



ИНФОРМАЦИОННЫЙ ВЕСТНИК ЮЖНОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РПСМ

Будь в курсе!

Свежие морские новости и последний номер нашей газеты моряк теперь может получать адресно, находясь в любой точке мира.

Для этого мы наладили мгновенную адресную доставку. Подписаться на рассылку можно на сайте Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков **stosur.ru** — и дважды в месяц подборка новостей и объявлений будет доставляться в ваш e-mail-ящик. Электронная версия газеты будет прикреплена к письму в виде PDF-файла. Читать новости вы сможете со смартфона, компьютера или любого другого устройства. И тогда уж точно вы всегда будете в курсе!

Для тех, кто предпочитает привычный бумажный формат, мы сохраняем наш типографский тираж в полном объеме. Газету вы всегда сможете взять бесплатно на фирменных стоиках в ЮТО РПСМ (Новороссийск, ул. Победы, 16Б) и в первичных профсоюзных организациях (Новороссийск, ул. Куникова, 28, здание проходной, 2 этаж, каб. 7).



Спасли от верной гибели



Члены экипажа камчатского судна «Петр Ильичев» (флаг России, ИМО: 9082178) награждены медалями МЧС России за спасение в декабре 2017 года тонущих в Японском море северокорейских рыбаков.

Награды «За спасение погибающих на водах» вручены капитану Анатолию Пименову, старшему помощнику капитана Александру Гусеву, боцману Овику Авдальяну и вахтенному матросу Павлу Александрину. Заместитель начальника ГУ МЧС России по Кам-

чатскому краю Андрей Литвинюк, вручая медали, поблагодарил моряков за мужество, а также своевременные, грамотные и решительные действия в условиях, сопряженных с риском для жизни.

Операция по спасению северокорейских рыбаков, которые зимой по колено в воде несколько суток ждали помощи в неуправляемой деревянной лодке, давшей течь, прошла 10 декабря 2017 г. Камчатское судно «Петр Ильичев» шло в южнокорейский порт Пусан через исключительную экономическую зону КНДР. Матрос Павел Александрин услышал крики о помощи и сообщил об этом на ходовой мостик. Было принято решение поставить теплоход бортом к ветру, чтобы прикрыть шхуну от волны, после чего «Петр Ильичев» начал дрейф к тонущему судну. В это время палубная команда готовила средства спасения. Поднять на борт удалось троих рыбаков. Люди были сильно обморожены. Им оказали первую помощь, предоставили теплую сухую одежду, душ с горячей водой, питание и доставили в порт Владивосток. Четвертый корейский рыбак до прибытия помощи не дождался. Как выяснилось, люди вышли в море 6 декабря. На следующий день на судне сломался двигатель, а затем появился течь.

Аварийные лодки, чаще деревянные, не оснащенные спасательными средствами, с полумертвыми от холода и голода северокорейскими рыбаками не раз уже встречали моряки в разных районах АТР. Так, в Японии Служба береговой охраны в том же декабре 2017 года обнаружила у побережья города Цуруока тела троих рыбаков в спасательных жилетах. На одежде одного из них был значок с портретом Ким Ир Сена. Неподалику в море были найдены обломки лодки. Ежегодно десятки таких лодок прибывает к побережью Японии.

НОВОСТИ

Где моряку искать помощь?

Международная федерация транспортных рабочих (МФТ) выпустила памятку для моряков, в которой подробно описывается, как моряку найти ближайшего инспектора МФТ и какую информацию стоит подготовить заранее, чтобы как можно скорее снять конфликт на судне.

Членские профсоюзы МФТ можно найти на сайте www.itfseafarers.org или при помощи бесплатного мобильного приложения ITF Seafarers. Кроме того, у федерации есть круглосуточная телефонная линия поддержки +442079409280. Ее сотрудники владеют несколькими языками и смогут дать первоначальные советы, а также передать детали дела в ближайший к моряку офис МФТ. Можно отправить сообщение: +447984356573 для CMC, +447523515097 для WhatsApp/Viber. Прежде чем звонить, морякам стоит заранее подготовиться к сообщению сведений, которые могут понадобиться для решения их проблемы:

- имя и фамилия;
- должность на судне;
- национальность/гражданство;
- контактные данные моряка;
- название, флаг и ИМО-номер судна;
- местонахождение в данный момент;
- численность и гражданство экипажа;
- длительность пребывания на борту;
- описание проблемы;
- кого еще из экипажа затронула эта проблема.

Получив эти данные, инспекторы МФТ смогут оценить ситуацию, в которую попал моряк, и найти оптимальные пути выхода.

Заход в Австралию закрыт. МФТ – за

За нарушение Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС) судно Shandong Hai Wang (флаг Гонконга, ИМО 9591557) задержано Австралийским управлением морской безопасности (AMSA) после инспекции МФТ.

Компания-судовладелец Qilu Ship Management Co. Limited задолжала своим морякам 41 500 долларов США заработной платы. Но даже срочный возврат долга ее уже не спас – теплоход на 12 месяцев занесли в «черный список» AMSA, запретив ему входить в австралийские порты. Shandong Hai Wang стало четвертым судном, которое австралийский портовый контроль внес в список с начала 2018 года. А МФТ поддержало решение AMSA временно запрещать заход в австралийские порты судам, где не соблюдаются международные нормы.

– Только благодаря скоординированным действиям по всему миру судовладельцы поймут, что им негде спрятаться от справедливого наказания за издевательство над моряками, – сказал Дэвид Хэйндел, председатель секции моряков МФТ и сопредседатель комитета по справедливой практике. В свою очередь, президент МФТ Падди Крамлин одобрил действия профсоюзных инспекторов, которые сотрудничают с AMSA.

– AMSA реагирует на нарушения четко и решительно. Мы настоятельно призываем все портовые власти следовать примеру австралийцев и так же обеспечивать соблюдение Конвенции о труде в морском судоходстве. МФТ всегда будет поддерживать тех, кто защищает права моряков, – подчеркнул Падди Крамлин.

Пенсионной реформе – красная карточка!



Государственная Дума приняла в первом чтении законопроект о повышении пенсионного возраста, согласно которому мужчины будут выходить на заслуженный отдых в 65 лет, женщины – в 63 года. Второе чтение состоится в сентябре.

У здания Госдумы прошли одиночные пикеты, а днем ранее представители профсоюзов в Москве и Санкт-Петербурге выразили протест пенсионной реформе в рамках всероссийской кампании «Народ против повышения пенсионного возраста». Митинг в Москве состоялся в гайд-парке «Сокольники» и собрал около трех тысяч человек. В Петербурге на несанкционированную акцию, которая проводилась в виде прогулки по городу, пришел порядка двухсот человек. В знак протеста против повышения пенсионного возраста люди подняли вверх красные бумажные карточки.

– Красная карточка в футболе означает удаление игрока с поля за грубое нарушение правил. В Петербурге собравшиеся показали красную карточку правительству страны, грубо нарушающему пенсионные права трудящихся, – говорит заместитель председателя Российского профессионального союза моряков (РПСМ) Игорь Павлов. – Она может стать символом борьбы против повышения пенсионного возраста. Если мы будем молчать, то закон о повышении пенсионного возраста будет принят. Гражданам нужно не только бороться за свои права, но и отстаивать права потомков – детей и внуков. При средней продолжительности жизни мужчин в России 66,5 лет верхом цинизма по отношению к своему народу выглядит предложение о повышении пенсионного возраста мужчин до 65 лет.

По сообщению Конфедерации труда России, после принятия законопроекта в первом чтении кампания «Народ против» будет продолжена. В начале сентября в преддверии второго чтения планируется проведение Недели единых действий.

Напомним, Российский профсоюз моряков также выступил против пенсионной реформы и направил соответствующее заявление в адрес Президента Российской Федерации В. В. Путина, председателя Правительства РФ Д. А. Медведева, председателя Государственной Думы Федерального собрания РФ В. В. Володина, председателя Совета Федерации Федерального Собрания РФ В. И. Матвиенко.

Работать подано



Список новороссийских кюинговых компаний, сертифицированных на соответствие их услуг по найму и трудоустройству моряков международным требованиям

Наименование кюинга	Директор	Адрес	Телефон	Факс	E-mail
Baltic Group International	Феоктистов Владимир Владимирович	353925, Новороссийск, ул. Хворостянского, 11Б	+7 (8617) 303014 +7 (8617) 710083	+7 (8617) 710087	novocrew@baltic-crew.com
Bernhard Schulte Shipmanagement	Вдовин Роман Андреевич	353900, Новороссийск, пр. Ленина, 95Б, к.1, оф.3	+7 (8617) 308398	+7(8617) 308398	ru-csc-nov-man@bs-shipmanagement.com
Epsilon Services Ltd	Харламов Александр Геннадьевич	353900, Новороссийск, пр. Дзержинского, 224/3	+7 (8617) 766140, +7 (8617) 766141	+7 (8617) 766100	crew@epsilonnovo.ru
JSC "Ipotekcentr"	Делибалтов Николай Харлампиевич	353907, Новороссийск, ул. Губернского, 4, оф. 29	+7 (8617) 641946	+7 (8617) 601998	af@ipotekcentr.org
Sea Star	Коренец Алексей Петрович	353905, Новороссийск, ул. Толстого, 4, оф. 401	+7 (8617) 720200	+7 (8617) 720200	info@seastar-agency.ru
STMA	Душка Сергей Александрович	353905, Новороссийск, ул. Вербова, 3, оф. 18	+7 (8617) 303536	+7 (8617) 303538	crewing@stmgroup.ru
Колумбия Шипменеджмент	Панюшкин Сергей Геннадьевич	353900, Новороссийск, ул. Пионерская, 4а, 2 этаж, оф.1	+7 (8617) 770377		columbia@novo.csmru.com
Capital Crewing	Коркин Юрий Петрович	353900, Новороссийск, ул. Коммунистическая, 36	+7 (8617) 642088		capitalship@nross.ru
Sunrise marine	Бугримов Андрей Владимирович	353900, Новороссийск, ул. Пионерская, 4А, 1 этаж, оф.1	+7 (918) 0774222, +7 (918) 2777394		info@mn-taurica.nvrsk.ru
Seagen group	Винниченко Василий Валерьевич	353900, Новороссийск, ул. Героев Десантников, 30А, 2 этаж, оф. 1	+7 (988) 7704337		novoteam@seagengroup.com
ООО "Wilhelmsen Marine Personnel Novorossiysk"	Коренев Вадим Витальевич	353900, Новороссийск, ул. Победы, 16Б, оф. 30	+7 (8617) 642252, +7 (8617) 641544	+7 (8617) 642269	vadim.korenev@wilhelmsen.com
ООО «СКФ Менеджмент Сервисиз (Новороссийск)»	Степанов Олег Алексеевич	353920, Новороссийск, ул. Куникова, 28	+7 (8617) 791553		e.artemchik@scf-group.ru
ООО "Морское агентство "Протеас"	Рень Станислав Павлович	353900, Новороссийск, ул. Советов, 42, оф. 212	+7 (8617) 301089		uvarov@pmars.ru app@pmars.ru
ООО "Марин Шип Сервис"	Ионин Виктор Александрович	353900, Новороссийск, ул. Мира, 29, оф. 1	+7 (8617) 641991	+7 (8617) 641992	crewdept@marineshipservice.ru crewdept2@marineshipservice.ru
ООО "Альфа-марин кю сервисес"	Кравченко Олег Ананиевич	353922 Новороссийск пр. Ленина, 95Б, к.2	+7 (8617) 303359	+7 (8617) 303559	alfamarine@yandex.ru
ООО "Интермарин"	Вайлов Александр Владимирович	353900, Новороссийск, пр. Дзержинского, 158, оф. 2	+7 (8617) 710390, +7 (8617) 710391	+7 (8617) 726144	info@intmr.ru
ООО "Навигатор"	Кивадзе Владимир Зурабович	353900, Новороссийск, Анапское шоссе, 15, оф. 224	+7 (8617) 601011	+7 (8617) 601011	navcrew@mail.ru
ООО «Стена Марин Менеджмент»	Ицкисон Игорь Вениаминович	353900, Новороссийск, ул. Рубина, 1, 2-й этаж.	+7 (8617) 642721, +7 (8617) 642752		natalya.solyanikova@stena.com

НЕ БОЛЕЙ!

В рамках совместной программы группы компаний СКФ Новошип и первичной профсоюзной организации ПАО «Новошип» Российского профсоюза моряков работники группы компаний и члены их семей могут бесплатно заниматься спортом

- в тренажерном зале,
- на волейбольной и баскетбольной площадках,
- в плавательном бассейне,
- на футбольном поле.



Телефон:
60-11-67



За справками обращаться в профком ППО ПАО «Новошип» РПСМ по адресу:

Новороссийск, ул. Куникова, 28, здание проходной, 2-й этаж, кабинет № 7.

ФЛОТСКИЕ БУДНИ

На флоте мелочей не бывает

Еще в школе у Сергея Ефремова, третьего помощника капитана танкера «Театральный бридж» группы «Совкомфлот», не осталось никаких сомнений в выборе профессии: только моряком. И, надо сказать, за 12 лет, отданных флоту, разочароваться не пришлось ни разу.



очень много, но при этом они очень правильные ребята. У них AIS снабжены не только траулеры, но даже каждая вежа, к которой крепятся сети.

Особенностям работы в регионе можно противопоставить тщательную подготовку офицеров. Что и сделал капитан судна Александр Дмитриевич Акуллич. Он сделал правилом на мостике регулярные штурманские занятия, даже если предстоит посещение знакомого порта. Осадки, мели, общение с властями, каким бортом швартоваться — все это на флоте не мелочи.

Стоит спуститься чуть южнее — и обстановка меняется. Трафик вокруг Австралии уже не такой сумасшедший. Дарвин, Брисбен, Гладстон — в этих австралийских портах все подчинено строгим правилам и четкому расписанию, никакой лишней суеты, никакой рыбацкой вольницы.

— Зато у австралийцев пунктик на экологии, — говорит Сергей. — Как-то раз портовые власти обнаружили у наших ребят на судне резные брейлоки из Кении. Так они их несколько часов чуть не под микроскопом рассматривали, боялись, видимо, что мы каких-нибудь африканских жучков к ним на зеленый континент завезем.

А еще впервые в этом рейсе Сергею Ефимову пришлось работать без бумажных карт — только с электронными:

— Это, конечно, сильно облегчило работу штурмана в таком непростом регионе. Вспоминаю, как раньше бегал от ECDIS к радару, а потом к бумажным картам с линейкой и штурманским транспортиром в зубах. В условиях Южно-Китайского моря, кишящего вечными рыбаками, это была та еще нервозотряпка.

Наверное, скоро это станет общепринятым. моряки забудут про бумажные карты, как забыли они про секстансы и лощи. Но это завтра. А сегодня просто закончен обычный, но и исторический в каком-то смысле рейс, впервые с новой техникой на вооружении.

На ПРАКТИКЕ во время учебы в Государственном морском университете имени адмирала Ф. Ф. Ушакова Сергей объехал полмира. Кто может похвастаться тем же в тинейджерском, по сути, возрасте? Австралию, Кувейт и Мексику он открыл для себя, когда ему еще не стукнуло и двадцати, в статусе кадета компании Columbia. Первые уроки по практике

в странах третьего мира. Поверьте, здесь нужны особые умения.

И в Африку, и в Австралию Сергею довелось вернуться много лет спустя. Но было это уже совсем по-другому.

ЗИМОЙ 2017-го, уже работая в «Совкомфлоте» на т/х «Театральный бридж», он попал в Уолфиш-Бей, главный порт Намибии. Там судно

переломилось. Да, это был бесценный опыт для всего экипажа, в том числе и для меня лично. После такой сложной многоходовкой любая рядовая грузовая операция кажется заурядной.

И уж тем более приятно было всей команде, завершив свою часть работы и передав эстафету судоремонтникам, увидеть сам Уолфиш-Бей — лицо такой экзотической страны как Намибия.

Впечатление оказалось приятным:

— Это бывшая немецкая колония, по сравнению с остальной Африкой, и даже ЮАР, здесь все чисто, ухоженно и как-то даже по-европейски. И особенно мы отметили безопасность, и в первую очередь отсутствие темных личностей, которые обычно сутками напролет трутся возле африканских портов.

В АВСТРАЛИЮ ему также довелось вернуться уже на т/х «Театральный бридж». Крайний рейс Сергея как раз прошел между ней и Юго-Восточной Азией. Трафик в этом динамичном и быстро развивающемся регионе, как известно, просто зашкаливает.

— Любая сингапурская вахта — это испытание для команды мостика, — рассказывает он. — Четыре часа проходят в постоянном маневрировании. Ну и знаменитые азиатские рыбаки-лихачи тоже заставляют всех предельно сосредоточиться. В любой момент они могут выскочить прямо по курсу в шаге от столкновения. Иногда, бывает, подходишь к какому-нибудь китайскому мегаполису вроде Гуанчжоу, смотришь на радар, — а он весь светится от рыбацких джонок. Даже удивительно, как тут еще рыба осталась. Кстати, китайцы на своих сейнерах еще и навигационные сети включают далеко не всегда. А вот их соседи корейцы — совсем другое дело. Их конечно, тоже

предстояли плановые ремонтные работы, связанные с заменой деталей в дэйдвудном устройстве.

— Процедура это сложная, проводится крайне редко, поэтому готовились к ремонту долго и очень детально, — рассказывает Сергей Ефремов.

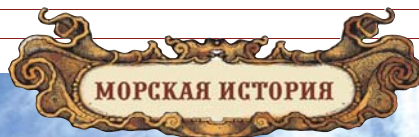
— Судно поставили к причалу судоремонтного завода, загрузив предварительно так, чтобы утопить нос, а корму и гребной винт наоборот поднять. Такое не каждый день увидишь! Дел хватало у всех. На палубе следили за швартовными, в ЦПУ машинная команда во главе с нашим стармехом Максимом Чуприковым не спускала глаз с датчиков. Но настоящая магия в это время происходила в ПУГО (пульт управления грузовыми операциями). Балластные воды по команде старпома Сергея Сардаряна выкачивали из одних танков в носовой части судна и заполняли другие, в кормовой. В этих условиях просчитать крен и дифферент — как решить опасную головоломку: ошибешься, и танкер может вообще

ской навигации ему давал тогда замечательный капитан Олег Александрович Котов — молодой кадет трудился под его командованием.

Не испугала даже изнанка профессии, которая слегка приоткрылась уже на преддипломной практике, на этот раз в компании «Евронавики». Судно попало старенькое, снабжение с задержками, постоянные перебои с пресной водой — и работа на коротком плече в режиме постоянного аврала. Бенин — Нигерия — Кот-д'Ивуар. Западная Африка как она есть, со всеми своими опасностями.

— Часто ходили в Порт Харкорт вверх по Бони Ривер, — вспоминает Ефремов. — Эта речка — настоящее кладбище погибших кораблей, как в приключенческом кино. Запомнились остовы брошенных судов, торчащие из воды. Швартовались мы тут порой прямо к пальме, а сразу после наступления сумерек начинался комендантский час. Зато я получил хороший навык общения с портовыми властями





Погибаю, но не сдаюсь



ПЛОХОЙ или хороший, но Брестский мир был установлен. Однако немцы потребовали вернуть в Севастополь выведенную оттуда в Новороссийск русскую эскадру. Отдавать ее Советская власть не хотела: два мощных линкора-дредноута и 15 эсминцев (в том числе 10 новейших) вполне пригодились бы родине. Но и организовать оборону Новороссийска моряки вряд ли могли, тем более что это наверняка привело бы к возобновлению военных действий.

Существовавшая тогда на Северном Кавказе особая Советская республика со своей армией и денежными знаками считала пришедший в Новороссийск флот своим. И с первого дня пыталась втянуть его в войну с казачками и различными партизанскими отрядами, выступавшими против Советской власти. Чуть ли не ежедневно из Екатеринодара приходили приказы выйти в море и обстрелять побережье то Кубанской области, то Грузии, то других мест. При этом с московскими властями местные не особо считались.

Командиром Черноморской эскадры, в это тяжелое время решил, что, только подчиняясь Москве, можно надеяться сохранить флот. При этом адмирал поставил следующие условия: заменить красные флаги на всех кораблях Андреевскими, восстановить дисциплину, при-

Этим летом исполнилось сто лет со дня трагических событий в Цемесской бухте, закончившихся затоплением тут в 1918 году Черноморского флота.

месской бухте. Провели голосование всех членов экипажей. За потопление эскадры высказались 640 человек, за возвращение в Севастополь — 939, около 1000 моряков воздержались.

Выполняя волю большинства, исполняющий обязанности командующего флотом Александр Тихменев отдал приказ о возвращении в Севастополь. Но ушли туда только линкор «Воля» и 6 эсминцев. Им вслед на оставшихся с подачи эсминца «Керчь» был поднят флажный сигнал «Позор изменникам Родины». Утром следующего дня корабли в

часть судов Черноморского флота, которые предпочли гибель позорной сдаче Германии. Эскадренный миноносец «Керчь». Эта радиogramма была напечатана во всех газетах юга России.

Гибель элиты Черноморского флота была, конечно же, очередным ударом по России и одной из самых трагических страниц в истории Гражданской войны. Это была трагедия людей, на глазах у которых погибло все, что составляло важную часть их жизни. А элементарная нехватка на Черном море транспортов и боевых кораблей предопределила гибель



Новороссийске подняли на мачтах сигналы «Погибаем, но не сдаемся» и началось самозатопление. Первым открыли кингстоны на эсминце «Пронзительный», за ним последовали эсминцы «Громкий», «Калиакрия», «Гаджибей», «Фидониси», «Сметливый», «Стремительный», «Капитан-лейтенант Баранов», «Лейтенант Шестаков». Затем четыре торпедных залпа с эсминца «Керчь» отправили на дно линкор «Свободная Россия» (она же «Императрица Екатерина Великая»). Эсминец «Керчь» ушел в Туапсе, где на следующий день также был затоплен своим экипажем. Перед гибелью с корабля была отправлена радиogramма: «Всем, всем, всем. Погиб, уничтожив

Белой армии и трагедии исхода весной 1920 года.

Боевые корабли, вернувшиеся в Севастополь, немцы разоружили. А позже Врангель увел за границу все, что осталось.

В 1925 году некоторые из затопленных судов подняли водолазы ЭПРОНа. «Калиакрия», например, под именем «Держинский» еще успела послужить и стать героем Великой Отечественной войны. А турбины эсминца «Керчь» после ремонта долго работали на Туапсинской электростанции. Сам эсминец поднять не удалось. Закончили подъем кораблей в Цемесской бухте в 1960-х годах. А в 1980-м на 12-м километре Сухумского шоссе Новороссийска был открыт Памятник морякам революции «Погибаю, но не сдаюсь!» скульптора В.Е. Цигала и архитектора Я.Б. Белопольского. Напротив 12-метровой гранитной фигуры колени-преклоненного матроса в центре смотровой площадки высится куб, внутри которого флаги расцветивания сигнала через века «Погибаю, но не сдаюсь!». А силуэты затопленных кораблей по периметру указывают на место гибели и расстояние до каждого из них с точностью до сотой доли мили.

Сейчас на дне остались только линкор «Свободная Россия» и эсминцы «Громкий». Их подъем был признан нецелесообразным. Каждый год на месте их гибели курсанты ГМУ им. адмирала Ф.Ф. Ушакова проводят патриотическую операцию «Погибаю, но не сдаюсь!». По морской традиции с боевых катеров на воду опускают венки и дают три оружейных залпа.



вести флот в боевую готовность и немедленно уволить со службы всех, кто не желает подчиняться его решениям. Не пожелали служить при новых порядках около 300 человек — и это не считая тех, кто уже банально дезертировал по случаю Брестского мира. А ведь еще до трети моряков были списаны на сухопутные фронты Гражданской войны.

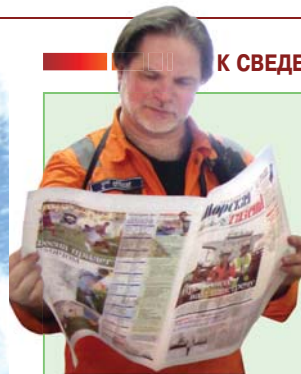
Черноморская эскадра вряд ли была боеспособна в те дни. В неприспособленном для базирования эскадры Новороссийске сохранить корабли не представлялось возможным. В этих условиях командование получает из Москвы сразу две телеграммы: открытую, с требованием вернуть флот в Севастополь, и шифрованную — с требованием затопить все боевые корабли и торговые суда, общим числом более 50.

Получив приказ, моряки шесть дней митинговали, выполнять ли его и в какой форме. Одни ратовали за возвращение в Севастополь, другие — за войну до победного конца, третьи за самое трудное решение: затопить корабли и суда в Це-



Дементьев И.Н.
Потопление эскадренным миноносцем «Керчь» линейного корабля «Свободная Россия». 1918 г.

К СВЕДЕНИЮ



ЮТО РПСМ

(Новороссийск, ул. Победы, 16 «б») ПРЕДЛАГАЕТ ЧЛЕНАМ ПРОФСОЮЗА И ИХ БЛИЗКИМ

— **познакомиться со свежими новостями морской и профсоюзной жизни.**

Южная территориальная организация Российского профсоюза моряков издает свой информационный вестник — «Профсоюзную морскую газету». Тираж печатного издания 1100 экземпляров. Газета распространяется бесплатно, через фирменные стойки в ЮТО РПСМ и первичных профсоюзных организациях. Электронная версия доступна на сайте ЮТО РПСМ www.stosur.ru.

26 лет мы защищаем права моряков на рабочем месте, достойную оплату труда, социальные гарантии. Будьте в курсе!

— **бесплатно заняться собственным оздоровлением в профсоюзном спортивном комплексе:**

ежедневно с 8.30 до 22.00 к услугам членов РПСМ, их жен и детей один из лучших спортивных залов Новороссийска (тел. (8617) 61-32-46). Самые современные тренажеры позволят проработать все группы мышц, а спортивный инструктор поможет составить индивидуальную программу занятий;

— **бесплатно получить юридическую помощь по всем вопросам законодательства:**

ежедневно в рабочие дни по всем вопросам трудового законодательства можно получить консультацию главного правового инспектора ЮТО РПСМ В.М. Кулебякина (кабинет №17, тел. (8617) 61-18-05); каждую среду с 15 до 17 часов в кабинете № 17 прием ведет адвокат В.С. Покатило. Квалифицированная первичная юридическая консультация по всем вопросам законодательства.

В номере использованы материалы:

sur.ru,
yandex.ru/images

Уредитель и издатель — Южная территориальная организация РПСМ. Свидетельство о регистрации ПИ №10-5507 выдано 09.02.2004 г. Южным окружным межрегиональным территориальным управлением МПТР России.

Адрес редакции и издателя: 353900, г. Новороссийск, ул. Победы, 16-6. Тел./факс: (8617)61-35-44, 61-18-05. E-mail: info@stosur.ru

Газета отпечатана в типографии ООО «Флер-1» г. Краснодар, ул. Уральская, 98/2. Печать офсетная. Печ. л. 1. Тираж 1100 экз. Время подписания в печать по графику — 16.00. Фактическое — 16.00. Заказ №

Главный редактор — Купрацевич М.А.

info@stosur.ru