

# МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ВЕСТНИК

№ 1  
(160) 2026

## MARITIME UNIONS HERALD

ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИМОРЬЯ,  
ПРОФСОЮЗЫ И РАБОТОДАТЕЛИ ЗАКЛЮЧИЛИ  
СОГЛАШЕНИЕ О РЕГУЛИРОВАНИИ  
СОЦИАЛЬНО-ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ  
НА 2026–2028 ГОДЫ

THE PRIMORSKY KRAI GOVERNMENT,  
TRADE UNIONS, AND EMPLOYERS SIGN AGREEMENT  
ON REGULATING SOCIAL AND LABOR RELATIONS  
FOR 2026–2028



# ВЕДМННОЙ ИДРЖУЖНОЙ КОМАНДЕ



© by Takuya ASADA from Natchioj, JAPAN - D5C06449.ARW, CC BY 2.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=74511556>

## 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  
**ГУЛЯЕВ С. С.**, и. о. председателя ЦС Российского профсоюза работников морского транспорта  
**КОЛЯДИНЦЕВ М. С.**, председатель Российского профсоюза докеров  
**КАБАНОВ В. А.**, председатель Межрегионального профсоюза лоцманов

### Редакция:

**Наталья КУЛИКОВА**, главный редактор  
Информация: **Егор МОНАКОВ**, Наталья Куликова  
Дизайн, верстка: **Анастасия КОЛЕСНИКОВА**

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.  
Подписан в печать: 25.02.2026

### Адрес редакции:

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

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

16+

## MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION JOURNAL

### Editorial team:

**Y. SUKHORUKOV**, President of the Maritime Transport Workers' Federation of Russia, SUR President  
**I. PAVLOV**, SUR Vice President  
**S. GULYAEV**, Acting Chair of the Central Council of the Maritime Transport Workers' Union of Russia  
**M. KOLYADINTSEV**, President of the Dockers' Union of Russia  
**V. KABANOV**, President of the Interregional Pilots' Union

### Editorial office:

**Natalia KULIKOVA**, Editor-in-Chief  
Information: **Egor MONAKOV**, Natalia Kulikova  
Design and layout **Anastasia KOLESNIKOVA**

Be any materials reprinted, reference to Maritime Unions Herald is required.  
Signed to print on: 25.02.2026

### Editorial address:

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

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

# В НОМЕРЕ IN ISSUE



<https://www.stolt-nielsen.com>

## ПАРТНЕРСТВО

### PARTNERSHIP

# 4-5

РПСМ и Stolt Tankers B.V. подписали колдоговор на 2026 год

The Seafarers' Union of Russia and Stolt Tankers B.V. signed a Collective Bargaining Agreement for 2026

## КОНКУРС

### CONTEST

# 20-27

Курсант МТА им. адм. Д.Н. Сенявина Анна Мордашова победила в литературном конкурсе профсоюза «От берега до горизонта»

Admiral Senyavin Maritime Technical Academy's Cadet Anna Mordashova wins SUR Literary Contest "From Shore to Horizon"



© Оксана Шищенко (Правительство Приморского края)

## ПАРТНЕРСТВО

### PARTNERSHIP

# 6-9

Правительство Приморья, профсоюзы и работодатели заключили соглашение о регулировании социально-трудовых отношений на 2026-2028 гг.

The Primorsky Krai Government, Trade Unions, and Employers sign Agreement on Regulating Social and Labor Relations for 2026-2028

## ПЕНСИЯ

### RETIREMENT

# 30-37

Задуматься о пенсии стоит сейчас — даже, если кажется, что до нее очень далеко

It's time to start thinking about retirement now, even if it seems that it is far away



## КРИМИНАЛИЗАЦИЯ

### CRIMINALIZATION

# 10-15

Перевозка нелегальных мигрантов — особо тяжкое преступление

Smuggling of Illegal Migrants is a Particularly Grave Crime

## НЕСКУЧНЫЙ КУБРИК

### CHEEFUL CREW'S QUARTERS

# 47-53

Читать по флагам, или Как морские суда научились разговаривать

Reading by Flags, or How Sea Vessels Learned to Communicate

# РПСМ И STOLT TANKERS B. V. ПОДПИСАЛИ КОЛДОГОВОР НА 2026 ГОД



Российский профсоюз моряков и компания Stolt Tankers B. V. достигли соглашения о повышении заработной платы для российских моряков, что нашло отражение в обновленном коллективном договоре на 2026 год.

Так, заработная плата матроса 1 класса выросла с \$2283 до \$2320, а капитана — с \$14968 до \$15240.

Как рассказал председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков Николай Суханов, в подписанном коллективном договоре работодатель и профсоюз отдельно оговорили условия работы моряков в зонах высокого и военного рисков.

— Если судно компании направляется в опасную зону, то моряк должен быть об этом проинформирован, — объяснил Н. Суханов. — С этого момента у моряка появляется право отказаться от такого рейса, не рискуя своей профессиональной репутацией, — в этом случае работодатель должен репатриировать его за счет компании и выплатить зарплату. Если же моряк решает продолжить рейс, то при входе в зону высокого или военного рисков и на период пребывания в ней он получает дополнительные гарантии: бонус, равный его базовой ставке, и двойную компенсацию при несчастном случае, в том числе смертельном.

В коллективном договоре также оговорена ситуация, когда моряк оказывается в пиратском плену или лишается возможности работать в результате пиратства.

— Независимо от того, произошел инцидент в пределах или за пределами общепризнанных пиратских зон, статус занятости моряка и его права сохраняются до момента освобождения и благополучной репатриации до дома или места найма, — продолжил Н. Суханов. — По условиям колдоговора, компания также обязана прилагать все усилия, чтобы предоставить захваченным в плен дополнительную защиту, питание, медицинскую и другую помощь по мере необходимости.

Добавим, что в Stolt Tankers B. V. существует собственная пенсионная программа — накопленные за время работы в компании средства моряки могут получить по достижении пенсионного возраста.

Stolt Tankers B. V. управляет крупнейшим в мире флотом танкеров-химовозов, который состоит из более 150 судов. На флоте компании трудятся более 400 российских моряков. Их интересы уже более 25 лет представляет Российский профсоюз моряков. РПСМ и Stolt Tankers B. V. являются надежными социальными партнерами, которые обеспечивают российских моряков-членов профсоюза достойными социальными гарантиями. 

THE SEAFARERS' UNION OF RUSSIA  
AND STOLT TANKERS B. V.

## SIGNED

A COLLECTIVE BARGAINING  
AGREEMENT FOR 2026

The Seafarers' Union of Russia and Stolt Tankers B. V. reached an agreement on wage increases for Russian seafarers, which were incorporated into the updated 2026 Collective Bargaining Agreement. AB Seamen's salaries have increased from \$2,283 to \$2,320, and Captains' salaries have increased from \$14,968 to \$15,240.

According to Nikolay Sukhanov, Chair of the Far Eastern Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia, the employer and the union specifically stipulated in the signed Collective Bargaining Agreement the seafarers's working conditions in high risk and warlike zones.

"If a company's vessel is heading to a dangerous zone, the seafarer should be informed of this," Nikolay Sukhanov explained. "From this point on, the seafarer has the right to refuse such a voyage without risking their professional reputation. In this case, the employer must repatriate a seafarer at the company's expense and pay him wages. If a seafarer decides to continue the voyage, he receives additional guarantees upon entering a high risk or warlike area and for the duration of his stay there: a bonus equal to his basic wage and double compensation in the event of an accident, including fatalities.

The collective bargaining agreement also covers situations in which a seafarer is captured by pirates or is deprived of the opportunity to work as a result of piracy.

"Regardless of whether the incident occurs within or outside recognized piracy affected areas, the seafarer's employment status and rights are maintained until their release and safe repatriation to their home or place of recruitment," Sukhanov comments. "According to the terms of the collective bargaining agreement, the company is also obliged to make every effort to provide those captured with additional protection, food, medical care, and other assistance as needed."

Stolt Tankers B. V. also has its own pension scheme, under which seafarers can receive the funds they have accumulated during their employment with the company upon reaching retirement age.

Stolt Tankers B. V. operates the world's largest fleet of chemical tankers, comprising over 150 vessels. Over 400 Russian seafarers work for the company's fleet. Their interests have been represented by the Seafarers' Union of Russia for over 25 years. The SUR and Stolt Tankers B. V. are reliable social partners; together, they secure Russian seafarers who are SUR members with decent social guarantees. 

# ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИМОРЬЯ, ПРОФСОЮЗЫ И РАБОТОДАТЕЛИ ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ О РЕГУЛИРОВАНИИ СОЦИАЛЬНО-ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ НА 2026-2028 ГОДЫ



© Оксана Шищенко (Правительство Приморского края)

Оно станет основой для переговоров и заключения территориальных – городских, районных, окружных – трехсторонних соглашений и коллективных договоров в организациях, осуществляющих деятельность на территории Приморского края, а также продолжит традицию взаимовыгодного трехстороннего диалога для обеспечения достойного уровня жизни населения края. Это во время торжественной церемонии 6 февраля во Владивостоке подчеркнула первый вице-губернатор – Председатель Правительства Приморского края Вера Щербина, поставившая подпись под документом со стороны региональных властей.

Со стороны профсоюзов одним из подписантов соглашения стал член краевой трехсторонней комиссии, председатель Тихоокеанской региональной организации Российского профсоюза моряков Валерий Березинский.

— Подписание трехстороннего соглашения — прежде всего результат достигнутых договоренностей, — подчеркнул он. — Соглашение включает восемь разделов и свыше 250 взаимных обязательств сторон в области социально-трудовых прав и связанными с ними экономических отношений.

Так, в соглашение включены новые обязательства сторон по вопросам развития и удержания кадрового потенциала, повышения престижа рабочих профессий и уровня квалификации персонала, привлечения на территорию края квали-

фицированных трудовых ресурсов из других субъектов РФ, социальной адаптации женщин, стремящихся возобновить трудовую деятельность после беременности, родов и периода ухода за ребенком. В документ также включены новые обязательства по оптимизации привлечения иностранной рабочей силы и созданию экономических условий для снижения зависимости от нее региональной экономики, стимулированию работодателей к трудоустройству инвалидов, развитию практик трудовых династий и наставничества в организациях, внедрению корпоративных программ поддержки сотрудников с детьми и лиц с семейными обязанностями, предоставлению мер социальной поддержки льготным категориям граждан. Большое внимание в новом соглашении

## THE PRIMORSKY KRAI GOVERNMENT, TRADE UNIONS, AND EMPLOYERS SIGN AGREEMENT ON REGULATING SOCIAL AND LABOR RELATIONS FOR 2026-2028

The agreement will serve as the foundation for negotiations and conclusion of territorial – city, district, and municipal – tripartite agreements and collective bargaining agreements in organizations operating in Primorsky Krai, and will continue the tradition of mutually beneficial tripartite dialogue to ensure a decent standard of living for the region's population. This was emphasized during the official ceremony on February 6 in Vladivostok by First Vice Governor – Chair of the Primorsky Krai Government Vera Shcherbina, who signed the document on behalf of the regional authorities.

On behalf of the trade unions, one of the signatories of the agreement was Valery Berezhinsky, member of the regional tripartite commission and Chair of the Pacific Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia.

"The signing of the tripartite agreement is, first and foremost, the result of agreements reached," he emphasized. "This agreement includes eight sections and over 250 mutual obligations of the parties in the area of social and labor rights and related economic relations."

Specifically, the agreement includes new commitments by the parties on developing and retaining workforce potential, enhancing the prestige of blue-collar professions and raising personnel qualification levels, attracting qualified labor resources from other constituent entities

of the Russian Federation to the region, and facilitating the social adaptation of women seeking to resume work after pregnancy, childbirth, and childcare. The document also includes new commitments on optimizing the use of foreign labor and creating economic conditions to reduce the regional economy's dependence on it, incentivizing employers to hire persons with disabilities, developing practices of labor dynasties and mentoring in organizations, implementing corporate programs to support employees with children and persons with family responsibilities, and providing support measures to citizens with social benefits. The new agreement places great emphasis on supporting participants of the Special Military Operation and their family members.

As Vera Shcherbina noted, such a document was first adopted in 1995.

Throughout these years, the region has been actively developing a social partnership system aimed at achieving constructive cooperation among government, business, and trade unions. She noted that representatives of employers' associations and trade unions actively participate in the work of collegial bodies of Primorye and in discussing draft regulatory legal acts of the region in the field of labor, which contributes to forming well-founded public opinion in the process of preparation and implementation of management decisions by regional authorities.

"A prime example is the activity of the regional Tripartite Commission for the Regulation of Social and Labor Relations, where issues of greatest significance for the socio-economic development of the region are discussed — ensuring employ-

уделено поддержке участников СВО и членов их семей.

Как отметила Вера Щербина, впервые такой документ был принят в 1995 году. Все эти годы в крае проводилась активная работа по развитию системы социального партнерства, направленная на достижение конструктивного сотрудничества между властью, бизнесом и профсоюзами. Она отметила, что представители объединений работодателей и профсоюзов принимают активное участие в работе коллегиальных органов Приморья, обсуждении проектов нормативных правовых актов края в сфере труда, что способствует выработке обоснованного общественного мнения в процессе подготовки и реализации органами власти края управленческих решений.

— Яркий пример — деятельность краевой трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений, где обсуждаются вопросы, являющиеся наиболее значимыми для социально-экономического развития края, — обеспечения занятости населения, повышения уровня заработной платы, снижения задолженности по выплате

заработной платы, обеспечения безопасных условий труда и развития корпоративных мер поддержки сотрудников с детьми и лиц с семейными обязанностями, — сказала она.

Председатель ТРО РПСМ Валерий Березинский добавил, что в июне 2025 года решением Приморской краевой трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений был утвержден комплекс рекомендаций для работодателей «Корпоративный демографический стандарт Приморского края», направленный на улучшение социальной поддержки сотрудников.

— В настоящее время на основе этих рекомендаций аппарат первичной профсоюзной организации моряков ПАО «ДВМП» РПСМ разрабатывает вариант «Демографического стандарта предприятия» и планирует предложить его руководству Филиала ПАО «Дальневосточное морское пароходство» во Владивостоке к принятию, — сообщил Валерий Березинский.

Добавим, что согласно закону «О социальном партнерстве в Приморском крае» Правительство

Приморья, профсоюзы и работодатели совместно ведут работу по развитию системы социального партнерства — в каждом муниципальном образовании края действуют трехсторонние комиссии по регулированию социально-трудовых отношений. С начала 2026 года в крае действуют 50 соглашений о регулировании социально-трудовых отношений, в том числе два региональных, 33 территориальных, 15 отраслевых, а также свыше 2,2 тысячи коллективных договоров в организациях, действие которых распространяется на 111 тысяч человек.

Напомним, в прошлом году многолетний труд и высокий профессионализм председателя ТРО РПСМ В. Березинского, а также его огромный вклад в развитие соцпартнерства Приморского края, были отмечены Благодарственным письмом Губернатора Приморского края. [↕](#)

*По материалам сайта  
Правительства Приморского края*

ment of the population, raising wage levels, reducing wage arrears, ensuring safe working conditions, and developing corporate support measures for employees with children and persons with family responsibilities," she said.

Chair of the Pacific Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia Valery Berezinsky added that in June 2025, by decision of the Primorsky Krai Tripartite Commission for the Regulation of Social and Labor Relations, a set of recommendations for employers entitled "Corporate Demographic Standard of Primorsky Krai" was approved, aimed at improving social support for employees.

"Currently, based on these recommendations, the office of the primary trade union organization of seafarers of PJSC FESCO of the Seafarers' Union of Russia is developing a draft of the "Enterprise Demographic Standard" and plans to propose it to the management of the Vladivostok Branch of PJSC Far Eastern Shipping Company for adoption," said Valery Berezinsky.

It should be added that, in accordance with the Law "On Social Partnership in Primorsky Krai," the Primorsky Krai Government, trade unions, and employers are working together to develop a social partnership system. Tripartite commissions for regulating social and labor relations operate in each municipality of the region. Since the beginning of 2026, 50 agreements on the regulation of social and labor relations have been in effect in the region, including two regional, 33 territorial, and 15 sectoral agreements, as well as over 2,200 collective bargaining agreements in organizations covering 111,000 people.

As a reminder, last year the longstanding dedicated work and high professionalism of Valery Berezinsky, Chair of the Pacific Regional Organization of the SUR, as well as his enormous contribution to the development of social partnership in Primorsky Krai, were recognized with a Letter of Appreciation from the Governor of Primorsky Krai. [↕](#)

*Based on materials from the website  
of the Government of Primorsky Krai*



# ПЕРЕВОЗКА НЕЛЕГАЛЬНЫХ МИГРАНТОВ — ОСОБО ТЯЖКОЕ ПРЕСТУПЛЕНИЕ

Хороший заработок и увлекательная работа за границей в окружении красивых пейзажей — кто откажется, особенно когда нужны деньги, и очень срочно? Такие привлекательные предложения по трудоустройству привели около 40 россиян в греческие тюрьмы. Начиная с 2017 года в отечественных СМИ стала появляться информация о наших соотечественниках, которые в поисках хорошего заработка откликаются на предложения о работе с платежеспособными туристами на яхтах по Средиземному морю, а в итоге обманным путем оказываются втянуты в схемы по нелегальному трафику беженцев из Турции в Грецию. Тем временем в Греции, в последние годы принявшей на себя основной миграционный удар в Европейском Союзе — по состоянию на конец 2025 года в стране насчитывается более 160 тысяч беженцев, лиц, ищущих убежища, и лиц без гражданства, — в отношении людей, оказывающих любое пособничество нелегальной миграции, действует предельно суровый закон. Так, за каждого доставленного в страну нелегала дают в среднем 7-15 лет, поэтому конечные сроки осужденных порой достигают трех-четырех столетий. И хотя в последнее время злоумышленники, заманивающие россиян для участия в преступных схемах, кажется, утихли, Российский профсоюз моряков отмечает, что опасность наткнуться на недобросовестного работодателя и оказаться в подобной ситуации никуда не делась.

Нелегальная миграция уже давно находится в списке основных рисков на море наряду с пиратством и контрабандой. Сегодня это особенно животрепещущий вопрос для Западной Африки, Центральной Америки, Колумбии, Венесуэлы и Доминиканской Республики. Желаящие лучшей доли доставляют немало проблем морякам, судовладельцам, портовикам и властям стран ЕС.

И именно Греция уже несколько лет находится на передовой миграционного кризиса в Европе, являясь страной транзита нелегальных мигрантов из стран Ближнего Востока, Азии и Африки. Большинство нелегалов прибывают в Грецию по морю из Турции. По данным Управления верховного комиссара ООН по делам беженцев, в 2022 году в страну прибыли около 32800 нелегальных мигрантов и беженцев, в том числе около 27 тысяч — по морю.

По словам министра по делам миграции и убежища Греции Таноса Плевриса, в январе-августе 2025 года было зарегистрировано прибытие около 28 тысяч нелегальных мигрантов в страну. По информации УВКБ ООН, к началу декабря 2025 года на один только остров Крит нелегально попали почти 17 тысяч человек.

При этом в Греции перевозка нелегальных мигрантов считается особо тяжким преступлением. Власти страны борются с незаконной миграцией предельно суровыми сроками наказания. Национальное законодательство предусматривает ответственность не только за организацию перевозки,



# SMUGGLING OF ILLEGAL MIGRANTS IS A PARTICULARLY GRAVE CRIME

Good pay and an exciting job abroad surrounded by beautiful scenery — who would turn it down, especially when money is tight and needed urgently? Such enticing job offers have landed around 40 Russians in Greek prisons. Since 2017, reports have been appearing in Russian media about compatriots who, lured by the promise of good earnings, respond to the advertisements for work with well-paying tourists on yachts in the Mediterranean, only finally to find themselves deceived and drawn into illegal refugee trafficking schemes from Turkey to Greece. Meanwhile, Greece — which in recent years has borne the brunt of the migration crisis in the European Union, with more than 160,000 refugees, asylum seekers, and stateless persons in the country as of the end of 2025 — enforces an extremely harsh law against anyone who provides any form of assistance to illegal migration. Sentences average 7 to 15 years for each illegal migrant brought into the country, meaning that the cumulative terms for those convicted can stretch to three or four centuries. And although the criminals who lure Russian people into these schemes appear to have gone quiet of late, the Seafarers' Union of Russia warns that the risk of falling prey to an unscrupulous employer and ending up in such a situation has by no means disappeared.

Illegal migration has long featured on the list of major maritime risks alongside piracy and smuggling. Today, it is a particularly pressing issue for West Africa, Central America, Colombia, Venezuela, and the Dominican Republic. Those seeking a better life create considerable problems for seafarers, shipowners, port workers, and EU authorities.

Greece, specifically, has for several years been on the front line of Europe's migration crisis, serving as a transit country for illegal migrants from the Middle East, Asia, and Africa. The majority of illegal migrants arrive in Greece by sea from Turkey. According to the United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR), approximately 32,800 illegal migrants and refugees arrived in the country in 2022, of whom around 27,000 came by sea.

According to the Greek Minister of Migration and Asylum Thanos Plevris, between January and August 2025 approximately 28,000 illegal migrants were recorded entering the country. UNHCR data shows that by early December 2025, nearly 17,000 people had illegally reached the island of Crete alone.

It should be noted that in Greece, the smuggling of illegal migrants is classified as a particularly grave crime. The authorities combat illegal migration with extremely severe sentences. National legislation provides for liability not only for organizing transportation but also for aiding and abetting, with sentences accumulated for each illegal migrant on board. On top of this, Greek courts appear to deliberately hand down staggering sentences, in order to deter anyone from assisting illegal migrants.

но и за пособничество, а сроки суммируются за каждого нелегала на борту. В дополнение греческие суды как будто сознательно выносят невероятные приговоры, чтобы отвлечь от участия в помощи нелегальным мигрантам.

Еще в 2020 году Посольство России в Греции сообщало, что в местных тюрьмах число россиян, обвиняемых или уже осужденных за незаконную перевозку по морю людей с территории Турции, достигло 26.

В 2023 году в докладе Министерства иностранных дел Российской Федерации «О ситуации с правами человека в отдельных странах» сообщалось, что «в греческих пенитенциарных учреждениях содержатся около 40 российских моряков по обвинению в перевозке нелегальных мигрантов, что, согласно местному законодательству, считается тяжким преступлением, караемым длительными тюремными сроками и крупными штрафами».

В аналогичном докладе 2025 года говорится, что в греческих тюрьмах по-прежнему содержатся россияне, обвиняемые в перевозке нелегальных мигрантов из стран Ближнего Востока и Северной Африки, однако их число не называется.

#### ЖЕРТВА ИЛИ ПРЕСТУПНИК?

Один из последних случаев — история Владимира Котельникова из Челябинска. В конце июля 2025 года суд в Греции признал гражданина России виновным в организации нелегальной миграции, приговорив его к 118 годам лишения свободы, а также к штрафу в размере

600 тысяч евро за «незаконный въезд на территорию Греции, перевозку большого количества граждан третьих стран, не имеющих права на въезд в республику».

Владимир Котельников должен был работать в качестве члена экипажа яхты и перевозить туристов из Турции в Средиземноморском регионе. По словам вице-президента Единого координационного центра поддержки соотечественников за рубежом Ивана Мельникова, работодатель ввел челябинца в заблуждение. На самом деле на судно посадили нелегальных мигрантов, предварительно отобрав у Владимира Котельникова документы, и под угрозой расправы заставили его везти нелегалов в Грецию.

«Речь идет о схеме обмана, когда приехавшие в поисках работы в Турцию россияне попадают на удочку мошенников. Их привлекают к незаконной морской перевозке нелегалов из Турции в Грецию, а по прибытии просто арестовывают», — отметил вице-президент центра в интервью ТАСС.

Владимира Котельникова задержали у острова Родос в 2024 году. Судно с 32 мигрантами на борту было перехвачено береговой охраной Греции. Как уже отмечалось, сроки по каждому эпизоду, то есть за каждого привезенного в Грецию нелегала, складываются, что и привело к фантастическому итогу в 118 лет.

#### ЧЕТЫРЕ ВЕКА ТЮРЬМЫ

К слову, срок в 118 лет — не предел. В СМИ, помимо истории Владимира Котельникова, можно прочесть про Антона Каррамова и Платона Давыдова, каждого из которых в 2020 году осудили на 395 лет тюрьмы. Еще фигурируют имена Александра Илларионова и Андрея Журавлева, которым дали 395 лет тюрьмы на двоих. Алексея Золотова в 2019 году приговорили к 341 году тюремного заключения и штрафу в 850 тысяч евро. Несколько лет назад на сайте Российского профсоюза моряков рассказывались истории Никиты Шаталова и Алексея Игумнова — каждого осудили на 300 лет, а также еще двоих россиян — Константина Семенова и Ивана Возниковцева, которым дали по 253 года тюрьмы за организацию нелегальной миграции, торговлю людьми и незаконное пересечение границы Греции. Все осужденные россияне чаще всего рассказывали похожие истории.

Они начинались с привлекательного объявления в интернете о наборе работников на туристическую яхту по Средиземному морю. Предложенные условия были слишком хороши, чтобы оказаться правдой: опыт не требовался,

As early as 2020, the Russian Embassy in Greece reported that the number of Russians in local prisons who had been charged with or already convicted of illegally transporting people by sea from Turkish territory had reached 26.

In 2023, the report by the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation entitled “On the Human Rights Situation in Some Countries” stated that “approximately 40 Russian seafarers are being held in Greek penitentiary institutions on charges of transporting illegal migrants, which under local legislation constitutes a grave crime punishable by lengthy prison terms and substantial fines.”

A similar report in 2025 noted that Russian people charged with transporting illegal migrants from the Middle East and North Africa remain in Greek prisons, although no specific number was given.

#### VICTIM OR CRIMINAL?

One of the most recent cases is the story of Vladimir Kotelnikov from Chelyabinsk. At the end of July 2025, the Greek court found the Russian citizen guilty of organizing illegal migration and sentenced him to 118 years in prison, along with a fine of EUR600,000 for the “illegal entry into Greek territory and the transportation of a large number of

third-country citizens who had no right of entry into the republic.”

Vladimir Kotelnikov was supposed to work as a yacht crew member, transporting tourists from Turkey around the Mediterranean. According to Ivan Melnikov, the Vice President of the Unified Coordination Centre for the Support of Compatriots Abroad, the employer misled the Chelyabinsk resident. In reality, illegal migrants were brought aboard the vessel, Kotelnikov's documents were confiscated, and he was forced under threat of violence to transport the migrants to Greece.

“This is a fraud scheme in which Russians who come to Turkey looking for work fall into the hands of criminals. They are roped into the illegal maritime transport of migrants from Turkey to Greece, and upon arrival they are simply arrested,” the Vice President of the Centre told TASS.

Vladimir Kotelnikov was detained near the island of Rhodes in 2024. The vessel, carrying 32 migrants on board, was intercepted by the Greek Coast Guard. As noted above, sentences for

each individual count — that is, for each migrant brought into Greece — are added together, which produced the staggering total of 118 years.

#### FOUR CENTURIES IN PRISON

Incidentally, 118 years is far from the longest sentence. Media reports, besides the story of Vladimir Kotelnikov, describe the cases of Anton Karramov and Platon Davydov, each of whom was sentenced in 2020 to 395 years in prison. Other names that appear are Alexander Illarionov and Andrey Zhuravlev, who received 395 years between them. In 2019, Alexey Zolotov was sentenced to 341 years in prison and fined EUR850,000. Several years ago, the Seafarers' Union of Russia website featured the stories of Nikita Shatalov and Alexey Igumnov — each sentenced to 300 years — as well as two other Russian citizens, Konstantin Semyonov and Ivan Voznikovtsev, who



знание английского языка — тоже, обещали бесплатный перелет, бесплатные курсы вождения яхт и полный пансион. Из обязательных требований — желание работать.

Отдельно про деньги — людей заманивали заработком по 2000-2500 евро в месяц, что по меркам регионов России, действительно, не мало.

Затем следовало короткое обучение, потому что у моряков отбирали документы и заставляли везти нелегалов в Грецию. Дальше по одному сценарию — задержание, тюрьма, обвинение, суд и страшный приговор.

В 2025 году в докладе МИД РФ «О ситуации с правами человека в отдельных странах» сообщалось, что «жалоб на условия содержания, состояние здоровья или некорректное обращение со стороны греческих тюремных властей от граждан России в Посольство России не поступало. Им оказывается необходимое содействие по консульской линии, а в случае необходимости передается гуманитарная помощь».

#### ПРИ ПОИСКЕ РАБОТЫ НУЖНО БЫТЬ ПРЕДЕЛЬНО ОСТОРОЖНЫМИ

Такие случаи показывают, что стать невольным соучастником перевозки мигрантов рискует каждый, кто поверит в быстрый и легкий заработок за рубежом без каких-либо требований к кандидатам от неизвестных и непроверенных работодателей.

В Российском профсоюзе моряков отмечают: главная и основная рекомендация любому моряку, находящемуся в поиске работы, — прежде чем принимать окончательное решение и идти в рейс, как бы убедительно и достоверно предложение не выглядело, лучше потратить время, навести справки о работодателе и обратиться за консультацией в профсоюз. РПСМ всегда делится с моряками информацией о действительно надежных судовладельцах и может предостеречь от неосторожного трудоустройства. [📍](#)



each received 253 years for organizing illegal migration, human trafficking, and illegal crossing of the Greek border. All the convicted Russians typically told remarkably similar stories.

They all began with an attractive online advertisement recruiting workers for a tourist yacht in the Mediterranean. The offer conditions were too good to be true: no experience required, no knowledge of English necessary, with a free flight, free yacht navigation courses, and full board promised. The only mandatory requirement was a willingness to work.

As for the money specifically, people were lured by earnings of EUR2,000 to EUR 2,500 per month — a sum that by the standards of Russia's regions is indeed substantial.

What followed was a brief period of training, after which the seafarers' documents were confiscated and they were forced to transport migrants to Greece. From that point on, the script was always the same: detention, prison, charges, trial, and a terrifying sentence.

The 2025 report by the Russian Ministry of Foreign Affairs "On the Human Rights Situation in Some Countries" noted that "no complaints

regarding conditions of incarceration, health, or inappropriate treatment by Greek prison authorities have been received by the Russian Embassy from Russian citizens. They are provided with the necessary consular assistance, and humanitarian aid is delivered when needed."

#### EXERCISE EXTREME CAUTION WHEN LOOKING FOR WORK

These cases demonstrate that anyone who believes in quick and easy money abroad — with no requirements for candidates and from unknown, unverified employers — risks becoming an unwitting accomplice in migrant smuggling.

The Seafarers' Union of Russia emphasizes that the primary and most important recommendation for any seafarer looking for work is the following: before making a final decision and setting off on a voyage, no matter how convincing and credible the offer may seem, it is better to take the time to check the employer's credentials and seek advice from the union. The SUR always shares information with the seafarers about genuinely reliable shipowners and can warn them against reckless employment decisions. [📍](#)

# МОРЯКИ! БУДЬТЕ ВНИМАТЕЛЬНЫ!

Трудоустраиваясь на яхту для перевозки туристов по Средиземному морю, вы рискуете оказаться вовлеченными в перевозку нелегальных мигрантов

ПОСОБНИЧЕСТВО  
НЕЛЕГАЛЬНОЙ МИГРАЦИИ ЯВЛЯЕТСЯ  
ТЯЖКИМ ПРЕСТУПЛЕНИЕМ



Евгений Хижняк  
Evgeny Khizhnyak

## ОТ ЭКСПЕРТНОЙ ОЦЕНКИ СПЕЦИАЛИСТОВ РПСМ МНОГОЕ ЗАВИСИТ

Контроль за условиями труда на судах и защита интересов членов Российского профсоюза моряков — приоритетные направления работы технической инспекции труда РПСМ. С этими задачами команда техинспекторов справляется как нельзя лучше. В 2025 году они посетили 59 судов в портах страны, рассмотрели 38 жалоб членов экипажей и их родственников, расследовали 5 несчастных случаев, произошедших на судах, помогли вернуть морякам и их близким около 11,7 млн рублей компенсаций.

Так, в январе 2025 года третий помощник капитана танкера «Аль-Амерат» Владимир Герасименко обратился в профсоюз за помощью в получении компенсации после производственной травмы. Летом 2024 года во время рейса из Омана в Роттердам он, занимаясь обслуживанием компрессора для заправки баллонов дыхательных аппаратов, случайно задел пальцем вращающееся колесо, в результате чего потерял часть фаланги. Для получения компенсации моряку нужно было предоставить судовладельцу заключение о процентной потере трудоспособности. Однако из-за того, что компания была иностранной, оформление документов в России оказалось сложным.

Как рассказал В. Герасименко, он потратил четыре месяца, пытаясь собрать справки, получение которых не представлялось возможным. Например, в медико-социальной экспертизе от моряка требовали акт о несчастном случае на производстве по форме Н-1, но его иностранные работодатели не оформляют.

Главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк объясняет: в такой ситуации нужно провести расследование обстоятельств несчастного случая и на основании этого документа получить заключение в судебно-медицинской экспертизе на платной основе.

Главный технический инспектор труда РПСМ оформил проведение расследования и выдал моряку заключение, подтверждающее потерю трудоспособности из-за производственной травмы.

— Травма произошла из-за нарушения правил охраны труда — обслуживание работающего компрессора запрещено, — отметил Е. Хижняк. — Но важно понимать: моряк находился на рабочем месте, выполнял свои обязанности, а значит, имеет право на компенсацию по производственной травме.

В независимой судмедэкспертизе это заключение приняли как полноценное основание для оценки

# SUR EXPERT ASSESSMENTS MAKE ALL THE DIFFERENCE

Monitoring working conditions aboard the vessels and protecting the interests of Seafarers' Union of Russia members are the top priorities of the SUR Technical Labor Inspectorate. The team of technical inspectors handles these tasks with outstanding effectiveness. In 2025, they visited 59 vessels in the Russian ports, reviewed 38 complaints from the crew members and their families, investigated 5 shipboard accidents, and helped seafarers and their relatives recover approximately RUB11.7 mln in compensation.

In January 2025, Vladimir Gerasimenko, 3rd Officer aboard the tanker “Al Amerat”, turned to the union for assistance in obtaining compensation following a workplace injury. In the summer of 2024, during a voyage from Oman to Rotterdam, while servicing a compressor used to fill breathing apparatus cylinders, he accidentally caught his finger in a rotating wheel, resulting in the partial loss of a phalanx. To claim compensation, the seafarer needed to provide the shipowner with a medical report certifying his percentage of disability. However, since the company was foreign-registered, processing the required documentation in Russia proved extremely complicated.

As V. Gerasimenko explained, he spent four months trying to gather certificates that turned out to be virtually impossible to obtain. For instance, the Medical and Social Assessment Board required an industrial accident report as per H-1 Form, which foreign employers do not issue.

Evgeny Khizhnyak, SUR Chief Technical Labor Inspector, explains that in such situations, it is necessary to conduct an investigation into the accident circumstances and, on the basis of that document, obtain a forensic medical assessment on a paid basis.

The SUR Chief Technical Labor Inspector carried out the investigation and issued the seafarer a report confirming the loss of working ability due to a workplace injury.

“The injury occurred as a result of the breach of the occupational safety regulations — servicing an operating compressor is prohibited,” E. Khizhnyak noted. “But it is important to keep in mind that the seafarer was at his workplace, performing his duties, and therefore is entitled to compensation for a workplace injury.”

The independent forensic medical examination accepted this report as fully valid grounds for assessing the loss of working ability. As a result, the seafarer received an official medical report certifying a 10% loss of his working ability, which ultimately enabled him to receive an insurance payout of USD17,000.

In this particular case, the expert assessment by the SUR a specialist proved to be the decisive factor.

The tasks assigned to the team of technical inspectors extend far beyond resolving financial matters. Their scope of work is much broader. Technical inspectors participate in Russian companies' commissions conducting special assessments of working conditions at crew members' workplaces, test the officers' knowledge of occupational safety,

conduct pre-voyage safety briefings, take part in the industry seminars, and assist in drafting the Occupational Safety sections of SUR collective agreements.

In addition, the Technical Inspectorate works on introducing amendments to industry regulations aimed at improving working conditions for seafarers and other maritime workers. In particular, SUR Chief Technical Labor Inspector E. Khizhnyak submitted proposals on the draft order of the Russian Ministry of Labor “On the Approval of Specific Provisions for Conducting Special Assessments of Working Conditions at Workplaces of Crew Members of Seagoing Vessels, Inland Waterway Vessels, and Fishing Vessels,” as well as on the draft order of the Russian Ministry of Transport “On Establishing Specific Provisions for Working Hours and Rest Periods for Workers Engaged in Loading and Unloading Operations in Maritime (River) Transport”.

In their work, the labor technical inspectors receive support from leading specialists of the SUR central office and lawyers from the union's regional organizations. It should also be noted that SUR labor technical inspectors work in the union's territorial organizations, which means that seafarers can access assistance in different ports across the country. [↗](#)

утраты трудоспособности. В результате моряк получил официальное медицинское заключение, констатировавшее 10% потерю трудоспособности, что в итоге позволило ему получить страховую выплату в размере \$17 тысяч.

В этой ситуации экспертная оценка специалиста Российского профсоюза моряков стала решающим моментом.

Задачи, поставленные перед командой техинспекторов, не ограничиваются решением денежных вопросов. Их круг гораздо шире. Технические инспекторы участвуют в работе комиссий российских компаний по проведению специальной оценки условий труда на рабочих местах членов экипажей судов, проверяют знания по охране труда комсостава, проводят предрейсовые инструктажи, участвуют в отраслевых семинарах, помогают в разработке раздела «Охрана труда» коллективных договоров РПСМ.

Помимо всего прочего техинспекция ведет работу по внесению изменений в отраслевые документы по улучшению условий труда плавсостава и работников отрасли. Так, главным техническим инспектором труда РПСМ Е. Хижняком были внесены предложения по проекту приказа Минтруда России «Об утверждении особенностей проведения СОУТ на рабочих местах членов экипажей морских судов, судов внутреннего плавания и рыбопромысловых судов»; проекту приказа Минтранса России «Об установлении особенностей режима рабочего времени и времени отдыха работников, занятых на погрузо-разгрузочных работах на морском (речном) транспорте».

В своей работе техинспекторы труда получают помощь от ведущих специалистов центрального аппарата РПСМ и юристов региональных организаций профсоюза. Добавим, что техинспекторы труда РПСМ работают в территориальных организациях профсоюза, а значит, моряки могут получить помощь в портах нашей страны. [⚓](#)





←  
Председатель РПСМ  
Юрий Сухоруков вручает призы  
победителю конкурса —  
курсанту Анне Мордашовой  
SUR President Yury Sukhorukov  
is handing out prizes to the winner  
of the contest, cadet Anna Mordashova

## КУРСАНТ МТА ИМ. АДМ. Д.Н. СЕНЯВИНА АННА МОРДАШОВА ПОБЕДИЛА В ЛИТЕРАТУРНОМ КОНКУРСЕ ПРОФСОЮЗА «ОТ БЕРЕГА ДО ГОРИЗОНТА»

В Российском профсоюзе моряков наградили победителя литературного конкурса «От берега до горизонта», организованного Молодежным советом РПСМ, в котором приняли участие члены РПСМ до 35 лет — молодые моряки и курсанты профильных учебных заведений со всей России. Обладательницей главного приза конкурса — планшета Apple iPad за эссе, посвященное своей морской династии, стала курсант 3-го курса судоводительского отделения Морской технической академии имени адмирала Д. Н. Сенявина Анна Мордашова. Приз ей вручил председатель РПСМ Юрий Сухоруков. Он высоко оценил работу девушки, отметив ее литературный талант, любовь к морю и внимание к семейной истории.

Яркая, целеустремленная, решительная Анна Мордашова — представитель морской династии в четвертом поколении. Все ее родные связаны с флотом: прадед был инженером-капитаном, дед строил оборудование для подлодок, отец — боцман на танкере, брат и сестра — тоже выбрали морские профессии. Поэтому неудивительно, что еще со школы Анна твердо решила стать капитаном и сегодня уверенно идет к своей мечте — ей уже доверяли управление учебным парусником, а в будущем она мечтает пройти практику на атомном ледоколе. Свой путь к капитанскому мостику Анна начала еще в школе. В шестом классе она пришла в клуб юных моряков «Адмиралтеец» — надела форму, завязала свой первый узел, вышла на практику на морской шлюпке на воду Ивановского карьера и поняла, что море для нее не просто увлечение, а будущая профессия.

— Вся моя семья связана с флотом, — говорит Анна Мордашова. — А когда морская атмосфера вокруг тебя с детства, сложно представить другую дорогу. Поэтому после школы я решила поступить в Морскую техническую академию имени адмирала Д. Н. Сенявина на судоводительское отделение. По словам девушки, три года в академии для нее пролетели незаметно: насыщенная учеба, тренажерная подготовка, а самое главное — практика на паруснике «Юный Балтиец» только укрепили ее желание стать моряком.

— Практика на «Юном Балтийце» — это невероятно! Нас учили работать с парусами, стояли на вахтах. Но самым важным было то, что мне неоднократно доверяли управление судном. Практически на каждом выходе и входе в порт я стояла на мостике с лоцманом, выполняя все его команды, — продолжает она.

Как известно, свободного времени у курсанта немного, но и его Анна Мордашова стремится проводить по-морскому: участвует в парусных регатах, оттачивая мастерство яхтсмена, а еще много времени уделяет изучению Международного свода сигналов. МСС-65 она освоила настолько хорошо, что ее пригласили судить игру по «Морзянке» среди юнармейцев.

## ADMIRAL SENYAVIN MARITIME TECHNICAL ACADEMY'S CADET ANNA MORDASHOVA WINS SUR LITERARY CONTEST "FROM SHORE TO HORIZON"

The Seafarers' Union of Russia has presented the award to the winner of the literary contest "From Shore to Horizon", organized by the SUR Youth Council, which was open to the SUR members under the age of 35 — young seafarers and cadets from the maritime educational institutions across Russia. The winner of the contest's grand prize — an Apple iPad — for an essay dedicated to her maritime dynasty was Anna Mordashova, a third-year cadet at the Navigation Department of the Admiral Senyavin Maritime Technical Academy. The prize was presented to her by SUR President Yury Sukhorukov. He spoke highly of the young lady's work, praising her literary talent, love of the sea, and attention to the family history.

Bright, determined, and resolute, Anna Mordashova is a fourth-generation representative of a maritime dynasty. All her relatives are connected to the fleet: her great-grandfather was an engineer captain, her grandfather designed equipment for submarines, her father is a boson on a tanker, and her brother and sister have also chosen maritime careers. Therefore, it is no surprise that Anna firmly decided to become a master while still at school and is now confidently pursuing her dream — she has already been entrusted with the helm of a training sailing vessel, and in the future, she dreams of completing a placement aboard a nuclear-powered icebreaker.

Anna's journey to the master's bridge began while she was still at school. In the sixth grade, she joined the Young Seafarers' Club "Admiralтейets" — put on a uniform, tied her first knot, got practice on a naval boat in the waters of the Ivanovsky Quarry, and realized that the sea was not just a hobby for her but a future career.

"My entire family is connected to the fleet," says Anna. "And when you've been surrounded by a maritime atmosphere since childhood, it's hard to imagine any other path in your life. That's why, after school I decided to enroll at the Navigation Department of the Admiral Senyavin Maritime Technical Academy."

According to Anna, her three years at the academy just flew by: intensive

studies, simulator training, and most importantly, hands-on practice aboard the sailing vessel "Yuny Baltiets" only strengthened her desire to become a seafarer in the future.

"The practice on "Yuny Baltiets" was incredible! We were taught to work the sails, we plotted courses, and we stood watches. But the most important thing was that I was repeatedly entrusted with the helm. On practically every departure from and entry into port, I stood on the bridge next to the pilot, carrying out all his commands," she continues.

It is well known that cadets have little free time, but Anna strives to spend what she has in a maritime way: she competes in sailing regattas, honing her skills as a yachtswoman, and also devotes considerable time to studying the International Code of Signals. She mastered the ICS-65 so thoroughly that she was invited to judge a Morse code competition among cadets.

"It was both exciting and an honor for me," Anna smiles. "When you're entrusted with a role like that, you realize that your skills are truly valued."

This recognition marked a major step forward for her, and it was followed by her participation in the regional professional skills competition "Professionals", where Anna joined a team of navigators defending the honor of her academy. Now, her biggest challenge awaits — her first practical training placement, which she plans to complete on a river vessel or an icebreaker.

Anna considers joining the SUR another important milestone in her career. According to her, the SUR membership is a guarantee of protection for seafarers' labor rights and a pillar of support on one's professional path.

"In my view, union support is priceless for cadets. When the time comes to go on a placement — and I plan to do mine on a river vessel or an icebreaker — it is very important for me to know that I can always turn to the SUR for advice and guidance. That kind of support can make a real difference in helping you get a placement with a reputable company and build a career with confidence. Having that safety net behind me matters enormously," she noted.

Today, Anna looks ahead with confidence: once she graduates from the Admiral Senyavin Maritime Technical Academy, she hopes to work on a passenger liner or an icebreaker. Her role model is Marina Starovoitova, who in August 2025 became the world's first female master of a nuclear-powered icebreaker, the "Yamal".

Anna shared her plans for the future, her passion for the sea, and the story of her family in the essay that won first place in the "From Shore to Horizon" literary contest. Besides the grand prize of an Apple iPad, the winner also earned the right to a complimentary publication in the Maritime Unions Herald. We are therefore delighted to share A. Mordashova's work with you. 📖

— Для меня это было и волнующе, и почетно, — улыбается Анна. — Когда тебе доверяют такую роль, понимаешь, что твои навыки действительно ценят.

Это признание для нее стало большим шагом вперед, за ним последовало участие девушки в региональном конкурсе профессионального мастерства «Профессионалы», где она вошла в команду судоводителей, защищавших честь родной академии. А теперь ее ждет главный вызов — первая учебно-производственная практика, которую она планирует пройти на речном судне или ледоколе.

Еще одним важным этапом своей карьеры Анна считает вступление в ряды Российского профсоюза моряков. По ее словам, членство в РПСМ — это гарантия защиты трудовых прав моряков и опора на профессиональном пути.

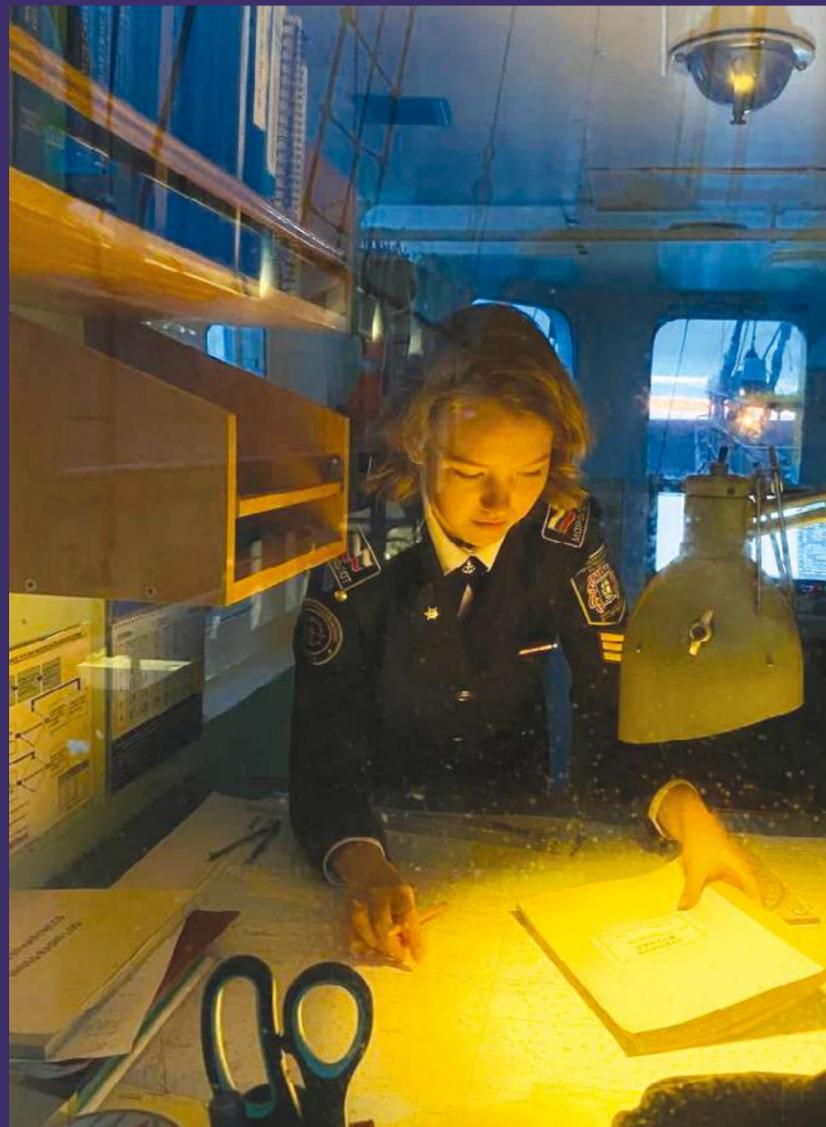
— Считаю, что для курсантов поддержка профсоюза неоценима. Когда придет время идти на практику — а я планирую ее пройти на речном судне или на ледоколе, мне очень важно знать, что в РПСМ всегда помогут советом и проконсультируют. Это серьезное подспорье для того, чтобы попасть в хорошую компанию и уверенно смотреть в будущее. Для моей карьеры такой тыл крайне важен, — отметила она.

Сейчас Анна уверенно смотрит в будущее: после окончания МТА им. адм. Д. Н. Сенявина она хочет работать на пассажирском лайнере или ледоколе. Ее кумир — Марина Старовойтова, которая в августе 2025 года стала первой в мире женщиной-капитаном атомного ледокола «Ямал».

О своих планах на будущее, любви к морю и истории своей семьи Анна рассказала в эссе, завоевавшем первое место в литературном конкурсе «От берега до горизонта». Помимо главного приза конкурса — планшета Apple iPad, победителю предоставлялось право бесплатной публикации в журнале «Морской профсоюзный вестник», поэтому представляем вашему вниманию работу Анны Мордашовой. [📄](#)

## ЭССЕ НА ТЕМУ «ЛЮДИ, ВЫБРАВШИЕ МОРСКУЮ ПРОФЕССИЮ, И ЛЮБОВЬ К МОРЮ»

«Войдя в море...  
Ты почувствуешь в нем мою душу,  
Она всегда там.»  
(Петр Квятковский)



«Очень часто я слышу высказывания, что женщине на судне не место. Но разве можно запретить сердцу любить то, что стало частью твоей души с самого рождения? С детства, окруженная людьми, чья жизнь неразрывно связана с морем, я не могла не проникнуться этой удивительной, почти мистической связью с водной стихией.

Меня зовут Мордашова Анна, и в свои 18 лет я уже четко знаю свое место в жизни. Начну с того, что мой прадед, Сычев Владимир Филиппович, служил в Военно-морском флоте с 1924 года инженером-капитаном 1 ранга. За время службы во флоте показал себя только с хорошей стороны. В период Великой Отечественной войны проявил стойкость и мужество в боях с немецко-финскими захватчиками в составе Ладужской военной флотилии, за что был награжден «Орденом Отечественной войны 2 степени», «Орденом Красного знамени» и «Орденом Ленина». Он участвовал на кораблях Отряда в боевых операциях по поддержке артиллерийским огнем армейских частей. Его сын, мой дедушка, Сычев Анатолий Владимирович, работал на оборонном заводе «Северный Пресс», изготавливал первое оборудование для тяжелых ракетных подводных крейсеров стратегического назначения проекта 941 «Акула», провел 10 дней в походе на субмарине «Пантера». Его жена, моя бабушка, Сычева Надежда Петровна, была инженером-регулирующим оборудованием подводных лодок.

Мой отец, Мордашов Максим Викторович, работает на танкере «Бирте Терези», перевозящем различные химические вещества. Танкер ходит по всему Финскому заливу. Мордашов М. В. занимает должность боцмана. В его обязанности входит хранение и учет судового снабжения, поддержание в исправном состоянии палубных механизмов, трапов. Он отвечает за поддержание порядка во внутренних помещениях, технических и на палубе. Часто по судо-

## ESSAY PEOPLE WHO CHOSE THE SEA AS THEIR CALLING, AND THEIR LOVE FOR IT

Step into the sea...  
And there you will feel my soul,  
For it dwells there always.  
Petr Kvyatkovsky

Time and again, I hear people say that a ship is no place for a woman. But how can you forbid a heart from loving something that has been woven into the very fabric of your soul since birth? Having grown up surrounded by people whose lives are inseparable from the sea, I could not help but absorb this extraordinary, almost mystical connection with it.

My name is Anna Mordashova. I am eighteen years old, and I already know exactly where I belong. My story begins with my great-grandfather, Vladimir Filippovich Sychev, who served in the Navy from 1924, rising to the rank of 1st Rank Engineer-Captain. Throughout his naval career, he proved himself to be an exemplary officer. During the Great Patriotic War, he displayed steadfastness and courage in battles against the German and Finnish invaders while serving with the Ladoga Military Flotilla, earning the Order of the Patriotic War, 2nd Class, the Order of the Red Banner, and the Order of Lenin. Aboard ships, he took part in combat operations providing artillery support to army units. His son — and my grandfather — Anatoly Vladimirovich Sychev, worked at the defense plant “Severny Press”, where he helped manufacture the first equipment for the Project 941 “Akula” heavy ballistic missile submarine cruisers. He also spent ten days at sea aboard the submarine “Pantera”. His wife, my grandmother, Nadezhda Sycheva, was an engineer responsible for calibrating submarine equipment.

My father, Maksim Viktorovich Mordashov, serves aboard the chemical tanker “Birte Theresa”, which carries a range of chemical cargoes across the Gulf of Finland. He holds the position of bosun and is responsible for the storage and inventory of the ship supplies, keeping deck machinery and gangways in the proper working order, and maintaining good order throughout the vessel's interior spaces, technical compartments, and on deck. Under the muster list, the bosun also frequently acts as a leader of the damage-control party for flooding or fire emergencies, and as the lifeboat commander for the “Man overboard” alarm.

My elder brother, Artem Maksimovich Mordashov, is studying navigation at the Lomonosov Naval College. A navigator's core mission is the safe and efficient handling of a vessel — from plotting courses and monitoring onboard systems and equipment to ensuring compliance with the maritime rules and standards. Artyom was the one who first opened my eyes to the world of navigation. He told me so much about it, walked me through various problems and tasks, and talked about the profession — sharing everything he had learned. It was his enthusiasm that ultimately convinced me to follow his path and choose the same profession.

My elder sister, Arina Maksimovna Mordashova, also shares the family's deep love of the sea. She works as a rigging instructor on the “Small



вому расписанию боцман является еще и командиром аварийной партии по борьбе с водой или пожаром, командиром шлюпки по тревоге «Человек за бортом».

Старший брат, Мордашов Артем Максимович, учится в Ломоносовском Морском колледже Военно-Морского флота на судоводителя. Его основная задача — безопасное и эффективное управление судном, включая навигацию, контроль за работой судовых систем и оборудования, а также обеспечение соблюдения морских правил и стандартов. Именно про судовождение мне очень много рассказывал брат, учил решать некоторые задачи, рассказывал про специальность — в общем, делился своим опытом, и в конечном итоге я решила выбрать ту же специальность, что и Артем.

Старшая сестра, Мордашова Арина Максимовна, тоже очень любит море, работает инструктором по такелажной подготовке на курсе «Судоводитель маломерного судна и гидроцикла» в школе капитанов имени Б. И. Дерушева. Она проводит занятия,

на которых будущие судоводители учатся вязать морские узлы, отрабатывают швартовку благодаря швертботу, установленному на втором этаже морского вокзала, тем самым готовясь полноценно выйти на воду. Морская стихия стала для нашей семьи не просто профессией, она превратилась в судьбу, в призвание, в любовь, передающуюся из поколения в поколение. Я росла, слушая рассказы о морских походах, впитывая атмосферу флотских традиций, и поняла: море — это мой путь, мой выбор, моя судьба. Теперь я готова продолжить семейную традицию, ведь в моих венах течет морская кровь, а в сердце живет неугасимая любовь к бескрайним водам, зовущим вперед, к новым горизонтам и открытиям.

Впервые я задумалась о морской профессии в стенах Нахимовского военно-морского училища, когда я училась в 5 классе. Там проходили занятия по танцам, на одном из которых мы с сестрой познакомилась с воспитателем нахимовцев, Осиповым Александром Никола-

евичем, который, как оказалось, работал еще и в Клубе юных моряков «Адмиралтеец». Он предложил показать девочек на шлюпках Ял-6, чтобы ознакомить с морской стезей. Вскоре я вступила в ряды воспитанников Клуба юных моряков. Там я получила первые навыки в профессии, которые применила на ближайшем Слете юных моряков, который проходил в Морской технической академии имени адмирала Д. Н. Сенявина, где наша команда заняла второе место. Это стало подтверждением моего выбора связать свое будущее с морем. Находясь в «Адмиралтееце», я слышала про некоторые учебные заведения, в которых готовят специалистов плавсостава, и выбрала Морскую техническую академию имени адмирала Д. Н. Сенявина. Об академии я узнала многое от самих курсантов, с которыми удалось пообщаться на Слете. А после поступления и сама начала принимать активное участие в жизни академии: я являюсь заместителем председателя курсантского совета, многие мероприятия мы с коллективом

←  
**Анна и Арина Мордашovy**  
Anna and Arina Mordashovs

Craft and Personal Watercraft Operator” course at the Masters’ Derushév School. In her classes, aspiring navigators learn to tie maritime knots and practise mooring techniques using a centreboard dinghy set up on the second floor of the marine terminal — all in preparation for getting out on the water in real conditions.

For our family, the sea has become far more than a profession: it is our destiny, our vocation, a love handed down from one generation to the next. I grew up listening to the stories of voyages at sea, steeped in the traditions of the fleet, and came to understand that the sea is my path, my choice, my fate. Now, I am ready to carry on our family's tradition, for the salt water runs through my veins and an undying love for the boundless sea area lives in my heart, beckoning me onward toward new horizons and discoveries.

The idea of a maritime career first took root in my mind within the walls of the Nakhimov Naval Academy, when I was in the fifth grade. Dance classes were held there, and at one of them my sister and I met Aleksandr Nikolaevich Osipov, a Nakhimov cadet mentor who, as it turned out, also worked at the Young Seafarers' Club “Admiralтейets”. He offered to take us girls out on YAL-6 boats to give us a taste of adventures at sea. Before long, I had enrolled in the Club. It was there that I picked up my earliest professional skills, which I soon put to the test at the nearest Young Seafarers' Rally, hosted by the Admiral Senyavin Maritime Technical Academy, where our team came second. That result sealed my resolve to pursue

a maritime future. While at “Admiralтейets”, I heard about several institutions that train seafarers, and I settled on the Admiral Senyavin Maritime Technical Academy. I had already learned a great deal about this Academy from cadets I met at the Rally. Once enrolled, I threw myself into academy life: I now serve as the Deputy Chair of the Cadet Council — many events we dream up and run together with fellow cadets and faculty, while at the largest occasions, I represent the academy itself.

The Admiral Senyavin Maritime Technical Academy opened the door for me into the captivating world of seafaring. Here, surrounded by maritime traditions and professional challenges, I am learning the art of navigation. Three years of study have flashed past in what feels like an instant. In that time, I have notched up considerable achievements: I won a sailing regatta competition on YAL-2 against candidates for and holders of the Master of Sport title, and claimed gold medals at the All-Russian Rowing Regatta in Kaliningrad. I took an active part in the MORFEST festival, which featured not only competitive stages but also a range of conferences. I represented Saint Petersburg at the All-Russian “Team of the First” competition in Nizhny Novgorod. At the start of the 2025-2026 academic year, I represented the academy at the NEVA 2025 exhibition at the Expoforum Congress and

Exhibition Centre, and on September 27, I helped organize a YAL-6 race for the Cup of the North-West Basin Branch of FSUE “Rosmorport”. The regatta was dedicated to the 80th anniversary of Victory in the Great Patriotic War. Every one of these achievements is the fruit of persistence and wholehearted devotion to my chosen path. Most recently, I completed a training voyage aboard the legendary “Yuny Baltiets”. This remarkable sailing vessel, originally built for the Leningrad schoolchildren and now belonging to the academy, proved to be a genuine school of life. On board, I came to grips with every aspect of the maritime profession, from handling sails to executing complex maneuvers. The practice aboard the vessel gave me invaluable experience. Days of heavy weather and calm evenings, maintenance work and watchkeeping duties — all of it shapes your character and teaches you the true value of teamwork. The most significant moment came when I was entrusted with bringing the vessel into the port of Saint Petersburg and carrying out a complex mooring operation on my own, under the pilot's supervision.

I have recently passed the examination for my watchkeeping seaman's certificate. The next chapter awaits: a practical placement as an ordinary seaman. It is work that demands physical stamina and strength, but I am ready for the challenge.





и преподавателями придумываем и проводим сами, но в самых крупных и разномасштабных я принимаю участие от лица академии.

МТА им. адм. Д. Н. Сенявина открыла для меня двери в увлекательный мир мореплавания. Здесь среди морских традиций и профессиональных вызовов я осваиваю профессию судоводителя. Три года обучения пролетели как один миг. За это время я достигла значительных успехов: победила в парусной регате на Ял-2 среди кандидатов и мастеров спорта, завоевала золотые медали на Всероссийской гребной регате в Калининграде. Активно участвовала в фестивале МОРФЕСТ, на котором были не только этапы соревнования, но и различные конференции. Представляла Санкт-Петербург на Всероссийском конкурсе «Команда Первых» в Нижнем Новгороде. В начале учебного 2025-2026 гг. года, я представляла академию на выставочной экспозиции «НЕВА 2025» в конгрессно-выставочном центре «Экспофорум», а 27 сентября — помогла в проведении гонки на Ял-6 на кубок Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт». Регата была посвящена 80-летию Победы в Великой Отечественной войне. Эти достижения — результат упорного труда и преданности выбранному делу. Недавно я была

в практическом плавании на легендарном «Юном Балтийце». Этот уникальный парусник, созданный для ленинградских школьников и ныне принадлежащий академии, стал для меня настоящей школой жизни. Здесь я познала все тонкости морской профессии: от управления парусами до сложных маневров. Практика на борту судна подарила мне бесценный опыт. Штормовые дни и спокойные вечера, ремонтные работы и вахтенные дежурства — все это формирует характер и учит ценить командный дух. Особенно важным стал момент, когда мне доверили провести судно в порт Санкт-Петербурга и самостоятельно выполнить сложную операцию швартовки под руководством лоцмана.

Недавно я успешно сдала экзамен на диплом вахтенного матроса. Впереди новый этап: практика в качестве матроса. Да, эта работа требует физической выносливости и силы, но я готова к этим испытаниям. Морская профессия — это не только романтика, но и тяжелый труд, требующий полной самоотдачи. Каждый день я чувствую поддержку близких, друзей и преподавателей. Их вера в мои силы, мудрые советы и искренняя радость за мои успехи помогают преодолевать любые трудности.

Впереди меня ждут новые горизонты, новые достижения и, конечно же, новые морские истории, которые только предстоит пройти. Мой путь только начинается, и я иду по нему уверенно, зная, что выбрала правильное направление. Море зовет, и я готова ответить на этот вызов.

В будущем я бы хотела стать капитаном на пассажирских лайнерах. Это человек, на котором лежит огромная ответственность за сотни жизней, за обеспечение комфорта людей и само судно. Капитан рискует своей жизнью и судьбой ради благополучия других.

Сейчас бытует мнение, что судоводителей можно заменить современными технологиями, однако это в корне неверно. Несмотря на все достижения прогресса, важно не забывать, что технологии — это всего лишь инструменты в руках людей. При попадании в чрезвычайные ситуации роботы действуют так, как заложено в программе, в отличие от человека. К тому же системы часто сбиваются и выходят из строя, именно в таких ситуациях проявляется истинное мастерство капитана.

Он каждый день, каждый час на мостике сталкивается с выбором, который может изменить не только курс судна, но и жизнь каждого. Это не только технические решения, это порой настоящие моменты истины, когда принятие решения зависит от интуиции, опыта, знаний и глубокого чувства ответственности. Эта профессия требует не только профессионализма, но и большого сердечного участия. Голос капитана — это маяк, который помогает людям найти свое место в условиях тревоги в открытом море при возникновении непредвиденных обстоятельств.

В профессии судоводителя профессионализм и душевность с любовью к морю идут рука об руку. И именно такие люди становятся настоящими капитанами — не просто техническими руководителями, но и истинными лидерами, готовыми вести за собой экипаж и людей в самых разных условиях». ⚓



A life at sea is not all romance, it is also grueling labor that calls for total commitment. Every day, I draw strength from the support of my family, friends, and teachers. Their belief in me, their wise counsel, and their genuine delight in my successes help me overcome every obstacle.

Ahead of me lie new horizons, new accomplishments, and, of course, new maritime stories yet to be lived. My voyage has only just begun, and I walk this course with confidence, knowing I have set the right heading. The sea is calling, and I am ready to answer.

Some day I hope to command a passenger liner. A master bears an immense weight of responsibility — for hundreds of lives, for the comfort of every person on board, and for the vessel itself. A master stakes their own life and destiny for the sake of others' well-being.

There is a widespread belief today that technology can replace the human navigator, yet nothing could be further from the truth. For all the marvels of modern progress, we must never forget that technology is merely a tool in human hands. When an emergency strikes, machines respond only as their programming dictates; a human being does not. Systems frequently malfunction and fail, and it is in precisely those moments that a master's true skills comes to the fore.

Every day, every hour on the bridge, a master faces decisions that can change not just the ship's course but the life of every soul aboard. These go beyond technical choices — they are sometimes genuine moments of truth, when the right call hinges on intuition, experience, knowledge, and a profound sense of duty. The profession demands not only competence but also deep compassion. A master's voice is the lighthouse that steadies people and helps them find their place amid the anxiety of the open sea when the unexpected occurs.

In the navigator's profession, expertise and warmth of heart go hand in hand with a love of the sea. It is people like these who become true masters — not merely technical managers, but real leaders, ready to guide their crew and passengers through whatever conditions may come. ⚓

# НОВОСТИ РПСМ

## В КРЫМУ ПРОШЕЛ ЛИКБЕЗ ПО КТМС

Первичная профсоюзная общественная организация моряков г. Севастополя Российского профсоюза моряков и Севастопольская транспортная прокуратура организовали и провели для курсантов Морского института имени вице-адмирала В. А. Корнилова — филиала ФГБОУ ВО «ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова» просветительскую встречу, которая помогла молодежи разобраться в основах Конвенции о труде в морском судоходстве и больше узнать о своих правах.

По словам председателя ППООМ г. Севастополя РПСМ Артема Боева, основной темой встречи с курсантами плавательных специальностей стали ключевые положения Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС).

— Отдельное внимание было уделено содержанию индивидуального контракта: особенно тому, какие условия должны быть в нем прописаны, — отметил А. Боев. — Также ребята узнали о преимуществах членства в профсоюзе и необходимости коллективного договора, который обеспечивает членам экипажа достойные условия труда и отдыха и практическую помощь профсоюза при возникновении проблем в период работы на борту судна — от взимания зарплат брошенным экипажам и репатриации до консультативной юридической помощи по различным вопросам.

Он подчеркнул, что будущих моряков интересовали самые практические вопросы: как профсоюз может помочь при конфликте с судовладельцем и как вступить в РПСМ.

В завершение мероприятия было отмечено, что проводить такие встречи нужно на регулярной основе: моряки должны знать свои права и уметь их отстаивать. [↕](#)

## ПРОФСОЮЗ ПОДДЕРЖИТ ЭКСПЕДИЦИЮ ПО ОНЕГЕ

Карельская территориальная организация Российского профсоюза моряков окажет поддержку второму этапу экспедиции «Путешествие во времени и пространстве», приуроченной к 240-летию начала официального изучения Карелии. Проект, посвященный историческим маршрутам первого губернатора региона Гавриила Державина и академика Николая Озерецковского, объединит курсантов, ученых и яхтсменов в уникальном исследовании Онежского озера.

Как рассказал начальник отдела воспитательной работы Беломорско-Онежского филиала ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, заместитель председателя первичной профсоюзной организации сотрудников и курсантов Беломорско-Онежского филиала ФГОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова» РПСМ Юрий Власов, в этом году КТО РПСМ окажет материально-техническую помощь на всех этапах экспедиции. Так, профсоюз закупит топливо, а также рассмотрит возможность приобретения надувной лодки, которая необходима на сложных участках маршрута.

Подготовительный этап к путешествию начнется 4 июня — 10 курсантов БОФ ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова под руководством опытных моряков пройдут по Онеге от Петрозаводска к месту старта в поселке Пиндуши.

— Этот переход — отличная морская практика. Ребята будут управлять парусом, учиться навигации и действовать как единая команда. И, конечно, у них будет возможность погрузиться в историю края во время экскурсии в музей-заповедник «Кижи», которая пройдет во время перехода, — подчеркнул Ю. Власов.

Официальный старт второму этапу экспедиции будет дан 8 июня, в День Республики Карелия. В этом году маршрут путешествия пройдет через Пудож, Бесов Нос, Муромский монастырь, гору Андомскую и завершится в учебном центре МЧС России «Арктика». [↕](#)

## ДВРО РПСМ ПОМОГЛА МОРЯКАМ И ИХ СЕМЬЯМ ПОЛУЧИТЬ ОКОЛО 50 МЛН РУБЛЕЙ

Благодаря работе Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков члены экипажей и их семьи смогли получить около 50 млн. руб. задержанной заработной платы и компенсаций.

За прошедший год инспекторы труда ДВРО РПСМ посетили 41 судно в портах Находка и Восточный: 11 — под российским флагом, 30 — под иностранными. В результате проверок владельцы 28 судов получили нотисы о необходимости заключения коллективных договоров с профсоюзом. На борту судов прошли встречи с более чем с 720 моряками. Всего за 2025 год в ДВРО РПСМ обратились девять экипажей судов и 22 моряка и членов их семей в индивидуальном порядке. Эти обращения касались выплаты заработной платы, списания по окончании действия контракта, повышения уровня заработной платы и улучшения условий труда.

Представители ДВРО РПСМ оперативно реагировали на жалобы моряков, принимая немедленные меры по их решению. Помощь в урегулировании трудовых споров профсоюзу, представлявшему интересы моряков, оказывали администрации портов и Дальневосточная транспортная прокуратура, с которой у ДВРО РПСМ налажено сотрудничество, основой которого является двустороннее соглашение на 2023-2026 гг.

Например, в период посещения теплохода Eversun в порту Находки выяснилось, что у четверых российских членов экипажа отсутствовали трудовые договоры с работодателем, а по документам девятых индонезийцев выходило, что они заняты на судне под другим названием. Теплоход Eversun смог выйти из порта только после того, как все 13 членов экипажа подписали актуальные индивидуальные контракты.

Добавим, что в 2025 году ДВРО РПСМ провела переговоры и пролонгировала коллективные договоры на 2026 год с судоходными компаниями Stolt Tankers B. V., ООО «Трансойл», ЗАО «Петропавловск Камчатская судоходная компания» и АО «Фортуна Танкер». [↕](#)

## THE MLC EDUCATIONAL SESSION WAS HELD IN CRIMEA

The Sevastopol Primary Organization of the Seafarers' Union of Russia and the Sevastopol Transport Prosecutor's Office organized and held an educational meeting for cadets of the Vice-Admiral Kornilov Maritime Institute, a branch of the Admiral Ushakov Maritime State University. The meeting helped the young people gain insight into the basics of the Maritime Labour Convention (MLC) and learn more about their rights.

According to Artem Boev, the SUR Sevastopol Primary Organization Chairman, the main topic of the meeting with the cadets of marine specialties was the key provisions of the Maritime Labour Convention (MLC) 2006.

"Special attention was paid to the content of the individual employment agreement, particularly the terms and conditions that should be included," Boev noted. The cadets also learned about the benefits of union membership and the need for a collective bargaining agreement, which guarantees crew members decent conditions of work and rest and practical assistance from the union when issues arise while working on board a vessel — from recovering wages owed to abandoned crew and repatriation to legal advice on various issues.

He emphasized that the future seafarers asked the most practical questions: how a union can help in a dispute with a shipowner and how to join the Seafarers' Union of Russia. [↕](#)



## SUR WILL SUPPORT THE ONEGA EXPEDITION

The Karelian Territorial Organization of the Seafarers' Union of Russia (SUR KTO) will support the second stage of the "Journey through Time and Space" expedition, arranged to coincide with the 240th anniversary of the official exploring of Karelia. The project, dedicated to the historical routes of the region's first governor, Gavriil Derzhavin, and academician Nikolay Ozeretskovsky, will bring together cadets, scientists, and yachtsmen in a unique exploration of Lake Onega.

According to Yury Vlasov, Head of the Educational Work Department at the Belomorsk-Onega branch of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Deputy Chairman of SUR Primary Organization of Staff and Cadets of the Belomorsk-Onega branch of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, this year SUR KTO will provide logistical support throughout all stages of the expedition. The Union will purchase fuel and consider buying an inflatable boat, which is needed on challenging route legs.

Preparatory stage for the voyage will begin on June 4th. Ten cadets from the Belomorsk-Onega branch of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping will sail the Onega River from Petrozavodsk to the starting point in the village of Pindushi under the guidance of experienced seafarers.

"This voyage is excellent maritime training. The cadets will handle the sails, learn to navigate and work as a single team. And, of course, they will have the opportunity to immerse themselves in the history of the region during a visit to the Kizhi Museum Reserve, which will take place during the voyage," emphasized Yury Vlasov.

The official launch of the second stage of the expedition will take place on June 8th, Karelia Republic Day. This year's route will pass through Pudozh, Besov Nos, Muromsky Monastery, and Mount Andomskaya, culminating at the Arktika training center of the Russian Ministry of Emergency Situations. [↕](#)

## SUR FERRO ASSISTED SEAFARERS AND THEIR FAMILIES TO GET ABOUT 50 MILLION RUBLES

Thanks to the work of the Far Eastern Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia, crew members and their families received about 50 million rubles in back wages and compensation.

Over the past year, SUR FERRO labor inspectors visited 41 vessels — 11 Russian-flagged and 30 foreign-flagged — in the ports of Nakhodka and Vostochny. Following these inspections, the owners of 28 vessels received notices of the need to conclude collective bargaining agreements with the union. Meetings with more than 720 seafarers were held onboard the vessels. In total, nine crews and 22 seafarers and their family members contacted the SUR FERRO separately in 2025. These requests concerned wage payment, signing-off from the vessel upon contract expiration, wage increases, and improvement of working conditions.

SUR FERRO representatives promptly addressed seafarers' complaints by taking immediate action. The union also received assistance from Port Administrations and the Far Eastern Transport Prosecutor's Office, with whom SUR FERRO has established cooperation based on a bilateral agreement for 2023-2026, in addressing labor disputes involving seafarers whose interests the union represented.

In particular, while visiting m/v Eversun at the port of Nakhodka, it was found out that four Russian crew members don't have employment agreements. Besides, the documents of nine Indonesians indicated they were working on a vessel under a different name. The MV Eversun only got a permission to leave the port after all 13 crew members had signed valid individual contracts.

It should be added that in 2025, SUR FERRO held negotiations and extended collective bargaining agreements for 2026 with the shipping companies Stolt Tankers B. V., «Tran-soil» LLC, «Petropavlovsk-Kamchatskiy Shipping Company» JSC, and «Fortuna Tanker» JSC. [↕](#)

## ЗАДУМАТЬСЯ О ПЕНСИИ СТОИТ СЕЙЧАС — ДАЖЕ, ЕСЛИ КАЖЕТСЯ, ЧТО ДО НЕЕ ЕЩЕ ОЧЕНЬ ДАЛЕКО

Сегодня все больше людей задумываются о своей пенсии. Их беспокойство можно понять: с принципами ее формирования разобраться не так просто, как хотелось бы. На пенсию влияют множество различных факторов: ключевые из них — размер официальной зарплаты, продолжительность страхового стажа, включая социально значимые периоды, такие как служба в армии, уход за детьми/инвалидами, количество накопленных индивидуальных пенсионных баллов, год выхода на пенсию.

Поэтому вопрос — как современному моряку заработать пенсию — далеко не праздный, учитывая, что многие моряки работают под удобными флагами или попеременно: то на российского работодателя, то на иностранного. Именно этот факт и служит главным поводом для беспокойства: иностранный работодатель не платит за работающего моряка страховые взносы, соответственно это влияет на страховой стаж, необходимый для назначения пенсии.

Российский профсоюз моряков настоятельно советует морякам, как можно раньше озаботиться вопросом будущей пенсии. Любое промедление, неуплата страховых взносов, а еще хуже — отсутствие правоотношений с Пенсионным фондом грозит серьезным сокращением пенсионных выплат, увеличением пенсионного возраста и огромной бумажной волокитой.

### СТРАХОВОЙ СТАЖ

В соответствии с действующим законодательством страховой

стаж — это учитываемая при определении права на трудовую пенсию суммарная продолжительность периодов работы и (или) иной деятельности, в течение которых уплачивались страховые взносы в Пенсионный фонд РФ. Если моряк в период работы в иностранной компании не вступил в добровольные правоотношения с Пенсионным фондом и самостоятельно не выплачивал страховые взносы, то это время работы не будет учитываться в стаже, а значит, велика вероятность, что при недостаточности страхового стажа выйти на пенсию по достижении общеустановленного возраста такой специалист не сможет.

Для многих это становится полной неожиданностью: как так — я всю жизнь трудился на флоте! «Вся жизнь» — совсем не значит, что за это время накопился необходимый стаж для выхода на страховую пенсию по старости. Потому что работал моряк то на российского судовладельца, то на иностранного. И если российский работодатель платил все необходимые взносы, то иностранная компания этим вопросом не занималась вовсе.

Чтобы обеспечить себе гарантированные выплаты по завершении карьеры в море, потребуются две вещи — ознакомиться с российским пенсионным законодательством и не затягивать с оформлением всех необходимых документов.

### ОСНОВНЫЕ МОМЕНТЫ

Для назначения страховой пенсии по старости на общих основаниях должны быть соблюдены три условия.

Первое — достижение общеустановленного возраста выхода на пенсию. Пенсионный возраст в России начал повышаться с 2019 года. Процесс этот идет постепенно. Сейчас действует переходный период, во время которого планомерно повышается возраст выхода на пенсию. В 2026 году процесс завершится. Это последний год, когда будет действовать временный выход на пенсию.

## IT'S TIME TO START THINKING ABOUT RETIREMENT NOW, EVEN IF IT SEEMS THAT IT IS FAR AWAY

Today, more and more people are thinking about their pension. Their concern is understandable: understanding the principles of its formation is not as easy as one would like. A pension is influenced by many different factors: the key ones are the official salary amount, the length of the pension insurance period, including socially significant periods such as military service, caring for children/disabled people, the number of accumulated individual pension points, and the year of retirement.

Therefore, the question of how a modern seafarer can earn a pension is far from idle, given that many seafarers work under flags of convenience or alternate between working for a Russian employer and a foreign one. This fact is the main cause for concern: a foreign employer does not pay insurance contributions for a working seafarer, which, accordingly, affects the insurance period required for the assignment of a pension.

The Seafarers' Union of Russia strongly advises seafarers to consider their future pensions as soon as possible. Any delay, failure to pay insurance premiums, or even worse, failure to maintain legal relations with the Pension Fund, threatens a significant reduction in pension payments, an increase in the retirement age, and a huge amount of paperwork.

### INSURANCE EXPERIENCE

In accordance with current legislation, insurance experience is the total duration of periods of work and/or other activities during which insurance contributions were paid to the Pension Fund of the Russian Federation, taken into account when determining the right to a labor pension. If a seafarer does not enter into voluntary legal relations with the Pension Fund during their employment with a foreign company and does not independently pay insurance contributions, then this time of work will not be counted

towards their length of service. This means that, due to insufficient insurance coverage, it is highly likely that such a specialist will not be able to retire upon reaching the generally established retirement age.

For many, this comes as a complete surprise: how is this possible — I've worked in the navy all my life! "All my life" does not mean that during this time the necessary length of service has been accumulated to qualify for an old-age insurance pension. Because the sailor worked sometimes for a Russian shipowner, sometimes for a foreign one. And while the Russian employer paid all the necessary contributions, the foreign company did not deal with this issue at all.

To ensure you receive guaranteed benefits upon completion of your career at sea, you'll need two things: familiarize yourself with Russian pension legislation and promptly complete all necessary paperwork.

### KEY POINTS

To be eligible for an old-age insurance pension on a general basis, three conditions must be met.

The first is reaching the generally established retirement age. The retirement age in Russia began to increase in 2019. This process is gradual. There is currently a transition period in effect, during which the retirement age is being systematically increased. The process will be completed in 2026.

С 2028 года установится постоянный возраст выхода на пенсию, который составит 65 лет для мужчин и 60 для женщин. С учетом повышения пенсионного возраста в 2026 году выйти на пенсию смогут женщины 1967 года рождения (возраст 59 лет) и мужчины 1962 года рождения (возраст 64 года).

Второе — страховой стаж. С 2024 года в России для назначения страховой пенсии по старости требуется наличие страхового стажа не менее 15 лет. Это требование было достигнуто к 2024 году в результате постепенного ежегодного увеличения нормы на 1 год.

Третье требование — индивидуальные пенсионные коэффициенты. ИПК — это параметр, которым оценивается каждый календарный год трудовой деятельности человека с учетом ежегодных отчислений страховых взносов на обязательное пенсионное страхование. Эти средства переводятся в коэффициенты — чем их больше за год, тем выше будущая страховая пенсия. С 2025 года минимальный порог баллов для назначения страховой пенсии по старости в России составил 30 единиц.

Повышение пенсионного возраста не распространяется на пенсии по инвалидности — они сохраняются в полном объеме и назначаются людям, потерявшим трудоспособность, независимо от возраста при установлении группы инвалидности.

Установлено право на досрочный выход на пенсию для работников с большим стажем работы: не менее 42 лет для мужчин и 37 лет для женщин. Теперь они могут выйти на пенсию на два года раньше положенного, но только при достижении возраста 60 и 55 лет соответственно.

Граждане, которые не заработали права на страховую пенсию по старости, имеют право на социальную пенсию по старости. Возраст выхода на социальную пенсию также поэтапно в течение переходного периода повысится на 5 лет. То есть к 2028 году мужчинам социальная пенсия по старости будет назначаться по достижении 70 лет, женщинам — с 65 лет.

Для граждан предпенсионного возраста — тех, кому до наступления пенсионного возраста осталось 5 лет, в случае потери ими работы и при отсутствии возможности трудоустройства сохранено право выйти на пенсию на 2 года раньше установленного нового пенсионного возраста с учетом переходного периода. Кроме этого граждане предпенсионного возраста, признанные в установленном порядке безработными, получат пособие по безработице.

### ДОСРОЧНЫЙ ВЫХОД

Как известно, члены экипажей судов морского, речного флота и флота рыбной промышленности имеют право на досрочный выход на пенсию по старости. Для этого нужны подтвержденный льготный стаж работы в качестве члена экипажа судна, индивидуальный пенсионный коэффициент необходимой величины, а также необходимое количество лет общего страхового стажа. Нет хотя бы одного из перечисленного, можно частично или полностью попрощаться с мечтами о досрочной старости.

Несмотря на поэтапное повышение пенсионного возраста, право досрочного выхода на пенсию сохраняется для определенной категории работников. Так, мужчины по достижении возраста 55 лет и женщины 50 лет, работающие в плавсоставе судов морского, речного флота и флота рыбной промышленности, за исключением портовых судов, постоянно работающих в акватории порта, служебно-вспомогательных и разъездных судов, судов пригородного и внутригородского сообщения могут выйти на заслуженный отдых, если у них есть:

- стаж работы в плавсоставе судов 12 лет и 6 месяцев — для мужчин, и 10 лет — для женщин;
- общий страховой стаж — 25 и 20 лет соответственно;
- индивидуальный пенсионный коэффициент в размере не менее 30.

Наличие всех этих условий по стажу работы в плавсоставе и общему страховому стажу, а также размеру индивидуального пенсионного коэффициента дает такое же право досрочного

выхода на пенсию по «Списку № 2 производств, работ, профессий, должностей и показателей с вредными и тяжелыми условиями труда, занятость в которых также дает право на пенсию по возрасту (по старости) на льготных условиях» для следующих работников плавсостава — членам экипажей машинной команды служебно-вспомогательных судов и судов портового флота, постоянно работающих в акватории порта (за исключением служебно-разъездных судов, судов пригородного и внутригородского сообщения): кочегарам судов, работающих на жидком топливе; машинистам всех наименований; мотористам всех наименований; механикам и их помощникам, главным и старшим механикам; электромеханикам и их помощникам, электромеханикам старшим.

В случае, если указанные лица проработали на перечисленных работах не менее половины установленного срока и имеют требуемую продолжительность страхового стажа, страховая пенсия им назначается с уменьшением возраста, установленного по состоянию на 31 декабря 2018 года (60 лет для мужчин и 55 лет для женщин), на один год за каждые 2 года и 6 месяцев такой работы мужчинам и за каждые 2 года такой работы женщинам.

### ПЕНСИЯ «ЗА ВЫСЛУГУ ЛЕТ»

Сохранилось право на досрочное назначение страховой пенсии мужчинам и женщинам, проработавшим соответственно не менее 25 лет и 20 лет на судах морского флота рыбной промышленности на работах по добыче, обработке рыбы и морепродуктов, приему готовой продукции на промысле (независимо от характера выполняемой работы), а также на отдельных видах судов морского, речного флота и флота рыбной промышленности (на буксирах-толкачах, постоянно занятых на транспортировке нефтяных барж, газовозах, нефтеналивных, нефтеперекачивающих, нефтебункеровочных и зачистных станциях, подводных аппаратах

This is the last year when the temporary retirement will be in effect. From 2028, the retirement age will be set at 65 for men and 60 for women. Taking into account the increase in the retirement age in 2026, women born in 1967 (age 59) and men born in 1962 (age 64) will be able to retire.

The second is insurance experience. Since 2024, in order to qualify for an old-age insurance pension in Russia, an insurance period of at least 15 years is required. This requirement was achieved by 2024 as a result of a gradual annual increase of the standard by 1 year.

The third requirement is individual pension coefficients. The IPC is a parameter that is used to evaluate each calendar year of a person's working activity, taking into account annual deductions of insurance contributions for compulsory pension insurance.

These funds are converted into coefficients — the more of them there are per year, the higher the future insurance pension. Since 2025, the minimum points threshold for the assignment of an old-age insurance pension in Russia has been 30 points.

The increase in the retirement age does not apply to disability pensions; they are retained in full and are assigned to people who have lost their ability to work, regardless of their age at which the disability group is determined.

The right to early retirement has been established for workers with long service: at least 42 years for men and 37 years for women. Now they can retire two years earlier than expected, but only upon reaching the ages of 60 and 55, respectively.

Citizens who have not earned the right to an old-age insurance pension are entitled to a social old-age pension. The retirement age for social pensions will also be gradually increased by 5 years during the transition period. This means that by 2028, men will be entitled to a social old-age pension upon reaching 70 years of age, and women will be entitled to one upon reaching 65 years of age.

For citizens of pre-retirement age — those who have 5 years left before reaching retirement age — in the event

of job loss and the lack of employment opportunities, the right to retire 2 years earlier than the established new retirement age has been retained, taking into account the transition period. In addition, citizens of pre-retirement age who are recognized as unemployed in accordance with the established procedure will receive unemployment benefits.

### EARLY RETIREMENT

As it is known, crew members of sea, river and fishing fleet vessels have the right to early retirement. This requires confirmed preferential work experience as a member of a vessel's crew, an individual pension coefficient of the required amount, and the required number of years of total insurance experience. If you don't have any of the above, you can partially or completely say goodbye to your dreams of an early retirement.

Despite the gradual increase in the retirement age, the right to early retirement is retained for a certain category of workers. Thus, men who reach the age of 55 and women who reach the age of 50, who work as crew members of sea, river and fishing industry vessels, with the exception of port vessels that are constantly operating in the port waters, service and auxiliary vessels, and suburban and intracity vessels, may retire if they have:

- work experience in the floating personnel of ships of 12 years and 6 months for men, and 10 years for women;
- total insurance period-25 and 20 years, respectively;
- individual pension coefficient of at least 30.

The presence of all these conditions for the length of service in the floating personnel and the total insurance period, as well as the amount of the individual pension coefficient, gives the same right to early retirement according to "List No. 2 of industries, jobs, professions, positions and indicators with harmful and difficult working conditions, employment in which also gives the right to an old-age pension (old age) on preferential terms" for the following employees of the floating personnel — members of the engine room crews of service and auxiliary

vessels and vessels of the port fleet, constantly working in the port waters (with the exception of service and crew vessels, suburban and intracity communication vessels): stokers of ships operating on liquid fuel; machinists of all types;

If the specified persons have worked in the listed jobs for at least half of the established period and have the required length of insurance experience, an insurance pension is assigned to them with a reduction in the age established as of December 31, 2018 (60 years for men and 55 years for women), by one year for every 2 years and 6 months of such work for men and for every 2 years of such work for women.

### PENSION FOR LENGTH OF SERVICE

The right to early appointment of an insurance pension has been retained for men and women who have worked for at least 25 years and 20 years, respectively, on vessels of the sea-going fleet of the fishing industry in work on the extraction, processing of fish and seafood, acceptance of finished products at the fishery (regardless of the nature of the work performed), as well as on certain types of vessels of the sea, river fleet and the fleet of the fishing industry (on tugboats permanently engaged in the transportation of oil barges, gas carriers, oil tankers, oil pumping stations, oil bunkering and cleaning stations, underwater vehicles (laboratories), vessels with nuclear power plants, nuclear technological service vessels, vessels permanently working in the Arctic, chemical tankers, agglomerate carriers).

To confirm special work experience as a crew member of ships in the sea fleet and the fishing industry fleet, certificates from the shipping companies where the seafarer worked are required. In them, the length of service must be described in detail, i. e. with the inclusion of periods of direct presence on board the vessel, as well as other periods preceding or immediately following such work, which are included in the special length of service: paid vacations and compensatory time off; being in the paid reserve; periods

(лабораториях), судах с атомными энергетическими установками, судах атомного технологического обслуживания, судах, постоянно работающих в Арктике, химвозах, агломератовозах).

Для подтверждения специального стажа работы в качестве плавстава судов морского флота и флота рыбной промышленности нужны справки из судоходных компаний, где работал моряк. В них стаж работы должен быть расписан детально, т. е. с включением в него периодов непосредственного нахождения на судне, а также иных периодов, предшествовавших или непосредственно следовавших за такой работой, которые включаются в специальный стаж: оплачиваемые отпуска и отгулы; нахождение в оплачиваемом резерве; периоды привлечения к выполнению ремонтных работ; периоды профессионального обучения и дополнительного профессионального образования, проводимого по направлению работодателя, в течение которых моряк не выполнял работу, но за ним в соответствии с ТК РФ и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, сохранялись место работы (должность), средняя заработная плата и за него осуществлялась уплата страховых взносов на обязательное пенсионное страхование. Отдельно должны быть выделены периоды, которые в специальный стаж не включаются, например, отпуска без сохранения содержания и др.

Следует знать, что:

- если на момент достижения возраста 55 лет для мужчин и 50 лет для женщин нет необходимого стажа работы в плавсоставе или требуемого общего страхового стажа, а также при отсутствии необходимой величины индивидуального пенсионного коэффициента, страховая пенсия моряку будет назначена на общих основаниях: 65/60 лет — для мужчин и женщин соответственно;

- если моряк вступил в добровольные правоотношения по обязательному пенсионному страхованию, платил страховые взносы,

то периоды уплаты страховых взносов учитываются только в общем страховом стаже, но не учитываются при определении права на досрочное назначение страховой пенсии по старости.

Важно помнить, что после 1 января 2013 года условия назначения досрочной страховой пенсии по старости применяются только в том случае, если класс условий труда на рабочих местах членов экипажей судов соответствовал вредному или опасному классу, установленному по результатам проведенной специальной оценки условий труда (СОУТ) и в случае уплаты работодателем дополнительных страховых взносов.

В переходный период до 31 декабря 2018 года право на досрочное назначение страховой пенсии по старости сохраняется по результатам аттестации рабочих мест при условии начисления и уплаты работодателем дополнительных страховых взносов до момента проведения СОУТ.

#### «СЕВЕРНАЯ» ПЕНСИЯ

Жители Крайнего Севера и приравненных местностей имеют право досрочного выхода на пенсию на 5 лет раньше общеустановленного пенсионного возраста. После проведения пенсионной реформы это право сохраняется у северян и в дальнейшем. Вместе с тем возраст досрочного выхода на пенсию у жителей Севера поэтапно повышается на 5 лет: с 50 до 55 лет у женщин и с 55 до 60 лет у мужчин.

В 2026 году право выйти на досрочную пенсию имеют мужчины 1967 года рождения — в 59 лет и женщины 1972 года рождения — в 54 года при наличии необходимого северного стажа.

Минимально необходимый северный стаж для досрочного назначения пенсии при этом не меняется и по-прежнему составляет 15 календарных лет в районах Крайнего Севера и 20 календарных лет в приравненных местностях. Требования по страховому стажу аналогично не меняются и составляют 20 лет для женщин и 25 лет для мужчин.

Год стажа в местностях, приравненных к Крайнему Северу, соотносится с 9 месяцами работы непосредственно в условиях Севера. Тем, кто проработал в районах Крайнего Севера не менее 7 лет 6 месяцев, страховая пенсия назначается с уменьшением возраста на четыре месяца за каждый полный календарный год работы в этих районах.

Моряки, отработавшие не менее 15 календарных лет в районах Крайнего Севера или не менее 20 календарных лет в приравненных к ним местностях, при наличии общего страхового стажа, необходимого для досрочного назначения страховой пенсии по старости (мужчины — 25 лет и женщины — 20 лет), и стажа работы в качестве членов экипажей судов не менее 12 лет и 6 месяцев, смогут выйти на пенсию на 5 лет раньше возраста, установленного для досрочного назначения: в 50 лет — мужчины, в 45 лет — женщины.

#### ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ

Многие российские моряки на сегодняшний день предпочитают работать под иностранным флагом. Вместе с тем не все из них задумываются о пенсии. Конечно, можно рассчитывать на социальную пенсию при нехватке страхового стажа. Нужно понимать, что, например, в 2026 году возраст назначения социальной пенсии по старости составит 64 года (для женщин) и 69 лет (для мужчин), а после окончания переходного периода в 2028 году возраст выхода на социальную пенсию по старости увеличится до 65 и 70 лет соответственно.

С 1 апреля 2026 года размер социальной пенсии по старости составит 9424 руб. При этом следует иметь в виду, что социальная пенсия по старости не выплачивается гражданам в период выполнения ими работы или иной деятельности, в период которой они подлежат обязательному пенсионному страхованию.

Чтобы не оказаться у разбитого корыта, всем морякам — гражданам Российской Федерации, работающим на судах под иностранными флагами, необходимо добровольно вступить

of involvement in repair work; periods of vocational training and additional vocational education conducted at the direction of the employer, during which the seafarer did not perform work, but in accordance with the Labor Code of the Russian Federation and other regulatory legal acts containing labor law standards, his place of work (position), average salary were retained and insurance contributions for compulsory pension insurance were paid for him. Periods that are not included in the special length of service, such as unpaid leave, etc., must be identified separately.

You should know that:

- if, at the time of reaching the age of 55 for men and 50 for women, there is no required length of service in the seafaring personnel or the required total insurance period, as well as in the absence of the required value of the individual pension coefficient, the seafarer's insurance pension will be assigned on a general basis: 65/60 years old — for men and women respectively;

- if a seafarer entered into voluntary legal relations for compulsory pension insurance and paid insurance contributions, then the periods of payment of insurance contributions are taken into account only in the total insurance period, but are not taken into account when determining the right to early appointment of an old-age insurance pension.

It is important to remember that after January 1, 2013, the conditions for the appointment of an early old-age insurance pension apply only if the class of working conditions at the workplaces of ship crew members corresponded to the harmful or hazardous class established based on the results of a special assessment of working conditions (SAWC) and in the event of payment of additional insurance contributions by the employer.

During the transition period until December 31, 2018, the right to early appointment of an old-age insurance pension is retained based on the results of the certification of workplaces, provided that the employer accrues and pays additional insurance contributions before the special assessment of working conditions is carried out.

#### NORTHERN PENSION

Residents of the Far North and equivalent areas have the right to early retirement 5 years before the generally established retirement age. After the pension reform, this right will be retained by northerners in the future. At the same time, the early retirement age for residents of the North is gradually increasing by 5 years: from 50 to 55 years for women and from 55 to 60 years for men.

In 2026, men born in 1967 will have the right to retire early at age 59 and women born in 1972 at age 54, provided they have the required length of service in the north.

The minimum required length of service in the north for early retirement does not change and remains 15 calendar years in the Far North regions and 20 calendar years in equivalent areas. The requirements for insurance experience similarly remain unchanged and are 20 years for women and 25 years for men.

One year of work experience in areas equivalent to the Far North is equivalent to 9 months of work directly in the Northern conditions. For those who have worked in the Far North regions for at least 7 years and 6 months, an insurance pension is assigned with a reduction in age by four months for each full calendar year of work in these regions.

Seafarers who have worked for at least 15 calendar years in the Far North or at least 20 calendar years in equivalent areas, and who have the total insurance period required for early assignment of an old-age insurance pension (25 years for men and 20 years for women) and at least 12 years and 6 months of service as crew members on ships, will be able to retire 5 years earlier than the age established for early assignment: 50 years for men and 45 years for women.

#### UNDER A FOREIGN FLAG

Many Russian seafarers today prefer to work under foreign flags. However, not all of them think about retirement. Of course, you can count on a social pension even if you don't have enough insurance experience. It is important to understand that, for example, in 2026,

the age for receiving a social old-age pension will be 64 years (for women) and 69 years (for men), and after the end of the transition period in 2028, the age for receiving a social old-age pension will increase to 65 and 70 years, respectively.

Effective April 1, 2026, the social old-age pension will amount to 9,424 rubles. It should be noted that the social old-age pension is not paid to citizens while they are working or otherwise engaged in activities that qualify them for mandatory pension insurance.

To avoid being left high and dry, all seafarers who are citizens of the Russian Federation and who work on ships under foreign flags must voluntarily enter into mandatory pension insurance. These relations imply the payment of insurance contributions for oneself to the Pension Fund of the Russian Federation. Only in this case will Russian seafarers be insured persons covered by compulsory pension insurance with the subsequent right to retire upon reaching the generally established age. Again, this is only possible if you have the required insurance period and the individual pension coefficient. The sooner seafarers start paying their dues, the better. Periods of payment of insurance contributions by seafarers working on ships under foreign flags are counted towards their insurance record. Otherwise, you can forget about old-age insurance pension.

#### HOW TO START PAYING INSURANCE PREMIUMS?

Seafarers should contact the territorial office of the Pension Fund of the Russian Federation at their place of residence and submit an application to enter into legal relations under compulsory pension insurance. The application can be submitted in person or sent by mail, with mandatory confirmation of sending and receipt of the letter. Additionally, it is necessary to provide a passport or other document certifying the seafarer's identity, as well as documents confirming the fact of employment or the fact of an invitation to work outside the territory of the Russian Federation, or giving the right to carry out activities outside the territory of the Russian Federation.

в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию. Эти отношения подразумевают уплату страховых взносов за себя в Пенсионный фонд Российской Федерации. Только в этом случае российские моряки будут являться застрахованными лицами, на которых распространяется обязательное пенсионное страхование с дальнейшим правом выхода на пенсию при достижении общеустановленного возраста. Опять же — это возможно только при наличии необходимого страхового стажа и величины индивидуального пенсионного коэффициента. Чем раньше моряки начнут платить взносы, тем лучше. Периоды уплаты страховых взносов моряками, работающими на судах под иностранными флагами, засчитываются в страховой стаж. В противном случае о страховой пенсии по старости можно будет забыть.

#### КАК НАЧАТЬ ПЛАТИТЬ СТРАХОВЫЕ ВЗНОСЫ?

Морякам следует обратиться в территориальный орган Пенсионного фонда РФ по месту жительства и подать заявление о вступлении в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию. Заявление можно подать лично или направить по почте с обязательным фактом подтверждения отправки и получения письма. Дополнительно необходимо предоставить паспорт или другой документ, удостоверяющий личность моряка, а также документы, подтверждающие факт работы или факт приглашения для работы за пределами территории Российской Федерации, либо дающие право на осуществление деятельности за пределами территории Российской Федерации.

Минимальный размер страховых взносов, который должен будет уплачивать моряк, определяется так: минимальный размер оплаты труда (МРОТ) на начало финансового года, за который уплачиваются страховые взносы, нужно умножить на тариф страховых взносов в размере 22%. Максимальный размер страховых взносов не может быть более

размера, определяемого как произведение восьмикратного размера МРОТ на начало финансового года, за который уплачиваются страховые взносы, и тарифа страховых взносов в размере 22%.

Таким образом, минимальный размер страховых взносов, которые моряк должен будет заплатить за расчетный период 2025 года, составляет 59 241,60 руб. ( $1\text{МРОТ} \times 22\% \times 12$ ). Размер одного минимального размера оплаты труда на 1 января 2025 года составляет 22 440 руб. Максимальный размер страховых взносов за этот же расчетный период составляет 473 932, 80 руб. ( $8 \times 22\,440 \times 22\% \times 12$ ).

За расчетный период 2026 года минимальный и максимальный размеры страховых взносов составят 71 525,52 руб. и 572 204,16 руб. соответственно. Размер одного МРОТ на 1 января 2026 года — 27 093 рубля.

Учитывая добровольность вступления в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию, моряк самостоятельно должен определить, в каком размере (в пределах установленных минимального и максимального размера взносов) он будет уплачивать страховые взносы. То есть размер уплачиваемых страховых взносов не зависит от размера заработной платы, которую моряк получает у иностранного судовладельца.

В настоящее время уточнен порядок исчисления и сроки уплаты страховых взносов. Расчетным периодом по страховым взносам признается календарный год. Исчисление суммы производится моряком самостоятельно, определяется пропорционально количеству календарных месяцев, в течение которых моряк состоял в правоотношениях по обязательному пенсионному страхованию, и уплачивается не позднее 31 декабря текущего календарного года.

Законодательство также предусматривает возможность уплаты страховых взносов не только самим моряком, добровольно вступившим в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию, но и другим физическим лицом.

При этом продолжительность засчитываемых в страховой стаж периодов уплаты страховых взносов за моряков не может составлять более половины страхового стажа, требуемого для назначения страховой пенсии по старости, то есть не более 7,5 лет.

Если на момент достижения общеустановленного возраста выхода на пенсию члену экипажа не хватает страхового стажа и нет необходимой величины индивидуального пенсионного коэффициента, то увеличить эти показатели можно, продолжая уплачивать страховые взносы, таким образом создавая все условия для приобретения права на страховую пенсию.

#### ВАША ПЕНСИЯ — В ВАШИХ РУКАХ

Российский профсоюз моряков рекомендует ежегодно знакомиться с информацией о состоянии своего лицевого счета: сколько начислено пенсионных баллов, сколько лет-месяцев учтено в страховом стаже. Система учета позволяет отследить информацию о периодах трудовой деятельности, местах работы, размере начисленных работодателями страховых взносов и уровне заработной платы.

Для получения сведений необходимо прийти с документом, удостоверяющим личность, в любой территориальный орган Пенсионного фонда Российской Федерации или обратиться с запросом в любой многофункциональный центр (МФЦ). Информацию о состоянии лицевого счета также можно узнать посредством электронных услуг, предоставляемых Пенсионным фондом РФ, создав личный кабинет.

Доступ к сервису имеют все пользователи, зарегистрированные на сайте [www.gosuslugi.ru](http://www.gosuslugi.ru) и в единой системе идентификации и аутентификации (ЕСИА).

Если самостоятельно сложно разобраться в пенсионном законодательстве или, например, доказать право на досрочную пенсию даже при наличии всех необходимых документов, моряк всегда может обратиться за помощью в Российский профсоюз моряков. [↕](#)

The minimum amount of insurance contributions that a seafarer must pay is determined as follows: the minimum wage (MW) at the beginning of the financial year for which insurance contributions are paid must be multiplied by the insurance contribution rate of 22%. The maximum amount of insurance premiums may not be greater than the amount determined as the product of eight times the minimum wage at the beginning of the financial year for which insurance premiums are paid and the insurance premium rate of 22%.

Thus, the minimum amount of insurance contributions that a seafarer will have to pay for the 2025 billing period is 59,241.60 rubles (1 minimum wage  $\times$  22% $\times$ 12). The minimum wage as of January 1, 2025, is 22,440 rubles. The maximum insurance premium for the same billing period is 473,932.80 rubles ( $8 \times 22,440 \times 22\% \times 12$ ).

For the 2026 billing period, the minimum and maximum amounts of insurance premiums will be 71,525.52 rubles and 572,204.16 rubles, respectively. The minimum wage as of January 1, 2026 is 27,093 rubles.

Given the voluntary nature of entering into legal relations under compulsory pension insurance, a seafarer must independently determine the amount (within the established minimum and maximum contribution amounts) in which he will pay insurance contributions. That is, the amount of insurance premiums paid does not depend on the amount of wages that the sailor receives from the foreign shipowner.

The procedure for calculating and the deadlines for paying insurance premiums have now been clarified. The calculation period for insurance premiums is recognized as a calendar year. The calculation of the amount is carried out by the seafarer independently, is determined in proportion to the number of calendar months during which the seafarer was in a legal relationship under compulsory pension insurance, and is paid no later than December 31 of the current calendar year.

The legislation also provides for the possibility of paying insurance

premiums not only by the seafarer who voluntarily entered into legal relations under compulsory pension insurance, but also by another individual. Moreover, the duration of the periods of payment of insurance premiums for seafarers that are counted towards the insurance period cannot be more than half of the insurance period required for the assignment of an old-age insurance pension, i. e. no more than 7.5 years.

If, upon reaching the generally established retirement age, a crew member lacks sufficient insurance experience and does not have the required individual pension coefficient, these indicators can be increased by continuing to pay insurance contributions, thereby creating all the conditions for acquiring the right to an insurance pension.

#### YOUR PENSION IS IN YOUR HANDS

The Seafarers' Union of Russia recommends annually reviewing your personal account status: how many pension points have been accrued, how many years and months have been counted toward your insurance record. The accounting system allows you to track information about periods of employment, places of work, the amount of insurance contributions accrued by employers, and the level of wages.

To obtain information, you must come with an identity document to any territorial office of the Pension Fund of the Russian Federation or submit a request to any multifunctional center (MFC). Information about the status of your personal account can also be obtained through electronic services provided by the Pension Fund of the Russian Federation by creating a personal account. All users registered on the website [www.gosuslugi.ru](http://www.gosuslugi.ru) and in the Unified Identification and Authentication System (ESIA) have access to the service.

If a seafarer finds it difficult to navigate pension legislation on their own, or, for example, to prove their eligibility for an early retirement even with all the necessary documents, they can always turn to the Seafarers' Union of Russia for assistance. [↕](#)





## WITH THE PASSING OF EDUARD ZHURAVLEV, THE RUSSIAN TRADE UNION MOVEMENT HAS LOST A TIRELESS AND INDISPENSABLE FIGHTER

### С УХОДОМ ЭДУАРДА ЖУРАВЛЕВА РОССИЙСКОЕ ПРОФСОЮЗНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПОТЕРЯЛО НЕУТОМИМОГО И НЕЗАМЕНИМОГО БОРЦА

Федерация профсоюзов работников морского транспорта с прискорбием сообщает, что 18 февраля 2026 года в возрасте 48 лет ушел из жизни Эдуард Вадимович Журавлев, председатель первичной профсоюзной организации докеров ОАО «Морской порт Туапсе» Российского профсоюза докеров. В его лице российское профсоюзное движение потеряло настоящего борца, верного друга и надежного товарища. Более 15 лет своей, к сожалению, несправедливо короткой жизни Эдуард Вадимович посвятил профсоюзной работе, и его вклад в борьбу за права докеров в целом невозможно переоценить.

Эдуард Журавлев родился в Туапсе в июле 1977 года. В 2007 году он был выбран председателем первичной профсоюзной организации докеров ОАО «Морской порт Туапсе» Российского профсоюза докеров. Благодаря высококлассным профессиональным знаниям всей специфики работы докера-механизатора, колоссальному опыту работы в порту Туапсе, аналитическому складу ума он проводил активную планомерную работу, направленную на снижение травматизма в порту. В частности, на серьезном уровне занимался выявлением причин, способствующих травматизму, и созданием условий, предупреждающих человеческие жертвы. Он отмечал, что безопасность на рабочем месте является фундаментом стабильности и защищенности членов профкома. На протяжении всей трудовой деятельности Эдуарда Вадимовича отличали компетентность и неравнодушие: все, что он делал, было направлено на достижение высоких результатов в работе.

Избрав профсоюзную дорогу, он не сворачивал с нее, пока

не началась Специальная военная операция. Долго оставаться в стороне Эдуард Журавлев не смог, поэтому летом 2022 года добровольцем отправился на фронт. Осенью 2022 года он получил первое ранение. Осенью 2023 года — второе и очень тяжелое, после которого так и не смог восстановиться. Имеет боевые награды: медаль «За отвагу», медаль Суворова.

Все, кто знал и работал с Эдуардом Вадимовичем, неизменно отмечают его исключительную порядочность, бесконечную преданность профессии докера-механизатора, крепкое плечо, оптимизм и чувство юмора. С его уходом российское профсоюзное движение потеряло неутомимого и незаменимого борца, который всегда будет служить образцом смелости, честности и неравнодушия для следующих поколений докеров.

Федерация профсоюзов работников морского транспорта выражает глубокие соболезнования родным, друзьям, коллегам и товарищам Эдуарда Вадимовича Журавлева. Светлая память! 🇷🇺

The Maritime Transport Workers' Federation regrets to inform, that Eduard Vadimovich Zhuravlev, Chair of the Primary Organization of Dockers at "Tuapse Commercial Sea Port, OJSC" of the Dockers' Union of Russia, passed away on February 18, 2026, at the age of 48.

In him, the Russian trade union movement has lost a true fighter, a loyal friend, and a reliable comrade. Eduard Vadimovich dedicated more than 15 years of his unfortunately short life to trade union work, and his contribution to the fight for dockers' rights cannot be overstated.

Eduard Zhuravlev was born in Tuapse in July 1977. In 2007, he was elected Chair of the Primary Organization of Dockers at "Tuapse Commercial Sea Port, OJSC" of the Dockers' Union of Russia. Due to his extensive experience working at the port of Tuapse, his advanced professional understanding of the specifics of a docker-machine operator's job, and his analytical mind, he carried out proactive, continuous work to reduce injuries at the port.

In particular, he was seriously engaged in identifying the causes of injuries and creating conditions that prevented fatalities. He noted that workplace safety is the foundation of the stability and security of trade union members. Eduard Vadimovich was distinguished by his personal involvement and expert knowledge throughout his career, and his primary objective was to achieve the highest possible level of performance.

He maintained his decision to pursue the trade union path until the Special Military Operation commenced. Eduard Zhuravlev couldn't stay aside for long and volunteered for the front in the summer of 2022. In the fall of 2022, he received

his first wound. In the fall of 2023, he suffered a second, very serious injury, from which he never fully recovered. He was given military awards: the Medal "For Courage" and the "Medal of Suворov".

Everyone who knew or worked with Eduard Vadimovich consistently notes his exceptional decency, lifelong commitment to a docker-machine operator profession, his strong shoulder, optimism, and sense of humor. With his passing, the Russian trade union movement has lost a tireless and indispensable fighter who will always serve as an example of courage, honesty, and personal involvement for future generations of dockers.

The Maritime Transport Workers' Federation conveys its sincere condolences to the family, friends, colleagues, and comrades of Eduard Vadimovich Zhuravlev. Cherished memory to him! 🇷🇺

# НОВОСТИ РПСМ

## ВСЕ ДЛЯ ПОБЕДЫ

Две первичные профсоюзные организации Российского профсоюза моряков — первичная профсоюзная организация моряков ПАО «ДВМП» РПСМ и первичная профсоюзная организация РПСМ «Тихоокеанская профсоюзная организация моряков» продолжают благотворительную программу поддержки участников Специальной военной операции (СВО) и их семей.

Так, в настоящее время Тихоокеанская профсоюзная организация моряков оформляет финансовое пожертвование на сумму 100 тысяч рублей для приобретения необходимого снаряжения, средств связи, медицинских препаратов и других жизненно важных нужд для бойцов и мирного населения, находящихся в зоне Специальной военной операции.

Ранее через Благотворительный фонд «Народный фронт. Все для Победы», профсоюзные первички передали детям участников Специальной военной операции сладкие новогодние подарки.

Напомним, что в прошлом году председатель Тихоокеанской профсоюзной организации моряков Российского профсоюза моряков (ТПОМ РПСМ) Валерий Березинский и помощник председателя первичной профсоюзной организации моряков ПАО «ДВМП» РПСМ Татьяна Пашкевич получили Благодарственные письма Народного фронта. В них сопредседатель регионального Штаба Народного фронта Юрий Логинов отметил их бескорыстную помощь и действенную поддержку движения «Народный фронт «За Россию».

## ПРОФСОЮЗ И РЕГИСТР ОБСУДИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ СОВМЕСТНОГО КОНТРОЛЯ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ КТМС

В начале февраля председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков Николай Суханов, главный технический инспектор ДВРО РПСМ Валентин Жеребцов и начальник Приморского отделения Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства Андрей Чураев провели рабочую встречу, результатом которой стала договоренность о сотрудничестве в области контроля за выполнением требований Сводной Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС) на флоте.

На встрече представители РПСМ и РМРС обменялись информацией о том, как профсоюз и регистр проводят проверки исполнения требований КТМС.

Николай Суханов отметил, что нередко в ходе профсоюзных инспекций на судах выявляются нарушения КТМС. Однако зачастую даже самые грубые из них удается достаточно быстро урегулировать — колоссальную помощь в этом оказывают морские власти портов Находка и Восточный.

В свою очередь Андрей Чураев рассказал о работе, которую проводят специалисты регистра по проверке исполнения требований Сводной Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве, подчеркнув, что КТМС — важный документ для моряков.

В этой связи представители РПСМ и РМРС отметили необходимость совместной работы по контролю за выполнением КТМС и обсудили возможность проведения совместных мероприятий.

## ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РПСМ ЮРИЙ СУХОРУКОВ НАГРАЖДЕН ПАТЕНТОМ «ПЕТРОВСКОГО КОРАБЕЛА»

5 февраля в Петербурге прошла торжественная церемония награждения заслуженных работников морской отрасли, организованная Морским советом при Правительстве Санкт-Петербурга и приуроченная ко Дню морского инженерного образования. В память о получении Петром I патента корабельного плотника — первого в России сертификата о морском образовании — председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков, гендиректор Российского морского регистра судоходства Сергей Куликов и координатор историко-патриотического проекта «Морской венок славы: моряки на службе Отечеству» Алексей Нейбург получили патенты «Петровского корабела» и плотницкие топоры.

Почетный документ и топор в скрипичном футляре — символ виртуоза морской отрасли, председателю РПСМ вручил руководитель Администрации морских портов Балтийского моря Петр Паринов. Он отметил заслуги Юрия Сухорукова в деле защиты прав моряков, а также выразил признательность председателю РПСМ за неустанную работу по обеспечению российских моряков достойными условиями труда на флоте и представительство интересов российского плавсостава на всех уровнях.

Отвечая на поздравления, Ю. Сухоруков подчеркнул, что патент «Петровского корабела» и плотницкий топор — очень ценная для РПСМ награда:

— Она говорит о признании заслуг Российского профсоюза моряков в деле защиты прав и интересов российских моряков, и указывает на то, что эта работа должна быть продолжена. Нам необходимо выше нести флаг нашей страны и нашего города — на всех морях и океанах, ведь российские моряки и великая Россия — лучшие.

Участники церемонии отметили, что вручение патентов петровских корабелов — один из самых важных праздников Петербурга. Ежегодно с этой даты стартует целая серия патриотических мероприятий, цель которых — привлечь интерес молодежи к морским профессиям. Торжественная церемония завершилась возложением цветов к памятнику «Царь-плотник».

## ALL FOR VICTORY

Two primary trade union organizations of the Seafarers' Union of Russia — SUR Primary Organization of FESCO PJSC and SUR Primary Organization "Pacific Trade Union Organization of Seafarers" — keep supporting Special Military Operation (SMO) participants and their families through a dedicated charitable program.

The Pacific Trade Union Organization of Seafarers is currently executing a financial contribution of RUB100,000 to purchase necessary accouterments, communications equipment, medical supplies, and for other vital needs for soldiers and civilians in the Special Military Operation zone.

Earlier, the SUR Primary Organizations sent sweet New Year presents to the children of SMO participants through the "People's Front. All for Victory" Charity Fund.

It bears reminding that, last year, the Chair of Pacific Trade Union Organization of Seafarers of the Seafarers' Union of Russia, Valery Berzinsky, and the Assistant to the Chair of the SUR Primary Organization of FESCO PJSC, Tatyana Pashkevich, were awarded the People's Front letters of appreciation. In the letters, Yuri Loginov, Co-Chair of the Regional Headquarters of the People's Front, acknowledged their selfless assistance and effective support for the public movement "People's Front "For Russia".

## THE TRADE UNION AND THE REGISTRY DISCUSSED THE POSSIBILITY OF JOINTLY MONITORING COMPLIANCE WITH THE MLC, 2006

In early February, Nikolay Sukhanov, Chair of the Far Eastern Regional Organization of the Seafarers' Union of Russia, Valentin Zherebtsov, SUR FERO Chief Labour Inspector, and Andrey Churaev, Head of the Primorsky District Office of the Far East Branch Office of the Russian Maritime Register of Shipping, held a working meeting that entailed an agreement on cooperation to ensure fleet-wide compliance with the requirements of the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006).

During the meeting, representatives of the SUR and the RMRS shared information on how the trade union and the registry conduct MLC enforcement inspections.

According to Nikolay Sukhanov, MLC violations are often revealed during trade union inspections on vessels. However, even the worst violations are often resolved quickly, with the maritime authorities of the ports of Nakhodka and Vostochny providing significant assistance.

In turn, Andrey Churaev spoke about the work carried out by the registry's specialists to verify compliance with the requirements of the Maritime Labour Convention, 2006, emphasizing that the MLC is an important document for seafarers.

In this regard, representatives of RMRS and SUR acknowledged the necessity of collaborative endeavors to oversee the MLC's fulfillment and investigated the feasibility of organizing joint events.

## YURY SUKHORUKOV, PRESIDENT OF THE SUR, WAS AWARDED THE "PETROVSKY SHIPWRIGHT" PATENT

On February 5, an awarding ceremony for maritime industry honored workers was held in St. Petersburg. It was scheduled to coincide with Marine Engineering Education Day and was organized by the Maritime Council under the Government of St. Petersburg.

In commemoration of Peter the Great receiving a ship carpenter's patent, the first maritime education certificate in Russia, Yury Sukhorukov, President of the Seafarers' Union of Russia, Sergey Kulikov, Director General of the Russian Maritime Register of Shipping, and Aleksey Neiburg, Coordinator of the historical and patriotic project "Sea Wreath of Glory: Sailors in Service with the Fatherland," received "Petrovsky Shipwright" patents and carpenter's axes.

Petr Parinov, Head of Administration of the Baltic Sea Ports, presented the President of the Seafarers' Union of Russia with an honorary document and an axe in a violin case — a symbol of a maritime industry's virtuoso. He recognized Yury Sukhorukov's accomplishments in safeguarding the rights of seafarers and expressed gratitude to the SUR President for his unwavering commitment to ensuring that Russian seafarers have decent working conditions and for advocating for their interests at all levels.

In response to the congratulations, Yury Sukhorukov highlighted that the "Petrovsky Shipwright" patent and carpenter's axe are of high value for the Seafarers' Union of Russia:

"This award recognizes the achievements of the Seafarers' Union of Russia in protecting the rights and interests of Russian seafarers and indicates that this work must be continued. We should keep the flag of our country and our city higher — at all seas and oceans, because Russian seafarers and great Russia are the best."

Ceremony participants noted that the presentation of the "Petrovsky Shipwright" patent is one of the most important holidays in St. Petersburg. Every year, this date marks the beginning of a series of patriotic events aimed at attracting young people to maritime careers. The ceremony concluded with the laying of flowers at the "Tsar Carpenter" monument.

# ЧЕЛОВЕК-ОРКЕСТР НА БОРТУ: МОРСКАЯ ПРОФЕССИЯ СТАНЕТ СЛОЖНЕЕ

Не только нести вахты, но и отбивать хакерские атаки, управлять автономными и «зелеными» судами, оказывать медицинскую помощь, работать с искусственным интеллектом — в таком режиме многозадачности будут работать моряки уже после 2030 года. Ожидается, что к тому времени завершится всеобъемлющий пересмотр Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты и Кодекса ПДНВ. В ней закрепят множество новых компетенций, которыми должны будут овладеть курсанты и члены экипажей морских судов. Как изменится подготовка плавсостава, когда документы моряков станут цифровыми и как сделать жизнь экипажей на борту спокойной и счастливой — эти вопросы обсуждали на Всероссийской конференции «Подготовка и дипломирование моряков», которая проходила 9-10 декабря в ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова с участием представителей Росморречфлота, судовладельцев, портовых администраций и специалистов морских вузов России.



## КУРС НА ОПЕРЕЖЕНИЕ

Конвенция ПДНВ впервые была принята Международной морской организацией в 1978 году, установив для всех моряков единые международные стандарты подготовки, квалификации и несения вахты. Конвенция регулярно обновляется, особенно, в последние годы. В первую очередь это связано с развитием технологий — морская индустрия стремительно цифровизируется, а в рейсы выходят первые автономные суда.

Чтобы работать на них, нужны новые компетенции, поэтому в ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова разработали проект профессионального стандарта для специалистов по управлению автономными судами.

— Мы уже вводим модули и отдельные дисциплины по автономному судоходству

для курсантов старших курсов, охватывая все специальности: не только судоводителей и механиков, но и гидрографов, инженеров, экономистов. Для этого мы подготовили примерные основные образовательные программы, — рассказала проректор по развитию образовательного комплекса и взаимодействию с учебно-методическими объединениями ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Елена Лаврентьева.

В свою очередь директор департамента по конвенционной подготовке ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Александр Горобцов считает, что перемены для моряков уже стали реальностью: современный флот ждет экипажи, владеющие цифровой грамотностью, умеющие работать с данными и обладающие глубокими технологическими знаниями.

— Люди должны быть лучше готовы к сложной работе, где на судне будет меньше персонала, а техники — больше. Каждый моряк на борту должен быстро анализировать данные, которые дает техника, оставаясь ключевым элементом системы. Сейчас идет поиск баланса на ближайшие 15 лет, чтобы понять, какими должны быть моряки будущего, — отметил он.

Участники конференции уверены: двигаться вперед нужно и в части подготовки моряков основам кибербезопасности. Морские суда по-прежнему атакуют хакеры, поэтому экипажи судов будут обучать основам защиты данных и безопасной передачи информации.

Как сообщил начальник международного отдела Российского морского регистра судоходства Олег Чернов, в июне 2025 года Комитет по безопасности на море Международной морской организации (ИМО) принял принципиальное решение о разработке соответствующего кодекса. Предметная работа над документом начнется в 2026 году.

— Пока это будет кодекс рекомендательного характера, — уточнил он. — Предполагается, что за два-три года накопится необходимый опыт, и на его основе может быть создан уже обязательный международный стандарт по кибербезопасности. Это направление очень значимо и для подготовки моряков, и для всей отрасли в целом.

Олег Чернов также подчеркнул, что кибербезопасность — очень близкое направление к автономному судоходству, где у Российской Федерации уже есть существенные наработки, знания и опыт. Все это может и должно быть использовано в международном нормотворческом процессе, считает эксперт.

## ТРЕНАЖЕРНЫЙ ШТОРМ И РАЗВИТИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОГРАМНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Новые технологии подготовки экипажей тоже занимают особое место в работе по пересмотру

# A ONE-MAN BAND ON BOARD: THE SEAFARING WILL BE A MORE COMPLICATED PROFESSION

Seafarers will be multitasking as early as 2030: they will not only stand watches but also repel hacks, operate autonomous and "green" vessels, provide medical care, and work with artificial intelligence. By that time, a comprehensive revision of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers and the STCW Code is expected to be completed. It will establish numerous new competencies that cadets and crew members of seagoing vessels will be required to master. How will seafarer training change when seafarers' documents become digital, and how to make crew life on board calm and happy? These issues were discussed at the All-Russian Conference "Seafarer Training and Certification," which was held on December 9-10 at the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping. Among its participants were representatives of Rosmorrechflot, shipowners, port administrations, and specialists from Russian maritime universities.

## BE AHEAD OF THE CURVE

The STCW Convention was first adopted by the International Maritime Organization in 1978, having established uniform international standards for training, qualifications, and watchkeeping for all seafarers. The Convention is regularly updated, especially in recent years. This is primarily due to technological advances — the maritime industry is rapidly digitalizing, and the first autonomous vessels are entering service. Operating these vessels requires new competencies, so the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping has developed a draft professional standard for specialists in the operation of autonomous vessels.

— We are already introducing modules and dedicated disciplines on autonomous shipping for senior cadets, covering all specialties: not only navigators and ship engineers, but also hydrographers, engineers, and economists. For this purpose, we have prepared tentative principal educational programs, — said Elena Lavrentyeva, Vice-Rector for educational cluster development and cooperation with the educational and methodological associations at the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping.

Aleksandr Gorobtsov, Director for the Convention Training Department at the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, is of the opinion that seafarers are already experiencing changes. The cutting-edge fleet anticipates crews who are proficient in data management, possess deep technological expertise, and have digital competence.

— People should be better prepared for complicated work when vessels will have fewer personnel and more equipment. Every seafarer on board should be quick in interpreting data generated by machines while remaining a key element of the system. We are currently seeking a balance for the next 15 years to understand what the seafarers of the future should be like, — he noted.

Conference participants are confident that progress is also needed in training seafarers in the basics of cybersecurity. Vessels are still under attack by hackers, so crews will be trained in the fundamentals of data protection and secure data transfer.

According to Oleg Chernov, Head of the International Affairs Department of the Russian Maritime Register of Shipping, in June

Конвенции ПДНВ. Эксперты сходятся во мнении, что значительный процесс обучения моряков будет проходить на тренажерах: например, часть плавательной практики планируется заменить тренажерными модулями.

— Безусловно, никакой симулятор никогда не заменит реальную работу в море. Но, с другой стороны, на плавпрактике или за непродолжительный период работы в море моряк может просто не столкнуться с такими ситуациями, как аварийное покидание судна, поисково-спасательная операция, тушение пожара. Как раз именно тренажеры позволяют моделировать эти ситуации и отрабатывать действия — как самого моряка, так и внутри команды, — отметил первый проректор ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Сергей Айзинов.

В этой связи Макаровка постоянно развивает свою тренажерную базу — в этом году в ее состав вошел уникальный, не имеющий аналог симулятор управления атомными ледоколами проекта 22220. Этот тренажер обеспечивает максимально реалистичную подготовку экипажей ледоколов для Арктики, моделируя плавание во льдах разного типа и в любую погоду в режиме реального времени.

Говоря о будущем развития тренажерных технологий, участники конференции обратили внимание на два ключевых тренда: в ближайшем будущем произойдет полный переход на отечественное программное обеспечение: тренажеры будут работать не на Windows, а на отечественном программном обеспечении — Astra Linux, а также в перспективе произойдет объединение всех тренажерных центров в единую цифровую сеть.

— Все тренажерные центры будут подключены к интернету. Будет возможность использовать одни и те же упражнения в разных центрах, инструкторам — обмениваться опытом. Все это будет в рамках единого цифрового пространства подготовки моряков, — пояснил руководитель направления «Тренажерные решения» компании «Эволюция морских цифровых технологий» Глеб Михайлов.

### **ВСЕ ДОКУМЕНТЫ МОРЯКА — В ЦИФРОВОМ ПРОФИЛЕ**

Одна из важных задач конвенции ПДНВ — упростить жизнь морякам, чтобы члены экипажей не тратили время на оформление бумажных документов, а получали и продлевали их онлайн. Именно такую цель на ближайшую перспективу ставит Росморречфлот. По словам заместителя начальника управления, начальника отдела профессионального образования, дипломирования и защиты информации управления безопасности судоходства Федерального агентства морского и речного транспорта Александра Назарова, ключевым шагом в этом направлении станет создание единого цифрового реестра моряков. В нем будут объединены данные об их дипломах, удостоверениях личности и мореходных книжках.

— Это позволит в режиме реального времени отслеживать стаж и актуальность всех документов моряка, а также автоматически формировать и направлять уведомления об истечении срока действия документов прямо в личный кабинет на портале Госуслуг. Моряк получит уведомление, оплатит пошлину онлайн, придет в назначенное время в пункт выдачи, быстро получит документ. В будущем, возможно, — в электронном виде, — рассказал А. Назаров.

По его словам, следующим шагом может стать интеграция этих услуг в привычную цифровую среду. В частности, рассматривается возможность использовать для этого популярные платформы, например, мессенджер MAX.

Тогда все основные операции с документами — от оформления удостоверения до записи на медкомиссию — можно будет совершать либо на Госуслугах, либо прямо в мессенджере.

### **РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ БУДЕТ ЛЕЧИТЬ ТЕЛЕМЕДИЦИНА И РОБОТЫ**

В ходе конференции была затронута наболевшая тема медицинского обеспечения судов в Российской Федерации.

Как сообщил начальник медицинской службы ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Эдуард Безкишкий, пока российское законодательство фактически запрещает морякам оказывать медицинскую помощь на борту, надежду дают технологии — такие как телемедицина и роботы.

— По телемедицине можно проводить дистанционную передачу ЭКГ, скрининговых анализов. Возможно, произойдет внедрение роботизированных комплексов на судах, которые смогут в автономном режиме делать те же инъекции, такой опыт уже есть на западе. Вот за этим я вижу будущее на наших судах, — отметил Э. Безкишкий.

### **ХАРРАСМЕНТУ — НЕТ, УВАЖЕНИЮ — ДА**

В кулуарах конференции перед одной из заключительных тем, посвященных новым конвенционным требованиям — они касаются предотвращения издевательств и домогательств, некоторые участники иронично улыбались и даже посмеивались. Как оказалось позже — зря. Их саркастический настрой вмиг был нарушен оглушительным сигналом судовой трубы. Так начал свой доклад инструктор Морского учебно-тренажерного центра ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Александр Вакулов. Не дав зрителям опомниться, он с силой ударил кулаком по столу и, используя эвфемизмы, обругал мужскую часть аудитории бездельниками, а женской — в приказном тоне «назначил свидания». Так за какую-нибудь минуту он показал вершину айсберга проблемы, которая наносит психологические травмы людям и многих гонит из профессии.

Чтобы предотвратить подобное и создать на борту здоровую атмосферу, моряки с 2026 года обязаны будут овладеть новой компетенцией — научиться правильно реагировать на издевательства. Это — новое требование Конвенции ПДНВ, которое вступило в силу 1 января 2026 года.

Как пояснил заместитель начальника морского учебно-тренажерного центра Алексей Зубарев, эта компетенция будет преподаваться в рамках начальной подготовки

2025, the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization (IMO) made a fundamental decision to develop a relevant code. Substantive work on the document will begin in 2026.

— For now, this code will be of an advisory nature, — he clarified. — It is expected that, the necessary experience will have accumulated within two to three years, and based on this, a mandatory international cybersecurity standard can be created. This area is very important both for the training of seafarers and for the industry as a whole."

Oleg Chernov also emphasized that cybersecurity is very closely related to autonomous shipping, where the Russian Federation already has significant developments, expertise, and experience. All of this can and should be employed in the international rule-making process, the expert believes.

### **THE GALE OF SIMULATORS AND THE DEVELOPMENT OF DOMESTIC SOFTWARE**

New crew training technologies also play a special part in the work to revise the STCW Convention. Experts agree that a significant portion of seafarers training will be conducted using simulators: for example, a part of shipboard training is planned to be replaced with simulator modules.

— Of course, no simulator can ever replace real work at sea. However, on the other hand, during shipboard training or a short period of work at sea, a seafarer may simply not encounter situations such as emergency abandon ship, search and rescue operation, or firefighting. Simulators make it possible to simulate these situations and practice actions — both for the seafarer and within the crew," noted Sergey Ayzinov, First Vice-Rector of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping.

In this regard, "Makarovka" is constantly advancing its simulator facilities. This year, it got a unique, one-of-a-kind simulator for the control of Project 22220 nuclear icebreakers. This simulator provides the most realistic training for Arctic icebreaker crews, simulating navigation in various

ice types and any weather conditions in real-time mode.

Speaking about the future development of simulator technologies, the conference participants noted two key trends: a complete transition to domestic software will occur in the near future: the simulators will run on domestic software — Astra Linux — instead of Windows. Furthermore, all simulator centers will eventually be integrated into a single digital network.

— All simulator centers will be connected to the internet. It will be possible to use the same exercises across different centers, and instructors will be able to share experiences. All of this will be part of a unified digital space for seafarers training, — explained Gleb Mikhailov, head of the Simulators Solutions division at Evolution of Marine Digital Technologies.

### **ALL DOCUMENTS OF A SEAFARER ARE IN A DIGITAL PROFILE**

One of the important objectives of the STCW Convention is to simplify the lives of seafarers so that crew members do not waste time processing paper documents, but receive and extend them online. This is exactly the goal set by Rosmorrechflot (Federal Agency for Sea and Inland Water Transport of Russia) for the near future.

According to Aleksandr Nazarov, Deputy Head of the Directorate, Head of the Department of Professional Education, Certification and Information Security of the Navigation Safety Directorate of the Federal Agency for Sea and Inland Water Transport, the creation of a unified digital register of seafarers will be a key step in this direction. It will combine information about their Certificates, Identity Cards and Seaman's Books.

— This will allow you to track the length of service and the relevance of all seaman's documents in real time, as well as to automatically generate and send notices about the expiration of documents directly to a personal account on the Public Services portal. The seafarer will receive a notification, pay the fee online, arrive at the pick-up point at the appointed time, and receive the document quickly.

In the future, perhaps, — in digital form, — Nazarov A. said.

According to him, the next step may be the integration of these services into a familiar digital environment. Specifically, the possibility of using well-known platforms — like the MAX messenger — for this is being explored.

Then all the basic operations with documents — from processing an identity certificate to making an appointment for a medical examination — can be performed either on Public Services portal or directly in the messenger.

### **TELEMEDICINE AND ROBOTS WILL TREAT RUSSIAN SEAFARERS**

During the conference, the painful subject of medical support for vessels in the Russian Federation was touched upon.

According to Eduard Bezkishky, Head of Medical Service at the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, technologies such as telemedicine and robots offer hope as long as Russian legislation actually prohibits seafarers from providing medical care on board.

— Remote transmission of ECG and screening tests can be performed through telemedicine. It is possible that robotic systems will be implemented on vessels that will be able to perform, for example, the injections offline. Such experience already exists across the West. I see this as the future on our vessels, — Bezkishky E. said.

### **NO TO HARASSMENT AND YES TO RESPECT**

On the sidelines of the conference, some participants were smiling ironically and even chuckling prior to one of the final topics related to the new convention requirements for the prevention of bullying and harassment.

As it turned out later, they shouldn't have done that. Their sarcastic mood was shattered in a trice by a deafening blast from a ship's horn. This is how Aleksandr Vakulov, an instructor of the Maritime Training and Simulation Center at the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, began his presentation. Without giving the audience time to come



Проректор по развитию образовательного комплекса и взаимодействию с учебно-методическими объединениями ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Елена Лаврентьева

Elena Lavrentyeva,  
Vice-Rector for educational cluster development and cooperation with the educational and methodological associations at the Admiral Makarov SUMIS

по безопасности — как первичной, так и при дополнительном образовании. Таким образом, проходить аттестацию будут и курсанты, и действующие моряки при повышении квалификации.

— Токсичная обстановка на борту напрямую сказывается на психологическом состоянии экипажа, ведет к профессиональному выгоранию и уходу с флота. Главная цель — удержать моряков в профессии. Сегодня это одна из важных задач, которые решает Международная морская организация (ИМО), — объяснил Алексей Зубарев.

#### ПРОГРЕСС БУДЕТ, НО НЕ СРАЗУ

История показывает, что всеобъемлющий пересмотр Конвенции ПДНВ — процесс, занимающий многие годы. Сегодня в ИМО он идет через рабочие, корреспондентские и межсессионные группы, где обсуждаются будущие требования к компетенциям моряков.

Работа движется небыстро: общая методология и дорожная карта были утверждены лишь в феврале 2023 года. Первое заседание межсессионной группы осенью 2024-го получило свыше 700 предложений по «слабым местам» Конвенции. Большая их часть была быстро отклонена, и для детальной проработки осталось около 150 ключевых аспектов.

По словам директора департамента по конвенционной подготовке ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Александра Горобцова, если процесс пойдет без сбоев, изменения могут быть приняты в 2029-2030 гг. После этого последует переходный период для вступления их в силу — он займет от 5 до 7 лет. Таким образом, финальный переход на новые стандарты растянется на большую часть 2030-х годов. 



to their senses, he slammed his fist on the table and, using euphemisms, berated the male audience as slackers and "made dates" for the female audience in a commanding tone. Thus, in just a minute, he showed the tip of the iceberg of the issue that causes psychological traumas and drives many people out of the profession.

To prevent something similar and create a healthy environment on board, seafarers will be required, starting in 2026, to master a new skill— how to respond to bullying appropriately. This is a new requirement of the STCW Convention, which came into effect on January 1, 2026. As Aleksey Zubarev, Deputy Head of the Maritime Training and Simulation Center, explained, this skill will be taught as part of basic safety training — in the frame of both primary and extended learning. Therefore, cadets, as well as active seafarers during their advanced training, will undergo certification.

— A toxic environment on board directly impacts the mental well-being of the crew, leading to burnout and quitting the maritime fleet. The main goal is to retain seafarers in the profession. This is currently one of the important tasks addressed by the International Maritime Organization (IMO), — Aleksey Zubarev explained.

#### THERE WILL BE PROGRESS, BUT NOT RIGHT AWAY

History suggests, that a comprehensive revision of the STCW Convention is a process that takes many years. Currently, it is proceeding at the IMO through working groups, correspondence groups, and intersessional groups, where future seafarer competency requirements are being discussed.

The work is proceeding slowly: the general methodology and roadmap were approved in February 2023 only. The first meeting of the intersessional group in autumn of 2024 received over 700 proposals addressing the Convention's "weaknesses". Most of these were quickly rejected, leaving approximately 150 key aspects for detailed development.

According to Aleksandr Gorobtsov, Director for the Convention Training Department at the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, if the process proceeds smoothly, the amendments could be adopted in 2029-2030. This will be followed by a transition period for their entry into force, which will take between 5 and 7 years. Thus, the final transition to the new standards will stretch out over most of the 2030s. 



# READING BY FLAGS, OR HOW SEA VESSELS LEARNED TO COMMUNICATE

ЧИТАТЬ ПО ФЛАГАМ, ИЛИ КАК МОРСКИЕ СУДА  
НАУЧИЛИСЬ РАЗГОВАРИВАТЬ

125 лет назад на флоте произошло важнейшее событие — у мирового судоходства появился общий язык. 1 января 1901 года вступил в силу «Международный свод сигналов» (МСС) — уникальная система флажной сигнализации. Она позволила экипажам судов разных стран понимать друг друга без слов. Отныне чтобы запросить помощь, предупредить об опасности или передать длинное сообщение, морякам было достаточно поднять на мачтах нужную комбинацию из 26 буквенных флагов и специальных вымпелов. Эта система и сегодня успешно работает по всему миру — сигнальные флаги реют и на прогулочных яхтах, и на мощных ледоколах — выручая моряков там, где нет связи.

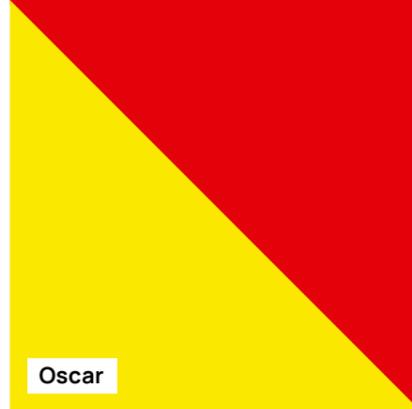
#### ФЛАГ ДО ПОРТА ДОВЕДЕТ

Древнейший язык международного общения моряков — флажный, в этом сходятся все историки флота. С помощью флагов моряки налаживали коммуникацию еще в античное время: греческие, карфагенские и римские флотоводцы передавали различные сообщения кораблям своих эскадр, поднимая цветные полотнища на флагманах.

К IX веку флаги для флота в Европе стали производить в промышленных масштабах, но сами сигналы тогда еще были далеки от совершенства: их смысл определялся только местом, где поднят флаг, а в ход шли любые полотнища — вплоть до королевских штандартов.

Специальные сигнальные флаги появились только в 1653 году на британском военном флоте. Это была первая официально утвержденная сигнальная система, хотя все еще далекая от совершенства: на протяжении почти двух столетий количество флагов то прибавляли, то убавляли, а сигналы передавали даже с помощью комбинаций парусов, причем некоторые из них сопровождалась залпами корабельной артиллерии.

Вслед за Британией собственные системы создали и другие морские державы, включая Российскую



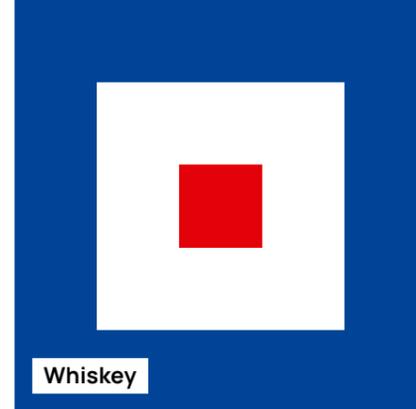
Oscar



Whiskey



Juliett



Zulu

империю. В нашей стране специальные сигнальные флаги появились еще в 1696 году, а первыми учителями русских моряков в этом деле стали голландцы. Это не было случайно: в XVII веке Голландия обладала самым мощным флотом в Европе. Молодой царь Петр I, стремясь постичь кораблестроение, отправился учиться именно туда. Частью той морской науки, которую Петр I и его сподвижники прилежно изучали, стали и морские сигналы. Уже в 1698 году в Амстердаме специально для создаваемого российского флота была подготовлена и издана книга «Общие сигналы для руководства на флоте его царского величества». В ней содержалось 62 сигнала для общения кораблей в походе и на стоянке. Второе издание вышло в 1704 году. Обе книги были на голландском языке и предназначались для российских офицеров, учившихся в Голландии, а также для голландских моряков, перешедших на русскую службу.

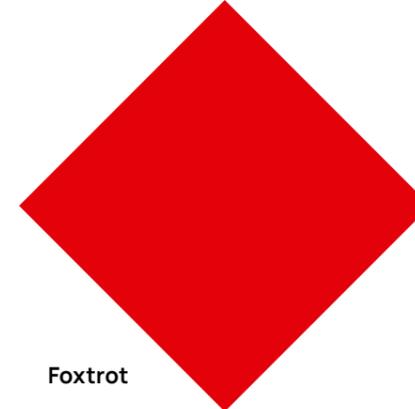
#### ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОДА

Несмотря на то, что к началу XIX века флаги уже давно существовали, их использование было целым искусством, требовавшим железной памяти и предельной концентрации. Малейшая ошибка в прочтении

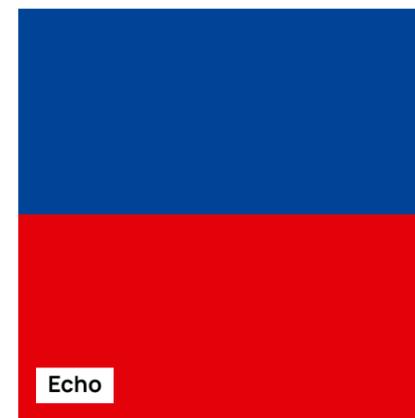
могла стоить экипажам очень дорого. Так, перед началом Трафальгурского сражения адмирал Нельсон поднял на своем флагмане Victory сигнал: «Англия ожидает, что каждый исполнит свой долг». Однако из-за сложности и длины сообщения на кораблях-адресатах его записали по-разному, что привело к неразберихе среди моряков в начале легендарной битвы.

А если даже внутри флота одной страны случались такие накладки, можно представить, какие трудности с передачей флаговых сигналов происходили в международном судоходстве. Поэтому моряки быстро поняли, что данная проблема требует глобального решения. И первой страной, которая предложила решить эту задачу, стала Великобритания, где в 1857 году была разработана «Система кодовых сигналов для торгового флота»: она насчитывала около 70 тысяч сигналов, 18 флагов и вскоре была принята большинством морских государств мира.

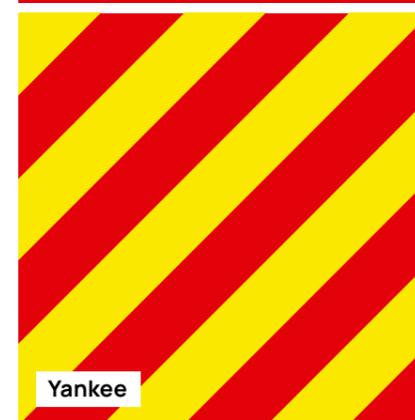
В 1887 году система была пересмотрена — новый британский комитет по торговле внес изменения, которые затем обсудили с представителями других морских держав. Итогом этой работы стало обновленное издание 1897 года, получившее официальное название «Международный свод



Foxtrot



Echo

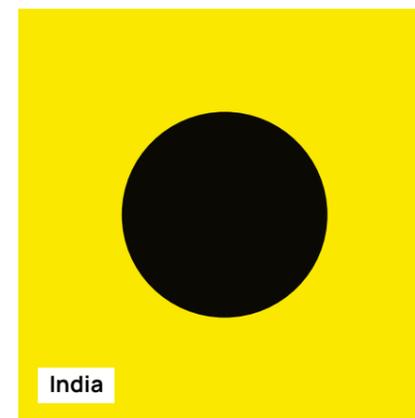


Yankee

**A crucial event took place in the maritime world 125 years ago: global shipping acquired a common language. On January 1, 1901, the International Code of Signals (ICS), a unique flag signaling system, came into force. It allowed crews from different countries to understand each other without words. From then on, to request help, warn of danger, or convey a long message, seafarers only had to raise the required combination of 26 alphabetic flags and special pennants on the masts. This system still operates successfully throughout the world today — signal flags fly on both pleasure yachts and powerful icebreakers, helping seafarers in areas with no communication means.**



November



India

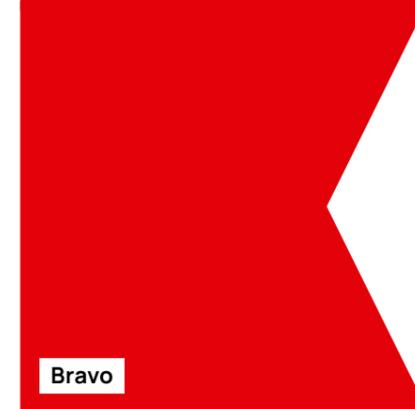
#### A FLAG WILL GUIDE YOU TO PORT

The most ancient language of international communication among seafarers is using flags, as all naval historians agree. Seafarers have been using flags to communicate since ancient times: Greek, Carthaginian, and Roman naval commanders conveyed various messages to the ships of their squadrons by raising colored cloths on their flagships.

By the 9th century, flags for naval use in Europe were being produced on an industrial scale, but the signals themselves were still far from perfect: their meaning was determined only by the position of the flag, and any kind of cloth could be used, even royal standards.

Special signal flags only appeared in 1653 in the British Royal Navy. This was the first officially approved signaling system, although it was still far from perfect: over the course of almost two centuries, the number of flags increased and decreased, and signals were even transmitted using combinations of sails, some of which were accompanied by salvos of naval artillery.

Following Britain, other maritime powers, including the Russian Empire, also created their own systems of naval communication. In our country, special signal flags appeared as early as



Bravo

1696, and the first teachers of Russian seafarers in this area were the Dutch. This was not just simple coincidence: in the 17th century, Holland had the most powerful fleet in Europe. The young Tsar Peter I, striving to master shipbuilding, went there to study.

Maritime signals became part of the maritime science that Peter I and his associates diligently studied abroad. In 1698, a book entitled "General Signals for Guidance of His Majesty's Fleet" was prepared and published in Amsterdam specifically for the newly created Russian fleet. It contained 62 signals for communication between vessels underway and at anchor. The second edition was published in 1704. Both books were in Dutch and were intended for use of Russian officers studying in Holland, as well as for Dutch seafarers being on Russian service.

#### LOST IN TRANSLATION

Although flags had long existed by the beginning of the 19th century, their use was a complete art form that required an iron memory and extreme concentration. The slightest error in reading could cost the crews dearly. For example, before the Battle of Trafalgar, Admiral Nelson raised the famous signal on his flagship Victory: "England expects that every man will do his duty." However, due to the complexity and length of the message, it was recorded differently on the receiving ships, leading to confusion among the seafarers at the start of the legendary battle.

If such confusion could occur even within the fleet of one country, one can imagine what difficulties with the transmission of flag signals occurred in international shipping. Therefore, seafarers quickly realized that this problem required a global solution. The first country to propose solution to this problem was Great Britain, where in 1857 the "Commercial Code



сигналов». С 1 января 1901 года этот свод вступил в силу и был принят всеми морскими государствами.

#### АПГРЕЙД ПО ТРЕБОВАНИЮ ЭПОХИ

Система 1901 года верой и правдой служила мореплавателям более полувека, но к концу Второй мировой войны стало ясно, что она безнадежно устарела. Новые технологии и интенсивность судоходства требовали создания более универсального языка. Эта задача легла на плечи Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО, ныне — Международной морской организации, ИМО), которая к 1965 году подготовила и приняла кардинально обновленный Международный свод сигналов (МСС-65).

Главное, что появилось в новом своде — цифровые флаги. Раньше, чтобы передать число, морякам приходилось использовать сложные комбинации буквенных флагов по специальным таблицам. Поэтому в МСС-65 ввели 10 цифровых вымпелов (от 0 до 9), что позволило мгновенно и без ошибок передавать координаты, время, курс и скорость.

Еще одним важным нововведением стали заменяющие вымпелы. Так, ранее существовал только один заменяющий флаг, что сильно огра-

ничивало передачу повторяющихся букв или цифр. В МСС-65 добавили три заменяющих вымпела. Теперь, используя всего один стандартный набор флагов, можно было передавать любые комбинации.

Значение однобуквенных сигналов в модернизированном своде также изменилось. Если в 1901 году флаг в первую очередь означал букву, то в новой редакции большинство однобуквенных сигналов получили законченные, экстренные значения, понятные всем морякам без перевода. Например, флаг А (Alfa) стал четко обозначать конкретную операцию: «У меня спущен водолаз», а флаг О (Oscar) — «Человек за бортом».

Визуальная сторона флагов также была усовершенствована. Их цвета и формы — прямоугольные, вымпелы, «ласточкин хвост» — специально подобрали для максимальной контрастности и различимости даже в плохую погоду или на большом расстоянии.

#### АЗБУКА ЮНЫХ МОРЯКОВ

Флаги МСС-65 и сегодня остаются незаменимым средством коммуникации на море. Будущие судоводители начинают их осваивать с первых курсов учебы в соответствии с требованиями Международной

конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ). Например, в МТА им. адм. Д. Н. Сенявина значение сигналов разбирают на занятиях по международным правилам предотвращения столкновения судов, а закрепляют теорию — в рамках практики на учебной парусно-шлюпочной базе академии.

На УПШБ занятие по международному своду сигналов традиционно начинается с утреннего торжественного построения. После подъема государственного флага начальник базы делит первокурсников на две команды — курсанты становятся экипажами ледокола «Ямал» и учебного парусного судна «Юный Балтиец».

Внимательных курсантов выбирают в сигнальщики и назначают к мачтам, разделенным символическими фальшбортами. Их задача — провести сеанс связи по МСС с флагманским судном, которое уже подняло первый двухфлажный сигнал — запрос позывных.

Для первокурсников это первое взаимодействие с международным сводом сигналов, поэтому экипажи «Ямала» и «Юного Балтийца» сначала спешат к сигнальному ящику, листают МСС-65 в поисках нужного кода, сверяются с обозначениями. Действуя по правилам, вначале они поднимают «ответный» флаг, подтверждая прием. А затем, разобрав запрос, команды поднимают свои четырехфлажные позывные: парусник — «УСJT», ледокол — «UFWT».

— Конечно, для первокурсников это непростая задача, — рассказывает начальник учебной парусно-шлюпочной базы МТА им. адм. Д. Н. Сенявина Олег Стерляхин. — Но благодаря таким упражнениям ребята довольно быстро запоминают значение флагов. Для многих это первое знакомство не только с сигналами, но и с настоящей морской практикой: как вязать шкотовый узел на петлях флага, как пользоваться сигнальным ящиком. Здесь, на базе, есть все, чтобы отработать эти навыки до автоматизма.

Следующее упражнение моделирует оказание медицинской помощи.

of Signals" was developed: it included about 70,000 signals and 18 flags, and was soon adopted by most of the world's maritime states.

In 1887, the system was revised: the British Board of Trade introduced changes, which were then discussed with representatives of other maritime powerful states. The result of this work was the updated 1897 edition, which got the official name "International Code of Signals." On January 1, 1901, this code came into force and was adopted by all maritime states.

#### UPDATED TO MEET THE ERA'S REQUIREMENTS

The 1901 system faithfully served mariners for over half a century, but by the end of World War II it became clear that it was hopelessly outdated. New technologies and the intensity of shipping required the development of a more universal language. This task fell to the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO, now the International Maritime Organization, IMO), which by 1965 had prepared and adopted a radically updated International Code of Signals (ICS-65).

The chief innovation in the new code was the introduction of numeral flags. Previously, to convey a number, seafarers had to use complex combinations of alphabetic flags according to special tables. Therefore, 10 numeral pennants (from 0 to 9) were intro-

duced into ICS-65, making it possible to instantly and accurately transmit coordinates, time, course and speed.

Another important innovation was substitute pennants. Previously, there was only one substitute flag, which greatly limited the transmission of repeating letters or numbers. Three substitute pennants were added to ICS-65. Now, using just one standard set of flags, it was possible to transmit any combination.

The meaning of single-letter signals in the modernized code has also changed. In 1901, a flag primarily meant a letter, and in the modified code most single-letter signals received complete, urgent meanings easily understandable by all seafarers without translation. For example, flag A (Alfa) came to clearly indicate a specific operation: "I have a diver down" and flag O (Oscar) meant "Man overboard."

The visual aspect of the flags was also improved. Their colors and shapes — rectangular, pennants, swallowtails — were specially selected for maximum contrast and good visibility even in bad weather conditions or at great distance.

#### THE ALPHABET FOR YOUNG SEAFARERS

The ICS-65 flags remain an indispensable means of communication at sea today. Future navigators begin mastering them in their first years of study in accordance with the

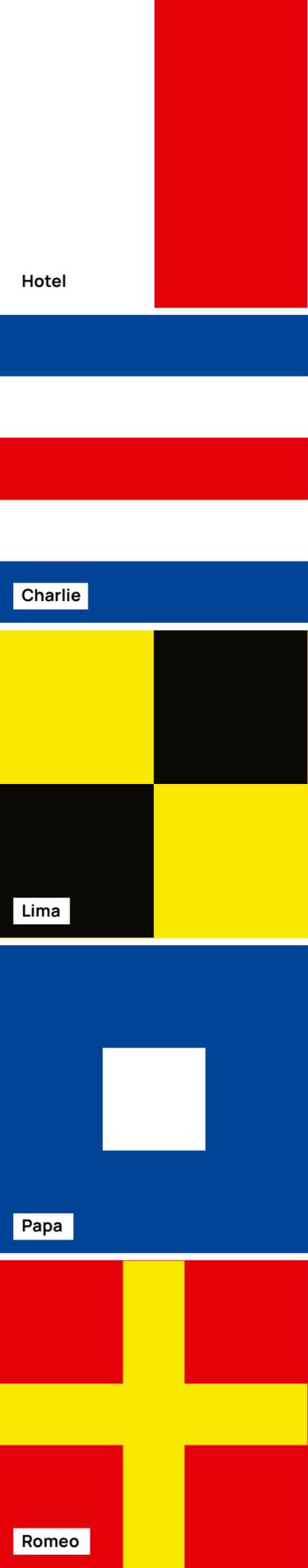
requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). For example, at Admiral D. N. Senyavin Maritime Technical Academy (Admiral Senyavin MTA), the meaning of signals is analyzed in classes on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, and theory is then tested through practical training at the academy's sailing and boat training base.

At the sailing and boat training base, classes on the international code of signals traditionally begin with a morning ceremonial assembly. After raising the national flag, the base chief divides the first-year students into two teams: the cadets become the crews of the icebreaker Yamal and the training sailing vessel Yuny Baltiyets.

Attentive cadets are chosen as signal persons and assigned to the masts, divided by symbolic bulwarks. Their task is to conduct a communication session using ICS with the flagship vessel, which has already raised the first two-flag signal — a request for call signs.

For first-year cadets, this is their first interaction with the international code of signals, so the crews of Yamal and Yuny Baltiyets first rush to the signal box, look through ICS-65 in search of the required code, and check the designations. Following the rules, they first raise an "answering" pennant, confirming receipt. Then,





«Юный Балтиец» передает сигнал «AN» — «Мне нужен врач», а задача экипажа «Ямала», используя медицинские коды МСС, уточнить локализацию проблемы. Буквенный сигнал «MQL 15» говорит — «инородное тело в запястье».

### НЕЗАМЕНИМАЯ ФОРМА ОБЩЕНИЯ

Упражнения на мачтах — всего лишь разминка перед самым сложным этапом занятий, который проходит в учебном классе базы. Здесь задача экипажей «Ямала» и «Балтийца» усложняется: им предстоит принять световой сигнал, переданный ручной лампой Алдис, расшифровать азбуку Морзе, найти в своде МСС-65 соответствующее сообщение и лишь затем составить нужную комбинацию флагов.

— Так мы учим ребят не просто механически запоминать флаги, а понимать саму систему связи, где одно и то же сообщение можно передать звуком, светом или флагом, — поясняет О. Стерляхин.

Поначалу у ребят не все получается, но уже через несколько попыток сигнальное сообщение выходит на серьезный уровень — команды начинают быстро и точно определять сигналы. А зашифровывает их настоящий профессионал — курсант третьего курса МТА Анна Мордашова, которая недавно вступила в ряды Российского профсоюза моряков.

Ее уровень настолько высок, что она уже выступала в роли судьи на соревнованиях Юнфлота по морскому многоборью. По словам Анны, значение флагов она выучила еще

до поступления в Морскую техническую академию, когда была воспитанницей клуба юных моряков «Адмиралтеец».

— Я учила флаги по мобильному приложению, — поделилась она. — Там есть все: буквенные и цифровые флаги, семафорная азбука, коды Морзе. К каждому сигналу — карточка с изображением и описанием. И можно в любой момент пройти тест и увидеть свой прогресс.

Хорошие успехи, даже без приложения, показали и соревнующиеся команды курсантов — «Ямал» и «Юный Балтиец» в упорной борьбе шли нос к носу до самого последнего раунда, но в финале победу вырвал экипаж ледокола.

— Сейчас главная задача ребят — осваивать международный свод сигналов. Эти знания понадобятся им совсем скоро, уже на первой практике на учебном судне «Юный Балтиец». А лучшая проверка, как известно, — на флоте. Мои однокурсники — капитаны дальнего плавания, к которым потом приходят наши выпускники, отмечают, что сразу видно, что наши ребята хорошо подготовлены для работы в море. И это лучшая оценка нашего труда, — отметил начальник учебной парусно-шлюпочной базы МТА им. адм. Д. Н. Сенявина.

Олег Стерляхин также подчеркнул: сегодня, когда радио и спутниковые каналы могут быть подавлены, знание МСС-65 для моряков — единственная возможность позвать на помощь. Это значит, что язык флагов — как и 125 лет назад остается для моряков азбукой безопасности на море. 



having deciphered the request, the teams raise their four-flag call signs: the sailboat—"UCJT", the icebreaker—"UFWT".

"Of course, this is a challenging task for first-year cadets," says Oleg Sterlyakhin, chief of the sailing and boat training base at Admiral Senyavin MTA. "But thanks to these exercises, the cadets fairly quickly memorize the meaning of the flags. For many of them, this is their first acquaintance not only with signals, but also with real maritime practice: how to tie a clew knot on flag loops, how to use a signal box. Here, at our base, we have everything you need to practice these skills until they become automatic." The next exercise simulates providing medical assistance. Yuny Baltiets transmits the signal "AN"—"I need a doctor"—and the task of Yamal's crew is to clarify the location of the problem using the medical codes of ICS. The letter signal "MQL 15" means "foreign body in the wrist."

### AN INDISPENSABLE FORM OF COMMUNICATION

The exercises on the masts are just a warm-up before the most difficult part of the lessons, which takes place in the base's training classroom. Here, the task for the crews of Yamal and Baltiets

becomes more complex: they must receive a light signal transmitted by an Aldis hand lamp, decipher the Morse code, find the corresponding message in ICS-65, and only then compose the required flag combination.

"This way, we teach the cadets not just to mechanically memorize flags, but to understand the communication system itself, where the same message can be conveyed by sound, light, or flag," explains O. Sterlyakhin.

At first, things don't always work out for the cadets, but after just a few attempts, the signal communication reaches a serious level — the teams begin to quickly and accurately understand the signals. And these signals are encoded by a true professional: third-year MTA cadet Anna Mordashova, who recently joined the Seafarers' Union of Russia.

Her skill level is so high that she has already served as a judge at Yunflot (Youth Navy) competitions in naval multidiscipline events. According to Anna, she learned the meaning of flags even before entering the Maritime Technical Academy, when she was a member at the "Admiralteyets" Young Seafarers' Club.

"I learned flags using a mobile app," she explained. "It has everything: alpha-

thetic and numeric flags, semaphore alphabet, Morse code. Each signal has a card with an image and description. And you can take a test at any time and see your progress.

The competing cadet teams also showed good results, even without using the app. Yamal and Yuny Baltiets went neck and neck in a fierce battle right up to the very last round, but in the final, the icebreaker crew snatched victory.

"Now the cadets' main task is to master the international code of signals. They will need this knowledge very soon, during their first practical training on the training vessel Yuny Baltiets. And the best test, as we all know, is in the fleet. My classmates — deep-sea masters — that work with our graduates note that it's clear that our cadets are well prepared for work at sea. And this is the best assessment of our work," noted the chief of the sailing and boat training base at Admiral Senyavin MTA.

Oleg Sterlyakhin also emphasized that today, when radio and satellite channels can be suppressed, knowledge of ICS-65 is seafarers' only means of calling for help. This means that the language of flags remains the alphabet of safety at sea for seafarers, just as it was 125 years ago. 





## АДМИРАЛЬСКАЯ ПУГОВИЦА

Летела Чайка туда, не знаем куда. А откуда, и подавно никто не ведает. Летела-летела, на берегу Черного моря села, по сторонам посмотрела, нам перышко оставила, а сама дальше полетела. А мы как раз там были, рыбу ловили. Она клевала, да не поймалась.

Это была, сказка будет впереди. Жила-была в Новороссийске запасная пуговица. Жила она у новороссийского вице-адмирала Орлова. Все хотела на кителе у него оказаться. Решил вице-адмирал Орлов в отпуск отправиться. И выбрал он для этого город Новосибирск. Надел свой адмиральский китель, не забыл взять для него и запасную пуговицу.

Долго ли, коротко ли, много ли, мало ли времени прошло, как оказался адмирал в музее «Исток» в городе Новосибирске. Видит: красивые костюмы — рубахи-косоворотки и парочки. А вместе с ним засмотрелась на рубахи-косоворотки и запасная Адмиральская Пуговица. Впечатлилась она увиденным и решила, что тоже хочет узнать побольше о себе и своем происхождении. Решила Пуговица остаться в Новосибирске, и незаметно от пуговиц адмиральского кителя ускользнула. Очень ей понравился традиционный сибирский костюм. Поэтому решила прикрепиться к нему. Но что-то было ей не очень удобно. Окинула она

взглядом своих собратьев и поняла, что совершенно на них не похожа.

«Значит, — подумала Пуговица, — это не мое место. Надо идти дальше». Соскочила запасная Пуговица и отправилась дальше путешествовать. Своей следующей остановкой она решила сделать Свердловскую область. Долго она бродила по разным музеям и, наконец, пришла в школьный музей в селе Чусовое. Побывав на экскурсии, узнала, что в нем хранится уникальная старинная шуба. Шуба была так роскошна и прекрасна, что Пуговица не могла сдержаться и прикрепилась к ней. Но через некоторое время она поняла, что их стили совершенно не подходят друг другу. Пуговица закручинилась, упала на пол и пока-тилась дальше. Долго ли, коротко ли, не скажем, только много времени прошло. Уж не помнит она подробностей своего пути. А пришла в себя Пуговица уже в Тверской области.

Очень ей там понравилось. Наша Пуговица-путешественница долго наслаждалась красотой неописуемой этой области. Но особенно ей понравился город Бежецк. Услышала Пуговица о том, что есть в этом городе старинная храмовая постройка, где сейчас располагается школьный музей. Местные ребята провели для нее увлекательную экскурсию, рассказали о героизме

жителей Бежецка во время Великой Отечественной войны и показали, какую форму тогда носили солдаты. Вдохновившись рассказом, Пуговица осознала, что она тоже хочет стать частью чего-то очень важного, героического и прыгнула прямо на солдатскую гимнастерку.

Сотрудники музея сразу заметили, что она не подходит остальным пуговицам на гимнастерке и попросили ее удалиться. Закручинившись, в расстроенных чувствах, разочарованная в жизни, и так и не найдя в ней свое место, она осознала, что ничто не заменит ей ее малой родины. Пуговица решила вернуться к своему вице-адмиралу.

Ее путь домой был долг и труден, но желание вернуться в дорогие сердцу места придавало ей сил.

Когда она оказалась в родном городе, то побродила по новороссийским улочкам и, наконец-таки, пришла в школу № 34, в Музей адмиралов Черноморского флота. Она увидела там очень много экспонатов. Но ее внимание привлек вице-адмирал Орлов, который в музее в своем кителе выступал перед ребятами. Пуговица-путешественница опять оказалась в его руках.

Он торжественно передал ее в Музей адмиралов Черноморского флота.

Возрадовалась Адмиральская Пуговица. Вот и сейчас она в музейной витрине рядом с адмиральскими погонами гордо поглядывает на посетителей. Наконец-то она нашла свое достойное место.

Было это, или не было, кто ведает? Но мы в Музее адмиралов Черноморского флота частенько бываем и ждем, когда же запасная Пуговица с адмиральского кителя человеческого голосом поведаст о своем долгом и интересном путешествии по школьным музеям Новосибирской, Свердловской и Тверской областей и молвит: «Ты всегда должен помнить, откуда ты родом. Ничто и никогда не заменит тебе твою Родину».

Сказка — ложь, да в ней намек — добрым молодцам урок! Кто не верит — пусть проверит. Вот и сказочке конец, а читал кто — молодец!

As we know, talent is a gift over which a person has power, but it is support that helps this gift to bloom in full. Supporting talented youth is not just a social initiative, but an investment in the future of the country. Fairy Tale-True Story "Admiral's Button" was written by the activists of the Museum of the Black Sea Fleet's Admirals at school No. 34, hero-city of Novorossiysk, Nikita Reznichenko and Amir Fedoseyev. The young authors describe the journey of the Admiral's button and concludes how it is important to remember where you come from, and that your Motherland can never be replaced by anything. The concept for the fairy tale was conceived in October 2022, and the opportunity to pitch the writing was presented on May 17, 2024, at the Moscow Victory Museum as part of the "Hero Cities" exhibition. The Path to Victory." The Union of Artists of Russia member Captain Vladimir Tikhonovskiy made the illustrations for the writing.

## ADMIRAL'S BUTTON

The Seagull was flying there, we don't know where. More over, no one knows where from. The Seagull flew and flew, sat down on the Black Sea shore, looked around, left a feather for us, and continued to fly further. We happened to be there, fishing. We tried to catch fish, but were not a success.

This is a true story, the fairy tale will come next.

Once upon a time there was a spare Button in Novorossiysk. It belonged to Vice Admiral Orlov. Its dream was to take place on his admiral's uniform. Vice Admiral Orlov decided to go on vacation. The city of Novosibirsk was chosen to be a destination. He put on his admiral's uniform, and didn't forget to take a spare button for it.

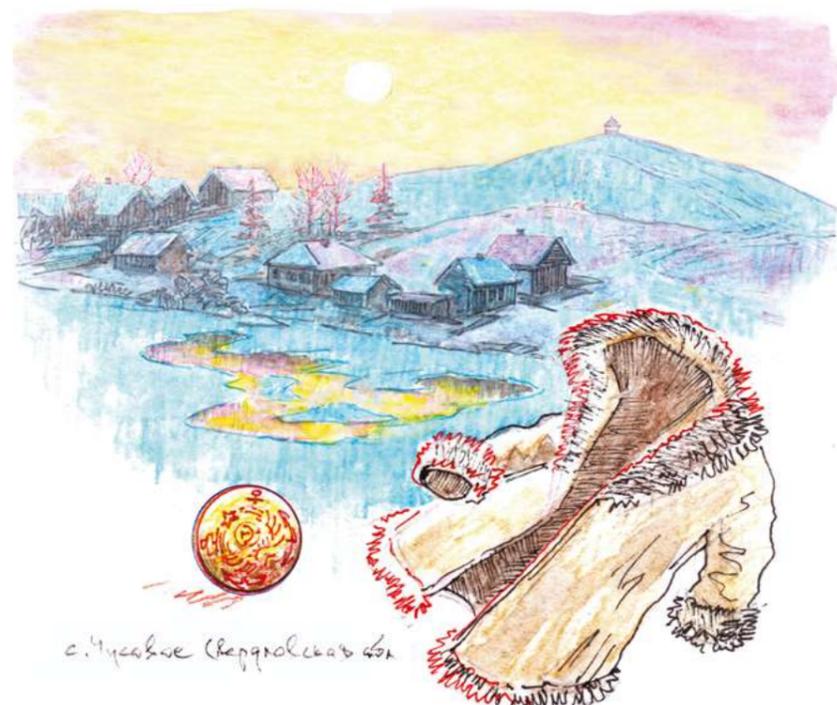
Long story short, much or little water has flowed under the bridge, the Admiral arrived to the Museum "Istok" ("Source") in Novosibirsk. He saw beautiful costumes — Russian folk shirts with side buttoning. The spare Admiral's Button also admired the Russian shirts. It listened to a museum guide and became interested in history. The Button decided to learn more about itself and its origins. It decided to stay in Novosibirsk and slipped away from the other buttons on the admiral's uniform. It was particularly interested in the traditional Siberian costume. It wanted to be placed on this folk shirt. However,

it felt not at ease. It took a glance at its fellow buttons and realized that they were quite different.

"This is not my place," — the Button concluded. "I have to go further." The spare Button jumped down and continued its journey. The next destination was Sverdlovsk region.

It wandered around different museums for a long time, and finally came to the school museum in the village of Chusovoye. The Button listened to the guide and found out that a unique old fur coat had been kept in this museum. The coat was so luxurious and beautiful that the Button couldn't help jumping on it. But again, after a while, it realized that their styles were quite different. The Button became frustrated, fell on the floor and rolled away. Long story short, much or little water has flowed under the bridge. The Button didn't remember all the details of its journey. It founded itself in the Tver region

It really enjoyed it there. Our travelling Button enjoyed the beauty of this region for a long time. But especially it liked the city of Bezhetsk. The Button heard that there was an old church building in this city, which now houses a school museum. The local children organized a fascinating tour, telling the Button about the heroism of the people of Bezhetsk during the Great Patriotic War and showing the historic uniforms of the soldiers. Inspired by



с. Чусовое Череповецкая обл.

г. Бестежк Тверская обл.



the story, the Button wanted to be a part of something very important and heroic, and it jumped right onto the soldier's tunic.

The museum staff noticed immediately that it didn't fit with the other buttons. Distressed, feeling frustrated, and unable to find its place in life, the Button realized that nothing could replace its sweet homeland, and it decided to return to its Vice Admiral.

The way back was long and hard, but the desire to return to sweet home made the Button stronger.

When the Button arrived to the native town, it wandered around the streets of Novorossiysk and finally came to School No. 34, to the Museum of the Black Sea Fleet Admirals. It saw a lot of interesting things there, but the most interesting was the uniform of Vice Admiral Orlov, who was speaking to the pupils at the meeting. The Traveling Button was once again in his hands. He solemnly handed it over to the Museum of the Black Sea Fleet's Admirals.

The Admiral's Button was overjoyed. And now, in the museum's display case, next to the Admiral's epaulettes, it proudly looks at the visitors. Finally, it has found its rightful place.

Is the story true or not, who knows? But we often visit the Museum of the Black Sea Fleet's Admirals and eagerly await the moment when the spare Button from the Admiral's uniform will speak in a human voice, tell about its long and fascinating journey through the school museums in the Novosibirsk, Sverdlovsk, and Tver regions and say: "You should always remember where you come from. Nothing and never will replace your homeland."

A fairy tale is not a true story, but it contains a lesson for good young people! Whoever doesn't believe it, let them check it out themselves. That's the end of the fairy tale, and good of you to read it up to the end! 📖

Authors by Nikita Reznichenko,  
Amir Fedoseyev  
Illustrated by Vladimir Tikhonovskiy  
Translated by Irina Voskresenskaya



## РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

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

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

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

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

**БАЛТИЙСКАЯ территориальная организация и.о. председателя**  
КУЛАКОВ Александр Федорович  
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, кор. 2, 7-й этаж  
Тел./факс: +7 (812) 251-18-07  
E-mail: spb@sur.ru

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## SEAFARERS' UNION OF RUSSIA

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

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

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

**SUR AZOV SEA AND RIVER DON Territorial Organization**  
**Chair**  
Leonid GLUSHAK

184 Sotsialisticheskaya St., Office 3, 3rd floor, Rostov-on-Don  
Tel/fax: +7 (8632) 63-39-12  
E-mail: rostov@sur.ru

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

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

**РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА и.о. Председателя ЦС РПРМТ**  
**ГУЛЯЕВ Сергей Семенович**  
109004, Москва, Земляной вал, д. 64, стр. 2, к. 324  
Тел./факс: +7 (495) 915-80-58  
E-mail: gulyaev@bro.ru

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

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

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

**СЕВЕРНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИЙ ПРОФСОЮЗОВ ОБЩЕРОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ «ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА»**  
**Председатель КРАСНОШТАН Александр Анатольевич**  
163061, Архангельск, пр. Ломоносова, д. 58, корп. 1 стр. 1  
Тел./факс: +7 (8182) 63-72-60.  
E-mail: arkhangel'sk@sur.ru

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

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

**ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИЙ ПРОФСОЮЗОВ – АССОЦИАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ЮГА РОССИИ «ЮГМОР»**  
**Председатель ПОПОВ Николай Яковлевич**  
353900, Новороссийск, ул. Победы, д. 16 Б  
Тел./факс: +7 (8617) 61-18-05, 61-38-44  
E-mail: ugmor@nvrsk.ru

## MARITIME TRANSPORT WORKERS FEDERATION

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

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

**MARITIME TRANSPORT WORKERS UNION OF RUSSIA**  
**Acting Chair MTWUR CB Sergei GULYAEV**  
64/2 Zemlyanoy Val St., Office 324, Moscow  
Tel: +7 (495) 915-80-58  
E-mail: gulyaev@bro.ru

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

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

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

**NORTHERN TERRITORIAL ASSOCIATION OF UNION ORGANIZATIONS OF ALL-RUSSIAN UNION ASSOCIATION "MARITIME TRANSPORT WORKERS' FEDERATION"**  
**Chair Alexander KRASNOSHTAN**  
58/1 Lomonosov Prospect, Bld. 1 Arkhangelsk  
Tel/fax: +7 (8182) 63-72-60  
E-mail: arkhangel'sk@sur.ru

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

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

**TERRITORIAL ASSOCIATION OF UNION ORGANIZATIONS – ASSOCIATION OF MARINE TRANSPORT UNIONS OF THE SOUTH OF RUSSIA "YUGMOR"**  
**President Nikolay POPOV**  
16B Pobedy St., Novorossiysk  
Tel/fax: +7 (8617) 61-18-05, 61-38-44  
E-mail: ugmor@nvrsk.ru

## ИНСПЕКТОРЫ ТРУДА РПСМ

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

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

**БАНГЕРТ Евгений Адольфович**  
353907, г. Новороссийск, ул. Кутузовская, д.17  
Тел./факс: +7 (8617) 61-45-11  
Тел.: +7 (8617) 70-50-87  
E-mail: bangert@sur.ru

**ЖЕРЕБЦОВ Валентин Владимирович**  
692926, Находка, ул. Ленинская 2, оф. 10  
Тел.: +7(42366) 5-61-00  
Email: nakhodka@sur.ru

## SUR LABOR INSPECTION

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

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

**Yevgeny Bangert (Mr.)**  
17 Kutuzovskaya St., Novorossiysk, 353907, Russia  
Tel./Fax: +7 (8617) 61-45-11  
Tel.: +7 (8617) 70-50-87  
Email: bangert@sur.ru

**Valentin Zherebtsov (Mr.)**  
2 Leninskaya St., office 10 Nakhodka, 692926, Russia  
Tel.: +7(42366) 5-61-00  
Email: nakhodka@sur.ru



# МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК!

> 70 000  
членов РПСМ

**РПСМ**  
представлен  
во всех морских регионах России





**SEAFARERS  
UNION  
OF RUSSIA  
SUR.RU**

