

## 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 стойках в ЮТО РПСМ (Новороссийск, ул. Победы, 16Б) и в первичных профсоюзных организациях (Новороссийск, ул. Куникова, 28, здание проходной, 2 этаж, каб. 7).



# Вместе мы сила

В Сингапуре проходит 44-й конгресс Международной федерации транспортников (МФТ- ITF).

Конгресс ITF – это событие, на котором принимаются решения и определяют курс федерации на следующие 4 года. В этом конгрессе принимают участие рекордные 2000 профсоюзных активистов, представляющие 600 транспортных профсоюзов из 140 стран мира. В их числе делегация Российского профсоюза моряков (РПСМ). Моряки, портовики, представители работников железной дороги, гражданской авиации, автомобилистов объединились, чтобы обсудить самые острые проблемы отрасли. Впервые за 122-летнюю историю федерации конгресс проходит в стране Юго-Восточной Азии.



Развитие темы на 2 стр.

## НОВОСТИ

### Реальная польза виртуальных пожаров

**Тренинги по безопасности моряки японской компании MOL проходят на борту судна с помощью очков дополненной реальности.**

Виртуальное моделирование аварий стартовало в 2017 году курсом «Предотвращение случайных падений». Теперь, после изучения нескольких несчастных случаев, компания добавила два новых учебных занятия: «Падение груза с крана» и «Ответ на пожар на борту». Оба курса являются инструментами для повышения уровня безопасности на море. Использование очков дополненной реальности фактически предлагает морякам пережить несчастный случай на борту с помощью компьютерной графики. В таких условиях меры безопасности для предотвращения несчастного случая и варианты безопасного решения возникшей на борту проблемы воспринимаются гораздо лучше. Технология позволяет морякам тренироваться в любом месте – на борту судна, в офисе или морском тренажерном центре, делает учебный процесс интерактивным и доступным для всех. В настоящее время многие судоходные компании инвестируют в обучение VR, используя преимущества дополненной реальности для повышения безопасности при работе в сложных и опасных средах. Кроме того, использование игровых подходов для неигровых процессов позволяет повысить общую вовлеченность в решение прикладных задач.

## СОБЫТИЕ

### Морского единства стало больше

Профсоюзная конференция, прошедшая на днях в Новороссийске, собрала вместе делегатов с флота немецких, голландских, норвежских, датских, греческих судовладельцев. Моряков, работающих от всех криоингов Юга России, объединяет членство в одном профсоюзе – Российском профсоюзе моряков. Они обсудили вопросы заработной платы и социального обслуживания на

берегу, заслушали отчеты о работе своей первичной профсоюзной организации в 2013 – 2018 годах, выбрали руководящие органы, которым доверили представлять свои интересы в следующей пятилетке. А также дали своей организации новое звучное имя: Новороссийская первичная профсоюзная организация Российского профессионального союза моряков «Морское единство».

Развитие темы на 2 стр.

### Перехитрили сами себя

**Объединение филиппинских моряков (UFS) выражает обеспокоенность в связи с непрерывным сокращением количества филиппинцев, занятых на судах. Так, в декабре 2017 года Филиппинское агентство по трудоустройству за рубежом (POEA) зарегистрировало 378 тысяч работающих в море, а в 2016 году их было почти 443 тысячи.**

Сокращение, по мнению президента UFS Нельсона Рамиреса, помимо международных экономических проблем, объясняется распространенностью незаконной схемы, когда филиппинские моряки-мошенники требуют у судовладельцев компенсаций за вымышленную травму, якобы полученную во время работы на судне. Подобные истории перестали быть редкостью, что и заставляет отказываться от найма филиппинских моряков. Слова главы UFS подтверждает президент и главный исполнительный директор CF Sharp Crew Мигель Роша. Он сказал, что из-за подобных споров его компании пришлось отказаться от сотрудничества с 1000 филиппинских моряков. Российский профсоюз моряков (РПСМ) обращает внимание, что незаконные попытки «заработать» деньги таким путем бросают тень на репутацию целой национальной школы моряков. Мало того, что от таких моряков отказываются. Судовладельцы, вынужденные защищаться, могут ужесточить процедуры подтверждения получения травмы на борту судна и выплаты компенсаций.

СОБЫТИЕ

# Морского единства стало больше

Продолжение. Начало на 1 стр.

Николай Попов 15 лет стоял у руля организации, объединяющей моряков Юга России, работающих под иностранными флагами.

– Исторически сложилось так, что члены нашего профсоюза, работавшие под инофлагами, состояли на учете в ППО компании «Новошип ЮК» РПСМ, – рассказывает он. – А назвали ее так в 2003 году, прежде всего, потому что большинство там и работало. Время внесло свои коррективы: теперь моряки «Новошила» вошли в организацию ПАО «Новошип» РПСМ. А те, кто работает на других судовладельцев, в ней остались. Вот так и возникла мысль дать новое имя организации, которая крепко стоит на ногах, имеет свои традиции и материальную базу, и готова и дальше представлять и защищать социально-трудовые права и интересы членов РПСМ.

«Морское единство» – название понятное всем и очень точно отражающее цели и задачи как

того был утвержден устав организации. Председателем профкома НППО РПСМ «Морское единство» по предложению Н.Я. Попова был избран Евгений Самула.

– Морская отрасль переживает не лучшие времена. Глобальный экономический кризис, падение фрахтовых ставок и сильнейшая конкуренция на рынке подталкивают судовладельцев к снижению заработной платы моряков, – сказал Евгений Анатольевич. – Международная федерация транспортников и Российский профсоюз моряков выступили категорически против. На страже интересов моряков и такой действенный инструмент как коллективный договор, в котором зарплата плавсостава – главное условие. Нарушить его нельзя. И готова и дальше представлять и защищать социально-трудовые права и интересы членов РПСМ.

Последнее, кстати, – это не только условия труда, которые должны соответствовать международным стандартам. Это еще и профсоюзное обслуживание на берегу. Моряки «Морского един-



Попов Н.Я.

В состав профсоюзного комитета на следующий отчетный период вошли:

- Бражников С.Д.
- Волченков А.Б.
- Должиков А.И.
- Попов Н.Я.
- Самула Е.А.
- Феоктистов П.С.

В состав ревизионной комиссии были утверждены:

- Гордиенко Л.В.
- Даценко А.Н.
- Холявка И.Н.

Председателем профкома конференции единогласно избрала:

- Самула Е.А.



Самула Е.А.

самой первички, так и профсоюза в целом. Организация объединяет моряков-членов РПСМ, трудовая деятельность которых осуществляется через новороссийские службы найма и трудоустройства плавсостава. Делегаты конференции постановили переименовать ППО компании «Новошип ЮК» РПСМ в Новороссийскую первичную профсоюзную организацию Российского профессионального союза моряков «Морское единство». И произвести госрегистрацию переименования в соответствии с действующим законодательством РФ. Кроме



ства» и члены их семей имеют возможность бесплатно посещать профсоюзный спортзал, получать юридическую помощь по всем вопросам законодательства, а их дети в Новый год обязательно получают сладкие подарки.

Теперь о том, что касается российских моряков, работающих на судах греческих, немецких и датских судовладельцев. Их интересы представляет профсоюз страны, поставившей рабочую силу, – Российский профсоюз моряков. Профсоюзное обслуживание на берегу они получают тоже здесь, на родине. Так называемая «Политика Мехико» Международной федерации транспортников предусматривает в этом случае заключение двусторонних соглашений с профсоюзом страны-судовладельца. Сейчас «Политика Мехико» в отношении этих российских моряков не соблюдается, на что обратили внимание делегаты конференции. И постановили принять резолюцию о необходимости ее соблюдения.



Продолжение. Начало на 1 стр.

## Вместе мы сила

Напомним, что МФТ состоит из отраслевых секций моряков, железнодорожников, докеров, работников автомобильного транспорта, гражданской авиации, внутреннего водного транспорта, рыбного хозяйства и туристического сектора. Федерация представляет интересы миллионов транспортных рабочих по всему миру и защищает их посредством проведения глобальных кампаний и акций солидарности. МФТ входит в Международную конфедерацию профсоюзов.

Делегация РПСМ в Сингапуре лоббирует «визовый» вопрос – об отмене шенгенских виз для моряков заграничавания. В последние годы российские моряки сталкиваются с серьезными трудностями при оформлении визы для въезда, повторного въезда или транзита в разные страны, они вынуждены получать визы практически на тех же основаниях, что и обыкновенные туристы. В особенности это касается стран Шенгенского соглашения: порой просто получить документ недостаточно, сложности могут возникнуть и при въезде в Шенгенскую зону. Так, если моряк одновременно получил визу одной страны, но в последний момент поменялся порт посадки на судно, что случается довольно часто, то волевым решением ему придется нарушить так называемое правило «страны въезда», из-за чего впоследствии ему могут в оформлении визы отказать.

– РПСМ выступает за то, чтобы морякам не приходилось делать визы, как это было еще при Советском Союзе, когда вместо удостоверения личности моряков (УЛМ) у членов экипажей был паспорт моряка. На сегодняшний день идеальный вариант – отказаться от виз и использовать исключительно УЛМ и судовую роль, – говорит заместитель председателя РПСМ Вадим Иванов. – Чтобы правительство приняло во внимание нашу точку зрения, необходимо привлечь на свою сторону судовладельцев: показать им, что кадры, которые выпускают российские морские вузы, действительно достойны того, чтобы за них бороться.

Ранее эксперты РПСМ выслали в МФТ соответствующую резолюцию: она нашла поддержку у представителей морских профсоюзов Норвегии, Хорватии, Литвы, Греции и Индии.

На пост генерального секретаря МФТ федерация вновь выбрала Стива Коттона. Для него это будет второй срок. Пост главы федерации он занимает с 2014 года. Российский профсоюз моряков (РПСМ) поздравляет Стива Коттона с переизбранием на пост генерального секретаря МФТ и надеется на плодотворное сотрудничество в интересах труженников флота.

Председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков выбран от России в руководящую группу Комитета справедливой практики (КСП).

В повестке 44 конгресса МФТ – сохранение рабочих мест, автоматизация ряда секторов, защита прав рабочих в связи с переходом на новые технологии и другие темы.

## 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.

# Впечатляющая бункеровка

Концерн «Шелл» и группа компаний «Совкомфлот» (СКФ) совершили технологический прорыв в сфере морской бункеровки СПГ.

Событие вместе с нашими партнерами, компанией «Совкомфлот», которая является владельцем и оператором первого танкера на СПГ-топливе, зафрахтованного концерном «Шелл».

Сергей Франк, генеральный директор – председатель правления ПАО «Совкомфлот» сказал: «В апреле 2015 года группа «Совкомфлот» и концерн «Шелл» приступили к реализации сложного проекта, целью которого является внедрение СПГ в качестве топлива для крупнотоннажных танкеров. В основе нашего партнерства лежит общее стремление снизить воздействие танкерного флота на окружающую среду.

Новое поколение танкеров серии «Проспект Гагарина» задает отрасли более высокий стандарт безопасности и качества судоходства. Это особенно важно при эксплуатации судов в районах Мирового океана с высокой интенсивностью морских грузоперевозок. К

их числу относятся акватории Балтийского и Северного морей, где в первую очередь предстоит работать танкерам «зеленой» серии. Мы гордимся тем, что «Шелл» выбрал «Совкомфлот» в качестве партнера в реализации проекта создания нового поколения танкеров, востребованных рынком и, в целом, как партнера в решении задачи повышения экологической безопасности морского транспорта».

Аллард Кастелейн, главный исполнительный директор порта Роттердама высоко ценит и активно поддерживает меры, направленные на повышение качества морского судоходства. В результате сотрудничества с такими компаниями, как «Шелл» и «Совкомфлот», мы успешно решаем эту важную задачу. Использование СПГ способствует снижению выбросов парниковых газов и обеспечивает существенное улучшение состояния

окружающей среды. Мы приветствуем судно «Проспект Гагарина» в порту Роттердама и будем рады провести еще много безопасных и эффективных операций по СПГ-бункеровке».

Концерн «Шелл» продолжает работу по созданию бункеровочной инфраструктуры СПГ на основных направлениях морской транспортировки грузов в различных районах Мирового океана. А ПАО «Совкомфлот» и другие ведущие судовладельцы постепенно переходят с традиционных видов судового топлива на СПГ.

Технические характеристики судна-бункеровщика Cardissa вместимостью 6500 кубометров позволяют компании «Шелл» обеспечить бункеровку СПГ в различных регионах Европы. Первая СПГ-бункеровка является важной вехой в развитии бункеровочной инфраструктуры СПГ для крупнотоннажных танкеров, осуществляемой «Шелл» и группой СКФ.



В порту Роттердам специализированное судно-бункеровщик Cardissa концерна «Шелл» успешно осуществило первую операцию по бункеровке газомоторным топливом (СПГ) крупнотоннажного танкера «Проспект Гагарина» компании СКФ. Этот первый в мире нефтеналивной танкер типоразмера «Афрамекс» был специально спроектирован для эксплуатации на газомоторном топливе в качестве основного. Для морского порта Роттердам (Нидерланды) эта бункеровка также стала первой операцией подобного рода.

Создан важный для мировой судовой отрасли прецедент использования СПГ крупнотоннажными судами, которые эксплуатируются без привязки к фиксированным маршрутам и расписанию движения.

Грэм Хендерсон, вице-президент по морским перевозкам концерна «Шелл», отметил: «Впечатляющая первая бункеровка – это осязаемый результат большой работы по внедрению СПГ в качестве эффективного и более чистого вида судового топлива, которую ведет «Шелл». Очень логично, что мы отмечаем это знаменательное

## Награды работникам СКФ

Работники флота и берега ПАО «Совкомфлот» получили государственные и ведомственные награды за вклад в создание первого в мире ледокольного танкера-газовоза СПГ «Кристов де Маржери».



«Кристов де Маржери» стал первым в истории торговым судном, сумевшим пройти Северный морской путь без ледокольной проводки на всём протяжении трассы. Торжественное вручение наград состоялось в гербовом зале Министерства транспорта РФ. В соответствии с Указом Президента России Владимира Путина медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени был награжден старший механик танкера-газовоза «Кристов де Маржери» Олег Коначов, почетное звание «Заслуженный работник транспорта РФ» присвоено газомоторному механику Владимиру Далекорю. Они внесли большой вклад в безаварийное прохождение ледовых испытаний и дальнейшую успешную эксплуатацию этого уникального судна.

Наградный знак «Почетный работник транспорта РФ» был вручен руководителю отдела технического управления флотом танкеров-газовозов группы «Совкомфлот» Максиму Шарову

и начальнику отдела плавсостава «СКФ Менеджмент Сервисиз Санкт-Петербург» Александру Айсипуру. Максим Шаров принимал непосредственное участие в подготовке и обеспечении пилотного рейса газовоза «Кристов де Маржери» по Севморпути в июле-августе 2017 года.

Начало эксплуатации судов серии «Кристов де Маржери» открыло новую страницу в летописи арктического судоходства и освоении природных богатств арктического региона. Его уникальные технические и конструктивные решения, большая мощность пропульсивной установки, сравнимая с атомным ледоколом, и высокий ледовый класс (Arc7) позволяют танкеру безопасно перевозить СПГ в экстремальных климатических условиях высоких широт.

Российский профсоюз моряков (РПСМ) поздравляет членов экипажа «Кристов де Маржери» с получением наград и благодарит за вклад в развитие отечественного судоходства. Так держат!



## Еще безопаснее

«Совкомфлот» отмечен правительственной премией за инновационную разработку для освоения Арктики.

Международный конкурс научных, научно-технических и инновационных разработок, направленных на развитие и освоение Арктики и континентального шельфа, проводится при поддержке Правительства РФ и Министерства энергетики РФ.

Первой премии конкурса за разработку технологических решений по созданию автономной системы надежного и безопасного судоходства в критически сложных зонах Обской губы был удостоен коллектив авторов, в том числе первый

заместитель генерального директора ПАО «Совкомфлот», главный инженер Игорь Тонковидов и советник генерального директора компании Александр Ольшевский. Совместно с коллегами из АО «ЦНИИАГ» и МГТУ им. Н.Э. Баумана они разработали автономную радионавигационную систему (АРНАС), которая обеспечивает высокую точность позиционирования судна при движении по морскому каналу в северной части Обской губы. АРНАС призвана дополнить используемые в настоящее время глобальные спутниковые навигационные системы (ГЛОНАСС/GPS) и заменить их в случае прерывания спутникового сигнала. Это значительно снижает риск возникновения внешних ситуаций.

Морской канал – наиболее сложный в навигационном отношении участок Обской губы. Это уникальное для арктического бассейна инженерное сооружение, которое позволяет крупнотоннажным судам – в первую очередь, ледокольным газозавозам типа «Кристов де Маржери», обслуживающим проект «Ямал СПГ» – преодолевать песчаную подводную отмель при впадении Оби в Карское море. Глубина канала составляет 15 метров, ширина – 295 метров, длина – 50 км. Навигацию в морском канале осложняет постоянный дрейф льдов.

В 2017 году «Совкомфлот» уже становился лауреатом первой премии этого конкурса: авторы коллектив компании наградили за разработку и эксплуатацию серии членочных танкеров типа «Штурман Альбанов» (проект «Новый порт»), позволяющих создать круглогодичную морскую транспортную систему для перевозки углеводородов из Обской губы.

# МОРСКАЯ ИСТОРИЯ



## Как питались моряки 200 лет назад

В качестве примера можно взять судно Arethusa, которое в 1800 году вышло из Портсмута с 280 членами экипажа на борту. Корабль состоял на полном обеспечении Адмиралтейства, и готовили на нем по специальной кулинарной книге. Весь экипаж на судне был разбит на столовые группы, их члены готовили и ели вместе. Каждую неделю группа назначала старшего по столовой. У дежурного была небольшая переносная угольная печка, на ней готовили в штиль. Если же море было неспокойным, экипажу выдавали сухой паек.

На русском флоте XVIII века продовольственное снабжение, рацион питания и порядок приготовления пищи определялись морским уставом, введенным в действие в 1720 году. Горячая пища выдавалась два раза в день – утром и вечером. По дням недели предписывалось готовить: понедельник и среда – утром каша гречневая, вечером горох вареный, пятница – утром и вечером каша овсяная с рыбой, во все другие дни – утром и вечером овсянка с мясом. На корабле имелись две повара (термины «камбуз» и «кокс» в уставе отсутствуют) – капитанская и общая. В общей пищу готовили в общем котле и выдавали в котелках из расчета по семь человек на котелок. В капитанской пищу готовили слуги офицеров. При этом капитану готовили отдельно, а офицеры и лекари объединялись по двое на котел, мичманы по четверо на котел, гардемарины по шестеро на котел. Священнику, если он был монашеского чина, как и капитану, был положен отдельный котел. В неуточное время готовить пищу запрещалось.

Должность кока появилась на английском флоте в начале XIX столетия. Обычно им становился матрос, который уже не мог подниматься на мачты в силу возраста или из-за полученных во время службы травм. К 8 часам утра моряков ждал простой, но сытный завтрак: овсянка с па-

Пищевой рацион на судах торгового флота выверялся веками. Огромное влияние на этот процесс оказали традиции флота Великобритании, титулованной владелицы морей. 200 лет назад на судах туманного Альбиона уже существовала система обеспечения пайками более 100 000 моряков Королевского флота при том, что современных упаков, холодильников и способов консервации тогда еще не существовало.



токой, сахаром или медом. Трапеза длилась 45 минут, потом моряки приступали к своим обязанностям.

Обед длился полтора часа. Согласно сохранившимся документам, каждому моряку полагался один фунт свинины в воскресенье и в четверг. Это было почти праздником, поэтому кок был обязан приготовить его как следует. В те времена единственным способом хранить мясо месяцами было солонение в дубовых бочках. Но чтобы оно стало съедобным, его нужно было вымачивать сутками. Затем его варили, тушили с картофелем, фасолью и луком или жарили. Блюда подавалось со специальными бисквитами: это был прообраз современных галет. Лепешки из твердого теста, весом в четверть фунта запекались 2-3 раза, до тех пор, пока не становились совершенно сухими. Моряки их крошили и сыпали в рагу, чтобы размочить. Подавались на судне и печенье, но оно тоже требовало вымачивания. Алкоголь в те времена, обычно это было пиво или эль, считался

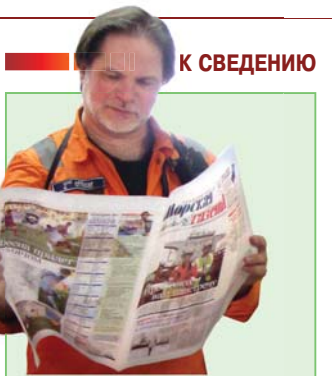
средством от цинги. На судне Arethusa матросу, например, разрешалось выпить галлон (около 4 литров) пива в сутки. И во все времена моряки занимались ловлей рыбы, чтобы немного разнообразить меню. Рыбу, в основном треску, вялили впрок и ели свежей.

На ужин каждый день подавался пудинг из муки, сала/масла и изюма. Кок лепил пудинги в форме шариков и отваривал их в льняных мешочках. Как и завтрак, ужин длился 45 минут. Иногда этого времени хватало не только для еды, но и для танцев на палубе.

В целом моряки королевского флота потребляли порядка 5000 ккал в день, что почти в два раза выше средней современной суточной нормы взрослого мужчины. Но и нагрузка у этих людей была гораздо выше: каждый день они выполняли тяжелейшую физическую работу. Моряки работали на палубе по 12 часов в сутки, в том числе и ночью, много раз поднимались на мачты. Погодные условия были очень непростыми, а одежда – недостаточной теплой, немалая часть калорий уходила на то, чтобы просто согреться.

Современные технологии сильно облегчили жизнь моряков. Продукты хранятся по полгоду, а в артелке можно самостоятельно купить еще что-то на свой выбор. Сегодня на судах под российским флагом придерживаются рациона, принятого постановлением Правительства РФ в 2001 году. Он весьма разнообразен и содержит необходимое количество калорий. Другое дело суда под удобным флагом. Если на них действует коллективный договор ITF, то закупки делаются в соответствии с его требованиями. А там написано, что питание должно быть организовано в достаточном количестве. Объемы не уточняются, но моряки, в случае, если их что-то не устраивает, всегда могут обратиться в профсоюз. А вот если коллективного договора нет, меню и здоровье экипажа полностью зависят от воли судовладельца. На практике чаще всего питание моряков организовано на 5-10 долларов в день.

Зато неизменная ценность во все времена – это хороший кок, который не жалеет времени и сил на приготовление обязательного кулинарного шедевра, даже если из продуктов есть только галеты и солонина.



К СВЕДЕНИЮ

### ЮТО РПСМ

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

– 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](http://www.stosur.ru).

26 лет мы защищаем права моряков на рабочие места, 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](http://sur.ru), [scf-group.ru](http://scf-group.ru), [yandex.ru/images](http://yandex.ru/images)

Учредитель 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-б. Тел./факс (8617)61-38-44, 61-18-05. E-mail: [info@stosur.ru](mailto: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](mailto:info@stosur.ru)

