



В Марокко начал работать русскоговорящий инспектор МФТ

➤➤➤ [Подробности на стр. 2](#)



Моряки и карантин: как изменились условия работы

➤➤➤ [Подробности на стр. 3](#)



В Сингапуре задержали 2 судна из-за превышения лимита серы в топливе

➤➤➤ [Подробности на стр. 4](#)

www.stosur.ru

- Актуальные новости
- Список лицензированных круинговых компаний

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



[Maritime_newspaper.23](#)

ПРОФСОЮЗНАЯ

№5/634
20 мая 2020 года



Издается с августа 1992 года.
Выходит 1 раза в месяц. Распространяется бесплатно.

16+

МОРСКАЯ ГАЗЕТА

Информационный вестник Южной территориальной организации РПСМ

Помним, гордимся!

Новороссийские курсанты почтили память героев – участников Великой Отечественной войны.

Проект «Галерея памяти» стартовал 10 лет назад по инициативе неравнодушных преподавателей Государственного морского университета им. адм. Ф.Ф. Ушакова. Любой курсант может рассказать историю своего родственника, воевавшего в Великую Отечественную войну. Принять участие довольно просто: нужно создать документ Word, куда сохранить фото своего героя, краткое описание его военной биографии и собственное портретное изображение, и прислать файл организаторам. Затем готовый макет попадает в электронный фотоальбом в группах «Галереи памяти» в популярных социальных сетях (VK, Instagram), на сайт университета и в специально созданный раздел на сайте Министерства транспорта РФ. К 9 мая обычно создается печатная версия – Доска почета, которую выставляют в Мраморной зале ГМУ. В этом году из-за эпидемиологической ситуации акцент сделан на Интернет-ресурсы.

– За первые два года было собрано довольно много биографий

родственников наших курсантов, – рассказывает координатор проекта, курсант судоводительского факультета Дарья Балабанова. – Затем о нас узнали и другие транспортные ВУЗы, и ребята из других городов тоже стали активно присылать истории своих семей.

Так, изначально задумывавшаяся как университетская военно-патриотическая акция, «Галерея памяти» выросла до федеральных масштабов. Проект презентовали на студенческом совете в Минтрансе, и присоединиться к нему захотели множество транспортных ВУЗов: Уральский государственный университет путей сообщения, Российский университет транспорта, Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского, Ростовский государственный университет путей сообщения, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации и другие.

Сегодня фотографии своих героев в Новороссийск присылают их внуки



Команда «Галереи памяти» ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова: «Очень важно просто помнить, что значит семья для каждого из нас».

и правнуки из Москвы и Санкт-Петербурга, городов Урала, Сибири, Дальнего Востока. «Очень важно просто помнить, что значит семья для каждого из нас, и рассказывать о героических

историях своих предков, чтобы не дать воспоминаниям и фактам того тяжелого времени кануть в бездну», – говорят организаторы «Галереи памяти», курсанты ГМУ.

Вернуться домой

Работодатели и профсоюзы договорились начать смены в течение месяца.

Совместная переговорная группа, состоящая из представителей Международной федерации транспортных и нескольких ассоциаций морских работодателей, утвердила рамочный протокол для организации смен экипажей в период пандемии COVID-19. Текст протокола основан на циркуляре Международной морской организации, призывающем правительства всех стран-участниц обеспечить свободное передвижение моряков домой и к месту работы.

Ранее из-за введенных ограничений на поездки стороны дважды соглашались продлить контракты моряков. Десятки тысяч человек были вынуждены остаться на борту судов после истечения срока действия их трудовых контрактов, в то время как другие моряки несколько месяцев просто не могут продолжить зарабатывать себе на жизнь.

В ходе обсуждений текущей ситуации представители судовладельцев и профсоюзов пришли к выводу, что невозможно и дальше не менять моряков. Было принято решение не продлевать больше контракты и в срок до 15 июня начать организовывать смены экипажей. Этот период установлен для того, чтобы правительства успели дать необходимые распоряжения, которые позволят одним морякам вернуться домой, другим – уйти в рейс.

По условиям рамочного протокола совместной переговорной группы, компании должны рассмотреть вопрос организации репатриаций при наличии возможности для этого. И в первую очередь, смениться должны те моряки, которые работают дольше остальных, вне зависимости от должности. Кроме того, работодателям предложено рассмотреть вопрос оказания финансового поощрения

тех, чьи контракты закончились в период карантина, а также выдачи авансов в счет последующей заработной платы тем морякам, кто не может уйти в рейс из-за закрытия границ между странами.

Отдельным пунктом стороны обозначили требование предоставить всем морякам бортовой Интернет для связи с близкими. Но основное требование по-прежнему к правительствам – необходимо незамедлительно принять меры, гарантирующие организацию репатриации в соответствии с циркуляром ИМО. «В случае, если этого не будет сделано, последствия от стрессов и заболеваний моряков могут негативно сказаться на коммерческой жизнеспособности торговых судов», – говорится в совместном заявлении участников протокола. Об этом стороны предупреждают государства флагов, страховые клубы P&I, операторов и фрахтователей.



Справка: Совместная переговорная группа (JNG) со стороны судовладельцев состоит из представителей Международной ассоциации морских работодателей (ИМЕС), Международного совета судоходных компаний, Международной ассоциации морских операторов Японии (ИММАЯ), Корейской судоходной ассоциации (КСА) и Тайваньской компании Evergreen. Интересы моряков представляет Международная федерация транспортных рабочих (ИТФ) и входящие в нее транспортные профсоюзы – их 215, которые объединяют более миллиона работников по всему миру.

ГЛАВНОЕ

СОЦПОДДЕРЖКА

Почтили память героя

Руководство Новороссийского морского пароходства приняло решение выделить материальную помощь на изготовление мемориального памятника ветерану Великой Отечественной войны, бывшему сотруднику предприятия Николаю Ивановичу Перевозному. С просьбой помочь в компанию обратился сын героя. Накануне 75-ой годовщины Великой Победы все необходимые работы по установке памятника были завершены.

Николай Иванович Перевозный в годы войны служил на подводной лодке Щ-201 «Сазан» Черноморского военно-морского флота. В составе экипажа подводной лодки он участвовал в 13 боевых походах и потоплении 4 кораблей противника. За смелость и мужество боец получил множество наград: медаль «ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ», медаль «ЗА ОБОРОНУ КАВКАЗА», орден «КРАСНАЯ ЗВЕЗДА», медаль «ЗА ПОБЕДУ НАД ГЕРМАНИЕЙ». С 1945 по 1964 год Николай Перевозный служил в частях Военно-морской базы Черноморского, Тихоокеанского и Балтийского флотов.

С 1964 года до выхода на пенсию в 1987 году он работал на должности инспектора первого отдела Управления нефтеналивного флота, а после – много лет был заместителем председателя Совета ветеранов Новороссийского морского пароходства. На этой должности он много времени уделял военно-патриотической и воспитательной работе среди молодежи Новороссийска.

Николай Иванович Перевозный скончался в 2013 году в возрасте 89 лет.



Лица войны

В канун Дня Победы первичная профсоюзная организация ПАО «Новошип» РПСМ поздравила ветеранов Великой Отечественной войны. 18 человек, принимавших участие в боевых действиях на фронтах, получили от профсоюза памятные подарки.

– Сколько бы лет ни прошло, мы всегда будем помнить подвиг нашего народа, – отметил председатель ППО ПАО «Новошип» РПСМ Николай Попов. – Для каждого из нас эта дата многое значит, ведь нет человека, нет семьи, которую бы не затронули события Великой Отечественной войны: в борьбе с фашизмом были наши отцы и матери, дедушки и бабушки, сестры и братья. За вашу отвагу, мужество и героизм мы искренне благодарим вас, дорогие ветераны. Спасибо вам за то, что отстаивали для нас право на жизнь, на свободу, на мирное небо над головой. Ваш подвиг бессмертен и никогда не будет забыт.

Советская выучка пригодилась в Марокко

В Касабланке появился русскоговорящий инспектор МФТ.

Офис инспектора Международной Федерации транспортников расположен в Касабланке, но в зону его ответственности входят все порты королевства. Хамид Рачик не просто «немного говорит по-русски» – новый марокканский инспектор учился в СССР. «В 1984 году я прошел отбор, организованный Министерством транспорта, так я попал сначала в Астрахань, где год учил русский язык, а затем поступил в Мурманское высшее инженерное морское училище имени Ленинского комсомола, – рассказывает инспектор Рачик. – Мне сразу хорошо давался русский, а кроме того в училище была прекрасно выстроена система обучения для иностранцев, не помню каких-то серьезных проблем во время учебы».

Получив штурманский диплом, Хамид вернулся домой и начал работать в море. За 10 лет он вырос до старшего помощника. Все это время моряк был членом национального профсоюза транспортных рабочих Марокко и активно участвовал в проектах по улучшению условий труда на судах.

«Люблю помогать людям»

Когда из МФТ пришло предложение стать частью ее интернациональной команды в качестве инспектора, Хамид не раздумывая согласился. «Я всегда любил помогать людям, – говорит инспектор. – Я и сам был моряком, поэтому проблемы плавсостава мне близки и понятны. Сейчас у меня появилась возможность защищать своих бывших коллег, труд которых я очень уважаю, и я чувствую огромную ответственность».

Хамид прошел специальный курс обучения в Лондоне – в штаб-квартире МФТ, и с готовностью взялся за работу дома. Касабланка является крупнейшим портом королевства Марокко, годовой грузооборот которого составляет более 14 млн тонн. Сюда заходят контейнеровозы, сухогрузы, танкеры, в том числе с российскими членами экипажей. «Сейчас очень много россиян-офицеров на борту, – делится инспектор своим опытом первых месяцев работы в новой должности. – Конечно, я всегда начинаю говорить с моряками по-английски, это приоритетный язык для общения инспектора МФТ. Если вижу, что человек плохо понимает, то перехожу на русский – и сразу другая реакция, ведь многим морякам намного проще общаться на родном языке. Обращаются по самым разным поводам: в первую очередь, конечно, оплата труда, репатриация, часы отдыха, соблюдение самых разных



Команда МФТ в странах Арабского мира проверяют условия труда турецких моряков



Касабланка много лет удерживает лидирующие позиции среди портов Марокко по грузообороту

требований Конвенции о труде в морском судоходстве-2006».

Оружие инспектора

Кроме английского и русского, используемых для работы с моряками, Хамид Рачик свободно говорит по-арабски и по-французски. Он вообще много общается, ведь коммуникации – один из главных инструментов инспектора МФТ.

– В деле защиты прав моряков я на 100% опираюсь на наш национальный профсоюз, это мой основной помощник, – говорит марокканец. – Также хорошие отношения у нас выстроены с портовыми администрациями, в частности в Касабланке, они оперативно реагируют на наши обращения. Огромную поддержку оказывает профсоюз докеров, ведь моряки и докеры – это звенья одной цепи. Я знаком со многими своими коллегами из других стран, в том числе и с Санкт-Петербургом инспектором Кириллом Павловым. Мы познакомимся на семинаре инспекторов МФТ со всего мира, а затем вместе работали над делом экипажа судна New Noble. Надеюсь, скоро мы сможем познакомиться и с другими инспекторами МФТ из России.

Солидарность в действии

В деле судна New Noble в полной мере проявилась международная профсоюзная сплоченность и взаимовыручка. В конце февраля по приходу в порту Мурманск в российский инспектор МФТ обратился китайский экипаж балкера New Noble с просьбой помочь вернуться домой – к тому времени 19 моряков находились на борту почти год. Однако времени помочь не хватило, так как обращение поступило буквально за несколько часов до запланированного отхода, и балкер ушел в Касабланку. Тогда россияне подключили к решению

проблемы именно Хамида Рачика, утвержденного на должность инспектора МФТ в Марокко.

Таким образом судовладельцу дали понять, что вне зависимости от места нахождения балкера права моряков должны быть соблюдены. Оперативная международная работа инспекторов МФТ увенчалась успехом: в компании согласились с приведенными доводами и организовали смену в Касабланке. 19 моряков должны были улететь домой – всем купили билеты. В результате 13 марта 15 человек покинули судно и отправились к семьям.

В планы же четырех старших офицеров вменялся случай. Как раз в день вылета, 14 марта, по решению правительства Марокко были закрыта граница и аннулированы визы, а чиновники отказались взаимодействовать с МФТ по поводу репатриации моряков. Интересно, что к моменту, когда об этом стало известно, на борту уже прибыл сменный экипаж, поэтому до порта Ливерпуль шли удвоенным офицерским составом. Именно в Англии оставшимся на судне китайцам улыбнулась удача – местные власти вошли в их положение и не без помощи МФТ, на этот раз английской инспекции, согласовали репатриацию четырех офицеров. Они благополучно вернулись в Китай 26 марта.

– Пандемия коронавируса вносит свои коррективы в нашу работу, – говорит Хамид Рачик. – Например, портовые власти ограничили посещения судов и сход моряков на берег. В некоторых особых случаях нам удается организовать доставку продовольствия или обеспечение медицинской помощью. Но мы, как и все, ждем скорейшей нормализации обстановки.

Связаться с инспектором Хамидом Рачиком в Марокко можно по телефону: +212 661 07 87 36 или по электронной почте: rachik_hamid@itf.org.uk

ФАКТЫ:

- Инспекторат Международной Федерации транспортников насчитывает более 140 человек – координаторов, инспекторов и представителей (так называемых «TF-контактов») в 121 порту 58 стран мира;
- Только за прошлый год проведены 10 тысяч 243 проверки судов разных типов;
- Финансовые результаты работы инспектората за 2019 год впечатляют: усилиями МФТ морякам по всему миру вернули более 43 млн долларов недополученной зарплаты.





«Более тысячи новороссийских моряков не могут уйти в рейс из-за карантина»

Пандемия коронавируса в огромной степени повлияла на жизнь людей во всем мире. Естественным образом под удар попали моряки торгового флота, постоянно пересекающие границы иностранных государств. Однако именно от их непрерывной работы зависит нормальное функционирование современного общества, ведь 90% всех товаров в мире доставляются морем. О том, с какими ситуациями сталкиваются сегодня экипажи грузовых судов, в интервью газете «Новороссийский рабочий» рассказал председатель Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков (РПСМ) Николай Попов (на фото).



– Как пандемия коронавируса повлияла на работу моряков?

– В трудной ситуации сегодня оказались и те, кто не могут вернуться домой, и те, кто уже два месяца ждут отправки на суда. Большинство стран закрыли границы, остановили авиасообщение, то есть фактически сделали невозможным смены экипажей. Этому так же способствует позиция портовых властей во многих странах мира, запрещающих сход моряков на берег даже для транзитного движения в аэропорты. Проблемы возникли и с продлением морских документов – это делается на берегу раз в 5 лет.

– О каком примерно количестве моряков идет речь?

– К середине мая списаться должны были 150 тысяч моряков по всему миру. Если говорить о Новороссийске, то, по нашим оценкам, сейчас в море около 7500 членов экипажей, из них примерно у 1100-1200 моряков контракты закончились в период карантина. Это означает, что

столько же человек ждут на берегу возможности уйти в рейс. У моряков, как и у всех, семьи, кредиты, а дохода теперь нет. В таких условиях некоторые крупные компании рассматривают варианты оказания помощи своим работникам.

– Значит, сейчас экипажи не меняют совсем?

– Практически это так и есть. Некоторые работодатели организуют репатриацию через Белоруссию, так как Минск сохранил авиасообщение с зарубежными столицами. Моряк прилетает, например, из Амстердама, и в Белоруссии его встречает агент, который доставляет до границы. В России другой агент организует трансфер домой, в родной город. Но это, скорее, единичные случаи.

Еще один вариант – меняться через российские порты. Однако здесь так же есть свои сложности. Например, в некоторых регионах экипажи помещают на 14-дневный карантин прямо на судне. Так было в Мурманске, где местный Роспотребнадзор, опираясь на распоряжение губернатора Мурманской области, запретил прибывшим из иностранного порта морякам сход на берег до истечения 14-дневного срока. Но на экипажи морских и речных судов не должны распространяться «карантинные» требования – на этот счет есть соответствующее разъяснение Роспотребнадзора. Никому же не придет в голову «закрыть на карантин», скажем, экипаж самолета прямо в кабине воздушного судна!

Почему тогда моряков заставляют ждать прямо на борту? Наш профсоюз направил множество обращений в итоге отраслевое ведомство – Росморречфлот – решило напомнить главам субъектов РФ о недопустимости таких запретов.

– Получается, что реально повлиять на возвращение моряков домой могут только органы власти?

– Именно поэтому сейчас основные надежды на нормализацию смен моряков связаны с Международной морской организацией ИМО. Существует циркуляр, призывающий правительства всех стран-членов ИМО признать моряков «ключевыми» работниками и позволить организовать репатриацию по принципу «зеленого коридора». Это означает, что необходимо определить специально оборудованные порты и аэропорты на разных континентах, через которые будут возможны ускоренные смены экипажей с минимальным риском для здоровья людей. Крупные танкерные компании так же обратились к правительствам и со своей стороны призвали их определить логистические центры для организации коллективных смен, в частности, Сингапур, Гонконг, Шанхай, Хьюстон, Роттердам и некоторые порты ОАЭ.

– И как реагируют правительства этих стран?

– Ряд государств прислушался к инициативе ИМО, сделал исключения для моряков и разрешил им сход на берег в портах – это Германия, Испания, Румыния. Однако по-прежнему сохраняется проблема с визами, ведь сейчас практически невозможно получить транзитную визу. Европейская Федерация транспортников, куда входит РПСМ, лоббирует в профильном комитете Евросоюза идею о предоставлении всем морякам транзитных виз прямо на границах в назначенных портах в связи с текущей ситуацией вокруг коронавируса. Но процесс движется, к сожалению, крайне медленно, а результат нужен, что называется, «здесь и сейчас».

– А есть ли примеры реальной помощи, оказанной российским морякам через международные организации в период пандемии?

– Помимо организации смен сейчас существует проблема с получением даже экстренной медицинской помощи в иностранных портах. С этим мы столкнулись в Индонезии, где морские власти несколько раз отказывались дать разрешение на срочную эвакуацию моряка с симптомами перенесенного инсульта под предлогом «борьбы с эпидемией коронавируса в стране». Четверо суток продолжались попытки разрешить ситуацию и спасти моряка, помогло только вмешательство целого ряда международных организаций: Международной Федерации транспортников, Международной организации труда, ИМО, нашего дружественного профсоюза моряков Индонезии, а затем Министерства транспорта и МИДа РФ. Моряка удалось списать, ему вовремя была оказана помощь. Но из-за позиции морских властей эта ситуация могла закончиться трагично. Ни одна страна не должна использовать текущую пандемию и лишать моряков права на медицинскую помощь.



Вот так работают моряки в период пандемии

Лишний оксид

Сингапурские морские власти задержали 2 иностранных судна из-за нарушений новых требований конвенции MARPOL: в используемом судовом топливе количество серы превысило допустимый порог.

В январе текущего года вступили в силу поправки к конвенции MARPOL, установившие лимит в содержании серы в судовом топливе на уровне 0,5% против прежних 3,5%. Инициативу много лет лоббировала Международная морская организация. Снижение допустимого уровня содержания серы в топливе с 3,5% до 0,5% способно, по мнению специалистов ИМО, оказать огромный положительный эффект на здоровье людей в частности и состояние окружающей среды в целом.

Выбросы взяли под контроль

Как пояснили в морской администрации Сингапура, владельцы судов, нарушивших требования ИМО, получили соответствующие предписания и устранили замечания до выхода из порта. В то же время портовые власти отметили, что это нетипичные случаи, поскольку основная масса компаний все-таки сумела вовремя адаптироваться к работе по новым правилам. По данным администрации, лишь на 4% судов, заходивших в порт с момента вступления «серных» поправок в силу, были обнаружены некоторые нарушения в составе судового топлива. При этом, подчеркивают в порту, превышения могли быть связаны с остатками топлива в топливных баках и трубопроводах.

В ИМО не наложили строгого запрета на высокосернистое топливо как таковое. Но выставили условие: при содержании в топливе серы свыше 0,5% владельцы судов должны установить скруббер – специальное устройство для очистки от примесей. Другим вариантом остается использование экологичного и дорогого СГП.

По словам гендиректора «Газпром Марин Бункер» Алексея Медведева, до 2020 года около 17% всех судов работали на средних дистиллятах, 5-6% на топливе с серой 0,1%, 5-6% на топливе с серой 0,5%, остальные – на мазуте 3,5%. Как считают аналитики компании, к 2025 году это соотношение сильно изменится: 15% мирового флота будут работать на сернистом мазуте, используя скрубберы, 40-45% перейдут на топливо с серой 0,5% и 30% – на средние дистилляты.

В «Газпром Марин Бункер» пояснили, что это не первое ужесточение требований к судовому топливу. Начало было положено в 2008 году, когда ввели ограничение на выбросы серы в морской территории Северной Европе – так называемых «зонах контроля выбросов» (ECA) – на уровне 1,5%. «В

остальных территориях содержание серы в судовых выбросах – имеют в виду отработанные газы – не должно было превышать 4,5%, – рассказали в компании. – Через 2 года порог для зон ECA был снижен до 1%, а в 2012 году он снизился и для зон вне ECA – до 3,5%. Наконец, в 2015 году выброс серы в зоне ECA уже не мог превышать 0,1%, а с 2020 года – он установлен на уровне 0,5% для зон вне ECA».

Путь Греты

По замыслу авторов «серных» поправок 2020 года, в первую очередь пользу от них испытают на себе жители прибрежных городов – уменьшатся сердечные, респираторные и легочные заболевания. А кроме того, в некотором отношении серные выбросы влияют на формирование кислотных дождей, поэтому их уменьшение окажет положительное влияние на состояние лесов, почвы и морских биоресурсов.

Но действительно ли столь велико негативное влияние судовых выбросов серы на атмосферу? По данным аналитического центра при правительстве, совокупный объем выбросов в РФ в прошлом году составил 32,3 млн тонн, половина из которых пришла с автомобильный и железнодорожный транспорт. Пресловутый оксид серы в общей доле выбросов – это только 11,5%, тогда как, например, оксид углерода составляет более 50%.

В самой ИМО приводят такие данные: ежегодные выбросы оксидов серы со всех морских судов составляют 12-13% от совокупного объема загрязнений атмосферы серными выбросами, что эквивалентно 11,3 млн тонн. Из них на морское судоходство приходится 9 млн 78 тысяч тонн, на речное судоходство – 729 тысяч тонн, на рыбопромысловый флот 54 тысячи тонн. Примечательно, что цифры устойчиво снижаются на протяжении последних лет. И все же, по мнению экспертов ИМО, этого достаточно, чтобы вводить ужесточения.

Поправки сродни революции

С критикой новых поправок ранее выступил замминистра транспорта РФ Юрий Цветков. На специальном заседании Морской коллегии по экологическим вопросам он сравнил введенные правила с «революцией» по степени их воздействия на морской сектор. «В природоохранной повестке



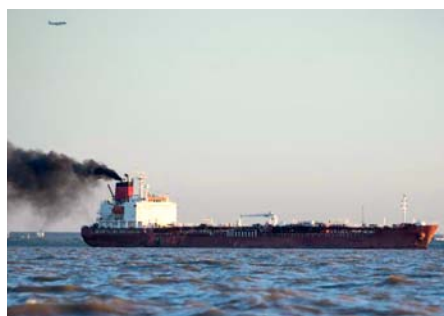
ИМО сегодня существуют «серьезные перегибы», – отметил Юрий Цветков. – Нередко предложения популистского характера, предполагающие ограничения или запреты, продвигаются без должного научно-технического обоснования и анализа социально-экономических последствий их введения».

Замминистра подчеркнул: прежде чем снижать установленный лимит, необходимо было также проанализировать результаты воздействия экологических требований, введенных за последние годы. Этого не было сделано, и в результате владельцев судов просто вынуждают переходить на более дорогое низкосернистое топливо.

Например, у одного из крупнейших мировых морских операторов V.Group ушло почти полтора года на подготовку к работе по новым правилам. «Мы заранее начали процесс адаптации всей командой технических специалистов, поэтому ко

времени вступления поправок в силу весь флот под управлением V.Group был готов к этой работе, – рассказал в интервью руководитель отдела технического обеспечения управления судами Джон Керр. – Однако до сих пор открытыми остаются некоторые вопросы, в том числе, по контролю. Качество доступных видов топлива и изменчивость его состава будут оставаться проблемой для всей отрасли, пока не введут согласованную сертификацию».

Напомним, первый случай нарушения поправок ИМО 2020 года был зафиксирован в январе в китайском Циндау. Уровень превышения допустимого лимита составил тогда менее 0,2%. Владельцы заплатили штраф и устранили замечание до выхода из порта. При этом китайские инспекторы, так же как позднее их сингапурские коллеги, допустили, что превышение лимита могло быть лишь следствием остатков сернистого мазута в топливной системе.



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, 16-6. Тел./факс (8617)61-38-44, 61-18-05. E-mail: info@stosur.ru Газета отпечатана в типографии ИП Давыдов В.Н., г. Краснодар, ул. Стасова, 182/1. Печать офсетная. Печ. л. 1. Тираж 1100 экз. Время подписания в печать по графику 16:00. Фактическое 16:00. Заказ № 1082

Главный редактор Соколова Н.

Согласно наблюдениям ученых, порядка 80% загрязнений в море носит антропогенный характер