



КОНВЕНЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА «О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ» 2006 ГОДА: ОТ УГОВОРОВ К РЕШИТЕЛЬНЫМ ДЕЙСТВИЯМ



12 сентября 2013 года в здании Одесской областной государственной администрации состоялось расширенное заседание членов Общественного совета, представителей Одесской областной государственной администрации, Министерства инфраструктуры Украины, Федерации работодателей транспорта Украины, Федерации профсоюзов Украины, Профсоюза работников морского транспорта Украины, посредников в трудоустройстве за границу (крюинговых агентств), морских учебных учреждений и юридических служб по морскому праву.

В ходе заседания были рассмотрены вопросы имплементации Украинской требований Манильских поправок 2010 года к Конвенции ПДНВ, вступление 20 августа 2013 года в силу Конвенции Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» 2006 года (далее – Конвенция).

МАНИЛЬСКИЕ ПОПРАВКИ 2010 ГОДА К КОНВЕНЦИИ ПДНВ

Фактически, Манильские поправки, которые были приняты в 2010 году на конференции в Маниле, – это новая редакция Конвенции ПДНВ. Многие вопросы были полностью переписаны и пересмотрены. Изменения коснулись не только стандартов подготовки и дипломирования моряков, но и оформления соответствующих документов.

Для Украины все те документы, которые принимаются на международном уровне, не являются сюрпризом, так как представители нашей страны активно участвуют в работе Международной морской организации, во всех заседаниях комитетов, ассамблеях. Как правило, в состав делегаций, в том числе и в состав Комитета по стандартам подготовки и дипломирования моряков, входят и представители Одесской национальной морской академии.

Манильскими поправками предусмотрено, что с 1 июля 2013 года все стороны должны обеспечить переход на подготовку согласно новым стандартам. «Я могу сказать, что наша научно-методическая комиссия своевременно провела соответствующие работы и утвердила новые стандарты для подготовки специалистов с высшим образованием, – говорит Михаил Валентинович Миосов, ректор Одесской национальной морской академии, доктор технических наук, профессор, почетный член Института морской науки, техники и технологии Великобритании, член исполкома международной ассоциации морских университетов. – Стандарты были согласованы с Министерством инфраструктуры Украины и введены с 1 сентября 2012 года».

Это было сделано, чтобы вложиться в предусмотренный Конвенцией так называемый «переходный период», который продлится до 1-го января 2017 года, ведь срок подготовки бакалавров в Академии составляет 4 года, а на заочном отделении – 4,5 года.

С 1 января 2017 года программы подготовки моряков и все документы, которые выдаются во исполнение Конвенции ПДНВ, должны в полном объеме соответствовать положениям Конвенции ПДНВ. Что касается системы образования, то здесь все идет по заранее утвержденному плану, и у нас нет опасений за наших специалистов.

«Что касается уровня подготовки украинских моряков, то он был и остается высоким. Зарплата наших моряков также достаточно высока, и нельзя сказать, что это дешевая рабочая сила», – отметил Михаил Валентинович.

Относительно вопроса имплементации самих Манильских поправок в национальное законодательство выступил представитель Министерства инфраструктуры Украины, капитан дальнего плавания Николай Васильевич Севирина, заместитель председателя государственной инспекции Украины по безопасности на морском и речном транспорте. Он подчеркнул, что наша страна не является аутсайдером в вопросах имплементации Манильских поправок, и заверил, что мы идем в передовом эшелоне в этом вопросе. Также он отметил базовые новшества, которые вносят Манильские поправки 2010 года в Конвенцию ПДНВ:

- Уточнены названия и типы документов – свидетельство про профессиональную пригодность.



- Четко определено, что именно администрация должна выдавать документы. В Украине это Государственная инспекция по дипломированию моряков. «У нас в стране ведется база документов моряков, которые были выданы за все время, но требования Манильских поправок говорят о том, что эта база должна быть доступна 24 часа в сутки и не только на национальном языке, но и на английском», – комментирует Николай Васильевич.

- Были обозначены требования к медицинским заведениям, которые занимаются осмотром, проверкой состояния здоровья у настоящих и будущих моряков. «Надо сказать, что у нас в стране эта позиция всегда была на высоте, медкомиссией моряков занимаются только сертифицированные заведения. Но в других странах было по-другому. Поэтому на конференции в Маниле была признана необходимость таких изменений. Например, когда я был молодым моряком, судоводителю категорически запрещалось иметь очки и только в 1988 году сделали послабление и разрешили носить корректирующие очки для чтения», – проложил господин Севирина.

- Определенное внимание уделено прохождению практики будущих моряков. Сейчас уже уходят в прошлое научно-производственные суда, которыми славилась наша страна. На одном из заседаний подкомитетов Международной морской организации говорилось о том, что судовладелец должен рассчитывать

118 ЛЕТ ФЕОДОСИЙСКОМУ МОРСКОМУ ПОРТУ

Дорогие портовики!

От имени Профсоюза работников морского транспорта Украины поздравляю вас с днем рождения порта!

Главным капиталом Феодосийского порта во все времена остаются его люди. Профессионализм и ответственность каждого, желание и умение хорошо работать – вот составляющие успешного развития порта, его стабильности и успешной работы.

От всей души поздравляю всех тружеников Феодосийского морского торгового порта, членов их семей, ветеранов с замечательным юбилеем. Желая всем крепкого здоровья, благополучия, счастья, новых успехов и достижений в созидательном труде на благо нашей страны!

Председатель
ПРМТУ



М. И. Киреев

С ЮБИЛЕЕМ, ИГОРЬ ИВАНОВИЧ!

03 октября 2013 года исполнилось 60 лет Фрасинюку Игорю Ивановичу, проректору по научно-педагогической и воспитательной работе Одесской национальной морской академии. Профсоюз работников морского транспорта Украины поздравляет Игоря Ивановича с юбилеем!

Многое уже сделано, но многое еще предстоит сделать для поиска и преобразования различных форм подготовки специалистов морской отрасли, отвечающих международным стандартам. Уверены, что организаторский талант юбиляра, его трудолюбие, чувство ответственности, требовательность к себе и другим помогут преумножить достижения, будут способствовать созданию новых замечательных традиций для грядущих поколений курсантов.

Желаем Вам, Игорь Иванович, крепкого здоровья, добра и процветания, добрых друзей и надежных соратников, чтобы дальнейшая жизнь открыла для Вас новые горизонты и принесла успех, была преисполнена интересными замыслами и свершениями, щедрой на добро, любовь и счастье.

Председатель
Профсоюза работников
морского транспорта Украины



М. И. Киреев

НАГРАДЫ НАШЛИ ДОСТОЙНЫХ

24 августа наша страна отметила свой День рождения. Накануне праздника губернатор Одесской области Эдуард Матвийчук в здании Литературного музея торжественно вручил почетные грамоты, награды и знаки отличия ярким представителям области – профессионалам в сфере общественных организаций, коммунального предприятия, юридического управления, в медицинской отрасли, за многолетний добросовестный труд, весомый личный вклад в развитие местного самоуправления и в социально-экономическое развитие Одесской области.



Эдуард Матвийчук – председатель Одесской областной государственной администрации

«Независимость страны, независимость Украины – это то, к чему мы долго шли, шло не одно поколение украинцев.

И я вам скажу, что у власти сейчас, наряду с праздничным настроением, конечно же, есть огромная ответственность – чтобы независимость страны действительно была наполнена смыслом. Безусловно, одесситы и жители Украины будут гордиться этим, когда реально почувствуют себя гражданами страны, заботящейся о них».

Среди награжденных – лучшие представители разных профессий: строительства и производства, науки и искусства, общественной и благотворительной сфер деятельности.

От чистого сердца мы хотим поздравить Антонину Ивановну Шкамерду – директора Благотворительного фонда морского транспорта «МОРТРАНС» с заслуженной наградой («Почетной грамотой»), которую ей вручил глава Одесской областной государственной администрации!



Антонина Шкамерда – директор Благотворительного фонда морского транспорта «МОРТРАНС»

«Сегодня роль общественности большая, и только в тандеме власти и общественности мы построим то государство, которое заслуживаем. Я хочу поздравить всех с этим прекрасным праздником, вас, Эдуард Леонидович, пожелать в вашем нелегком труде успехов, вы все делаете правильно, я думаю, что многие с этим согласны. Спасибо за все, что вы делаете для нашей области».

Врачи и педагоги, транспортники и фермеры, все, кто получили награды из рук губернатора, – не просто лучшие представители Одесской области. Это – команда, которая ежедневно работает ради того, чтобы Одесский регион процветал, а люди, живущие в нем, были счастливы.

Эдуард Матвийчук – председатель Одесской областной государственной администрации

«Мы помним о том, что перед нами очень большая работа, работа не только власти, а совместная работа – власти и людей. Страна наша станет великой и процветающей, а жители будут счастливы, когда именно совместными усилиями мы двинемся вперед. Иначе это просто невозможно».



КОНВЕНЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА «О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ» 2006 ГОДА: ОТ УГОВОРОВ К РЕШИТЕЛЬНЫМ ДЕЙСТВИЯМ

Продолжение, начало на 1 стр.

на то, чтобы иметь места для прохождения практики.

- Четко определены обязанности капитана, старшего помощника капитана, старшего механика, второго механика; введены новые должности – электромеханик и электрик.

- Повышены требования к подготовке специалистов на пассажирские суда.

- Введены требования по подготовке специалистов по работе с электронными картами.

Заменить документы на новые в некоторых организациях можно уже сейчас, однако старые документы будут действовать до 1 января 2017 года. Сейчас же документы выдаются с ограничением срока действия до 31 декабря 2016 года. Сколько морякам придется заплатить за новые документы – еще неизвестно. Но Николай Васильевич заверил, что это будет сумма, компенсирующая себестоимость изготовления этих документов, и все средства пойдут исключительно в госбюджет.

КОНВЕНЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА «О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ», 2006 г.

По состоянию на 12 сентября 2013 года Конвенция ратифицирована 51 страной (76% мирового тоннажа флота). Участниками Конвенции стали не только те государства, которые представляют флот (т.е. государства флага), но и государства, которые являются поставщиками рабочей силы, такие как Филиппины, Россия, Болгария, Хорватия. Конвенция четко регулирует права и обязанности моряков и судовладельцев, и, конечно же, влияет на работу посредников в найме, называя их «службами найма и трудоустройства», и поэтому требует от них полного соответствия нормам и положениям.

«В 2010 году был принят закон, в соответствии с которым предполагалось, что определенные органы исполнительной власти Украины должны совершить необходимую работу по подготовке и имплементации норм Конвенции в национальное законодательство. Некоторые представители морской общественности выступили против ратификации Украиной Конвенции. Основной причиной отказа от ратификации Конвенции было то, что Конвенция запрещает брать деньги с моряков за посредничество в их трудоустройстве. И именно это не нравилось представителям многих небольших компаний, бюджеты которых как раз и формируются исключительно за счет этих средств», – говорит Юрий Владимирович Сергеев, кандидат юридических наук, доцент кафедры морского и таможенного права Национального университета «Одесская юридическая академия».

Стоит отметить, что у нашей страны будет время для того, чтобы привести нормы национального законодательства в соответствие, потому что после принятия закона о ратификации, Конвенция для Украины вступит в силу по истечении 12 месяцев.

«В Законе Украины «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», в Уставе нашего Профсоюза записано, что основной деятельностью профсоюза является защита социально-экономических и трудовых прав наемных работников, т.е. тех требований, которые предусмотрены МLC, 2006. Поэтому наш Профсоюз с самого начала участвовал в разработке Конвенции и поддерживает ее от начала и до конца. Закончился конфликтно-букетный период обсуждений, консультаций, полемики «за» и «против». К сожалению, негативные последствия нератификации Конвенции уже есть», – отметил в своем выступлении Михаил Иванович Киреев, Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины, член Комитета справедливой практики Международной федерации транспортников, член исполкома Международной конфедерации профсоюзов работников водного транспорта.



И в годы независимости Украина оставалась страной Советов. Советчиков много, ответственных нет, как правило, крайним остается «стрелочник». Обидно, что сегодня этими «стрелочниками» становятся украинские моряки. Если для других национальностей этот «Билль о правах моряков» обеспечивает их социальные гарантии и защищенность, то украинцам он грозит потерей рабочих мест.

«Я хочу обратить внимание, что стандарты и требования Конвенции 2006 года распространяются и на морские порты Украины, куда еще заходят суда иностранных судовладельцев. Например, если в украинский порт зайдет судно и иностранный моряк захочет подать жалобу в соответствии с положениями Конвенции, предположим, в связи с задолженностью по заработной плате, то сделать он этого не сможет, так как уполномоченных людей, обязанных разбираться в подобных



проблемах, в Украине не определили. И даже если иностранный моряк обратится за помощью в профсоюз или в Международную федерацию работников транспорта (ITF), то задержать судно на основании нарушений трудовых прав моряка тоже будет невозможно (хотя в Конвенции об этом прямо говорится), поскольку ни одна администрация порта не наделена подобными полномочиями.

Проблемы есть и в сфере, связанной с перечнем медицинских учреждений, имеющих право проводить медицинские комиссии плавсостава. Согласно Конвенции такой список должен быть передан в Международную морскую организацию (ИМО). Это будет означать, что медицинским учреждениям обязаны принять любого моряка, который придет на мед. комиссию, будь это украинец, россиянин, индус или филиппинец. Однако на территории страны такого списка нет и иностранцу некуда обратиться в случае истечения срока действия медицинских документов.

«Это лишь несколько примеров. На самом деле проблем гораздо больше», – продолжил Михаил Иванович.

Возникает риторический вопрос: не станет ли рекомендовать Международная морская организация иностранным грузоотправителям и судовладельцам идти в Новороссийск или Констанцу, где требования Конвенции выполняются, и не останутся ли украинские портовики без работы и средств к существованию?

«Я хочу напомнить, что украинские моряки такие же граждане Украины и также защищены Конституцией Украины, как и другие наши соотечественники. Почему тогда шахтеры стучат касками, требуя лучших условий труда и достойной заработной платы, когда врачи и учителя проводят акции протеста перед Верховной Радой Украины и Кабинетом министров Украины, их требования удовлетворяют, несмотря на скромный бюджет. Наш Профсоюз потратил 4 года на уговоры и переходит к более решительным действиям», – закончил свое выступление Михаил Киреев.

Огромное социальное и экономическое значение для Украины имеет реализация этой Конвенции. И мы понимаем, что должны не только удержать рынок труда для моряков, но и не должны потерять грузопотоки из-за нератификации Конвенции.

«Профсоюз целенаправленно подключил экспертов Международной организации труда, привлек к работе Международную федерацию работников транспорта (ITF) и, что очень важно, провел ряд конференций, семинаров, круглых столов и т.д. Как ни странно, сопротивление было не только со стороны так называемой «морской общественности», но и аппарата Министерства и ведомств. Причем даже тех Министерств, которые практически не имеют отношения к отрасли. Но самое важное то, что нам удалось привлечь к разрешению украинских проблем эксперта в Международной организации труда – директора департамента Клеопатру Думбю-Генри. Она трижды приезжала в Украину по вопросам Конвенции. В июне 2013 года она поддержала наши позиции, и после того, как был проведен последний семинар, г-жа Думбю-Генри сделала два вывода: Украина опоздала с ратификацией; Украина должна догнать! Мы дали возможность услышать ее всем руководителям государственной власти.

Надо отдать должное и Министру социальной политики – Наталье Королевской. Она поручила разработать законопроект о ратификации Конвенции, и этот документ подготовлен. Он был направлен профсоюзам и работодателям на согласование – и был успешно принят. Сейчас законопроект находится в Министерстве экономики, здравоохранения и образования, в Мининфраструктуры и Минфине, и мы рассчитываем на дополнительное решение.

Законопроект готов – теперь необходимо, чтобы никто не дал «задний ход», чтобы ничто не повлияло на него негативным образом. И дополнительным фактором выступило еще то, что Украина в ноябре месяце будет подписывать договор об Ассоциации с ЕС. И вот, когда я посмотрел дополнение №5 «Экономическое отраслевое сотрудничество», то обнаружил двадцать документов, которые говорят о том, что нам надо будет приводить украинское законодательство в соответствие с 14 директивами и 6 регламентами ЕС только по морскому транспорту. Например, они касаются вопросов инспектирования и осмотра судов, стандартов безопасности на пассажирских судах, надзора, там двойной корпус загрузки и разгрузки, уровень подготовки, рабочее время моряков и т.д. И самое интересное, что сроки

Продолжение на 4 стр.

**ИНСПЕКТОР
МЕЖДУНАРОДНОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
ТРАНСПОРТНИКОВ
В УКРАИНЕ
НАТАЛЬЯ ЕФРИМЕНКО
ДАЛА РАЗЪЯСНЕНИЯ К
НЕКОТОРЫМ ПУНКТАМ
КОНВЕНЦИИ:**

В Статье II «Определение и сфера применения» дано такое определение службы найма и трудоустройства моряков:

- любое лицо, компания, учреждение, агентство или другая организация в государственном или частном секторе, которые занимаются наймом моряков по поручению судовладельцев или трудоустройством моряков у судовладельцев.

А «моряк» означает любое лицо, занятое на любой должности или работающее по найму в любом качестве на борту судна, к которому применяется настоящая Конвенция.

Термин «судовладелец» подразумевает собственника судна или любую другую организацию или лицо (управляющий, агент или фрахтователь по бербоут-чартеру), которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от владельца судна и при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые на судовладельца в соответствии с настоящей Конвенцией, независимо от принятия на себя ответственности или выполнения отдельных обязанностей от лица судовладельца другими организациями и лицами.

Правило 1.4 – Найм и трудоустройство

П.3 «Каждое государство-член принимает требование в отношении моряков, которые работают на судах, плавающих под его флагом, чтобы судовладельцы, пользующиеся услугами служб найма и трудоустройства моряков, расположенных в странах или на территориях, на которых не распространяется сфера действия настоящей Конвенции, обеспечивали соответствие этих служб требованиям, установленным в Кодексе.

Согласно Стандарта А1.4 услуги по найму и трудоустройству должны удовлетворять следующим условиям:

• Служба найма и трудоустройства функционирует в режиме, предусмотренном договором, заключенным между этой организацией и судовладельцем.

• На территории государства есть как организация моряков, так и организация судовладельцев.

• Службы найма и трудоустройства, расположенные в странах, не ратифицировавших Конвенцию, но нанимающих моряков для работы на судах под флагом государства-члена, ратифицировавшего Конвенцию; либо судовладелец зарегистрирован в стране, ратифицировавшей Конвенцию, должны соблюдать принципы работы:

Не использовать службами найма и трудоустройства моряков каких-либо средств, механизмов или списков, препятствующих дальнейшему трудоустройству моряков в соответствии с их квалификацией.

Все присутствующие, я думаю, слышали о пресловутых «черных списках», которыми некоторые судовладельцы и работники некоторых крьюнговых агентств пугают моряков, тем самым, с одной стороны, много армию моряков, списывающихся без заработной платы, а с другой стороны, при-

Продолжение, начало на 1 стр.



очень сжатые: чтобы привести в соответствие по части нашего законодательства и по части директив и регламентов – дается где-то 4 – 5 лет, а где-то и всего 3 года», – заявил Сергей Яковлевич Украинцев, заместитель Председателя Федерации профсоюзов Украины.

2 апреля текущего года Федерация работодателей транспорта и Профсоюз работников морского транспорта Украины подписали Меморандум о партнерстве и сотрудничестве, которым создали двусторонний социально-экономический Совет в области морского транспорта. Одной из ключевых задач этого Отраслевого совета, собственно, и есть осуществление мероприятий по имплементации Конвенции.

Бесспорно, ратификация Конвенции – процесс трудоемкий и требует упорной работы: приведение национального законодательства в соответствие с международными стандартами, однако, эта работа и затраченное на нее время оправдывается многолетним обеспечением моряков теми правами и социальными гарантиями, которые они заслуживают. Тем более, если будут удовлетворены наемные работники, то неоспоримо и работодатель будет развиваться.

«Для отечественного работодателя важно работать на уровне мировых стандартов и по единым, всем понятным порядкам. Учитывая мировую баланс рабочей силы, Федерация работодателей транспорта Украины вполне уверена, что ратификация Конвенции помешала бы недобросовестным иностранным работодателям обманывать наших сограждан. Как показывает практика, наше государство фактически не влияет на безопасность и социальную защиту моряков, украинские моряки чаще остаются без выплаченной заработной платы после многочисленных месяцев работы, попадают в пиратский плен или становятся заложниками в иностранных портах. Уже не говоря о том, что у Украины формируется негативный имидж на международной арене в результате этого бездействия.

Учитывая вышеизложенное, Федерация призывает всех осознать, что только путем объединения наших усилий, желаний и стремлений мы сможем вывести Украину на новый уровень в международных отношениях и обеспечить украинским морякам надлежащие условия труда. Вопрос присоединения Украины к Конвенции «О труде в морском судоходстве» в дальнейшем не должен оставаться на уровне обсуждения. Уже давно пришло время приступить к конкретным действиям в этом направлении», – резюмировала Татьяна Васильевна Титаренко, заместитель генерального директора Федерации работодателей транспорта Украины по правовым вопросам.

Уже сегодня некоторые компании столкнулись с проблемами. Панамская администрация флага попыталась непонятным образом трактовать нормы и положения Конвенции и отказать украинским судовым поварам в продлении лицензии и лишить их возможности работать на судах под панамским флагом.

«Подобная манипуляция Конвенцией в своих интересах заключается все в том же высоком уровне конкуренции на рынке труда. Наши коллеги из профсоюза Nautilus обратились в Международную федерацию работников транспорта (ITF) к администрации флага Панамы с требованием немедленно прекратить использование Конвенции для вытеснения одних национальностей и раздаче каких-либо преференций другим национальностям. Мы связались с профсоюзом Nautilus, высказали свою позицию относительно действий Панамы и выразили готовность поддержать глобальную солидарную акцию протеста в случае, если дискриминация не прекратится», – разъяснил Олег Игоревич Григорюк, первый заместитель Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины, член Комитета справедливой практики Международной федерации работников транспорта, член комиссии по лицензированию посредничества в трудоустройстве за границей при Государственной службе занятости Украины.

В начале сентября в Сингапуре состоялась конференция, на которой собрались представители Комитета морских работодателей, а также Клеопатра Думбия-Генри и будущий генсек Международной федерации работников транспорта

(ITF) – Стив Коттон. Работодателями был задан конкретный вопрос – какой инструмент может быть использован, если все три стороны социального треугольника будут видеть, что нормы Конвенции, как в случае с Панамой, трактуются неверно или не соблюдаются.

Так, было решено, что в апреле 2014 года должно состояться трехстороннее совещание комиссии, созданной при Международной организации труда (МОТ). Эта комиссия будет рассматривать возможность внесения дополнений, которые ни в коем случае не будут занижать требования Конвенции, но они, в частности, будут разъяснять и уточнять ответственность судовладельца, государства флага относительно ключевых вопросов.

«Для нас, как для профсоюзной стороны, это, в первую очередь, компенсация при частичной или полной потере трудоспособности, а также компенсационные выплаты в связи со смертью моряка», – уточнил Олег Игоревич.

Это означает, что Конвенция гибкая и, применяя ее на практике, стороны смогут вносить в нее дополнения и изменения.

«Мы правильно говорим о том, что сейчас на морском рынке труда существует очень большая конкуренция, несмотря на то, что не раз отмечался недостаток офицеров. Моя позиция сводится к тому, что если судовладелец не в состоянии оплатить крьюнговому агентству агентское вознаграждение, то о какой финансовой ответственности мы можем говорить?»

О каких стандартах труда и отдыха, безопасности мореплавания? Такие судовладельцы не нужны, и как раз одной из целей Конвенции является избежание от тех судовладельцев и судов, которые мы называем «дрова» или «металлолом», на которых уже опасно плавать. Поэтому ратификация Конвенции Украиной, как страной-поставщиком рабочей силы, – это первоочередная задача, потому что потерять рабочие места легко, а вот потом вернуть – сложно. Необходимо акцентировать усилия на том, чтобы процедурный процесс прохождения документов был ускорен», – рассказал Игорь Викторович Сафин, генеральный директор ДП корпорации «В. Шипс (Украина)».

Еще одна компания, которая уже ощутила на себе негативные последствия нератификации Конвенции Украиной, – это «Унивис». «Я хочу сказать, что мы себя относим к так называемому «независимому» крьюнгу, т.е. к такому, который не имеет своих принципов, и мы не получаем финансирования из-за границы. С этой точки зрения у нас было негативное отношение к определенным положениям Конвенции, в том числе к Стандарту 1.4 А, 5 С. Потому что эти требования написаны таким образом, что вся ответственность за риски, исходящие от судовладельца, ложится на крьюнг. По контракту эти риски в полном объеме должны закрывать мы, а для этого мы должны формировать колоссальные фонды. По нашим подсчетам, на компанию, в которой работает сто человек на борту, покрытие по страхованию должно составлять 3 - 4 млн. долларов. Страховые компании просят от 2 до 4 % от суммы покрытия, т.е. это выливается в 60 - 100 тыс. дол-



ларов на сто человек. А если на борту тысяча человек? Это серьезный камень преткновения, но я еще раз хочу сказать, что сегодня нам надо останавливаться не на тексте Конвенции, а на том, что ее нужно ратифицировать, как бы странно это не звучало в свете вышесказанного.

Отголоски и негативные последствия того, что Украина не присоединилась к Конвенции, мы уже сегодня видим. Так, например: компания Bernhard Schulte Shipmanagement, которая рассылает заявки не только нам, но и в Польшу, Хорватию, Латвию и др. страны, пишет: «Украинцев не предлагать». Компания Interogierit Suprus, 150 пароходов, начинает постепенно менять наши экипажи на представителей тех стран, которые являются членами Евросоюза.

Мало того, сама Международная организация труда достаточно открыто заявляет, что будет особо пристально обращать внимание на те суда, на борту которых находятся национальностей - неподписанты. Это значит, что по любому поводу судно будет задерживаться или арестовываться. Достаточно задержать десяток судов, в течение двух недель информация распространится – и украинцев перестанут нанимать вообще.

Это ценная реакция, и сегодня мы стоим на краю колоссальных негативных перемен. И если мы не объединимся, не оставим свои замечания и амбиции, не зайвим нашу единую позицию, что Конвенция должна быть подписана в кратчайший срок, вся та сфера деятельности, которую представляем мы и наши моряки, может оказаться абсолютно никому не нужной.

Если в течение двух лет Конвенция не будет подписана, то, в лучшем случае, только 50% наших моряков останутся на борту. Остальные постараются уйти через страны Прибалтики или Россию. Мы – традиционно морской регион и мы на этом стоим. Это игнорировать нельзя», – отметил Владислав Николаевич Сурков, заместитель директора ООО «Унивис».

Кроме того, за ратификацию высказываются не только крупные крьюнги. И объективно, и субъективно, Конвенция должна быть ратифицирована. Объективно по той причине, что, действительно, большинство мирового сообщества ее ратифицировало. Субъективно, все мы здесь понимаем, что это «Билль о правах», и это, прежде всего, условия, в которых может нормально существовать государство, – продолжал дискуссии Юрий Тимофеевич Денисюк, директор ООО «Морское бюро». – Я отношусь к «малому» крьюнгу, и то, почему «малые» крьюнги не аплодируют Конвенции, на мой взгляд, связано с тем, что есть смещение терминов и понятий.

В настоящее время компании, которые оказывают услуги по посредничеству в трудоустройстве за границу, малые компании, получают лицензии на посредничество, т.е. они не имеют даже статуса агента. Возникает ситуация, при которой, будучи посредником, как может компания выполнять условия Конвенции.

У нас буквально неделю назад был конкретный пример: состоялся жесткий разговор с нашим принципалом в отношении того, что мы должны подписывать договор с моряком до того, как он отправляется на судно. Но это невозможно, ведь у нас статус посредника, а не агента. Далее ситуация со страхованием ответственности того же посредника. Мы долго дискутировали на эту тему и получили полис. Но я не уверен, что этот полис реально защитит моряка, потому что ни одна страховая компания не согласна страховать ответственность посредника по обязательствам, которые несет судовладелец перед моряком. Такая ситуация приводит к тому, что, не понимая свой статус, «малый» крьюнг говорит: «зачем это надо?».

Еще в 2007 году генсек ООН в своем ежегодном докладе «Мировой океан и морское право» назвал Конвенцию МLC, 2006 четвертым столпом, на котором держится все мировое судоходство, наряду с такими конвенциями, как SOLAS, MARPOL и STWS. В этом же выступлении прозвучал призыв незамедлительно ее ратифицировать.

«В 2008 году Одесская национальная морская академия и Профсоюз работников морского транспорта Украины со-

брали 150 представителей всех заинтересованных сторон и разъяснили по разделам, проверили на предмет соответствия, объяснили, что за этой Конвенцией будущее.

Мы понимали это пять лет назад. В 2010 году генсек Международной морской организации призывал всех ратифицировать Конвенцию. Ну что еще нужно? Но находятся в Украине крупные «специалисты», которые говорят, что этого не надо делать», – отметил Александр Николаевич Шемьякин, первый проректор Одесской национальной морской академии.

Общая картина ясна – ратифицировать Конвенцию необходимо, и все основополагающие шаги в этом направлении сделаны уже давно. Дело осталось лишь за малым – именно за тем процедурным процессом, который так долго длится в нашем государстве.

Результатом заседания и оживленной дискуссии, которая была вызвана важностью и актуальностью поднятых вопросов, стали обращения Общественного совета к Президенту Украины Виктору Януковичу, Премьер-министру Украины Николаю Азарову и главе Национального трехстороннего социально-экономического совета Юрию Кулику.

Обращения касались исполнения Украиной своих обязательств относительно приведения законодательства в соответствие с требованиями Манильских поправок и ускоренной ратификации нашей страной Конвенции МОТ 2006 года «О труде в морском судоходстве».

16 сентября в Киеве состоялась очередное заседание Национального трехстороннего социально-экономического совета.

Национальный трехсторонний социально-экономический совет рекомендовал Министерству социальной политики Украины ускорить согласование проекта Закона Украины «О ратификации Конвенции МОТ 2006 года «О труде в морском судоходстве».

Заместитель Председателя Федерации профсоюзов Украины Сергей Украинцев, выступая в ходе заседания Нацсовета, отметил, что Украина опоздала с ратификацией Конвенции, из-за чего украинский моряк уже сталкивается с проблемами при трудоустройстве.

Вопрос об ускорении ратификации Конвенции Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» рассматривался на прошлом заседании Национального совета в июле, однако тогда Правительственная сторона предложила отложить рассмотрение вопроса для проведения консультаций с Международной организацией труда. Стороны профсоюзов и работодателей тогда обратились к Премьер-министру Украины Николаю Азарову с просьбой ускорить внесение законопроекта о ратификации.

Уже в августе соответствующий законопроект был разработан Министерством социальной политики Украины. На момент подготовки статьи законопроекту осталось пройти одобрение всего двух министерств. Будем надеяться, что тот момент, когда украинские моряки, наравне со своими коллегами из других стран, займут достойное место на мировом рынке труда, уже не за горами.



влекая на украинский рынок труда нерадивых работодателей.

Не требовать прямо или косвенно полностью или частично оплату за наем и трудоустройство с моряков и предоставление им рабочего места, за исключением расходов, связанных с получением предусмотренного национальным законодательством медицинского свидетельства, национальной книжки моряка и паспорта, исключая, однако, расходы связанные с получением виз, которые несет судовладелец.

Украина не ратифицировала ни 9, ни 179 Конвенции о найме и трудоустройстве моряков, которые запрещают возлагать на моряка какие-либо расходы, связанные с поиском работы и предоставлением рабочего места, понятно, что в лицензионных условиях эти нормы не были отражены, благодаря сильному лобби крьюнговых агентств.

Поэтому неискраем поток жалоб, направленных моряками и в правоохранительные органы, и в профсоюзы о некачественной работе крьюнговых агентств, требования предвзвешенной оплаты за услуги и «американские визы». В большинстве случаев предоплата никак не связана с ускорением процесса трудоустройства и предоставлением достоверной информации о судовладельце, ситуации на судне, условиях контракта и т.д. Это просто быстрый способ аккумуляирования денежных средств.

Информировать моряков об их правах и обязанностях, указанных в трудовых договорах, перед или в процессе приема на работу, предпринимать надлежащие меры, позволяющие морякам ознакомиться должным образом с условиями трудового договора перед его подписанием (предоставить один экземпляр договора моряку после подписания).

Все еще нередки случаи, когда договор подписывается на ходу, в аэропорту, или моряк информируется о том, что по прибытию на судно он должен подписать договор с капитаном.

Также в крьюнге часто подписываются два экземпляра договора, один выдается на руки моряку, но по прибытию на судно этот экземпляр изымается. Что же касается содержания договора, то информация о морске и его обязанности, как правило, предоставляется в полном объеме, информация о судовладельце – может быть краткой и недостоверной, в части расторжения договора сторонами у судовладельца, как правило, имеется преимущество, что недопустимо.

По мере возможности, службы занятости должны собирать и обладать информацией о том, что судовладелец имеет необходимые средства для обеспечения защиты моряков от опасности оказаться без средств к существованию в иностранном порту.

Установление системы защиты в форме страхования или в иной равнозначной форме в целях компенсации морякам денежного ущерба, который они могут понести в результате невыполнения службой найма и трудоустройства своих обязательств перед моряками или соответствующим судовладельцем своих обязательств перед моряками в соответствии с трудовым договором.

Сейчас большинство страховых клубов (P&I Clubs) предлагают своим клиентам страховать дополнительные риски и обеспечивать репатриацию моряков, а также выплату задолженности по заработной плате.

П.9 Стандарта А1.4 гласит:

Каждое государство-член, ратифицировавшее настоящую Конвенцию, требует, чтобы судовладельцы судов, плавающих под его флагом, которые пользуются услугами служб найма и трудоустройства моряков, расположенных в странах или на территориях, на которые не распространяется сфера действия настоящей Конвенции, обеспечивали, чтобы, насколько это практически возможно, эти службы соответствовали требованиям настоящего стандарта.

УМЕТЬ ДОГОВАРИВАТЬСЯ



Конференция трудового коллектива по заключению коллективного договора – важное событие в жизни предприятия. Конференция определяет стратегию социального партнерства администрации и трудового коллектива, в лице профсоюзной организации, закрепляет обязанности и права каждого работника, а также гарантирует его социальную защищенность.

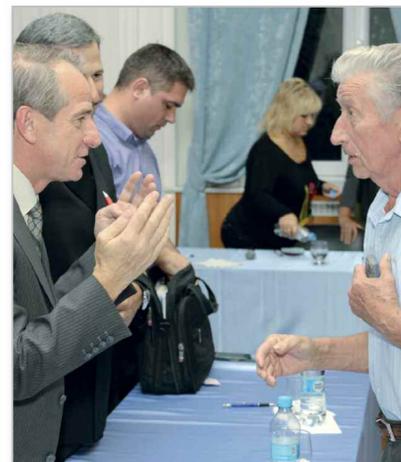
16 сентября 2013 года состоялась конференция трудового коллектива Феодосийского филиала Государственного предприятия «Администрация морских портов Украины», на которой был принят Коллективный договор на 2013-2015 годы.

Утвержденный на конференции Коллективный договор – это нормативно-правовой акт, обеспечивающий надежную защиту социально-экономических интересов работников Феодосийского филиала Государственного предприятия «Администрация морских портов Украины».

Напоминаем, что на предприятии действуют две профсоюзные организации:

Первичная профсоюзная организация Феодосийского морского торгового порта Профсоюза работников морского транспорта Украины (сокращенно – ППО ФМТП ПРМТУ), которая имеет столетнюю историю и в настоящее время включает 339 членов профсоюза, что составляет 82% от общей численности работающих в ФФ ГП «АМПУ». Председатель профсоюзной организации – Щербак С.В.;

Первичная профсоюзная организация работников Феодосийского филиала Государственного предприятия «Администрация морских портов Украины» (без образования юридического лица) Первичного профес-



сионального союза работников морского транспорта Государственного предприятия «Феодосийский морской торговый порт», которая была создана в июле 2013 года, включает 17 членов профсоюза, что составляет 4% от общей численности работающих в ФФ ГП «АМПУ».

Председатель профсоюзной организации – Гаврилов В.В.

06 сентября 2013 года состоялось совместное заседание представителей профсоюзных организаций, которые действуют в Феодосийском филиале Государственного предприятия «Администрация морских портов Украины». В повестке дня заседания был один вопрос: О «Соглашении о создании совместного представительского органа профсоюзных организаций, которые действуют в Феодосийском филиале Государственного предприятия «Администрация морских портов Украины». В процессе переговоров участники заседания, делегированные профсоюзными организациями ППО ФМТП ПРМТУ и ППРМТ ГП ФМТП в состав Совместного представительского органа для ведения коллективных переговоров и заключения коллективного договора в Феодосийском филиале Государственного предприятия «Администрация морских портов Украины», не достигли согласия при создании Совместного представительского органа. Представитель ППРМТ ГП ФМТП отказался подписывать Соглашение о создании совместного представительского органа, что было отмечено в протоколе заседания.

Статья 4 Закона Украины «О Коллективных договорах и соглашениях» гласит: «... При наличии на предприятии нескольких профсоюзов или их объединений или других уполномоченных трудовыми коллективами на представительство органов должны сформировать совместный представительский орган для ведения переговоров и заключения коллективного договора. В случае не достижения согласия относительно коллективного договора в совместном представительском органе общее собрание (конференция) трудового коллектива принимает наиболее приемлемый проект коллективного договора и поручает профсоюзу или другому уполномоченному трудовому коллективному органу, разработавшему проект, на его основе провести переговоры и заключить утвержденный общим собранием (конференцией) коллективный договор от имени трудового коллектива с работодателем». Согласно законодательству Украины предлагается сегодня на конференции трудового коллектива Феодосийского филиала Государственного предприятия «Администрация морских портов Украины» путем прямого голосования принять решение о том, какой профсоюзной организации, которые действуют в Феодосийском филиале Государственного предприятия «Администрация морских портов Украины», трудовой коллектив делегирует право подписать коллективный договор и представлять интересы трудового коллектива во взаимоотношениях с Работодателем на период действия коллективного договора.

Трудовой коллектив и администрация Феодосийского филиала Государственного предприятия «Администрация морских портов Украины» стремятся к стабильности в коллективе и эффективности работы предприятия!

Сергей Щербак, председатель ППО ФМТП ПРМТУ. Фото Павла Кучуева



КАЖДОМУ СВОЙ ЧЕМПИОНАТ

Футбол – любимый вид спорта миллионов людей и один из самых популярных среди молодежи. Наверное, сложно отыскать человека, который хотя бы раз в жизни не бил по футбольному мячу во дворе своего дома.

А сколько футбольных команд было организовано (классных, дворовых, студенческих) вообще не счесть.

Конечно, не у всех есть возможность выйти на мировую арену, но в рамках спортивного досуга собственного предприятия стать чемпионом не так и сложно.

Своим примером это продемонстрировала футбольная команда «Судоремонтник» Килийского судостроительно-судоремонтного завода.

«В начале 2012 г. в Килие проходил чемпионат города по мини-футболу. Там наша команда заняла почетное 4-е место, а в футбольном турнире за кубок города мы заняли уже 3-е место», – говорит Павел Гостинский, председатель молодежной организации завода, член Молодежного совета ПРМТУ.

По итогам первенства за 2012 год, команда «Судоремонтник» была награждена Дипломом городского совета. Кроме того, Грамотой городского совета была награждена тренер команды, Екатерина Осмокек.

Также команда приняла участие в соревнованиях, посвященных открытию футбольного сезона 2013 года, и в первенстве города по футболу.

«20 октября 2012 года среди работников КССРЗ было проведено первенство завода по мини-футболу. По итогам соревнований, были определены победители –



ими стали игроки команды судокорпусного производства.

Были также отмечены грамотами лучший игрок, лучший нападающий, лучший защитник, лучший вратарь», – отметил Павел.

Еще никто не ставил под сомнение истину, что в здоровом теле – здоровый дух. Ребятам с КССРЗ остается пожелать новых побед, новых достижений и наград!

НА РЫБАЛКУ – СПОЗРАНКУ!

Спартакиада работников морского транспорта Украины по спортивной рыбалке состоялась на базе Херсонского морского порта, отмечающего в эти дни свой 235-летний юбилей. Участников соревнований тепло приветствовал Председатель ПРМТУ Михаил Киреев.



Команды рыболовов-любителей, представлявшие 12 предприятий морской отрасли, соревновались в плавнях нижнего Днепра. Место для призовой рыбалки было выбрано не случайно: изумрудные острова, тихие заводи, волшебный мир первозданной природы. Днепровские плавни славятся щедрыми угодьями. Это, по сути, рай для любителей рыбной ловли. Забросил удочку, мгновенная поклевка, подсекнешь – и вот уже сверкает в садке трофей с серебристой чешуей.

Соревнования проводились по четырем дисциплинам: ловля спиннингом с берега, ловля поплавочной удочкой с лодки, ловля спиннингом хищной рыбы с лодки и так называемый «кастинг» – комплекс упражнений на меткость и дальность заброса спиннингом 30-граммового грузика, – комментирует итоги первенства Валерий Тернавский, председатель профкома Херсонского морского порта. – В общекомандном зачете первое место завоевали рыболовы Херсонского морского торгового порта, второе – Керченского морского торгового порта, на третьем месте – представители Керченской паромной переправы.

Самый большой улов спиннингом с берега на счету команды Феодосийского морского торгового порта, она же была лучшей и в «кастинге». А вот в ловле поплавочной удочкой с лодки не было равных команде Керченского морского торгового порта. Ну а самую крупную рыбу – щуку весом 4,1 кг – поймал на спиннинг диспетчер Херсонского филиала «Администрация морских портов Украины» Сергей Никоненко. Призерам вручены оригинальные памятные кубки и дипломы, а общий рыбацкий ужин объединил всех участников Спартакиады в один большой круг друзей-рыболовов.

Анатолий Яицкий. Фото автора



ПЕРВОКУРСНИКИ СТАЛИ КУРСАНТАМИ

Практически каждый школьник хотя бы раз мечтал стать моряком. Благодаря романтическим ассоциациям, которые всегда приходили на ум писателям и поэтам при обращении к морской стихии и связанными с ней представлениями о длительных морских путешествиях и долгих разлуках, образ моряка обычно наделяется такими чертами, как верность, стойкость, мужество, выдержка, честь. В конце сентября в морских учебных заведениях прошли посвящения.



В этом году на первый курс Академии принято 600 курсантов, из которых 70 из 13 иностранных государств.

Площадку внутреннего двора ОНМА был полон людей – стройные ряды курсантов-первокурсников, родители и родственники с фотоаппаратами и видеокамерами, которые пытались отразить будущих моряков под лучами осеннего солнца.

Поздравляли молодых курсантов представители профессорско-преподавательского состава, выпускники и почетные гости Академии. Прозвучал гимн Украины, и с напутственным словом к курсантам обратился ректор ОНМА Михаил Миюсов.

Наша страна одна из самых серьезных поставщиков рабочей морской силы на мировой морской рынок труда, а выпускников Академии можно встретить во всех уголках Мирового океана. Качество подготовки, которая предоставляется в Академии, дает возможность выпускникам быть лучшими и трудоустраиваться в лучших ведущих компаниях мира. Будущая морская элита страны также приняла поздравления от Алексея Гончаренко – депутата Одесского областного совета, Михаила Киреева – Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины и от Игоря Сафина – генерального директора ДП «В. Шипс (Украина)».

Старшие товарищи пожелали первокурсникам быть верными своему выбору, неутомимо стремиться к миру знаний, постоянно прикладывать усилия, чтобы стать высокообразованными специалистами, воспитывать в себе черты настоящего человека, такие как мужество, благородство, справедливость, дорожить именем моряка, быть достойными лучших традиций Академии, всегда и везде быть достойными клятвы курсантов.

На учете в цеховой профсоюзной организации Азовского морского института ОНМА, которая вхо-

дит в структуру Азовской первичной профсоюзной организации моряков ПРМТУ, состоит 500 курсантов, 205 преподавателей и обслуживающего персонала.

Так, 20 сентября состоялась торжественная церемония принятия Присяги вновь поступившими курсантами 1 курса. Были посвящены в курсанты и приняли присягу 66 будущих судоводителей, 40 будущих механиков и 12 будущих менеджеров морской отрасли.

Присутствующих поздравили директор АМИ ОНМА профессор Александр Лысый, представители Приморской райадминистрации Мариуполя, Мариупольского морского торгового порта, круизных компаний и др. В мероприятии принял участие и поздравил курсантов от имени ПРМТУ с принятием Присяги Сергей Рожков, председатель Азовской первичной профсоюзной организации моряков, заместитель Председателя ПРМТУ в Азовском регионе.

В Мореходном колледже технического флота



Одесской национальной морской академии прошло посвящение в курсанты 21 сентября, на площади Одесского морского вокзала. Ровным торжественным маршем прошли курсанты, гордо неся знамя Колледжа.

В этот день молодым будущим морякам поздравительные слова, слова поддержки и благословения звучали от руководства колледжа, первого заместителя Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины Олега Григорюка, генерального директора ДП «В. Шипс (Украина)» Игоря Сафина и курсантов старших курсов.

Молодые моряки, вступая во взрослую жизнь, понимают, с чем они могут столкнуться.

Поэтому по доброй традиции под звон колоколов Свято-Николаевского храма настоятель Отец Сер-

гий прочел молитву и благословил ребят на хорошую учебу.

В перечне причин, которые толкают молодых ребят и девочек к выбору профессии моряка, перспектива дальних путешествий стоит на первом месте.

Они признаются, что не последнюю роль в решении связать свою жизнь с морем сыграли и желание путешествовать, и достойный уровень заработной платы. Теперь они мечтают своими глазами увидеть экзотические страны и не боятся никаких трудностей профессии.

Пусть этот необычный, волнующий день откроет курсантам счастливую дорогу в будущее, принесет новые знания, увлечения и станет надежной ступенькой в самостоятельную жизнь.

