в этом году не менее чем на 4,9% – именно такой коэффициент инфляции опубликован Росстатом РФ. Однако несмотря на то, что согласно законодательству индексация зарплат является обязательной для работодателей всех форм собственности, Северное морское пароходство проводить ее не торопится.



РПСМ БОРЕТСЯ ЗА ИНДЕКСАЦИЮ ЗАРПЛАТ РАБОТНИКОВ ОАО СМП

SUR IS FIGHTING FOR THE INDEXATION OF SALARIES OF THE JSC NSC EMPLOYEES

Так, отметим, что регулярное повышение заработной платы необходимо в связи с ростом потребительских цен на товары и услуги, чтобы обеспечить повышение уровня ее реального содержания. Причем согласно статье 134 ТК РФ, производить индексацию должны как государственные учреждения, так и коммерческие организации. Для государственных федеральных служащих в этом году увеличение окладов их денежного содержания было приостановлено до 1 января 2022 года. Однако с других работодателей обязательств по индексации зарплат никто не снимал.

По словам Сергея Портенко, профсоюз многократно предпринимал попытки договориться с представителями Северного морского пароходства по этому вопросу. Но назначенные встречи отменялись, а летняя пора отпусков усугубила проблему – сотрудники, с которыми шла речь об индексации, просто перестали выходить на связь.

– Моряки жалуются на то, что роста зарплат в этом году не было. До этого последняя индексация была в 2016 году, и их недовольство абсолютно объяснимо, – отметил Сергей Портенко. – Компания тем временем

According to Sergey Portenko, chairman of the SUR primary trade union organization of the Northern Shipping Company, the trade union committee insists that the salary of crewmembers and other employees of the company should be indexed by at least 4.9% this year, as per the inflation rate published by Russian Statistics Committee of the Russian Federation. However, despite the fact that according to the legislation, salary indexation is mandatory for employers of all forms of ownership, the Northern Shipping Company is not in a hurry to carry it out.

Thus, we note that a regular increase in wages is necessary in connection with the growth of consumer prices for goods and services

in order to ensure an increase in the level of its real content. Moreover, according to Article 134 of the Labor Code of the Russian Federation, both state institutions and commercial organizations must index. For state federal employees this year, the increase in their salaries was suspended until January 1, 2022. However, no one has removed the obligations on salary indexation from other employers.

According to Sergey Portenko, the trade union has repeatedly made attempts to negotiate with representatives of the Northern Shipping Company on this issue. But the scheduled meetings were

затягивает с принятием решения. Если в ближайшее время вопрос не решится, возникает законное право обращения в органы прокуратуры и Гострудинспекцию для защиты прав и интересов работников.

Действующее на предприятии Положение об индексации заработной платы, принятое без участия профсоюза и учета мнения выборного профсоюзного органа, даже не является приложением к коллективному договору. Некоторые пункты этого документа, по мнению Сергея Портенко, недопустимы к применению и как минимум очень спорны.

Он отметил, что право работника на индексацию заработной платы не зависит от усмотрения работодателя, и индексация должна проводиться независимо от того, закреплен ли порядок ее проведения в локальных актах или нет (Определение КС РФ в определении от 28.11.2019 № 3163-О). То есть коммерческие организации в 2021 году должны провести индексацию зарплат своих работников, невзирая на все экономические и санитарные ограничения.

Еще в определении от 19.11.2015 г. № 2618-О Конституционный Суд РФ признал, что индексация является не просто правом работодателя, а государственной гарантией, которая в любом случае должна обеспечиваться всем лицам, работающим по трудовому

Право работника на индексацию заработной платы не зависит от усмотрения работодателя.

The employee's right to indexation of wages does not depend on the discretion of the employer.

договору. При этом ТК РФ не позволяет работодателю, не относящемуся к бюджетной сфере, лишить работников предусмотренной законом гарантии и уклониться от регулярного проведения индексации зарплат.

Сергей Портенко подчеркнул, что сроки проведения индексации, обозначенные в поручении Президента РФ, то есть с 1 февраля 2021 года, не соблюдены, и это уже нарушение.

Непроведение индексации зарплат является основанием для привлечения работодателя и его должностных лиц к административной ответственности. Причем штрафы будут назначены не по статье 5.31 КоАП РФ за нарушение коллективных соглашений, а по статье 5.27 КоАП РФ за нарушение трудового законодательства. Она, в частности, предусматривает для юридических лиц штрафы за первое нарушение трудового законодательства в части непроведения индексации зарплат от 30 до 50 тысяч рублей, а за повторное – до 70 тысяч рублей. Также предусмотрены штрафы для должностных лиц. [↕](#)

отменено, и летний период отдыха усугубил проблему, поэтому с теми, с кем индексация была обсуждена, просто прекратили контакты.

«The seafarers complain that there was no salary increase this year. Before that, the last indexation was in 2016, and their dissatisfaction is absolutely understandable. In the meantime, the company is delaying making a decision. If the issue is not resolved in the near future, there is a legal right to appeal to the prosecutor's office and the State Labor Inspectorate to protect the rights and interests of employees», – said Sergey Portenko.

Actual regulation on wage indexation, adopted without the participation of the trade union and taking into account the opinion of the elected trade union body, is not even an annex to the collective agreement. Some points of this document, according to Sergey Portenko, are unacceptable for application and at least very controversial.

He noted that the employee's right to indexation of wages does not depend on the discretion of the employer, and indexation should be carried out regardless of whether the procedure for its implementation is fixed in local acts or not (The definition of the Constitutional Court of the Russian Federation in the definition of 28.11.2019 No. 3163-O). That is, commercial organizations in 2021 should index the salaries

of their employees, despite all economic and sanitary restrictions.

Even in the ruling of 19.11.2015 No. 2618-O, the Constitutional Court of the Russian Federation recognized that indexation is not just an employer's right, but a state guarantee, which in any case should be provided to all persons working under an employment contract. At the same time, the Labor Code of the Russian Federation does not allow an employer who is not related to the budget sphere to deprive employees of the guarantee provided for by law and avoid regular salary indexation.

Sergey Portenko stressed that the terms of indexation indicated in the order of the President of the Russian Federation, that is, from February 1, 2021, have not been met, and this is already a violation.

Failure to index salaries is the basis for bringing the employer and its officials to administrative responsibility. Moreover, fines will be imposed not under Article 5.31 of the Administrative Code of the Russian Federation for violation of collective agreements, but under Article 5.27 of the Administrative Code of the Russian Federation for violation of labor legislation. In particular, it provides for fines for legal entities for the first violation of labor legislation in terms of non – indexation of salaries from 30 to 50 thousand rubles, and for repeated-up to 70 thousand rubles. There are also penalties for officials. [↕](#)

ПРОФСОЮЗ НУЖЕН КУРСАНТАМ

THE CADETS NEED THE TRADE UNION

29 июля состоялось открытое голосование о создании цеховой организации Российского профсоюза моряков в МГУ им. адм. Г. И. Невельского. В нем приняли участие курсанты-члены РПСМ: Леонид Левицкий, Илья Панчишин, Игорь Капушчак, Сергей Мазильников, Никита Витвицкий и Тарас Жигалов. Они единогласно поддержали идею возродить ячейку профсоюза в университете, которая на несколько лет прекратила свое существование. Кроме того, Никиту Витвицкого избрали председателем цеховой организации, а Тараса Жигалова – его заместителем.



On July 29, an open vote was held on the creation of a workshop organization of the Seafarers Union of Russia at the Marine State University named after adm. G. I. Nevelsky. It was attended by cadets, members of the SUR, namely Leonid Levitsky, Ilya Panchishin, Igor Kapushchak, Sergey Maziinikov, Nikita Vitvitsky and Taras Zhigalov. They unanimously supported the idea of reviving the trade union chapel at the university, which had ceased to exist for several years. In addition, Nikita Vitvitsky was elected chairman of the workshop organization, and Taras Zhigalov was elected his deputy.

Ранее Никита Витвицкий отметил, что профсоюз нужен курсантам по многим причинам: так они могут лучше узнать о своих правах и способах их защиты. К тому же, у них есть свои, специфические проблемы, такие как отсутствие таких же зарплат и условий труда, как у более опытных работников.

Председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ Петр Осичанский поддержал молодых людей в стремлении объединиться, которое является важным инструментом в борьбе за свои права. Он также рассказал им о том, с какими трудностями и проблемами пришлось столкнуться морякам во время пандемии. Курсанты, к сожалению, и сами в скором времени могут испытать их на себе

во время прохождения плавательной практики.

Как отметил Петр Осичанский, сегодня многие из моряков вынуждены оставаться на борту даже после завершения контрактов. Это не только нарушает их права, но и тяжелейшим образом сказывается на психологическом самочувствии. По словам Петра Осичанского, некоторые члены экипажа сообщали в профсоюз, что не в состоянии продолжать работать, даже несмотря на достойные зарплаты и в целом неплохие условия труда. Только в течение прошлого года ППО моряков г. Владивостока РПСМ получила 30 обращений с просьбами посодействовать в смене и помогла списаться 33 морякам. Профсоюз продолжает эту работу и сегодня. [↗](#)

Earlier, Nikita Vitvitsky noted that the cadets need the trade union for many reasons: this way they can learn more about their rights and how to protect them. In addition, they have their own specific problems, such as the lack of the same salaries and working conditions as more experienced workers.

Petr Osichanskiy, Chairman of the SUR primary trade union organization of seafarers in Vladivostok, supported the young people in their desire to unite, which is an important tool in the fight for their rights. He also told them about the difficulties and problems that the seafarers had to face during the pandemic. Unfortunately, the cadets themselves will soon be

able to experience them for themselves during their shipboard training.

As Petr Osichanskiy noted, today many of the seafarers are forced to stay on board even after the completion of contracts. This not only violates their rights, but also seriously affects their psychological well-being. According to Petr Osichanskiy, some crewmembers reported to the trade union that they were unable to continue working, even despite decent salaries and generally good working conditions. Only during the past year, the SUR organization in Vladivostok received 30 requests to assist in the shift and helped 33 seafarers to sign off. The trade union continues this work today. [↗](#)



МОРЯК В РЕЙСЕ – ВСЕГДА НА РАБОТЕ

SEAFARER DURING ENTIRE VOYAGE SHOULD BE CONSIDERED AS BEING AT WORKING PLACE

Федерация профсоюзов работников морского транспорта направила в Секретариат Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений свои замечания и предложения к проекту приказа Минтруда РФ «Об утверждении Положения об особенностях расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях, форм документов и классификаторов, необходимых для расследования несчастных случаев». Доработка Положения продиктована внесением поправок в Раздел X Трудового кодекса «Охрана труда», которые вступят в силу с 1 марта 2022 года.

Как рассказал главный технический инспектор труда Российского профсоюза моряков, членской организации ФПРМТ, Евгений Хижняк, сегодня процедура расследования и учета несчастных случаев, произошедших с моряками в период их работы на борту судна, изложены в статьях 227, 231 Трудового кодекса РФ и подпунктах 3 (ж), 9, 15 (б)

Приложения № 2 Постановления Минтруда России № 73 от 24 октября 2002 года «Положение об особенностях расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях» соответственно. Он отмечает, что неточные формулировки и необоснованная краткость дают возможность некорректного

The Federation of Trade Unions of Maritime Transport Workers has sent to the Secretariat of the Russian Tripartite Commission for the Regulation of Social and Labor Relations its comments and suggestions to the draft order of the Ministry of Labor of the Russian Federation «On approval of the Regulations on the specifics of the investigation of industrial accidents in certain industries and organizations, forms of documents and classifiers necessary for the investigation of accidents». The revision of the Regulation is dictated by the introduction of amendments to Section X of the Labor Code (Labor Protection), which will enter into force on March 1, 2022.

According to Evgeniy Khizhnyak, Chief technical labor inspector of the Seafarers Union of Russia, a member organization of the FTUMTW, today the procedure for investigating and accounting for accidents that occurred to seafarers during their work on board the ship is set out in articles 227, 231 of the Labor Code of the Russian Federation and sub-paragraphs 3 (g), 9, 15 (b) of Appendix

No. 2 of the Resolution of the Ministry of Labor of the Russian Federation No. 73 of October 24, 2002 «Regulations on the specifics of investigating accidents at work in certain industries and organizations», respectively. He notes that inaccurate wording and unjustified brevity give the possibility of incorrect interpretation of the procedure for investigating of industrial

толкования процедуры расследования производственных травм с членами экипажей судов. В результате чего, по его мнению, расследование ведется необъективно и главное – не в пользу травмированного моряка.

Так, среди принципиальных предложений ФПРМТ – считать несчастным случаем на производстве и проводить расследование, если инцидент произошел при нахождении моряка на борту судна, в том числе в свободное от вахты и работ время, вне судна при выполнении заданий по поручению капитана или судовладельца, а также на берегу в период отдыха во время стоянки судна в порту.


Главный аргумент в пользу поправок – любой член экипажа судна в период действия трудового договора в свободное от вахт и работ время продолжает находиться на рабочем месте, то есть на судне, и всегда готов к исполнению своих обязанностей.

В качестве примера Евгений Хижняк рассказал реальную историю, когда в 2017 году в рейсе на борту судна, в своей каюте, во время сна умер 45-летний капитан. После проведенного расследования члены комиссии судовладельца признали его смерть несчастным случаем, связанным с производством. Но представитель Фонда социального страхования

(ФСС), входивший в состав комиссии, решил иначе и в заключении написал, что «несчастный случай не связан с производством, так как капитан не выполнял своих обязанностей во время отдыха».

– Чиновник воспользовался законодательным вакуумом в Положении, – говорит Евгений Хижняк. – Однако для нас очевидно, что капитан с момента принятия командования судном и до момента спуска по трапу на берег после передачи дел другому капитану – всегда на работе.

В свое время по этому делу состоялось несколько заседаний суда, признавших, что смертельный несчастный случай все-таки связан с производством.

– Наши замечания и предложения по доработке «Положения об особенностях расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях», направлены на то, чтобы избежать двусмысленного толкования документа, а также на всестороннюю защиту интересов российских моряков, входящих в состав экипажей судов под флагом РФ, в течение всего периода их непрерывной работы, независимо от того, находятся они в момент получения травмы на борту судна или в городе на берегу, – подчеркнул главный технический инспектор труда Российского профсоюза моряков Евгений Хижняк. 

Неточные формулировки и необоснованная краткость дают возможность некорректного толкования процедуры расследования производственных травм.

Inaccurate wording and unjustified brevity give the possibility of incorrect interpretation of the procedure for investigating of industrial injuries.

injuries of the crewmembers. As a result, in his opinion, the investigation is conducted biased and, most importantly, not in favor of the injured seafarer.


Thus, among the fundamental proposals of the FTUMTW is to consider an accident at work and conduct an investigation if the incident occurred while the seafarer was on board the ship, including during his free time from watch and work, outside the ship when performing orders from the captain or shipowner, as well as on shore during the rest period while the ship is moored in port.

The main argument in favor of the amendments is that any crewmember during the period of the employment contract, in his free time from watch and work, continues to be at the workplace, that is, on the ship, and is always ready to perform his duties.

As an example, Evgeniy Khizhnyak told a real story when in 2017, a 45-year-old captain died while sleeping on board

the ship, in his cabin. After the investigation, the members of the shipowner's commission recognized his death as an accident related to work. But the representative of the Social Insurance Fund, who was part of the commission, decided otherwise and wrote in conclusion that «the accident is not related to work, since the captain did not perform his duties during the rest.» «The official took advantage of the legislative vacuum in the regulations. However, it is obvious to us that the captain is always at work from the moment he takes command of the ship until he descends the ladder to the shore after hand over», – says Evgeniy Khizhnyak.

At one time, several court sessions were held in this case, which recognized that the fatal accident was still connected with the work.

«Our comments and suggestions on finalizing the «Regulations on the specifics of the investigation of industrial accidents in certain industries and organizations» are aimed at avoiding an ambiguous interpretation of the document, as well as at fully protecting the interests of Russian seafarers who are part of the crews of ships under the flag of the Russian Federation during the entire period of their continuous work, regardless of whether they are on board the ship or in the city on shore at the time of injury», – said Evgeniy Khizhnyak, chief technical labor inspector of the Seafarers Union of Russia. 

НЕ ВОЙТИ, НЕ ВЫЙТИ: МОРЯКИ ЖАЛУЮТСЯ НА ВРЕМЕННЫЕ КОРИДОРЫ В ПОРТУ АРХАНГЕЛЬСКА



NEITHER ENTER NOR EXIT:
SEAFARERS COMPLAIN ABOUT
TIME-LIMITED CORRIDORS
AT THE PORT OF ARKHANGELSK

Моряки вынуждены ждать возможности войти или выйти через контрольно-пропускные пункты Архангельского морского торгового порта. В качестве причины работники ОАО «АМТП» называют приказ, изданный руководством в апреле этого года и закрепляющий узкие временные коридоры для схода на берег и захода на судно членов экипажей. Теперь сделать это они могут только с 07:30 до 8:00, с 13:00 до 14:00, с 19:30 до 20:00 и с 01:00 до 02:00. Схожие временные рамки (за исключением ночного времени) были поставлены и для осуществления снабжения судов. Эти ограничения вызывают закономерное недовольство моряков, которые не могут свободно распоряжаться своим нерабочим временем и вынуждены проводить его на территории предприятия.

Seafarers have to wait at the checkpoints of the Arkhangelsk Sea Commercial Port for the opportunity to enter or exit. The employees of JSC "ASCP" explain these new requirements by the Order issued by the management in this April, which sets narrow time corridors for the crew members to go ashore and return on board. Now they can do this only from 07:30 till 8:00, from 13:00 till 14:00, from 19:30 till 20:00 and from 01:00 till 02:00. A similar time frame (with the exception of night time) was set for supplying ships. These restrictions cause natural discontent among seafarers cause they can't spend their off time as they want and have to stay on board.

Так, еще в конце июня по этому вопросу в Северную региональную организацию Российского профсоюза моряков (СРО РПСМ) отправил индивидуальное обращение член профсоюза, столкнувшийся с нововведениями на проходной погрузо-разгрузочного района «Экономия». Моряк просил проверить правомерность установления подобных временных коридоров. Параллельно с этим представители РПСМ получали от членов экипажей звонки с жалобами на ограничения.

Хотя временные ограничения входа и выхода породили огромное недовольство среди моряков, в порту, кажется, ничего менять не намерены. Так, в первичную профсоюзную организацию плавсостава ОАО «Северное морское пароходство» РПСМ поступило обращение, в котором свое возмущение высказал и экипаж принадлежащего СМП судна «Иоганн Махмисталь»: моряки рассказали, что, идя на вахту и с вахты, вынуждены часами стоять в ожидании прохода на проходной ПРП «Экономия», теряя личное и рабочее время. «Данная ситуация приводит к дезорганизации работы плавсостава экипажей стоящих в порту судов. Сотрудники провоцируют конфликты, ссылаясь на некий приказ, который не относится к нашей деятельности и никак не влияет на безопасность порта и портовых средств, что нарушает

конвенцию ОСПС», – отметили они в своем обращении. Они также добавили, что в аварийной или неопределенной ситуации попасть на борт судна оперативно будет невозможно, береговые специалисты не могут вовремя прийти на теплоход, снабжение и техобслуживание запаздывает.

В Северной региональной организации РПСМ считают, что подобным образом нарушается законное право моряков покинуть производство в свободное от работы время. При этом в качестве оснований для введенных приказом ограничений указано изменение графика работников службы эксплуатации порта, а не наличие объективной невозможности обеспечить вход и выход в любое время, связанное с особенностями работы производства. К морякам подобные внутренние дела АМТП не должны иметь отношения.

– По сути это является формой прямого ограничения личной свободы граждан РФ, а также препятствием для выполнения рабочих обязанностей, – отметил Сергей Портенко, председатель первичной профсоюзной организации плавсостава ОАО «Северное морское пароходство» РПСМ. – В связи с этим уже после первых обращений от моряков около месяца назад Северная региональная организация РПСМ направила в Архангельскую транспортную



At the end of June a member of the trade union sent an individual appeal to the Northern Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia (NTO SUR) concerning these new rules at the check point of the cargo handling port area "Economia". The seafarer asked to check the legality of such time-limited corridors. At the same time the SUR representatives received a number of appeals from other crew members with complaints about those restrictions.

Although the time restrictions on entry and exit have provoked much discontent among the seafarers it seems that the port authorities don't intend to change anything. So, the SUR primary organization at JSC Northern Shipping Company (NSC) received an appeal, in which the crew of the NSC- owned

В качестве оснований для введенных ограничений приказом указано изменение графика работников службы эксплуатации порта, а не наличие объективной невозможности обеспечить вход и выход в любое время, связанное с особенностями работы производства. К морякам подобные внутренние дела АМТП не должны иметь отношения.

The grounds for the restrictions imposed by the port authorities refers to a change in the work schedule of port staff and not the objective impossibility to ensure entry and exit at any time associated with the peculiarities of the port operation. Such internal affairs of the ASCP should not affect seafarers.



прокуратуру обращение о нарушении законодательства, в котором попросила о проверке и принятии соответствующих мер прокурорского реагирования.

В нем представители профсоюза, в частности, подчеркнули, что при издании этого приказа не было учтено, что ни график работы сотрудников службы эксплуатации порта, ни его изменение работодателем не могут являться предусмотренным законом основанием для ограничения права людей, являющихся сотрудниками другого юридического лица, покинуть место работы в свободное время и распоряжаться им по своему усмотрению. «Судно так же, как завод или иное производство в России – это не тюрьма», – подчеркнули в профсоюзе.

Кроме того, в Северной

региональной организации РПСМ отметили, что для обеспечения безопасности регламентация перемещения людей и транспорта в портах всех стран мира предусмотрена другим образом.

В профсоюз пришел ответ от прокуратуры, которая, однако, не выявила нарушений в действиях должностных лиц и не считает необходимым принятие мер прокурорского реагирования. В ведомстве сообщили, что введение временных коридоров для входа и выхода моряков – это меры, направленные на профилактику коронавируса. Так, по данным прокуратуры во исполнение рекомендаций Роспотребнадзора и в целях соблюдения требований санитарно-эпидемиологического законодательства в октябре прошлого

vessel “Johann Makhmastal” expressed their indignation: the seafarers complained that they had to waste their working and off time while waiting at the check-point of cargo-handling port area “Economia” for hours.

“Such situation disrupts the work of crews of ships staying at the port. Employees trigger conflicts referring to a certain order that does not apply to our work and does not affect the security of the port and port facilities in any way, which violates the ISPS convention,” – the appeal stated. The seafarers have added that in an emergency or uncertain situation it would be impossible to get on board the vessel promptly, the onshore specialists cannot come on board on time, supply and maintenance are late.

The SUR Northern Territorial Organization consider these restrictions as violation of seafarers' legal right to leave the working place in their free time. Besides, the grounds for the restrictions imposed by the port authorities refers to a change in the work schedule of port staff and not the objective impossibility to ensure entry and exit at any time associated with the peculiarities of the port operation. Such internal affairs of the ASCP should not affect seafarers.

- In fact, this is a form of direct restriction of personal freedom of citizens of the Russian Federation as well as an obstacle to the performance

of professional duties,” noted Sergei Portenko, the Chairman of the SUR primary organization at JSC Northern Shipping Company. – Following the first appeals from the seafarers about a month ago, the SUR Northern Territorial Organization addressed the Arkhangelsk Transport Prosecutor's Office concerning violation of the law and ask to carry out investigation and take appropriate measures.

In its appeal the Union, in particular, outlined that in the Order the port authorities didn't take into account that neither the working hours of port staff nor their change by the employer can be a legal foundation for restricting the right of people who are employees of another legal entity to leave place of work in their free time and to spend it at their own discretion. “A vessel, like a factory or other enterprise in Russia, is not a prison,” the Union stressed.

In addition, the SUR Northern Territorial Organization noted that safety regulations concerning movement of people and transport are in place at ports all over the world but they provide other means.

The Union has received a response on its appeal. The Prosecutors have not found any violations in the actions of port officials and do not consider it is necessary to take procuratorial response measures. The Department has explained that

года ОАО «АМТП» был издан приказ № 292 «Об усилении профилактических мероприятий против распространения новой коронавирусной инфекции».

«Непосредственно членов экипажей судов, осуществляющих технологическое взаимодействие с портом, касается пункт 3.1 Приказа, которым с целью минимизации инфицирования COVID-19, а также уменьшения числа контактов с потенциально возможными носителями инфекции установлен запрет захода лиц на транспортные средства, находящиеся в порту без производственной необходимости. При необходимости же проведения производственных работ на транспортных средствах заход согласовывается со службой безопасности порта. Определены временные коридоры для схода/захода с/на судно членов экипажей, находящихся в порту: с 07:30 до 08:00, с 12:00 до 13:00, с 16:30 до 17:00 и с 19:30 до 20:00 часов», – говорится в ответе прокуратуры. По сведениям ведомства, впоследствии приказом № 122 эти временные рамки были изменены на те, что действуют сегодня.

Профсоюз такой ответ не удовлетворил. В первую очередь Сергей Портенко отметил, что ссылка на предыдущий приказ, содержащий меры по предотвращению инфицирования коронави

русом в порту, не значится в апрельском документе, где в качестве причины ограничений указывается только «изменение графика работы работников службы Эксплуатации».

По его мнению, упомянуть его там было необходимо. «Пытаясь разобраться в правомерности издания такого приказа, мы, по сути, получили отказ от мер прокурорского реагирования. В разъяснении прокуратуры приводятся доводы, которые в тексте приказа не звучат и нет никакого намека на них», – отметил он.

– Если же говорить о предотвращении распространения коронавируса, это тоже очень спорные меры: наоборот, такие временные ограничения приводят к скоплению людей, ожидающих возможности войти в порт или выйти из него, – добавил Сергей Портенко. – Мы продолжаем считать, что эти нововведения ограничивают права моряков и, кроме того, затрудняют работу судоходных компаний. В связи с этим мы рассмотрим возможность обращения в Росморречфлот, Российскую палату судоходства и Правительство России. [📍](#)

the introduction of time-restricted corridors for entry and exit of seafarers are the measures aimed to prevent the coronavirus spread and are introduced in accordance with the relevant recommendations of Rospotrebnadzor and the relevant Order № 292 of JSC NSC “On strengthening of preventing measures against a new coronavirus infection” from last October.

“The clause 3.1 of the Order directly concerns the crew members of vessels engaged in technological interaction with the port. It prohibits persons from entering vehicles that are in the port without operational need in order to minimize infection with COVID-19, as well as to reduce the number of contacts with potential infected persons.

In case there is a need to execute operational activity on vehicles the enter should be agreed with the port security authority. Time-restricted corridors for departure / arrival from / to the vessel of the crew members at the port have been set as following: from 07:30 till 08:00, from 12:00 till 13:00, from 16:30 till 17:00 and from 19:30 till 20:00, “ the Prosecutors' Office said in it's response. According to the Department, later by order No. 122 these time frames were changed to those that are in force today.

The Union has not satisfied with this answer. First of all, Sergei Portenko notes that the reference to the previous Order containing measures to prevent coronavirus infection at the port does not appear in the April document, where only "a change in the work schedule of the Operating Service staff" is indicated as the reason for the restrictions. In his opinion it was necessary to mention that Order there. “Trying to clarify the legality of such order, we, in fact, received a refusal from the prosecutors to take appropriate measures. The Prosecutor's Office in their response refers to the arguments which do not appear in the text of the Order and there is no hint at them, “he said.

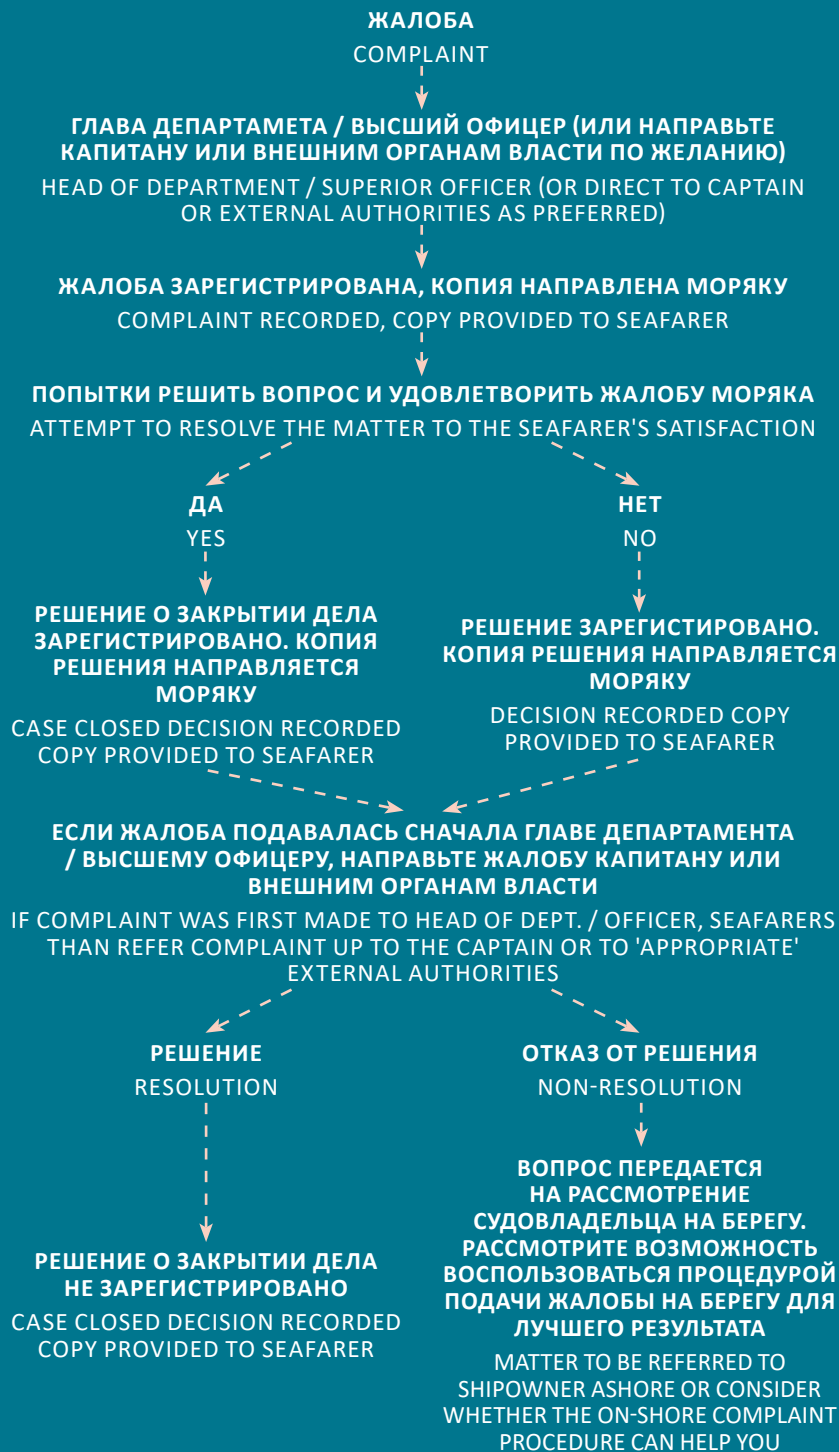
- In the context of preventing the spread of coronavirus these measures look very controversial either: on the contrary, such time restrictions lead to crowds waiting to enter or exit the port, – added Sergei Portenko. – We still persist these newly imposed restrictions violate the rights of seafarers and, in addition, complicate the operations of shipping companies. In this regard we will review the possibility to apply on this issue to Rosmorrechflot, the Russian Chamber of Shipping and the Russian Government. [📍](#)



КТМС: Процедура рассмотрения жалоб на борту

MLC: On-board Complaint Handling Procedure

На борту вашего судна должна быть предусмотрена процедура, позволяющая подать жалобу на нарушение Конвенции и ваших прав, включая право жить и работать в достойных условиях. Жалоба должна быть рассмотрена справедливо, эффективно и быстро. Убедитесь, что вы четко понимаете сроки рассмотрения вашей жалобы, особенно если дело серьезное. Если вы были вынуждены подписать контракт против вашей воли, вы должны начать процедуру подачи жалобы на борту. В рамках процедуры подачи жалобы вы имеете право получить помощь или обратиться в МФТ с целью представления ваших интересов во избежание притеснений. Ваша жалоба должна рассматриваться государством флага, и оно не может ее проигнорировать.



There must be a procedure in place on board your ship enabling you to make a complaint about breaches of the Convention and your rights, including the right to live and work in decent conditions. It must be handled fairly, effectively and promptly. Make sure you get a clear understanding of the time limits for dealing with your complaint, especially if the matter is serious. If you have been forced to sign a contract against your will you should start the on-board complaints procedure. You have the right to be accompanied as part of the complaints procedure or be referred to the ITF to be represented, in order to avoid victimisation. Your complaint should be handled by the flag State and they cannot ignore it.

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

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



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

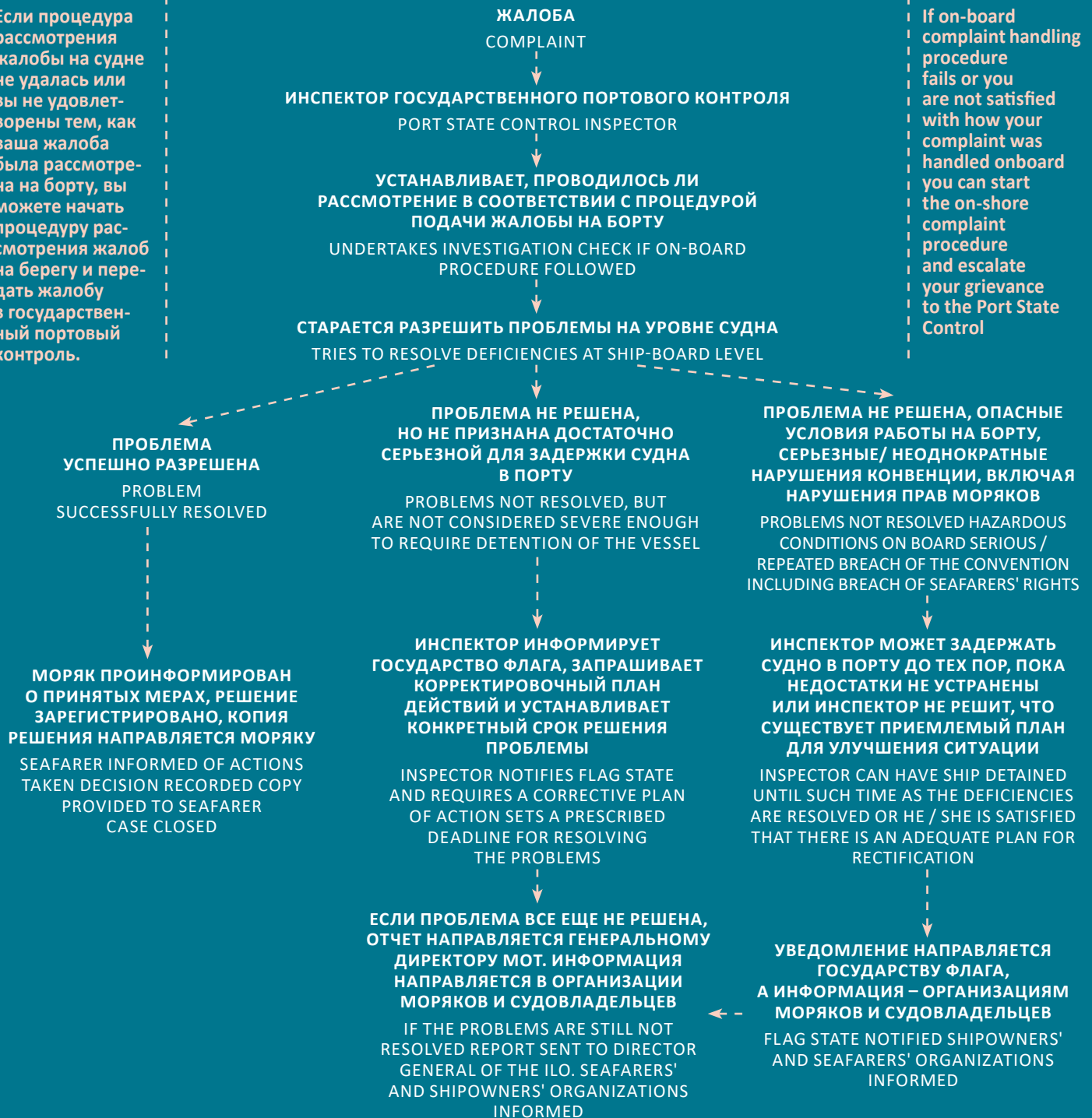


КТМС: Процедура рассмотрения жалоб на берегу

MLC: On-shore Complaint Handling Procedure

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

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



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

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



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





РАСПЛАТА ЗА НЕОСТОРОЖНОСТЬ ПРИ ТРУДОУСТРОЙСТВЕ – 300 ЛЕТ ТЮРЬМЫ

300 YEARS IN PRISON AS PAYBACK FOR NEGLIGENCE TO EMPLOYMENT

Такие тюремные сроки могут показаться шуткой, однако для моряков, которым греческие власти предъявили обвинения в незаконной перевозке мигрантов, они становятся суровой реальностью. Начиная с 2019 года, в СМИ стала появляться информация о россиянах, которые в поисках хорошего заработка откликаются на предложения о работе по перевозке туристов на яхтах у турецкого побережья, а в итоге обманным путем оказываются втянуты в схемы по нелегальному трафику беженцев в Грецию. Тем временем в этой стране ЕС, в последние годы принявшей на себя сильный миграционный удар – по состоянию на май, беженцев и соискателей такого статуса в центрах приема насчитывалось порядка 53,7 тысяч человек, – в отношении таких преступлений действуют суровые законы. Так, за каждого перевезенного человека здесь полагается немалый срок: от 7 лет тюрьмы. В 2020 году посольство России в Греции сообщало, что в местных тюрьмах число россиян, обвиняемых или уже осужденных за незаконную перевозку по морю мигрантов с территории Турции, достигло 26. В Российском профессиональном союзе моряков (РПСМ) отмечают: оказаться на их месте может каждый, кто слишком легкомысленно подходит к вопросу своего трудоустройства.

These jail sentences may sound like a joke, but for sailors charged with smuggling migrants by the Greek authorities, they are becoming a harsh reality. Starting from 2019, the information on Russians who in search of good money respond to job offers for transporting tourists on yachts off the Turkish coast and as a result, they are fraudulently drawn into schemes for the illegal traffic of refugees to Greece began to appear in the media. Meanwhile, in this EU country, which in recent years has taken on a strong migration blow there were about 53.7 thousand refugees and applicants for such a status in reception centers as of May, harsh laws apply to such crimes. So, for each transported person, they give a considerable term: from 7 years in prison. In 2020, the Russian Embassy in Greece reported that in local prisons the number of Russians accused or already convicted of smuggling migrants from Turkey by sea reached 26. The Seafarers' Union of Russia (SUR) notes: anyone who is too light-minded about the issue of their employment can be in their place.

КРУТОЙ ВИРАЖ

В прошлом году над попавшими в тюрьмы россиянами состоялось несколько судов. В ходе одного из последних, о которых известно СМИ, молодых людей из Старого Оскола, на тот момент 25-летнего Никиту Шаталова и 24-летнего Алексея Игумнова, осудили каждого на 300 лет. На деле это значит, что они могут провести в тюрьме 25 лет – таков максимальный срок заключения в Греции. Их история начиналась просто – с предложения о выгодном трудоустройстве в интернете о временной вахтовой работе в Европе на яхте. Зарплаты обещали немаленькие, особенно по меркам достаточно небольшого города – около 2 500 евро в месяц. Как рассказала мать Алексея, Светлана Игумнова, сын собирался брать квартиру в ипотеку, и деньги были ему нужны. К тому же работодатель не только обещал обучить ребят – опыта подобной работы у них не было, – но и взять на себя все расходы и выдать международные удостоверения на водный транспорт. Ни о каком криминале речи не шло.

По словам Светланы, Старый Оскол они покинули 23 августа 2019 года: добрались до Москвы, а оттуда уже полетели в Черногорию. После обучения на матросов, которое заняло неделю или две, их направили в Турцию. По словам сына, здесь они

занимались перегонкой купленных яхт новым владельцам. В задачи ребят работа с документами и серьезные решения не входили – они драили палубу, помогали на кухне. В конце сентября – начале октября во время очередного рейса капитан сказал, что нужно забрать туристов. В нейтральных водах к яхте подошли резиновые лодки с людьми. Около шестидесяти «пассажиров» высадились на борт судна, рассчитанного приблизительно только на 18 мест. Оно сильно просело, россияне возмутились произошедшему и попытались возразить капитану, но в ответ получили только угрозы в свой адрес и сторону родственников. Деваться с яхты было некуда, рейс пришлось продолжить.

«НА СУДНЕ ЖИВЫЕ ЛЮДИ. МЫ НЕ МОГЛИ ИХ ОСТАВИТЬ»

Через некоторое время начался шторм. Ночью капитан с помощником надели спасательные жилеты и поплыли в сторону рыбацкого судна, которое проходило неподалеку, за помощью и не вернулись. Никита и Алексей остались на практически неуправляемой яхте наедине с поднявшимися на борт людьми. С часу до семи утра они боролись за жизни – свои и пассажиров – не имея практически никакого опыта за плечами. Затем подали сигнал SOS, на который откликнулся



STEEP TURN

Last year, several trials were held over the Russians who were imprisoned. During one of the last, which is known for the media, young people from StaryOskol at that time 25-year-old Nikita Shatalov and 24-year-old Alexei Igumnov were each sentenced to 300 years. In fact, this means that they can spend 25 years in prison, because this is the maximum sentence in Greece. Their story began simply with a proposal for profitable employment in the Internet about temporary shift work in Europe on board a yacht. They promised rather big salaries, especially by the standards of a rather small city – about 2,500 Euros per month. As Alexei's mother Svetlana Igumnova said, the son was going to take a mortgage on an apartment and he needed money. Besides, the employer not only promised to train them as they had no experience of such a work, but also to bear all the costs and issue international certificates for water transport. There was no question of any crime.

According to Svetlana, they left StaryOskol on 23 August 2019: we got to Moscow and from there we flew to Montenegro. After getting sailor training, which took a week or two, they were sent to Turkey. According to his son, they were engaged in ferrying purchased yachts to new owners. The guys were not involved into work with documents or taking serious decisions, they just scrubbed the deck, helped in the kitchen. Late September – early October, during the next voyage, the master said that it is required to pick up tourists. In neutral waters, rubber boats with people approached the yacht. About sixty "passengers" boarded the ship, which had approximately only 18 seats. It sank heavily, the Russians were outraged by what had happened and tried to object to the master, but in response they received only threats against themselves and their relatives. There was nowhere to go from the yacht, they had to stay.

проходивший неподалеку грузинский танкер. Он передал спасенных греческим властям, где россияне сразу были арестованы, а чуть меньше, чем через год – осуждены за перевозку мигрантов и помещены в тюрьму города Нафплион.

По словам близких, при допросе следователь спросил у обвиняемых, почему те не бросились в воду вслед за капитаном, на что получил ответ: «На судне живые люди. Мы не могли их оставить».

Незадолго до этого – в июле 2020 года – состоялся другой суд: еще двое россиян, жители Ижевска Константин Семенов и Иван Возниковцев 1979 года рождения, получили по 253 года каждый за организацию нелегальной миграции, торговлю людьми и незаконное пересечение границы Греции. Моряки вину не признали: по их словам, когда они приезжали в Турцию на заработки, речь шла только о перевозке туристов на круизной яхте. Россиянам пообещали хорошие зарплаты – около 2 000 евро в месяц – и отдельную оплату питания, которые послужили для них наживкой. Обоим нужны были деньги. Константин Семенов хотел оплатить учебу дочки в элитном лицее. Иван

Возниковцев – позаботиться о близких. В связи с тяжелыми жизненными обстоятельствами и необходимостью обеспечивать большую мать, он, будучи единственным кормильцем в семье, дал согласие на временную подработку сроком на один месяц в компании, которая предлагала работу матросом на парусной яхте в Италии и Черногории по перевозке туристов. Выполнял «функции лишь матроса, информации о пассажирах-мигрантах и об истинных целях работодателей не было, его использовали втемную», – утверждают в отрывке письма, опубликованном в «Комсомольской правде», его родители. Один – водитель, второй – экскаваторщик: моряками Иван и Константин никогда не были. В 2019 году их также обучили навыкам работы на яхте.

БЕЗ НАМЕКА НА КРИМИНАЛ

По сведениям вице-президента российского отделения международного комитета защиты прав человека Ивана Мельникова, все не задалось почти сразу – яхта ломалась. В связи с этим экипаж обратился к работодателю, который обещал исправить ситуацию и выслать инструменты и детали. Однако в назначенном месте их

“THERE ARE LIVE PEOPLE ON BOARD THE SHIP. WE COULDN'T LEAVE THEM”

After a while, a storm began. At night, the master and his mate put on life jackets and sailed towards a fishing boat, which was passing nearby, for help and did not return. Nikita and Aleksey were left on the practically uncontrollable yacht alone with the people who had boarded. From one to seven in the morning, they fought for the lives – their own and the passengers – with almost no experience. Then they gave an SOS signal, to which a Georgian tanker passing nearby responded. He handed over the rescued to the Greek authorities, where the Russians were immediately arrested and a little less than a year later, they were convicted of transporting migrants and imprisoned in the city of Nafplion.

According to relatives, during interrogation, the investigator asked the accused why they did not rush into the water after the master and received the answer: “There are live people on board the ship. We couldn't leave them. ”

Shortly before that in July 2020, another trial took place: two more Russians, residents of Izhevsk Konstantin Semyonov and Ivan Voznikovtsev, born in 1979, received 253 years

each for organizing illegal migration, human trade and illegal crossing of the Greek border. The seamen did not admit their guilt: according to them, when they came to Turkey to work, it was only about the transportation of tourists on a cruise yacht. The Russians were promised good salaries – about 2,000 euros a month – and a separate payment for food that was a kind of bait for them. Both needed money. Konstantin Semyonov wanted to pay for his daughter's studies at an elite lyceum. Ivan Vozikovtsev was eager to take care of his beloved ones. Due to difficult life circumstances and the need to provide for a sick mother, he being the only breadwinner in the family agreed to a temporary part-time job for a period of one month for a company that offered him a job as a sailor on a sailing yacht to transport tourists in Italy and Montenegro. He performed "the functions of only a sailor, there was no information on the migrant passengers and the true goals of the employers, he was used in the dark," his parents say in an extract from the letter published in Komsomolskaya Pravda. One is a driver, the other is an excavator: Ivan and Konstantin have never been seamen. They were also trained in yacht skills in 2019. ►



ждала отнюдь не помощь в ремонте: сперва к судну прибыли трое человек, затем – приблизились другие лодки с мигрантами. Россияне заподозрили неладное и стали отказываться везти людей, в ответ на что получили угрозы – вплоть до того, что их выкинут за борт. Вынужденно они пустили нелегалов на яхту. По словам правозащитника, двигались вдоль берега с небольшой скоростью, специально привлекая внимание береговой охраны. 20 августа, после того как ее сотрудники пошли к яхте, россияне задержали и обвинили в перевозке нелегалов. Сейчас свой срок они отбывают в финской тюрьме Коридаллос.

Из 26 людей, попавших в греческие тюрьмы по обвинению в перевозке мигрантов, у многих очень похожие истории. Всех их объединяет то, что никто, устраиваясь на временную работу, не подозревает, что должен будет совершать противоправные действия. Часто работодатели выходят на них через общих знакомых или россияне сами находят заманчивые вакансии в интернете с предложениями значимых сумм. В большинстве случаев, но не всегда, на удочку мошенников попадают люди без опыта мореходства. Соглашаются, чтобы поддержать близких, расплатиться с долгами, улучшить условия жизни. Нередко дополнительной приманкой выступает возможность научиться

управлять яхтой, получить соответствующие права. По словам близких, тем, кто откликнулся, вербовщики обещали законный труд без намека на криминал: возить состоятельных туристов на прогулочных яхтах за зарплату в несколько тысяч евро. Даже соглашались заключить трудовой договор, дата подписания которого, правда, все время откладывается. В итоге же все оборачивается кошмаром: на борт сажают мигрантов, а крайними всегда оказываются неопытные и неосведомленные члены экипажа,

WITHOUT A HINT OF CRIMINAL ACTIVITY

According to Ivan Melnikov, vice-president of the Russian branch of the international committee for the protection of human rights, nothing worked out almost at once: the yacht used to break down. In this regard, the crew turned to the employer, who promised to rectify the situation and send tools and parts. However, it was not the help in repairs that was awaiting them in the indicated place: first, three people arrived on board the ship, then

other boats with migrants approached. The Russians suspected something was wrong and began to refuse to carry people, in response to which they heard threats, even that they could be thrown overboard. They were forced to let illegal immigrants come on board the yacht. According to the human rights activist, they moved along the coast at a low speed, especially attracting the attention of the coast guard. On 20 August, after coast guards went to the yacht, the Russians were detained and accused of transporting



а отнюдь не те, кто их вербовал на работу, и тем более – не организаторы нелегальной перевозки.

РОССИЯНЕ ОСТАЛИСЬ БЕЗ ЗАЩИТЫ

Ситуация осложняется тем, что поддерживать моряков, попавших в подобную ситуацию, бывает очень непросто. На оплату дорогостоящих услуг адвокатов, исчисляющихся тысячами евро, у большинства семей не хватает денег. Кроме того, задержанные в большинстве случаев не могут высказать свою позицию

по предъявленным им обвинениям, потому что все ходатайства принимаются только на греческом языке, а услуги переводчика стоят дорого. Правозащитники утверждают, что чаще всего суд не принимает во внимание доводы россиян, а назначенные защитники практически с ними не общаются.

«О какой объективности рассмотрения дела в суде может идти речь, если своего адвоката ребята увидели только за 10 минут до судебного заседания? Он не понимал по-русски и на суде общался со своими

illegal immigrants. They are now serving their time in the Athenian prison of Koridallos.

Of the 26 people who ended up in Greek prisons on charges of transporting migrants, many have very similar stories. They all have one thing in common: none of them applying for a temporary job suspects that they will have to commit illegal actions. Often employers contact them through mutual acquaintances or Russians themselves find tempting vacancies offering significant amounts in the Internet. In most cases, but not always people with no seafaring experience fall for the cheat of scammers. They decide to agree to support their beloved ones, pay off debts, and improve living conditions. Often an additional bait is the opportunity to learn how to operate a yacht, to get the appropriate license. According to relatives, those who responded were promised legal labor without a hint of criminal activity: carry wealthy tourists on board pleasure yachts for a salary of several thousand Euros. They even agree to conclude an employment contract, but the date of signing is usually being postponed all the time. In the end, everything turns into a nightmare: migrants are put on board, inexperienced and ignorant crew members are always scapegoats and by no means those who recruited them and definitely not the organizers of illegal transportation.

RUSSIANS LEFT WITH LITTLE OR NO PROTECTION

The situation is complicated by the fact that it can be very difficult to support sailors in such a situation. Most families do not have enough money to pay for the costly services of lawyers amounting to thousands of Euros. Apart from that, in most cases detainees cannot express their position on the charges brought against them, because all applications are accepted only in Greek and the interpreter services are expensive. Human rights activists argue that most often the court does not take into account the arguments of the Russians and the appointed defenders practically do not communicate with them.

“How can we talk about any objectivity regarding to this case in court if the guys saw their lawyer only 10 minutes before the court session? He did not understand Russian and at the trial talked to his clients through an interpreter. What else can we talk about?” said Alena Basova, a friend of the seaman Konstantin Semyonov and the head of the initiative group of relatives of Russian seamen convicted or awaiting trial in Greece.

Besides, some prisoners' relatives say that prison conditions are often very poor.

As a result, Russians left with little or no protection receive huge sentences of hundreds of years. There are exceptions



подопечными через переводчика. О чем можно вообще говорить?», – рассказала Алена Басова, подруга моряка Константина Семенова и руководитель инициативной группы родственников российских моряков, осужденных или ждущих суда в Греции.

Кроме того, как сообщают родственники некоторых заключенных, условия содержания в тюрьмах часто оставляют желать лучшего.

В итоге россияне, оставшиеся практически без защиты, получают огромные сроки в сотни лет. Исключения из этого правила есть, но их немного: так, например, Витаутас Слушконис и Алексей Любимов, выпускники детского дома, проживающие в Калининграде и задержанные еще в 2018 году, в апреле 2020 года получили по 3 года 2 месяца.

Но, во-первых, один из других членов экипажа их яхты, украинец, сам фигурировавший в уголовном деле как глава преступного сообщества, оплатил им адвоката. А во-вторых, команда тогда так и не пустила мигрантов на борт, хотя для греческих властей это не стало препятствием в выдвижении обвинения в организации преступного сообщества, угрозе жизни, нелегальной перевозке мигрантов и подделке документов.

Также относительно короткие сроки за перевозку нелегальных мигрантов – три года



«СВОЕГО АДВОКАТА РЕБЯТА УВИДЕЛИ ТОЛЬКО ЗА 10 МИНУТ ДО СУДЕБНОГО ЗАСЕДАНИЯ. ОН НЕ ПОНИМАЛ ПО-РУССКИ И НА СУДЕ ОБЩАЛСЯ СО СВОИМИ ПОДОПЕЧНЫМИ ЧЕРЕЗ ПЕРЕВОДЧИКА»

каждому – получили в октябре 2020 года белгородец Роман Беленко и житель Уссурийска Алексей Маленков – последний, кстати, до того, как попасть в беду в Греции, на протяжении нескольких лет был моряком, однако его судно в 2019 году отправили на ремонт и экипаж пошел в вынужденный отпуск, что и заставило его искать новые способы заработка. Известно, что жена Маленкова оплачивала услуги афинского адвоката из личных средств. При условии выполнения работы в тюрьме, согласно греческим законам, россияне могут освободить раньше.

to this rule, but there are few of them: for example, Vytautas Slushkonis and Aleksey Lyubimov, graduates of the orphanage living in the town of Kaliningrad and detained back in 2018 were sentenced to 3 years and 2 months each in April 2020. But, firstly, one of the other crew members of their yacht, a Ukrainian who himself appeared in the criminal case as the head of the criminal community, paid them a lawyer. Secondly, the team then did not let the migrants on board, although this did not become an obstacle for the Greek authorities in bringing charges of organizing a criminal

community, threatening life, illegal transportation of migrants and forging documents.

Also, in October 2020, a Belgorod resident Roman Belenko and a resident of Ussuriysk Alexei Malenkov were sentenced to relatively short terms for the transportation of illegal migrants – three years for each. Alexei, by the way, was a seaman for several years before getting into trouble in Greece, but in 2019, his ship was sent for repairs and the crew went on forced leave, which made them look for new ways to earn money. It is known that Malenkov's wife paid for the services



ОСУЖДЕННЫ НА 395 ЛЕТ ТЮРЬМЫ

В СМИ, помимо уже названных заключенных греческих тюрем, фигурируют имена Антона Каррамова и Платона Давыдова, осужденных в прошлом году на 395 лет тюрьмы каждый, Александра Илларионова и Андрея Журавлева, которым дали 395 лет тюрьмы на двоих, Алексея Золотова, в 2019 году приговоренного к 341 году тюремного заключения и штрафу в 850 тысяч евро, Анатолия Васильева, Алексея Любимова, Романа Малых и Демьяна Гущина.

При этом зачастую граждан ЕС и Турции, задержанных по аналогичным обвинениям, в Греции освобождают от наказания. Причина – в нормах Конвенции Совета Европы о противодей-

ствии торговле людьми от 2005 года: статья 26 этого документа гласит, что лицо, вовлеченное в работорговлю путем обмана, злоупотребления доверием или по принуждению, приравнивается к жертве торговли людьми, то есть освобождается от уголовной ответственности.

Чтобы помочь россиянам, как рассказала адвокат Валерия Тюрина, она и ее коллеги предпринимали попытки возбудить уголовные дела по факту мошенничества в отношении неустановленных лиц и в рамках этих уголовных дел признать моряков потерпевшими, то есть, вовлеченными в преступную деятельность путем злоупотребления доверием, обмана и по принуждению.

По ее словам, после этого события должны развиваться следующим образом: «Дальше, уже на территории Греции, в рамках Конвенции 2005 года они признаются жертвами торговли людьми и освобождаются от уголовной ответственности». Однако пока о выходе обвиняемых и осужденных россиян из тюрьмы по этой причине информации не появлялось.

Отметим, что если наши соотечественники стали попадать в греческие тюрьмы по обвинению в незаконной перевозке мигрантов относительно недавно, то граждане Украины уже не первый год сталкиваются с этой

of an Athenian lawyer from her own funds. Provided that they fulfill their work in prison, according to Greek law, Russians can be released earlier.

SENTENCED TO 395 YEARS IN PRISON

The media, in addition to the already named inmates of Greek prisons, like mentioning the names of Anton Karamov and Platon Davydov, who were sentenced to 395 years in prison each last year; Alexander Illarionov and Andrei Zhuravlev, who were given 395 years in prison for both; Alexei Zolotov, who was sentenced to 341 years in prison and a fine of 850 thousand Euros; Anatoly Vasiliev, Alexei Lyubimov, Roman Malykh and Demyan Gushchin.

At the same time, EU and Turkish citizens detained on similar charges are often freed from punishment in Greece. The reason is the norms of the 2005 Council of Europe Convention on Action against Trafficking in Human

Beings: Article 26 of this document states that a person who is involved in the slave trade by deception, abuse of trust or by coercion is equated to a victim of trafficking in persons, that is, exempted from criminal liability.

To help the Russians, according to the lawyer Valeria Tyurina, she and her colleagues attempted to initiate criminal cases on the fact of fraud against unidentified persons and within the framework of these criminal cases to recognize the seamen as victims, that is, involved in criminal activities through abuse of trust, deception and coercion. According to her, after this events should develop as follows: "Further, already on the territory of Greece, within the framework of the 2005 Convention, they are recognized as victims of human trafficking and are



проблемой. Так, летом 2018 года портал BBC News Украина сообщил, что в греческих тюрьмах за перевозку нелегалов отбывают наказание более 150 украинских моряков, а по информации портала «Заборона», в октябре прошлого года 438 украинцев находились в пенитенциарных учреждениях страны за подобные преступления.

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ – ЛИШЬ ПОБОЧНЫЙ ЗАРАБОТОК

Один собственник круинга в Одессе рассказал порталу «Страна.иа», что ряд местных компаний набирает экипажи на старые и потрепанные теплоходы, которые занимаются сомнительными грузоперевозками и не только:

к 70-летнему тюремному заключению за перевозку нелегалов из Сирии. Сам моряк уверяет: об их находении на судне он ничего не знал. В 2019 году он объявил голодовку в связи с безразличием чиновников к его судьбе.

В Российском профессиональном союзе моряков отмечают: такие случаи показывают, что стать невольным соучастником перевозки мигрантов можно, не только откликаясь на заманчивое объявление о работе на яхте в Средиземном море, сулящей неплохое вознаграждение, но и трудоустроившись на морское судно сомнительной компании. В связи с этим главная и основная рекомендация любому моряку, находящемуся в поиске работы – прежде чем принимать оконча-

exempted from criminal liability.” However, no information has appeared on the release of the accused and convicted Russians from prison for this reason.

We'd like to note that if our compatriots began to end up in Greek prisons on charges of illegal transportation of migrants relatively recently, the citizens of Ukraine have been facing this problem for several years. For example, in the summer of 2018, the BBC News Ukraine portal reported that more than 150 Ukrainian seamen are serving sentences in Greek prisons for transporting illegal immigrants, and according to the Zaborona portal, in October last year, 438 Ukrainians were in the country's penitentiary institutions for such crimes.

of the owners are ours, Ukrainians. The profit of such a business is worth the risk.”

Also, the story of the Ukrainian seaman Anatoly Cherkassky, who worked as an assistant captain on board a Greek ship, is widely known. In 2018, he was sentenced to 70 years in prison for transporting illegal immigrants from Syria. The seaman assures: he knew nothing about their presence on board the ship. In 2019, he went on a hunger strike due to the indifference of officials to his fate.

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

«THE GUYS SAW THEIR LAWYER ONLY 10 MINUTES BEFORE THE COURT SESSION? HE DID NOT UNDERSTAND RUSSIAN AND AT THE TRIAL TALKED TO HIS CLIENTS THROUGH AN INTERPRETER»

«Для владельцев большинства таких судов перевозка грузов лишь побочный заработок. Главное – это переброска мигрантов. Все эти суда ходят под иностранными флагами, хотя большинство владельцев – наши, украинцы. Прибыль такого бизнеса стоит риска».

Также известна история украинского моряка Анатолия Черкасского, который работал помощником капитана на греческом судне. В 2018 году он был приговорен

к 70-летнему тюремному заключению за перевозку нелегалов из Сирии. Сам моряк уверяет: об их находении на судне он ничего не знал. В 2019 году он объявил голодовку в связи с безразличием чиновников к его судьбе.

В Российском профессиональном союзе моряков отмечают: такие случаи показывают, что стать невольным соучастником перевозки мигрантов можно, не только откликаясь на заманчивое объявление о работе на яхте в Средиземном море, сулящей неплохое вознаграждение, но и трудоустроившись на морское судно сомнительной компании. В связи с этим главная и основная рекомендация любому моряку, находящемуся в поиске работы – прежде чем принимать оконча-

CARGO TRANSPORTATION IS JUST A SIDE INCOME

One owner of a crewing in Odessa told the Strana.ua portal that a number of local companies are recruiting crews for old and battered ships that are engaged in dubious cargo transportation and not only: “For the owners of most of these ships, cargo transportation is just a side income. The main thing is the transfer of migrants. All these ships sail under foreign flags although most



ГРУСТНЫЙ ПРАЗДНИК

SAD HOLIDAY

Российский профсоюз моряков и ПАО «Совкомфлот» проводили на пенсию ветеранов – судоходная компания рассталась с 61 специалистом.

К сожалению, уже второй год подряд пандемия коронавируса вносит свои коррективы в проведение мероприятия, поэтому от привычных торжественных встреч пришлось отказаться. Однако это не значит, что моряки не услышали в свой адрес теплых слов благодарности за отличную работу и вклад в развитие компании и отрасли: в Санкт-Петербурге, Новороссийске и Владивостоке новоиспеченных пенсионеров достойно прово-

дили на заслуженный отдых. Все они получили от работодателя и Российского профсоюза моряков денежные выплаты и благодарственные письма, подписанные гендиректором «Совкомфлота» Игорем Тонковидовым и главой РПСМ Юрием Сухоруковым.

Корпоративную пенсионную программу судоходная компания реализует совместно с Российским профсоюзом моряков вот уже 11 лет, с 2010 года. Для работников, которые находятся на рубеже одного из самых непростых периодов в жизни каждого человека – перехода с многолетней службы на заслуженный отдых – поддержка и внимание имеют большое значение. К сожалению, по правилам компании, до работы не допускаются рядовые

The Seafarers' Union of Russia and Sovcomflot retired veterans – the shipping company was left by 61 specialists.

Unfortunately, for the second year in a row, the coronavirus pandemic has been making its own adjustments to the event, so the usual ceremonial meetings had to be abandoned. However, this does not mean that the seafarers heard no warm words of gratitude for their excellent work and contribution to the development of the company and the industry: in St. Petersburg, Novorossiysk and Vladivostok, they arranged a farewell party to newly-made pensioners before a well-deserved rest

with dignity. All of them received cash payments and letters of gratitude from the employer and the Seafarers' Union of Russia assigned by the general director of Sovcomflot Igor Tonkovidov and the head of the SUR Yury Sukhorukov.

The shipping company jointly with the Seafarers' Union of Russia has been implementing the corporate pension program for 11 years, since 2010. For workers who are at the turn of one of the most difficult periods in the life of every person, namely adopting to a well-deserved rest after many years of service, support and attention are of great importance. Unfortunately, according to the rules of the company, ordinary sailors over 60 years old are not allowed to work, ►

**Председатель →
ЮТО РПСМ Николай
Попов и повар Алла
Мышковская.**

**Nikolai Popov, →
the chairman
of the SUR
Southern territorial
organization, the cook
Alla Myshkovskaya.**

моряки старше 60 лет, а возраст командного состава не должен превышать 65 лет. Одним словом, праздник – грустный, ведь многие хотели бы продолжать ходить в рейсы, а главное – здоровье позволяет.

– Первые годы для моряков будут самыми сложными в плане адаптации, – считает председатель Черноморско-Азовской территориальной организации РПСМ Алексей Беляков. – Поэтому пенсионная программа СКФ и профсоюза для них как нельзя кстати: огромным подспорьем, на мой взгляд, станет денежная помощь.

Что касается проводов на пенсию в Санкт-Петербурге, то, по признанию председателя Балтийской территориальной организации РПСМ Александра Бодни, денежные выплаты уже дошли до ветеранов, а благодарственные грамоты они получают по мере обращения в профсоюз. По такой же схеме в целях безопасности решили действовать и в Тихоокеанской профсоюзной организации моряков РПСМ. Ее председатель Валерий Березинский рассказал, что в этот раз, как, собственно, и в прошлом году, от традиционного праздника в ресторане отка-



зались: ветеранов по одному пригласили в профсоюз, где вручили благодарственные письма и фирменные сувениры, а деньги они получили банковским переводом. Для некоторых из них выплаты оказались полной неожиданностью: моряки поблагодарили руководство РПСМ и, в частности, ТПОМ РПСМ за поддержку в начинающийся столь нелегкий жизненный период.

Единственная организация, где все-таки удалось организовать встречу без торжеств, – профком Южной территориальной организации РПСМ. Но присутствовать на ней удалось не всем – из 26 моряков в офис пришли только четверо поваров. Кроме того, обычно новоиспеченные пенсионеры всегда собирались семьями, теперь все иначе.

– Вы много лет отдали флоту, и эта лучшая часть

and the age of the command staff must not exceed 65 years. In short, this holiday was sad because lots of them would like to continue sailing, and what is the most important their health allows them to do it.

“The first years will be the most difficult for sailors in terms of adaptation,” says Aleksey Belyakov, chairman of the Black Sea-Azov territorial organization of the SUR. “Therefore, the pension program developed by SCF and the Union is at the nick of time for them: financial assistance will be a huge help, in my opinion.”

As for their retirement in St. Petersburg, according to Alexander Bodnya, chairman of the Baltic territorial organization of the SUR, cash payments have already reached the veterans, and they will

receive letters of gratitude as they turn to the Union. For the sake of safety, the Pacific trade union organization of SUR seafarers decided to follow the same scheme. Their chairman, Valery Berezinsky, said that this time, as in fact last year, they refused from the traditional celebration in the restaurant: the veterans were invited to the Union one by one, where they were awarded with letters of gratitude and souvenirs, and they received the money via bank transfer. For some of them, the payments were a complete surprise: the seafarers thanked the SUR top management and, in particular, the SUR territorial unions for their support in the beginning of such a difficult life period.

The only organization where it was possible to organize a meeting without grand celebrations was the trade union committee of the SUR Southern territorial organization. But only few of them were able to attend it: out of 26 seamen only four cooks could come to the office. Besides, usually newly-made retirees always used to gather with their families, now everything is different.

“You’ve devoted many years to the fleet, and this best part of life will stay with you forever,” Nikolai Popov, the chairman of the SUR Southern territorial organization, addressed them. “The company and the trade union would like to thank you for your conscientious work for many years, for serving as

жизни останется с вами навсегда, – обратился к ним председатель ЮТО РПСМ Николай Попов. – Компания и профсоюз благодарит вас за добросовестный многолетний труд, за то, что вы своим примером мотивировали новые поколения российских моряков.

Многолетний труд – вовсе не фигура речи: ветераны отслужили на судах компании «Совкомфлот» по 10-20 лет и даже больше.

Работа оставила множество ярких впечатлений в памяти каждого. Для повара Эльвиры Михлюковой это приемка танкера NikolayZuyev в Южной Корее, для Аллы Мышковской – посещение новых стран и континентов. «Но больше всего запомнился Магелланов пролив, – вспоминает Алла Николаевна. – Мы сходили на берег в Аргентине и Бразилии – это врезалось в память. Мне кажется, нам очень повезло работать в это время и в этой компании».

– ПАО «Совкомфлот» и Российский профсоюз моряков выражают искреннюю признательность за высокий профессионализм и преданность своему делу. Своим безупречным трудом и ответственным отношением к работе вы внесли весомый вклад в достижение высоких производственных результатов группы компаний «Совкомфлот» и отечественной морской отрасли. За годы работы на флоте вам не раз приходилось сталкиваться с трудностями,

но вы неизменно преодолевали их благодаря своим профессиональным навыкам и выдержке – главным качествам настоящих моряков. Выражаем глубокую благодарность за то, что вы всегда делились с молодым поколением моряков накопленным богатым производственным и жизненным опытом, практическими навыками работы на флоте. От всей души желаем счастья, удачи и благополучия! – говорится в каждом благодарственном письме, подписи которыми поставили генеральный директор «Совкомфлота» Игорь Тонковидов и председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков.

Остается добавить, что РПСМ – давний партнер «Совкомфлота»: социально ответственная компания, объединив усилия с профсоюзом, много достигла в сфере защиты своих работников. Корпоративная пенсионная программа – красноречивый пример заботы о людях. ⚓

an example for motivating new generations of Russian seamen.”

Long-term work is not a figure of speech: veterans have served on Sovcomflot ships for 10-20 years and even more.

The work left lots of vivid impressions in the memory of everyone. For the cook Elvira Mikhlyukova, that is the acceptance of the tanker Nikolay Zuyev in South Korea, for AllaMyshkovskaya – visiting new countries and continents. “But most of all I remember the Strait of Magellan,” recalls AllaNikolaevna. “We went ashore in Argentina and Brazil and it is etched in the mind. I think we were very lucky to work at this time and in this company.”

“Sovcomflot and the Seafarers' Union of Russia express their sincere gratitude for their high professionalism and dedication to their work. With your stainless work and responsibility, you have made a significant contribution to the achievement of high operational results for

the Sovcomflot group and Russian maritime industry. Over the years of work for the Fleet, you have often had to face difficulties, but you have always overcome them thanks to your professional skills and staying-power – the main features of real seamen. We express our deep gratitude for sharing your gained rich operational and life experience and practical skills with the young generation of seafarers. With all our hearts, we wish you happiness, good luck and prosperity!” says each letter of gratitude, signed by Igor Tonkovidov, General Director of Sovcomflot, and Yury Sukhorukov, Chairman of the Seafarers' Union of Russia.

It remains to add that SUR is a long-time partner of Sovcomflot: a socially responsible company, that has achieved a lot in the protection of their workers with the help of the Union. The corporate retirement program is an eloquent example of caring for people. ⚓





«МОРЯК БРОСАЕТ ЯКОРЬ ОДИН РАЗ НА ВСЮ ЖИЗНЬ»

"A SEAMAN DROPS ANCHOR ONCE FOR LIFE"

История настоящей любви моряка и морячки, которая вопреки особенностям профессии навсегда связала две счастливые жизни.

В прошлом месяце в России отмечали День семьи, любви и верности. Морские семьи в этом смысле – особенные, в разлуке сложно сохранить доверительные отношения. На современных судах моряки имеют возможность регулярно общаться с родными, а когда-то

основным средством связи были короткие радиogramмы вроде «все хорошо, люблю».

АМУР В ТРОЛЛЕЙБУСЕ

Уроженец украинского городка Нежин Иван Дмитриевич Ухо с детства мечтал работать на торговом флоте,

The story of the true love of a seaman and a seamstress, that despite the peculiarities of the profession, forever linked two happy lives.

Last month, Russia celebrated the Day of Family, Love and Fidelity. In this sense, sea families are special, because it is really difficult to maintain a trustful relationship being far from each other. On board modern ships, seamen have the opportunity to regularly communicate

with their relatives, but formerly the main means of communication were short radiograms like “everything is fine, I love you”.

CUPID IN A TROLLEYBUS

A native of the Ukrainian town of Nizhyn Ivan Ukho from his childhood dreamed of working for the merchant

хотя рос вдалеке от моря. Близкие вспоминают: на одной из детских фотографий на утреннике он стоит в гюйсе. Наверное, с тех самых пор Иван и «заболел» морем.

Однако родители категорически не захотели отпускать сына учиться в большой город. Тогда Иван самостоятельно подал документы в Херсонскую мореходную школу. Но когда оттуда пришел вызов, мать просто сожгла документы – настолько велико было нежелание отпускать сына во взрослую жизнь.

Решимость Ивана это, однако, не поколебало, и по совету армейского приятеля после службы он отправился в Новороссийск. Здесь он поступил в мореходную школу, здесь же познакомился с будущей женой Ларисой, с которой прожил вместе счастливую жизнь.

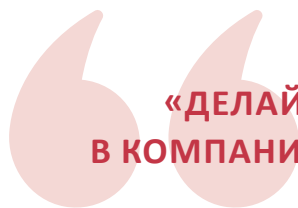
– Мы с подружкой после учебы ехали в троллейбусе, на остановке Куникова в него сели Ваня с другом, разговорились, – вспоминает историю их знакомства Лариса Владимировна. – Они пригласили нас в кино, и я согласилась по просьбе подружки, потому что ей очень понравился друг Вани. Покорил он меня уже позже, когда на одно свидание принес не букет цветов... а палку дефицитной колбасы, которую ему прислала мама, она работала на комбинате. Ему было 20 лет, и я подумала: он совер-

шенно особенный. Сесть в тот троллейбус было, наверное, самым верным решением в моей жизни.

АРБУЗНАЯ КОРОЧКА ДЛЯ ПАПЫ

Они поженились, родили детей. Иван ходил в рейсы, Лариса продолжала учиться, растила сыновей и привыкала быть женой моряка. В то время пароходы часто заходили в советские черноморские города, и при любой возможности она с детьми приезжала к мужу. Одну из таких поездок в семье со смехом вспоминают до сих пор.

– Мы тогда узнавали информацию о месте нахождения пароходов через газету или в «Трансфлоте» и там же брали билеты на самолет, тогда еще был аэропорт в Новороссийске, – рассказывает



**«ДЕЛАЙ СВОЮ РАБОТУ ХОРОШО, ОТДЫХАЙ ТОЛЬКО
В КОМПАНИИ ЛЮДЕЙ, В КОТОРЫХ АБСОЛЮТНО УВЕРЕН,
И НЕ ВВЯЗЫВАЙСЯ В СПЛЕТНИ»**

Лариса Владимировна. – И вот я узнаю, что Ванино судно в Италии и скоро идет на Одессу. Беру билеты, проходит время – в «Трансфлоте» говорят, что судно по-прежнему в Италии. Я сдаю билеты, снова беру, жду. После нескольких таких неудачных попыток мне сообщают: судно, наконец, вышло на Одессу. Мы с детьми собрались, прилетаем, селимся в гостиницу «Моряк». Нам говорят:

fleet, although he was growing up far from the sea. His relatives remember: in one of the children's photographs of the morning fest, he has a jack. Probably, it was since then that Ivan "fell sick" by the sea.

However, the parents strongly did not want to let their son go to study in a big city. Then Ivan independently submitted his documents to the Kherson nautical school. But when a call came from there, the mother simply burned the documents, so great was her reluctance to let her son go into adulthood.

This, however, did not shake Ivan's resolve, and on the advice of an army friend, after the army, he left for the town of Novorossiysk. Here he entered a nautical school and met his future wife Larisa, with whom he has lived a happy life.

"After school, my friend and I went by a trolleybus and at the Kunikov station,

I thought: he is very special. Getting on that trolleybus was probably the most correct decision in my life."

WATERMELON RIND FOR DAD

They got married and had children. Ivan went on sailing, Larisa continued to study, was bringing up her sons and got used to being the wife of a seaman. At that time, steamers often called into Soviet Black Sea cities, and whenever possible, she and her children came to see her husband. One of these trips is still remembered with laughter in their family.

"We then found out information on the location of the steamers reading a newspaper or in Transflot and took plane tickets there, then Novorossiysk also had its airport," says Larisa Vladimirovna. "And now I find out that Vanya's ship is in Italy and will soon go to Odessa. I take tickets,

Vanya and his friend got into it, then we all talked," Larisa Vladimirovna recalls the story of their acquaintance. "They invited us to go to the cinema and I agreed to please my friend, because she really liked Vanya's friend. He conquered my heart only later, when for one date he did not bring flowers ... but a stick of scarce sausage that his mother sent him as she worked at the sausage plant. He was 20 years old and

time passes, but Transflot says that the ship is still in Italy. I return tickets, take the new ones again, wait. After several such unsuccessful attempts, I was told: the ship finally reached Odessa. The children and I prepared for a journey, arrived and stayed in the Moryak hotel. We were told: we can accommodate you for a day, tomorrow the symposium starts, all rooms will be

можем вас поселить на сутки, завтра начинается симпозиум, все номера будут заняты. Перевозят нас в Ильичевск, симпатичный такой городок, очень чистый. Четверо суток мы там ждали, естественно, дети съели все, что я везла Ване, осталась только часть арбуза. И вот пароход пришел, нас привозят обратно в Одессу. Я думаю: ну все, сейчас выдохну, дети ведь маленькие совсем были, старшему – три с половиной, младшему – полтора года. А вечером в тот же день нам говорят: собирайтесь, пароход готовится на отход. Помню, я так плакала, очень обидно стало.

РАЦИЯ ИЗ КАРТОНА

Таких долгожданных встреч на пароходах в их жизни будет еще очень много. Сыновья – оба сегодня работают на танкерах группы «Совкомфлот» – очень хорошо помнят эти визиты, во время которых поднимались на мостик, спускались в машинное отделение. «Нам даже давали погудеть или дать громкий звонок, – вспоминает младший из сыновей Дмитрий. – Конечно, это производило на нас, мальчишек, просто невероятное впечатление. Помню, мы потом брали в курилке коробки из-под сигарет и играли с братом в моряков, переговаривались по этим самодельным «рациям». Тогда были очень открытые люди, большие дружные экипажи, у всех каюты открыты, все

чем-то угощали. Пройдешь так по пароходу – как будто колядовал, целый мешок сладостей несешь обратно. Потом выставляли «детские» вахты: всех детей – а семей приезжало много – собирали под присмотром одного взрослого, мы играли, было весело. И я очень хорошо помню, что ко всем морякам независимо от их должности было одинаково уважительное отношение.



«DO YOUR JOB WELL, REST ONLY IN THE COMPANY OF PEOPLE WHO YOU ABSOLUTELY TRUST, AND DO NOT GET INVOLVED IN GOSSIPS»

В этом большое отличие советского флота от современного. Прежде всего, тогда не было огромной разницы в зарплатах между комсоставом и рядовыми. А во-вторых, само отношение к любому специалисту основывалось только на его профессионализме, а не на занимаемой должности».

ТРИ ПРОСТЫХ ПРАВИЛА

Иван Ухо всю жизнь оставался рядовым. Он сошел на берег боцманом танкера SCF Samotlor, в 2017 году его вместе с остальными пенсионерами торжественно проводили на заслуженный отдых. «Наверное, надо было мне быть настойчивее, чтобы он все-таки получил высшее образование, потому что у него все бы получилось, но на себя, к сожалению, всегда

occupied. They transport us to Ilyichevsk, a pretty small town, very clean. We waited there for four days, of course, the children ate everything that I brought to Vanya, only a part of the watermelon was left. And then the steamer came, we were brought back to Odessa. I thought: well, now I can relax, the children were quite small, the eldest son was three and a half years old, the youngest was one and a half years old. And in the evening on the same

these homemade "walkie-talkies". Then people were very open, large friendly crews, all cabins were open, everyone invited and treated to something. After such a walk along the ship, you carry a whole bag of sweets back as if you were caroling, Then they set up "children's" watches: all the children – and many families came – were gathered under the supervision of one adult, we played, it was fun. And I remember very well that all seamen,

day they were telling us: be ready, the steamer is getting ready to sail. I remember I was crying so much, I was very upset.”

WALKIE-TALKIE MADE OF CARDBOARD

There would be many more such long-awaited meetings on ships in their lives. The both sons who today work on board the tankers of the Sovcomflot group remember these visits very well, when they climbed onto the bridge and went down to the engine room. “We could even use a honk or steamer’s siren,” recalls the youngest son Dmitry. “Of course, it made an incredible impression on us when we were boys. I remember that later we took cigarette boxes in the smoking room and played seamen with my brother talking using

regardless of their position, were treated with respect. This is the big difference between the Soviet fleet and the modern one. First of all, then there was not a huge difference in salaries between the commanding officers and sailors. And secondly, the very attitude to any specialist was based only on his professionalism, and not on the position held.”

THREE SIMPLE RULES

Ivan Ukho remained a sailor all his life. He left service as a boatswain of the SCF Samotlortanker, and in 2017, he and the rest of the pensioners were solemnly escorted to a well-deserved rest. “Probably, I should have been more persistent so that he got a higher education, because he would have succeeded, but, unfortunately, there



Моряк воспитал достойную смену – оба сына Ивана Ухо работают на флоте в командных должностях.

The seaman brought up a worthy change: both sons of Ivan Ukho work for the fleet as commanding officers.

не хватает времени», – говорит сегодня Лариса Владимировна.

При этом детей Иван Дмитриевич всегда напутствовал: учитесь. А еще – направлял углубленно изучать английский язык. «Брат еще в детстве решил идти по стопам отца, а я хотел работать в милиции, – вспоминает Дмитрий. – Но папа, наверное, предвидел мое будущее и перевел в школу, где хорошо преподавали английский язык».

Дмитрий на всю жизнь запомнил три совета, которые дал ему отец перед первым рейсом: делай свою работу хорошо, отдыхай только в компании людей, в которых абсолютно уверен, и не ввязывайся в сплетни. Иван Дмитриевич был убежден: соблюдая эти простые правила, сыновья смогут построить достойную карьеру на флоте.

Он не ошибся: старший сын Ивана Ухо, Александр, сегодня работает вторым помощником, младший готовится на старшего механика. «Он всегда очень ими гордился, – вспоминает Лариса Владимировна. – Для него было большой радостью слышать от коллег, кто работал с Сашей или Димой, добрые слова о сыновьях, об их профессионализме и порядочности».

СЕМЕЙНЫЕ ЦЕННОСТИ

Большие «приветы» летели и в обратную сторону. «Очень часто, слыша нашу запоминающуюся фамилию, люди спрашивали: а ты случайно не родственник Ивана Ухо? И когда узнавали, что я его сын, передавали ему приветы, говорили о нем теплые слова, – рассказывает Дмитрий. – Совсем уж

is always not enough time for yourself,” Larisa Vladimirovna says today.

At the same time, Ivan Dmitrievich always admonished the children: learn. And he also directed me to study English seriously. “As a child, my brother decided to follow in our father's footsteps, and I wanted to be a policeman,” recalls Dmitry. “But dad probably foresaw my future and transferred me to a school where they taught English well.”

Dmitry remembered three pieces of advice that his father gave him before the first sailing: do your job well, rest only in the company of people who you absolutely trust, and do not get involved in gossips. Ivan Dmitrievich was confident: by following these simple rules, sons will be able to build a worthy career in the fleet.

He was not mistaken: Ivan Ukho's eldest son Alexander today works as a second mate, the youngest is preparing to become a chief engineer. “He was always very proud of them,” recalls Larisa Vladimirovna. “It was a great pleasure for him to hear from colleagues who worked with Sasha or Dima kind words about his sons, about their professionalism and decency.”

FAMILY VALUES

Big “greetings” flew in return. “Very often, hearing our memorable surname, people asked: are you by any chance a relative of Ivan Ukho? And when they found out that I was his son, they conveyed him regards, said warm words about him,” says Dmitry. “Quite unexpectedly it happened when we were

неожиданно это случилось, когда мы с охраной проходили Аденский залив, и вдруг меня вызвал капитан со словами: «Тебя ищут наши бойцы». Оказалось, что они увидели в судовой роли знакомую фамилию, а отец в одном из рейсов помогал им разбирать автомат. Попросили сфотографироваться и отправить ему снимок с наилучшими пожеланиями».

Дмитрий многое перенял у отца, ведь мама воспитывала их по его примеру. «Он никогда не кричал, не поднимал руку, но был непревзойденным авторитетом для нас, – продолжает младший сын Ивана Ухо. – «Рабочий» язык моряков, в общем-то, достаточно суров, но я не помню, чтобы отец ругался. Он вообще мало говорил о своей работе, хотя очень ее любил. Часто повторял: какую бы должность ты ни занимал в будущем, всегда оставайся человеком. А в отношении семьи он говорил, что моряк бросает якорь один раз на всю жизнь».

Перед каждым рейсом и после него Иван Дмитриевич ставил свечку Николаю Чудотворцу – сегодня Дмитрий делает так же. Так же заботится о близких, так же вкладывает силы в воспитание ребенка. Правда, путешествует с семьей больше – с удовольствием возвращается с женой и дочерью в те места, которые впечатлили его во время работы.

ЗАКЛАДКИ НА КАРТЕ

Иван Дмитриевич путешествовать на пенсии, увы, не успел, два месяца назад его не стало. Единственной заграничной поездкой с супругой был отдых в Доминиканской Республике на свадьбе младшего сына. Путешествие оставило массу впечатлений, а Доминикана стала второй точкой на карте, куда они хотели съездить в будущем – первой так и остался Петербург.

– Когда-то давно они принимали пароход в Санкт-Петербурге, но у меня не получилось отпроситься на работе, – продолжает Лариса Владимировна. – Я до сих пор жалею об этом. Мы решили: съездим на пенсии, но не случилось.

Удивительно, но при всех тяготах того времени, воспитывая сыновей одна, пока муж уходил в море на много месяцев, Лариса Владимировна сумела и сама состояться в жизни как професси-

passing the Gulf of Aden with the guards, and suddenly the captain called me with the words: "Our guards are looking for you." It turned out that they saw a familiar surname in the crew's list, and my father helped them disassemble the machine gun during one of the voyages. They asked to be photographed and send him a picture with best wishes."

Dmitry took over a lot from his father, because his mother brought them up by his example. "He never shouted, did not raise his hand, but he was an indisputable authority for us," continues the youngest son of Ivan Ukho. "The "working" language of the seamen, in general, is rather harsh, but I don't remember my father swearing. In general, he said little about his work, although he loved it very much. He used to repeat: whatever position you hold in the future, always remain human. And with regard to the family, he said that a seaman drops anchor once for a life."

В июне
Ивана Дмитриевича
не стало.

In June,
Ivan Dmitrievich
passed away.

Before and after each voyage, Ivan Dmitrievich lit a candle for Nikolai the Wonderworker and today Dmitry is doing the same. He also takes care of beloved ones and also invests in the upbringing of the child. However, he travels more with his family, he enjoys to return with his wife and daughter to those places that impressed him during his working voyages.

MAP BOOKMARKS

Unfortunately, Ivan Dmitrievich did not have time to travel on retirement, two months ago he died. The only foreign trip with his wife was a vacation in the Dominican Republic at the wedding of the youngest son. The trip left a lot of impressions, and the Dominican Republic became the second point on the map where they wanted to go in the future because St. Petersburg remained the first.

"Once upon a time they accepted a steamer in St. Petersburg, but



онал. Почетный экономист Кубани, она вышла на пенсию чуть раньше него в должности начальника планово-экономического отдела «Связь-транснефти». Говорит, муж уважал ее работу и гордился ее успехами. Но никакого соперничества за лидерство в семье никогда не было.

– Сегодня морской труд как будто обесценился, – считает Лариса Владимировна. – Современные молодые женщины думают, что мужа в море отдыхают. Но это тяжелая работа, об этом нельзя забывать. Мне кажется, если есть настоящая любовь, то все легко преодолеть. Мы с Ваней прожили вместе 41 счастливый год, рядом с нами всегда были порядочные люди и настоящие друзья. Мы большие счастливчики.

ОСНОВНОЕ НАСЛЕДИЕ

– Море всегда было Ваней мечтой, он действительно очень любил свою работу, – продолжает Лариса Владимировна.

На пути к этой цели вряд ли что-то могло его остановить. Лариса Владимировна вспоминает, как плакала, когда супруг в 1984 году попал в экипаж танкера, шедшего в Никарагуа. Первым шел «Луганск», который подорвался на mine при заходе в Пуэтро-Сандино. Многие отказались идти тем же маршрутом, но для Ивана

Дмитриевича работа всегда была долгом. Два месяца стали для жен моряков бесконечностью, от экипажа не было никаких известий. Оставалось только засыпать тревожными вопросами сотрудниц «Трансфлота», но ответ был неизменным: «на переходе».

Это уважение к профессии он успел передать сыновьям. «Это хорошая мужская работа, которая позволяет достойно содержать семью и растить детей, – рассуждает Дмитрий Ухо. – Море всегда будет кормить людей. Вот говорят: у рядовых зарплаты сопоставимы с тем, что можно заработать на берегу. Но люди ведь продолжают ходить в рейсы, в том числе по 6-8 месяцев. Почему? Потому что в море ты на себя вообще не тратишь деньги, тебя обеспечивают спецодеждой, обувью, у тебя не болит голова, что купить поесть. Алкоголь запрещен, так что ты можешь разве что шоколадку себе взять. Да и то сейчас хорошее разнообразное питание, по крайней мере, у нас в компании, и нет необходимости что-то докупать. Море позволяет честно зарабатывать хорошие деньги, и я рад, что отец в свое время направил меня по этому пути. Мне бы хотелось пройти по жизни так, как учил нас он».

«Морская профсоюзная газета»

I could not get time off at work," continues Larisa Vladimirovna. "I still regret it. We decided: we will go when we retire, but it didn't happen.

Surprisingly, with all the hardships of that time, raising her sons alone, while her husband was at sea for many months, Larisa Vladimirovna managed to succeed as a professional. Honorary Economist of the Kuban, she retired a little earlier than him as head of the planning and economic department of Svyaztransneft. She says her husband respected her work and was proud of her success. But there was never any rivalry for leadership in the family.

"Today seamen labor seems to have depreciated," says Larisa Vladimirovna. "Modern young women think that their husbands are resting at sea. But this is hard work, we should not forget about it. It seems to me that if there is true love, then everything is easy to overcome. Vanya and I have lived together for 41 happiest years, there have always been decent people and true friends with us. We were very lucky.

MAIN LEGACY

"The sea has always been Vania's dream, he really loved his work very much," continues Larisa Vladimirovna.

On the way to this goal, hardly anything could stop him. Larisa Vladimirovna recalls how she cried when in 1984 her husband got into

the crew of a tanker sailing to Nicaragua. The first was Lugansk, which was blown up by a mine while entering Puerto-Sandino. Many seamen refused to follow the same route, but for Ivan Dmitrievich work was always a duty. Two months became endless for the seamen's wives, there was no news from the crew. All that remained was to bombard Transflot employees with troubling questions, but the answer was the same: "on the way".

He managed to convey this respect for the profession to his sons. "This is a good job for a man, which allows me to support my family and raise children with dignity," says Dmitry Ukho. "The sea will always feed people. They say: ordinary salaries are comparable to what one can earn on the shore. But people continue to go sailing, even for 6-8 months. Why? Because at sea you don't spend money on yourself at all, you are provided with overalls, shoes, you don't have a headache what to buy to eat. Alcohol is prohibited, so you can only take a chocolate bar for yourself if you want. Even food is good varied now, at least in our company, and there is no need to buy something additional. The sea allows us to honestly earn good money, and I am glad that my father once directed me along this path. I would like to go through life the way he taught us."

"Marine trade union newspaper"

РПСМ ПОМОГ В ПРОВЕДЕНИИ РЕГАТЫ

SUR HELP WITH HOLDING REGATTA

С 25 по 1 июля во Владивостоке прошла 64-я традиционная гребно-парусная регата, которая носит имя профессора Евгения Ивановича Жукова – одного из энтузиастов первого подобного соревнования еще в 1956 году, подвижника парусного спорта и выдающегося педагога, воспитавшего не одно поколение курсантов. В этом году впервые помощь в проведении мероприятия оказывала Тихоокеанская региональная организация Российского профсоюза моряков, входящие в ее состав Тихоокеанская профсоюзная организация моряков (ТПОМ РПСМ) и первичная профсоюзная организация моряков г. Владивостока РПСМ, а также Дальневосточная ассоциация морских капитанов.

«ИМ ВСЕ БУДЕТ ПО ПЛЕЧУ!»

Председатель профкома моряков г. Владивостока РПСМ и президент ДВАМК Петр Осичанский подчеркнул, что эти соревнования для курсантов – возможность получить те знания, которые недоступны в аудитории. Особенно это, пожалуй, актуально для первокурсников, которые пока не прохо-

дили через плавательскую практику, ведь для многих из них – это первое прямое столкновение с морем.

«Выступая перед курсантами, я припомнил одну довольно старую, но показательную историю, случившуюся с барком «Крузенштерн» в 2000 году во время участия в трансатлантической регате TallShips' Races, – рассказал Осичанский. –

From 25 July to 1 July, the 64th traditional rowing and sailing regatta took place in Vladivostok. This regatta bears the name of Professor Yevgeny Ivanovich Zhukov – one of the enthusiasts of the first competition of this kind back in 1956, a devotee of sailing and an outstanding teacher who has brought up more than one generation of cadets. This year, for the first time, assistance in holding the event was provided by the Pacific Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia, the Pacific Trade Union Organization of Seafarers and the Vladivostok trade union cell of the Seafarers' Union of Russia, as well as the Far Eastern Association of Sea Masters.

“THEY’LL BE ABLE TO HANDLE EVERYTHING!”

Chairman of The Vladivostok trade union cell of the Seafarers' Union of Russia and president of the Far East Association of Sea Masters Petr Osichansky emphasized that this competition for cadets is the opportunity to gain the knowledge that is not available in the classroom.

This is especially true, perhaps, for freshmen who have not yet experienced sailing practice, because for many of them this is the first direct meeting with the sea.

“Speaking to the cadets, I recalled one rather old but illustrative story that happened to the barque Kruzenshtern in 2000 while participating in the Tall Ships' Races



На одном из также участвовавших в гонке парусников, шхуне «Погория», польская курсантка упала с мачты примерно с тридцатиметровой высоты и получила серьезные травмы. Капитан подал сигнал SOS, на который ответил «Крузенштерн», где был судовой врач. Несмотря на непогоду, девушку удалось доставить на борт барка. Судно отклонилось от курса, взяв направление на ближайший порт. Забрать пострадавшую с парусника все же удалось с помощью вертолета, но к тому моменту на помощь курсантке барк затратил уже более 40 часов. Несмотря на это ему удалось вернуться в гонку и занять первое место. Это поразительный случай, который показывает: регаты позволяют курсантам набраться

такого опыта, научиться такой собранности, что им все будет по плечу!»

Впрочем, то, что как минимум твердости духа всем участникам уже не занимать, проявилось в первый же день: «Ветер дул холодный, я хоть и оделся потеплее, все равно мерз, а ребята в своей довольно тонкой одежде мужественно и достойно выстояли торжественное построение», – рассказал Осичанский.

Также на открытии присутствовали один из самых известных яхтсменов Приморья Леонид Лысенко и неоднократно главный судья гребно-парусных регат прошлых лет, сподвижник Евгения Ивановича Жукова, яхтенный капитан, профессор кафедры управления судном Михаил Письменный. Главным судьей соревнований стала судья по парусному спорту первой категории Татьяна Чуева.

ИСТИННО КУРСАНТСКИЙ ВИД СПОРТА

В прошлом году регата не проводилась – этому помешала пандемия коронавируса, которая на тот момент только набирала обороты. Поэтому в этот раз из-за длительного перерыва мероприятие было особенно долгожданным. Принимали участие в традиционной регате не только представители от судомеханического, электромеханического и судоводительского факультетов, факультета экологической безопасности и освоения шельфа МГУ, но и учащиеся Морского инженерного колледжа, а также команда

transatlantic regatta,” Osichansky said. “On one of the sailing ships that also participated in the race, the schooner Pogoria, a Polish female cadet fell from the mast about thirty meters in height and was seriously injured. The master gave a SOS signal, which was answered by barqueKruzenshtern with a ship's doctor on board. Despite the bad weather, the girl was delivered on board the barque. The vessel veered off course, heading for the nearest port. It was a helicopter that took her from the sailboat, but by that time the barque had already spent more than 40 hours helping the cadet. Despite this, the barque managed to return to the race and take the first place. This is a striking case that shows: regattas allow cadets to gain such an experience, learn such a concentration that they'll be able to handle everything!”

However, the fact that all the participants have strength of mind was clear on the very first day: “The cold wind was blowing, although I dressed warmer, it was still very cold, and the guys in their rather thin clothes bravely and with dignity stood the solemn formation,” Osichansky said.

The opening was also attended by one of the most famous yachtsmen of Primorye region Leonid Lysenko and repeated chief judge of rowing and sailing regattas of the past years, associate of Evgeny Zhukov,

yacht captain, professor of the ship management department Mikhail Pismenny. The chief judge of the competition was Tatyana Chueva, a sailing sport judge of the first category.

YAWL RACING IS TRULY FOR CADETS

Last year, the regatta was not held, because this was prevented by the coronavirus pandemic, which at that time was only gaining momentum. Therefore, this time, due to a long break, the event was especially long-awaited. Not only representatives from the shipbuilding, electromechanical and navigational faculties, the Faculty of Environmental Safety and Offshore Development of Moscow State University took part in the traditional regatta, but also students of the Marine Engineering College, as well as a team from the Club of Young Sailors AlyeParusa from Komsomolsk-on-Amur. The latter, by the way, despite their youth, showed in the competition that they were in no way inferior to their senior colleges: in the rowing and combined stage, they took the worthy third places.

A total of nine yawls went out to sea. Two from each except for the navigational faculty of Moscow State University: one was steered by freshmen, the other by a team gathered from the other courses. Three races were held as part of the regatta: rowing (oaring only), combined (oaring for

воспитанников Клуба юных моряков «Алые паруса» из Комсомольска-на-Амуре. Последние, кстати, несмотря на свою молодость, в соревнованиях показали, что ничем не уступают старшим товарищам: в гребном и комбинированном этапе они заняли достойные третьи места.

Всего море выходило девять ялов. От каждого, кроме судоводительского, факультета МГУ – по два: один управлялся первокурсниками, другой – сборной командой других курсов. В рамках регаты прошло три гонки: гребная (в ней соревнующиеся проходили дистанцию только на веслах), комбинированная (заданная часть расстояния до определенной отметки проходила на веслах, затем часть на парусах, а после определенной отметки снова следовала гребная часть) и крейсерская (в ней все ялы шли до острова Елены: стартовали под парусами, а через полмили, в зависимости от погоды, каждая команда решала, менять ли весла или нет). Парусные гонки в этом году тоже проводились, но отличались от стандартных соревнований вуза – все экипажи были приглашены к участию в Чемпионате города Владивостока среди шестивесельных ялов на кубок ректора Морского университета.

По итогам соревнований первое место в личном командном первенстве, и в комплексном командном первенстве заняли представители Морского инженерного колледжа.



В этом году экипажи ялов первокурсников, показавшие хорошие результаты в личном командном первенстве, были награждены отдельно: они получили персональные грамоты, книги «Анна Щетинина» и альбом художника-мариниста П. П. Куянцева «Песня о море» – от Дальневосточной ассоциации капитанов, футболки и флеш-карты – от ТРО РПСМ. За 3-е место награды вручили экипажу Морского инженерного колледжа 1 курса; за 2-е место – факультету экологической безопасности и освоения шельфа; за 1-е место – экипажу электромеханического факультета.

На подведении итогов мероприятия также присутствовал председатель ТПОМ РПСМ Валерий Березинский. Он отметил, что гонки на ялах – это истинно курсантский, можно сказать – прикладной вид спорта, которым и он занимался во времена своего обучения: «Он дает первое понятие о море и его опасностях, приучает к серьезному

the first part of a distance to a certain mark, then sailing, and after a certain mark oaring again) and cruising (all yawls went to Elena Island: started sailing, and after half a mile depending on the weather, each team decided whether to switchover for oaring or not). Sailing races were also held this year, but they differed from the standard competitions of the university: all crews were invited to participate in the Championship of Vladivostok among six-oar yachts for the Maritime University rector's cup.

According to the results of the competition, representatives of the Marine Engineering College took the first place in both the personal-team championship and the complex team championship.

This year the crews of freshmen yachts, who showed good results in the personal-team championship, were awarded

separately: they received personal certificates, books Anna Shchetinina and an album of illustrations by the marine painter P. Kuyantsev called the Song of the Sea provided by the Far Eastern Association of Captains, as well as T-shirts and flash cards presented by the SUR territorial union organization. For the 3rd place, awards were given to the crew of the 1st year Marine Engineering College; for the 2nd place – the Faculty of Environmental Safety and Shelf Development; for 1st place – to the crew of the Electromechanical Faculty.

The summing up of the event was also attended by the chairman of the SUR territorial union organization Valery Berezinsky. He noted that yawl racing is truly for cadets, one might say an applied sport, which he also practiced during his studies: "It gives the first understanding of the sea and its dangers,

отношению, которое должно оставаться и тогда, когда будущие моряки поднимутся на палубу судна».

ЗДЕСЬ НЕ КАЖДЫЙ САМ ЗА СЕБЯ

Никита Витвицкий, курсант 3 курса судоводительского факультета и глава молодежной секции РПСМ в МГУ им. адм. Г. И. Невельского, в прошлом сам имевший опыт участия в гребных соревнованиях, помогал в организации регаты и наблюдал за сокурсниками с берега: «Мероприятие очень интересное, хотя, конечно, дистанции большие: все действие в подробностях и номера на ялах видно уже практически у финиша. Проводить такие соревнования важно: во-первых, это уже традиция, а во-вторых, это хорошая тренировка командной работы – если, например, речь идет о гребной гонке, здесь не каждый сам за себя, все работают вместе под один темп и счет, вкладываясь в каждый гребок. Так можно буквально научиться понимать друг друга с полуслова».

Двое товарищей Никиты с третьего курса судоводительского факультета, состоящие в молодежной ячейке РПСМ, тем временем участие в регате приняли, и оба – не в первый раз. Один из них, Леонид Левицкий – занимается парусным спортом с 10 лет и заслужил звание КМС, поэтому неудивительно, что именно он стал старшиной: «Ялом, конечно, иначе приходится управлять: он, как мне кажется, все же больше заточен под греблю, чем под хождение под парусом, и рулить им тяжело. Но все же мы заняли первые места комбинированных и парусных гонках среди участников регаты. Я, поскольку имею больше опыта, ребятам подсказывал: как работает ветер, как настроить парус. Гребные же гонки дались сложнее – здесь нужна и физическая сила, и выносливость, и, самое главное – техника гребли, с которой у нас, к сожалению, не очень хорошо – проводилась только пара тренировок. Во время регаты ребята все руки стерли, пока мы шли да острова Елены – ветер

teaches to have a serious attitude, which should remain even when future seamen rise on the ship's deck."

IT IS NOT EVERYONE FOR HIMSELF

Nikita Vitvitsky, 3rd year cadet of the navigational faculty and head of the youth section of the SUR at Moscow State University named after adm.G Nevelskoy, who had experience of participating in rowing competitions, helped in organizing the regatta and watched fellow students from the shore in the past: "The event is very interesting, although, of course, the distances are long: all the action in detail and the numbers on the yachts can be seen almost at the finish line. It is important to hold such competitions: firstly, this is already a tradition, and secondly, it is a good training for teamwork: if, for example, we are talking about a rowing race, it is not everyone for himself, everyone works together at the same pace and count, putting much effort in each

stroke. So you can literally learn to understand each other catching the meaning at once."

Two Nikita's friends studying on the third year of the navigational faculty, members of the SUR youth cell, in the meantime, took part in the regatta, and both not for the first time. One of them, Leonid Levitsky, has been sailing since he was 10 years old and deserved the title of Candidate Master of Sports, so it is not surprising that it was him who became the foreman: "Yawls, of course, are to be steered otherwise: it seems to me, nevertheless, it is more intended for rowing than for sailing, and it is difficult to steer. Nevertheless, we took the first places in the combined and sailing races among the participants of the regatta. Since I have more experience, I prompted the guys: how the wind blows, how to set up the sail. Rowing races were more difficult, because you need both physical strength and stamina, and rowing technique is of the most importance, but, unfortunately, we are not






все время был встречный, и паруса удалось только на обратном пути поставить. Но вообще с погодой нам повезло, в отличие от позапрошлого года, когда из-за безветрия парусная гонка продлилась практически весь день – мы практически не могли сдвинуться с места».

ХОЧЕТСЯ ЗАВОЕВАТЬ КУБОК

Несмотря на хорошие результаты, место в комплексном командном первенстве команде судоводительского факультета занять не удалось: в нем учитываются результаты выступлений двух ялов, а от будущих капитанов выступал только один. Первокурсники, которые по традиции должны полностью составлять экипаж одного из ялов, к моменту соревнований уже отправились проходить плавательную практику. Зато представители факультета заняли второе место в лично-командном первенстве, и на этом останавливаться не собираются: «Мы все тем же составом плани-

руем участвовать и в следующем году, – поделился Леонид. – Хочется завоевать кубок: он уже несколько лет остается у других команд, хотя раньше почти всегда первые места занимали судоводители. Мы хотим его отвоевать и вернуть факультету».


Его товарищ и по совместительству заместитель старшины на яле Данил Великов, вторит: «Мы всей командой уже договорились, что снова будем участвовать – общий труд хорошо сближает, да и всем нравятся эти соревнования. Сам я, в отличие от Леонида, – самоучка, узнавал теорию об управлении ялом, конструктивных особенностях, командах по справочным материалам, которые нам выдали. У меня от регаты только хорошие впечатления. Как по мне, научиться ходить под парусом должен каждый моряк – поболтаться на волнах, промокнуть, одним словом, испытать то, что чувствовали наши предки, когда выходили в море». 

very good at it: only a couple of trainings were carried out. During the regatta, the guys rubbed sore all their hands, while we were going to Elena Island, the cross-wind was blowing, and we managed to set up the sails only on the way back. But in general we were lucky with the weather, in contrast to the previous year, when due to calm weather, the sailing race lasted almost the entire day, in fact we could not budge."

"WE WOULD LIKE TO WIN THE CUP"

Despite good results, the team of the navigational faculty failed to take a place in the complex team championship: it takes into account the results of the performances shown by two yawls, and only one represented the future captains. Freshmen, who, by tradition, were to form the crew of one of the yawls, by the time of the competition had already gone to sailing practice. But representatives of the faculty took second place in the personal-team

championship, and they are not going to stop there: "We are planning to participate in the next year with the same people," Leonid said. "We would like to win the cup: it has been taken by the other teams for several years now, although previously the first places were almost always taken by navigators. We want to win it back and return to the faculty."

His friend and part-time deputy foreman on board the yawl, DanilVelikov, echoes: "We have already agreed with the whole team that we will participate again, because common work brings us together, and everyone likes these competitions. I myself, unlike Leonid, am self-taught, learned the theory about yawl steering, design features, commands from the reference materials that were given to us. I have only good impressions from this regatta. As for me, every seaman should learn to sail, I mean to swinging on the waves, get wet, in a word, experience what our ancestors felt when they went out to sea." 

ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС ПАРОХОДА «МОСКВА», ИЛИ ПОЛТОРА МЕСЯЦА В ОКРУЖЕНИИ АГРЕССИВНЫХ ПЛЕМЕН

THE LAST VOYAGE
OF THE MOSKVA
STEAMER,
OR A MONTH
AND A HALF
SURROUNDED
BY AGGRESSIVE TRIBES



Прибрежные воды Сомали заслуженно стали считаться опасными для моряков уже в XXI веке после всплеска жестоких пиратских атак. Однако товаро-пассажирскому пароходу «Москва» еще в 1882 году пришлось столкнуться с негостеприимностью местных жителей. Потерпевшее крушение судно разграбили, а экипаж и пассажиры вынуждены были обороняться от сотен туземцев, явившихся забрать любую мало-мальскую ценность, которая попадет под руку – в том числе оставшиеся запасы еды. Долгожданное вызволение произошло больше, чем через полтора месяца – и, к счастью, без единой человеческой жертвы.

HAMMONIA, ОНА ЖЕ «МОСКВА»

История парохода «Москва» была яркой, хотя и довольно короткой. Судно, построенное в 1860-х годах, сначала принадлежало компании Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt AG, носило название

Hammonia и было приписано к Гамбургу. Однако уже в 1878 году оно было продано за 40 000 фунтов стерлингов в Российскую империю, в начале июля зачислено в список судов Балтийского флота под наименованием «Москва», а уже в августе – поступило

The coastal waters of Somalia have been rightly considered dangerous for seamen already in the 21st century after the outbreak of brutal pirate attacks. However, as early as 1882, the commodity-passenger Moskvasteamer had to face the inhospitableness of local residents. The wrecked ship was plundered, and the crew and passengers were forced to defend themselves against hundreds of natives who came to pick up any little things that came across including the remaining food supplies. The long-awaited release happened in more than a month and a half later and, fortunately, without a single human victim.

HAMMONIA OR MOSKVA

The history of the Moskva steamer was bright albeit rather short. The ship, built in the 1860s, first belonged to Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt AG was named Hammonia and assigned to Hamburg. However, already

in 1878 it was sold for 40,000 pounds sterling to the Russian Empire and at the beginning of July she was included in the list of ships of the Baltic Fleet under the name Moskva, and in August she started serving for the Voluntary Fleet. First, she was engaged

в пользование Добровольного флота. Сперва занималось перевозкой из Варны и Бургаса частей оккупационной русской армии и разных грузов. А 26 февраля 1880 года «Москва» вышла в историческое плавание – первый регулярный рейс из Одессы во Владивосток, который положил начало регулярному грузопассажирскому сообщению с русскими портами на Тихом океане. Правда, совсем скоро – уже в ноябре того же года – из-за обострения отношений с Китаем судно поступило во временное пользование Морского ведомства. На палубе установили орудия, в состав экипажа дополнительно вошли семь офицеров и 152 матроса Сибирского флотского экипажа – «Москва» приняла вид настоящего крейсера. Но военные функции пароход выполнял недолго: уже в июле 1881 года был возвращен Добровольному флоту и продолжил работу.

Самая драматичная страница в истории судна была впереди. Началось все вполне мирно: 6 февраля 1882 года на борту был завершён ремонт, пароход вернулся в Одессу и стал готовиться к очередному рейсу во Владивосток под командованием капитана Сергея Чирикова. По контракту с военным ведомством «Москва» взяла на борт 740 новобранцев и около 20 тысяч пудов частного груза. Рейс прошёл без проблем – уже 5 апреля



1882 года судно прибыло к месту назначения, и через китайский Ханькоу с грузом чая отправилось обратно до Одессы вместе с 18 пассажирами, среди которых было четверо женщин и трое маленьких детей. Кроме них на борт, к слову, поднялись и два весьма примечательных человека: Владимир Миклуха, брат знаменитого путешественника, и будущий командир броненосца «Адмирал Ушаков», который после героически погибнет вместе со своим кораблем в Цусимском сражении, и Николай Соллогуб, впоследствии ставший редактором первой на Дальнем Востоке газеты «Владивосток».

in the transportation of the occupying Russian army and various cargoes from Varna and Burgas. And on 26 February 1880, Moskva got sailing on a historic voyage – the first regular sailing from Odessa to Vladivostok, which marked the beginning of regular cargo & passenger connection with Russian ports in the Pacific Ocean. However, very soon, already in November of the same year due to the aggravation of relations with China, the ship became the temporary use of the Maritime Department. The guns were installed on the deck, the crew additionally included seven officers and 152 sailors

of the Siberian crew and Moskva became a real cruiser. But the steamer did not perform military functions for long: already in July 1881 she was returned to the Volunteer Fleet and continued her service.

The most dramatic page in the history of the ship was ahead. It all started quite peacefully: on 6 February 1882, repairs were completed on board, the steamer returned to Odessa and began to prepare for the next voyage to Vladivostok under the command of Master Sergei Chirikov. Under the contract with the military department, Moskva took on board 740 recruits and about 20 thousand pounds of private cargo. The voyage passed without any problems and already on 5 April 1882, the ship arrived at her destination, then through the Chinese Hankou carrying tea as cargo she sailed back to Odessa with 18 passengers, among whom there were four women and three small children. Besides them, by the way, two very remarkable men also climbed aboard: Vladimir Miklukha, brother of the famous traveler, and the future commander of the battleship Admiral Ushakov, who would heroically die along with his ship in the Tsushima Battle, and Nikolai Sollogub, who later became the editor of the Vladivostok newspaper, the first newspaper in the Far East.

«СТОП! ПОЛНЫЙ НАЗАД!»

Уже к 25 мая судно прошло Сингапур. В Малаккском проливе и Индийском океане стояла хорошая погода, и в целом переход проходил гладко.

Однако 7 июня 1882 года предстояло случиться непоправимому. В полдень при смене вахт были определены координаты: совсем недолго оставалось идти до берегов Африки, после чего судно должно было двинуться в сторону Суэцкого канала.

Однако капитана беспокоило течение в четыре узла, указанное на карте. Около 17 часов показались очертания высокого и ровного берега – Чириков был уверен, что пароход находится севернее мыса Рас-Хафун. Не желая удаляться от земли, он направил судно в ее сторону. На бак выставили впередсмотрящего, капитан и вахтенный офицер оставались на мостике и внимательно следили за горизонтом. Однако это не помогло спасти пароход от беды – в 19:50, уже в сумерках, на мостике прямо по носу и с левого борта увидели почти незаметную полоску земли. Когда капитан дал машине команду «Стоп! Полный назад!», было уже поздно – через считанные минуты «Москва» ударились о камни.

Толчок застал пассажиров врасплох. Взволнованные происходящим, они поднялись на палубу. В 3 часа ночи вода подступила к топкам котлов,

ДОБРОВОЛЬНЫЙ ФЛОТ
содержит срочныя пассажирскія и грузовыя сообщения по слѣдующимъ линіямъ.

А. ВОСТОЧНАЯ ЛИНІЯ.
Отъ Одессы до Владивостока и обратно съ остановкою въ промежуточные порты: Константинополь, Портъ-Саидъ, Дамбути, Коломба, Сингапуръ, Панама, Лондонъ, Шанхай и Нанкинъ. Во время противоположнаго движенія пароходы ходятъ въ обратномъ направленіи, къ Берту и Дамбути. Пассажиры во этой линіи привозятся во всѣхъ указанныхъ портахъ. Грѣмъ за проѣздъ того принимается и со всѣхъ станцій русскія желѣзныя дороги – къ портамъ: Копенъ-Гагенроде и Русско-Восточномъ сообщеніямъ.

Б. ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЯ И СѢВЕРНЫЯ ЛИНІИ.

1) Экспрессныя:
а) Между Владивостокомъ и Цуртовъ (Охотскъ) пароходы, соединяемые съ пародами Индийской Восточной ж. д., отходятъ изъ Владивостока 2 раза въ недѣлю.
б) Между Владивостокомъ – Пусенемъ и Шангаемъ пароходы отходятъ изъ Владивостока одинъ разъ въ недѣлю.

2) Линія Татарскаго пролива.
Между Владивостокомъ и Николаевскомъ въ Амуре съ остановкою въ Саламанъ, 16 разовъ въ теченіи навигаціи.

3) СѢВЕРНЫЯ ЛИНІИ.
а) Между Владивостокомъ и портами: Охотскъ и Берингомъ морей съ Амуре по Октябрь 18 разовъ.
б) Между Владивостокомъ и Ниско-Восточномъ Сѣверою океана одинъ разъ въ навигаціи.

Агентство Добровольнаго Флота находится въ мѣстѣ портовъ, помѣщаемыхъ пароходами Добровольнаго Флота.
Подробныя свѣдѣнія можно получить по Восточной линіи въ Агентствѣ Добровольнаго Флота въ С.-Петербургѣ (Малышевская площадь, 4-5, Телефоны № 434-723, Москва, Овчаръ и Владивостокъ).
По Дальневосточнымъ и СѢВЕРНЫМЪ ЛИНІЯМЪ въ Агентствѣ Добровольнаго Флота въ С.-Петербургѣ и Владивостокѣ.

— * * * * * —

ПАССАЖИРСКІЕ ТАРИФЫ
Каютныхъ помѣщеній.

(Цѣны обозначены въ рублѣхъ, цѣны въ скобкахъ).

Отъ Одессы до:	Каюты: 1-го класса	2-го класса	3-го класса	4-го класса	5-го класса	6-го класса	7-го класса	8-го класса	9-го класса	10-го класса
КОНСТАНТИНОПОЛЬ	15	75	135	200	240	270	285	290	300	300
Одъ Владивостока до:	Одъ Сѣв. Океана	Николаевскъ	Гавая	Ниско	Амурскій	Дамбути	Нанкинскъ			
1. Владивостокъ	2,75	33,50	38,75	48,00	54,00	57,00	60,00			
2. Владивостокъ	4,45	16,00	18,00	22,00	24,00	25,00	26,00			
Отъ Владивостока до:	Цуртовъ	Ниско	Шанхай							
1. Владивостокъ	37	52	81							
2. Владивостокъ	18	72	50							

Цѣна за проѣздъ на пароходахъ СѢВЕРНЫХЪ ЛИНІИ принимается по слѣдующему тарифу:
1. Владивостокъ 3 руб. за мѣсяцъ и 2 руб. въ сутки продолжительности.
2. Владивостокъ 2 руб. за мѣсяцъ и 1 руб. въ сутки продолжительности.

и машина была остановлена. Опасаясь пожара, капитан Чириков приказал потушить керосиновые лампы и фонари, оставив только масляные горелки и свечи. Несмотря на то, что «Москва» практически погибла, он не спешил отдавать приказ ее покинуть – в темноте и неизвестности был велик риск гибели людей.

После беспокойной ночи решили выбираться на берег. Уже к 10 часам утра с парохода на сушу был натянут канат, с помощью которого начали курсировать шлюпки. Вскоре на берегу собрались несколько туземцев, привлеченных необычным происшествием. Сперва

appeared – Chirikov was sure that the steamer was to the north of Cape RasKhafun. He did not want to go far from the land and turned the ship toward it. A lookout was put on the forecandle, the master and the watch officer remained on the bridge and were intently watching the horizon. However, this could not help save the steamer from disaster, because at 19:50, already at dusk, on the bridge right on the bow and portside they saw an almost invisible strip of earth. When the master gave the command “Stop! Full speed astern!”, it was too late – in a few minutes Moskva hit the stones.

The jolt took the passengers by surprise. Excited by what was happening, they went up to the deck. At 3 o'clock in the morning, the water approached the boiler furnaces, and the machine was stopped. Fearing a fire, master Chirikov ordered to put out the kerosene lamps and lanterns leaving only oil burners and candles. Despite the fact that Moskva practically died, he was in no hurry to give the order to leave her because it was a great risk for people to die in the darkness and uncertainty.

After a restless night, they decided to get out on the shore. By 10 o'clock in the morning, a rope was pulled from the steamer to land, that helps the boats began to run. Soon several natives gathered on the shore attracted by

“STOP! FULL SPEED ASTERN!”

By May 25, the ship passed Singapore. In the Straits of Malacca and the Indian Ocean, the weather was fine, and in general the sailing went smoothly.

However, on 7 June 1882, something irretrievable was to happen. At noon, when the watch was changing, the coordinates were determined: it would not have taken long to go to the coast of Africa, after which the ship should have moved towards the Suez Canal. However, the master was worried about the four-knot current shown on the map. At about 17 o'clock the outlines of a high and flat coast

обрадовавшись им и понадеявшись, что они смогут сообщить об аварии в Аден, капитан вскоре понял, что их появление – не хорошая новость, а настоящая проблема: местные быстро стали разворачивать вещи, переправленные на берег, захватили вельбот – быстроходную и узкую шлюпку с 4–8 веслами – и стали подтягиваться к судну. Правда, из-за неумелого управления затопили его на полпути.

В ОКРУЖЕНИИ СОМАЛИЙЦЕВ

Затонувший вельбот нужно было отрезать от каната. Сделать это вызвались два араба-кочегара, но они чуть не утонули из-за сильного течения. Зато с задачей справился Н. Соллогуб, отлично умеющий плавать. К слову, за свои заслуги при гибели «Москвы» он позже будет награжден медалью «За спасение погибающих» на Владимирской ленте, которая станет для него предметом гордости.

Пассажиры и продовольствие продолжали переправлять на берег до позднего вечера. Тем временем число туземцев на берегу все увеличивалось – счет шел уже на сотни. К месту крушения подтягивались жители соседних поселений. Чем их становилось больше, тем агрессивнее они начинали себя вести:

жестами показывали, что хотят есть и пить, воровали вещи, а арабов-кочегаров убеждали перейти на свою сторону. Дело доходило до прямых угроз.

Первая ночь на берегу в окружении сомалийцев прошла в страхе. Для защиты вокруг лагеря были выставлены вооруженные караульные. На следующий день часть экипажа во главе с капитаном, все еще оставшаяся на судне, узнав об этом, пришла к выводу, что всем лучше держаться вместе и в случае чего – защищаться с помощью оружия. Моряки окончательно покинули «Москву». К тому моменту на суше собралось не менее тысячи сомалийцев. Увидев организованную круговую оборону, они прекратили прямые угрозы, но расходиться не спешили.

Особенно важна была охрана продовольствия. На то, чтобы прокормить около 120 человек – именно столько было высажено на берег – оставалось около 11 пудов риса, 8 пудов муки, 10 пудов пшена, 2,5 пуда сахара, 2 ведра уксуса, 1 ведро кислой капусты, 1,5 мешка картофеля, 1 пуд соли, 3 бочки красного вина, 1,5 полушкича чая, 4 барана, 5 гусей, 3 поросенка и 11 кур. Часть продуктов была украдена местными.



the unusual incident. At first delighted and hoping that they would be able to report the accident in Aden, the master soon realized that their appearance was not good news, but a real problem: the locals quickly began to plunder the things transported to the shore, seized a whaleboat – a fast and narrow boat with 4–8 oars – and began to move up to the ship. However, due to inept management they flooded it halfway.

SURROUNDED BY SOMALIS

It was necessary to cut off the sunken whaleboat from the rope. Two Arab stokers volunteered to do this, but they nearly drowned due to the strong current. But N. Sollogub, who was a perfect swimmer solved this task. By the way, for his services in the death of Moskva, he will later be awarded the medal "For the salvation of the lost" with the Vladimir ribbon, which will become his source of pride.



В последний раз на «Москве» моряки побывали 10 июня – отправились за пресной водой и необходимыми вещами. К тому времени все трюмы уже были затоплены. Увидев, что сомалийцы вплавь пытаются добраться до судна, моряки спешно его покинули. После этого пароход оказался уже в полном и безраздельном распоряжении представителей

местных племен, которые доплыли до него и принялись разграблять весь оставшийся на нем багаж. Пресной воды на берегу было крайне мало, людей мучила жажда. Напряжение не спадало, пассажиры и команда вооружались, чем могли: привязывали на палки напильники, стамески.

They continued to transfer passengers and food ashore until late in the evening. In the meantime, the number of natives on the shore was increasing, there were hundreds of them already. Residents of neighboring settlements moved up to the site of accident. The more they came, the more aggressive they began to behave: they showed with gestures that they wanted to eat and drink, stole things, and tried to persuade the Arab stokers to go over to their side. It came to direct threats.

The first night on the shore surrounded by Somalis was spent in fear. Armed guards were posted around the camp for protection. The next day, part of the crew led by the master who were still on board the ship, getting to know this, came to the conclusion that it was better for everyone to stick together and, if anything happened, to defend themselves with weapons. The seamen finally left Moskva. By that time, at least a thousand Somalis had gathered on land. Seeing an organized all-round

defense, they stopped their direct threats, but were in no hurry to go away.

Keeping food safe was especially important. In order to feed about 120 people – it is an exact number of people to land on the shore – there were about 11 poods of rice, 8 poods of flour, 10 poods of millet, 2.5 poods of sugar, 2 buckets of vinegar, 1 bucket of sauerkraut, 1.5 bags of potatoes, 1 pood of salt, 3 barrels of red wine, 1.5 half-box of tea, 4 rams, 5 geese, 3 little pigs and 11 chickens. Some food was stolen by locals.

The last time the seamen visited Moskva on 10 June: they went to get fresh water and the other necessary things. By that time, all the holds had been already flooded. Seeing that the Somalis were trying to get to the ship, the seamen hastily abandoned her. After that, the steamer was already at the full and undivided disposal of the local tribes, who got there and began to plunder all the left luggage. There was little fresh water on the shore, people were tormented by thirst. The tension did not subside, the passengers



ПЕРЕГОВОРЫ

Вскоре появились и другие желающие нажиться на потерпевших бедствие. 14 июня к лагерю подошел паша округа Хафун: с ним капитан вступил в переговоры о том, чтобы перенести лагерь к месту, где есть вода. За 400 долларов паша выделил верблюдов для этой цели, однако к моменту окончания перехода сумма выросла, а туземцы снова разворовали часть пожитков путешественников, забрав с собой защитный тент, укрывавший их от солнца.

На 13-й день после кораблекрушения в лагерь прибыл султан со свитой в 50 человек. Под различными предложениями он отказался сообщить в Аден о гибели «Москвы», но взялся обеспечить лагерь продовольствием – конечно, за большие деньги.

Здесь требуется отдельная оговорка. Надо сказать, что с открытием Суэцкого канала начались частые случаи крушения судов у восточного берега Африки. Англия обратила на это особое внимание, потому что несла значительные потери. Обычно суда разграбляли, а экипаж и пассажиров нередко убивали. Чтобы этого избежать, страна достигла договоренностей с местным султаном: в обмен на денежное вознаграждение он должен был обеспечивать безопасность потерпевших и помогать им добраться до Адена. В противном случае его ожидало наказание.

Именно поэтому султан все же постарался обезопасить экипаж и пассажиров от туземцев и действительно доставлял им продукты. Однако выполнить свой долг и сообщить в Аден о крушении «Москвы» он решил только тогда, когда у них полностью закончились деньги.

Поэтому только через месяц с лишним, 24 июля, наконец пришел пароход и встал на якорь неподалеку. К тому моменту от «Москвы» оставались практически одни обломки: судно было разломано и покрыто трещинами, через которые свободно поступала вода, сомалийцы разобрали даже палубный настил. 27 июля путешественники поднялись на борт ожидавшего их английского парохода «Багдад», который доставил их в Аден. Здесь они попали на военный крейсер «Забияка», на нем прибыли в Порт-Саид, откуда на русском пароходе «Чихачев» отправились в Одессу. Капитан потом вспоминал, что при прощании султан попросил моряков забыть все плохое и говорить в России, что на сомалийских берегах их встретил очень хороший народ. Хотя вряд ли кто-то из участников этих событий был готов выполнить эту просьбу. Несмотря на все тяготы, конец этой истории можно считать счастливым – все потерпевшие крушение люди добрались домой в сохранности. 📍

По материалам
журнала «Морской
флот» №6 за 1989 год
и портала konkurent.ru

and the crew were trying to arm with whatever they could: they attached files and chisels to sticks.

NEGOTIATIONS

Soon there were others who wanted to make a profit out of the disaster. On 14 June, the pasha of Hafun County approached the camp: the master started negotiations to move the camp to a place with fresh water. For \$ 400, the pasha gave them camels for this purpose, but by the time the passage was completed, the amount increased and the natives again plundered some travelers' belongings, taking also a protective awning sheltering them from the sun.

On the 13th day after the shipwreck, the Sultan arrived at the camp with a retinue of 50 people. Under various pretexts, he refused to inform Aden about the death of Moskva, but was ready to provide the camp with food, of course, for a lot of money.

A separate caveat is required here. It must be said that after the opening of the Suez Canal, shipwrecks off the eastern coast of Africa became rather frequent. England paid special attention to this, because it suffered significant losses. Usually ships were plundered, and the crew and passengers were often killed. To avoid this, the country reached an agreement with the local sultan: in exchange for a monetary reward, he was supposed to ensure the safety of the victims

and help them get to Aden. Otherwise, punishment awaited him.

That is why the sultan nevertheless tried to protect the crew and passengers from the natives and really delivered food to them. However, he decided to fulfill his duty and inform Aden about the collapse of Moskva only when they completely ran out of money.

Therefore, only after more than a month on 24 July, the steamer finally arrived and anchored nearby. By that time, there were only fragments of Moskva: the ship was broken and covered with cracks through which water could flow freely, the Somalis dismantled even the deck flooring. On 27 July, the travelers boarded the English steamer Baghdad, which took them to Aden. Then they got on board the military cruiser Zabiya, by which they arrived in Port Said, from where they sailed to Odessa on board the Russian steamer Chikhachev. Later, the master recalled that when they were leaving, the sultan asked the seamen to forget all the bad things and tell people in Russia that they had met very good people on the Somali shores. Although hardly any of the participants in these events was ready to fulfill his request. Despite all the hardships, the end of this story can be considered a happy one: all the shipwrecked people got home safely. 📍

Based on materials from
the magazine "Marine Fleet"
No. 6 1989 and the portal
konkurent.ru



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

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

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

**ПРИЕМНАЯ РПСМ
в Санкт-Петербурге**

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

**АРКТИЧЕСКАЯ региональная
(территориальная) организация
Председатель Совета**

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

**БАЛТИЙСКАЯ территориальная
организация**

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

**АЗОВО-ДОНСКАЯ
территориальная организация
Председатель Совета**

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

**ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ
региональная организация**

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

**КАЛИНИНГРАДСКАЯ
региональная организация**

Председатель Совета
МАМОНТОВ Вадим Владимирович
Калининград, ул. Серпуховская,
д. 30, оф. 1
Тел./факс: (4012) 65-63-72, 65-68-40
E-mail: kaliningrad@sur.ru

**КАРЕЛЬСКАЯ
территориальная организация**

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

**СЕВЕРНАЯ региональная организация
Председатель Совета**

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

**ТИХООКЕАНСКАЯ
региональная организация**

Председатель Совета
ЗАДОЯНОВ Николай Григорьевич
Владивосток, ул. Алеутская, д. 15
Тел. +7 (423) 252-10-03
Тел./факс +7 (423) 252-11-70
E-mail: vladivostok@sur.ru

**ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ
территориальная организация**

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

**ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ
территориальная организация**

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

**ЮЖНАЯ территориальная
организация**

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

**МОСКОВСКАЯ первичная
профсоюзная организация
плавсостава РПСМ**

Председатель профкома
КНЯЗЕВ Андрей Евгеньевич
Москва, Большой Коптевский
проезд, д. 6, 4-й эт.
Тел.: (495) 229-91-19,
факс: (495) 234-43-68
E-mail: moscow@sur.ru

**НИЖЕГОРОДСКАЯ городская
первичная профсоюзная
организация РПСМ**

Председатель
ГОРИН Сергей Вениаминович
Нижний Новгород, пл. Маркина, д. 15а,
правое крыло, каб. № 9, (вход в кассы
компании Водоходъ)
Тел.: +7 831 437 83 67,
моб.: +7 920 257 94 24
E-mail: gorin@sur.ru

ППОМ Г. СЕВАСТОПОЛЬ РПСМ

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

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

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

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



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

HEADQUARTERS

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

**PRESIDENT'S OFFICE
in St. Petersburg**

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

**SUR ARCTIC Regional
(Territorial) Organization
Chairman of the Board**

Petr KLINDUKHOV
3 Flotsky Proezd, Office 2,
Murmansk
Tel/fax: (8152) 42-28-60
Email: arorpsm@gmail.com

**SUR BALTIC Territorial Organization
Chairman of the Board**

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

**SUR AZOV SEA AND RIVER DON
Territorial Organization
Chairman of the Board**

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

**SUR FAR EASTERN Regional
(Territorial) Organization**

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

**SUR KALININGRAD Regional
(Territorial) Organization**

Chairman of the Board
Vadim MAMONTOV
30 Serpukhovskaya St., Office 1,
Kaliningrad
Tel/fax: (4012) 65-63-72, 65-68-40
E-mail: kaliningrad@sur.ru

**SUR KARELIAN
Territorial Organization**

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

**SUR NORTHERN
Regional Organization
Chairman of the Board**

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

**SUR PACIFIC Regional
(Territorial) Organization**

Chairman of the Board
Nikolay ZADOYANOV
15 Aleutskaya St., Vladivostok
Tel: +7 (423) 252-10-03,
tel/fax +7 (423) 252-11-70
E-mail: vladivostok@sur.ru

**SUR BLACK AND AZOV SEAS
Territorial Organization**

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

**SUR CENTRAL AND WEST
SIBERIAN Territorial (Regional)
Organization**

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

**SUR SOUTHERN
Territorial Organization**

Chairman of the Board
Nikolay POPOV
16B Pobedy St., Novorossiysk
Tel/fax: (8617) 61-38-44, 61-18-05
E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

**SUR MOSCOW Primary
Organization**

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

**SUR NIZHNY NOVGOROD
Primary Organization**

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

**SUR SEVASTOPOL Primary
Organisation**

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

**SUR Center for Information
and Analytics**

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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

**Председатель ЦС профсоюза
СИРОТЮК Валентин Михайлович**
109004, Москва, Земляной вал, д. 64, стр. 2, к. 324
Т./ф.: (495) 915-80-58

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВОЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная организация
Председатель ПАРШЕВ Павел Юрьевич
183038, Мурманск, ул. Шмидта, д. 43
Т./ф.: (8152) 28-81-51. E-mail: pav7222@yandex.ru

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

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

АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

Председатель Совета КЛИНДУХОВ Петр Николаевич
Мурманск, Флотский пр-д, д. 3, кв. 2.
Т./ф.: (8152) 42-28-60, 42-28-15. E-mail: arorpsm@gmail.com

СЕВЕРНАЯ региональная организация

Председатель Совета КРАСНОШТАН Александр Анатольевич
163061, Архангельск, пр. Ломоносова, д. 58, корп. 1 стр. 1
Т./ф.: (8182) 63-72-60

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

**Председатель Совета
СУХОРИУКОВ Юрий Юрьевич**
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10/2, 7-й эт.
Т./ф.: (812) 714-95-65. E-mail: petersburg@sur.ru

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

Председатель КАБАНОВ Владимир Александрович
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, кор. 2, оф. 10-Н, лит.
«А»
Т./ф.: (812) 380-70-52, моб.: (911) 947-03-37
E-mail: unionpilots@mail.ru

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

**Председатель Совета
ДРОБАХИН Николай Михайлович**
Астрахань, ул. Краснова, д. 31. Т./ф.: (8512) 58-55-97

«ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России

**Председатель координационного совета
ПОПОВ Николай Яковлевич**
353900, Новороссийск, ул. Победы, д. 16 Б
Т./ф.: (8617) 61-18-05, 61-38-44
E-mail: ugmor@nvrsk.ru

MARINE TRANSPORT WORKERS FEDERATION

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

MTWF AFFILIATES SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

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

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF RUSSIA (MTWUR)

Chairman of the Central Council Valentin SIROTYUK
64/2 Zemlyanoy Val St., Office 324, Moscow
Tel: (495) 915-80-58

DOCKERS UNION OF RUSSIA

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

MURMANSK TRAWL FLEET TERRITORIAL ORGANIZATION

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

MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF THE REPUBLIC OF CRIMEA

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

ARCTIC TERRITORIAL ORGANIZATION

Chairman of the Board Petr KLINDUKHOV
3 Flotsky Proezd, Murmansk
Tel/fax: (8152) 42-28-60
Email: arorpsm@gmail.com

NORTHERN TERRITORIAL ORGANIZATION

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

ST. PETERSBURG REGIONAL (TERRITORIAL) ORGANIZATION

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

INTERREGIONAL PILOTS UNION

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

NORTH CASPIAN REGIONAL ORGANIZATION

Chairman of the Board Nikolay DROBAKHIN
31 Krasnova St., Astrakhan
Tel/fax: + (8512) 58-55-97

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

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспектор

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

ITF IN RUSSIA

ITF Coordinator Sergey Fishov (Mr.)
10/2 Dvinskaya St., office 725 (7th fl.),
St.Petersburg, 198035, Russia
P./ f.: +7 812 718-63-80,
моб.: +7 911 096 9383
E-mail: fishov_sergey@itf.org.uk

ITF Inspector Petr Osichansky (Mr.)
3A Strelnikova St., Vladivostok,
690019, Russia
P./ f.: +7 4232 512 485,
моб.: +7 914 790 64 85
E-mail: osichansky_petr@itf.org.uk

ITF Inspector Kirill Pavlov (Mr.)
10/2 Dvinskaya St., office 725,
St.Petersburg, 198035, Russia
P./ f.: +7 812 718 6380,
моб.: +7 911 929 0426
E-mail: pavlov_kirill@itf.org.uk

ITF Inspector Olga Ananina (Ms.)
15 Admiral Serebryakov's
Embankment, office 32 (3rd floor),
International Seafarers' Center,
Novorossiysk, 353900, Russia
P./ f.: +7 8617 612 556,
моб.: +7 988 762 1232
E-mail: ananina_olga@itf.org.uk

МОРЯК

ВНЕ ПРОФСОЮЗА- НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA



КАКОЙ ТЫ ВИДИШЬ РАБОТУ НА СОВРЕМЕННОМ ФЛОТЕ?

Молодежный совет РПСМ
запускает фотоконкурс



ЯМЫ | КЛЮЧЕВЫЕ РАБОТНИКИ

среди курсантов и моряков в возрасте до 35 лет включительно



с 25.06
по 25.09

выкладывай в соцсети свои фото в рейсе с хэштегом
#профсоюзморяков
и присылай его нам на youth@sur.ru

Выиграй крутой смартфон от топового производителя

Авторы 15 лучших снимков получают внешние аккумуляторы