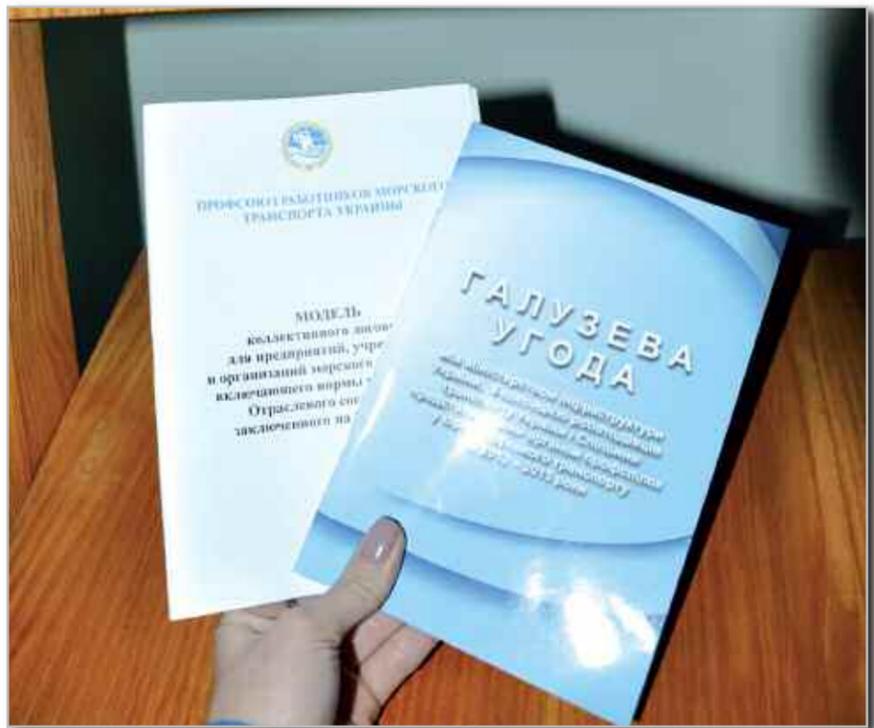




ИНФОРМАЦИЯ О РЕЗУЛЬТАТАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРМТУ ЗА 2012 – 2013 г.г.



30 января 2012 года исполнилось 20 лет Профессиональному союзу работников морского транспорта Украины. Пройдя через все этапы развития страны, Профсоюз, объединяющий в своих рядах более 60 тысяч членов, меняя структуру, формы и методы работы, не изменял своей изначальной уставной функции – защите социально-экономических и трудовых прав и интересов членов Профсоюза.

Развитие социального диалога с центральными органами государственной исполнительной власти и работодателями – одно из приоритетных направлений деятельности ПРМТУ.

Наиболее результативными формами социального диалога являются Отраслевые соглашения и Коллективные договоры.

В 1993 году было заключено первое Отраслевое соглашение между нашим Профсоюзом и Министерством транспорта Украины, а на протяжении 20 лет в разное время было заключено 9 отраслевых соглашений, нормы и положения которых эффективно защищали социально-экономические права и интересы подавляющего большинства наемных работников предприятий и организаций морского транспорта.

13 июня 2013 года в Министерстве инфраструктуры Украины состоялось подписание нового Отраслевого соглашения в сфере морского транспорта на 2013-2015 годы. Соглашение подписано между всеми сторонами социального диалога, которые являются репрезентативными на отраслевом уровне в соответствии с действующим законодательством: Министерством инфраструктуры Украины, Федерацией работодателей транспорта Украины и Совместным представительским органом профсоюзов.

Подписали соглашение Министр инфраструктуры Украины Владимир Козак, Председатель Совместного представительского органа профсоюзов Михаил Киреев и Председатель Федерации работодателей транспорта Украины Орест Климуш.

Наш Профсоюз активно участвовал в подготовке предложений и замечаний к проектам Трудового кодекса Украины, Закона Украины «О морских портах», Налогового кодекса Украины, постановления КМУ «О граничных нормах суточных затрат для командировки членов экипажей судов, других транспортных средств и сумм, которые направляются на их питание взамен суточных затрат». Необходимо отметить, что большинство наших замечаний были учтены.

В 2013 году подписан Меморандум о партнерстве и сотрудничестве между Профсоюзом работников морского транспорта Украины и Федерацией работодателей транспорта Украины. Подписание данного Меморандума является общим решением об образовании Отраслевого совета между Федерацией работодателей транспорта Украины и Профсоюзом работников морского транспорта Украины.

М. И. Киреев, Председатель ПРМТУ, является членом Рабочей группы по реализации кадровой политики на государственных предприятиях морского транспорта, находящихся в сфере управления Министерства инфраструктуры Украины, а также председателем комитета по социально-трудовым вопросам в Координационном совете морских портов Украины.

Профсоюз работников морского транспорта Украины в очередной раз привлек внимание морской общественности Украины к проблемам моряков.

На этот раз при помощи Общественного совета при Одесской облгосадминистрации, инициировав проведение расширенного заседания членов Общественного совета, представителей Одесской областной государственной администрации, Министерства инфраструктуры Украины, Федерации работода-

окончание на стр. 2





ИНФОРМАЦИЯ О РЕЗУЛЬТАТАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРМТУ ЗА 2012 – 2013 г.г.

окончание, начало на 1 стр.

телей транспорта Украины, Федерации профсоюзов Украины, Профсоюза работников морского транспорта Украины, крейниговых агентств, учебных морских учреждений и юридических служб по морскому праву. В ходе заседания были рассмотрены вопросы о требованиях Манильских поправок 2010 г. к Конвенции ПДНВ, имплементация этих требований Украиной и вступление 20 августа 2013 г. в силу Конвенции Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» 2006 г.

Профсоюз неоднократно принимал участие в Трехсторонних технических семинарах на тему «О Конвенции «О труде в морском судоходстве» 2006 года». В них принимали участие эксперты МОТ, а также стороны социального диалога – представители министерств, работодателей и профсоюзов. Формат семинаров предполагал постановку проблемных вопросов представителями заинтересованных министерств, а также и компетентные ответы и комментарии экспертов – представителей МОТ.

ПРМТУ был одной из сторон Международного переговорного форума IBF в Украине.



Участники переговоров определили приоритетные направления: социальная защита украинских моряков, всестороннее содействие карьерному росту кадров, популяризация морской профессии в обществе. Результатом переговоров стало подписание нового Модельного договора MTWTU Framework IMES/IBF Agreement в Украине, который вступил в силу 1 апреля 2012 года.

ПРМТУ – участник Черноморского регионального проекта, главной целью которого является избавление от субстандартного судоходства в регионе Черного моря.



Представители Профсоюза являются членами Комитета справедливой практики Международной федерации транспортников.

Профсоюз разработал и внедрил в практику страховой проект. Данная программа добровольного медицинского страхования создана с целью сохранения и поддержания здоровья и трудоспособности моряков.

Его можно воспользоваться в межрейсовый период на территории Украины. В рамках программы моряк имеет право проходить обследование по медицинским показаниям в лучших клиниках и медицинских лабораториях Украины, получать квалифицированную врачебную помощь в условиях стационарного и амбулаторного лечения.

Первый заместитель Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины Олег Игоревич Григорюк является членом комиссии по лицензированию посредничества в трудоустройстве за границей при Государственной службе занятости Украины.



Профсоюз уделяет большое внимание учащейся и трудовой молодежи, участвуя и инициируя проведение мероприятий, посвященных проблеме молодежной занятости на Украине, таких как круглый стол «Достойный труд для молодежи», заседание молодых профсоюзных активистов Transunion Training Session и т.д.

Цель мероприятий – определение неотложных потребностей в сфере молодежной занятости в стране, а также роли профсоюзов в решении данной проблемы.



Профсоюз ежегодно проводит ряд спортивных мероприятий, что способствует реализации важнейшего приоритета ПРМТУ – популяризации здорового образа жизни, воспитанию здорового поколения, развитию массового спорта.

ПРМТУ уделяет внимание и гендерной политике в морской подотрасли, проводя мероприятия и акции на предприятиях морского транспорта, целью которых является повышение гендерной культуры населения, активизация информационно-разъяснительной работы по вопросам обеспечения гендерного равенства, повышения уровня научной обоснованности гендерной политики в стране.



ГЛОБАЛЬНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЛУЧАТ ОТПОР ОТ ПРОФСОЮЗОВ

Как известно, Международная федерация транспортников (ITF) объединяет почти 5 млн работников транспортной отрасли по всему миру.

Львиную долю от этого количества занимают работники общественного транспорта и железной дороги.



Так, лидеры профсоюзов работников городского транспорта, в количестве 80 человек из 27 стран, на прошлой неделе встретились в Токио, где проходило первое заседание комитета по городскому транспорту МФТ Азиатско-Тихоокеанского региона. Участники заседания выразили решительное намерение разработать транспортную политику, дать отпор антипрофсоюзным действиям глобальных международных компаний, противостоять либерализации отраслей общественного транспорта, организовать в профсоюзы неформальных работников транспорта и защищать права транспортников Филиппин.

Делегаты выразили единое мнение о том, что профсоюзы должны заняться проблемами неолиберализации, которую пытаются проводить в жизнь многие правительства разных стран мира посредством внедрения собственной транспортной политики. Делегаты также решили, что необходимо дать отпор антипрофсоюзным действиям французских международных компаний, таких как Veolia, Keolis и RATP, и для этого необходимо совместно с профсоюзами на местах проводить единые акции, а успешные профсоюзные международные кампании являются полезной моделью будущих совместных действий.

Участники единогласно приняли резолюции и тем самым выразили солидарную поддержку британскому профсоюзу транспортников RMT (National Union of Rail, Maritime and Transport Workers) в связи с изменениями финансирования городского транспорта и сокращением штатов, а также поддержку корейским транспортникам в их борьбе против приватизации железных дорог.

Также были приняты решения провести исследования, картировать сети скоростного транзитного автобусного транспорта и установить контакты с работниками водного транспорта.

Участники единодушно поддержали совместную кампанию МФТ и Labour Start

за восстановление справедливости в связи с убийством Додонга (профсоюзного активиста), против незаконных убийств активистов на Филиппинах и выразили поддержку грядущей кампании МФТ «Наш общественный транспорт». В дальнейшей работе предстоит рассмотреть области сотрудничества МФТ с международной ассоциацией общественного транспорта UITP (International Association of Public Transport), на основе политики МФТ по изменению климата и защите окружающей среды в качестве отправной точки.

Делегаты также почтили память Джун Фишер, которая всю свою жизнь посвятила вопросам охраны здоровья и техники безопасности, особенно в работе транзитных операторов США.

Мак Урата, секретарь секции работников внутреннего транспорта МФТ, сказал: «У нас состоялись плодотворные дискуссии по планированию и определению структуры будущих действий и акций, которыми займется совместный комитет в 2014 году, но также мы подготовились к выступлениям на грядущем Конгрессе МФТ в следующем году, где будет объявлено о начале совместной кампании «Наш общественный транспорт», основной темой которой будет лозунг: Люди важнее, чем прибыль.»

ТРУДЯЩИЕСЯ ИРЛАНДИИ СТАЛКИВАЮТСЯ С ТАКИМИ ЖЕ ПРОБЛЕМАМИ, КАК И СТО ЛЕТ НАЗАД

На этой неделе был проведен сравнительный анализ условий труда ирландских трудящихся 100 лет назад с их современными проблемами и трудностями.

На конференции профсоюза SIPTU (Services Industrial Professional and Technical Union) в Дублине собрались профсоюзные лидеры. Среди выступавших был исполняющий обязанности генерального секретаря МФТ Стив Коттон, также выступил генеральный секретарь британского транспортного профсоюза RMT (National Union of Rail, Maritime and Transport Workers) Боб Кроу.

Делегаты заслушали отчет о том, что Ирландия по-прежнему пытается преодолеть последствия экономического кризиса, а уровень безработицы составляет почти 15%, введен жесткий режим экономии, продолжается массовая эмиграция молодежи, а условия труда такие ненадежные, что многие, кто еще имеет работу, теряют сон и покой в страхе потерять рабочее место и ходить на работу пешком, чтобы не платить за транспорт.

В своем выступлении Стивен Коттон отметил: «В 1913 году произошел массовый локаут, когда 20 тысяч человек были отстранены от работы из-за того, что они боролись за свое право вступать в профсоюз. Это был самый значительный трудовой спор в истории Ирландии.

Условия труда и быта были плохими, и некоторые из тех, кто подвергся локауту, просто боролись за жизнь. Сейчас, почти век спустя, мы снова видим, что основ-

ные права трудящихся в Ирландии по-прежнему ущемляются».

«Работодатели увлечены гонкой на дно. Они говорят работникам, что вступать в профсоюз, конечно же, можно, но мы не собираемся вести переговоры с профсоюзом, если у нас нет на это желания. Права на коллективные переговоры не существует, и работодатели пользуются этим».

Правительство Ирландии обратилось за финансовой помощью к международным структурам в 2010 году, когда бюджетный дефицит превысил 32 процента ВВП, безработица за год выросла на 13 процентов, а доходность госбюджета подскочила до 14 процентов. Меры жесткой экономии, введенные правительством, были встречены масштабными протестами. Кабинет Брайана Коузена быстро потерял свою популярность, а в январе 2011 был вынужден уйти в отставку.

«Но несмотря на все трудности, которые стоят перед трудящимися, они не одиноки. Их борьба – это наша борьба, потому что есть такие проблемные вопросы, которые важны для всех нас, профсоюзных активистов», – закончил Стив Коттон.

Профсоюз SIPTU также подготовил для конференции фильм о локауте в Дублине в 1913 году.

Дублинский локаут – крупнейший трудовой спор между примерно 20 000 работниками и 300 работодателями, который состоялся в столице Ирландии, Дублине. Спор длился с 26 августа 1913 по 18 января 1914 года, и часто рассматривается, как наиболее тяжелый и значительный трудовой спор в истории Ирландии. Центральное место в споре занимал вопрос прав рабочих и профсоюзов.

В результате трудового спор стал самым тяжелым в истории Ирландии.

Работодатели Дублина организовали локаут своих работников, используя завезенных рабочих из Великобритании и других городов Ирландии. Рабочие Дублина, были вынуждены выживать на помощь в размере £150 000 от британского Конгресса профсоюзов (TUC) и других источников из Ирландии.

Локаут нанес ущерб коммерческим предприятиям в Дублине, и многие вынуждены были объявить о банкротстве.



УТВЕРЖДЕН ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ ПРИХОДА СУДОВ В МОРСКОЙ ПОРТ

Министерство инфраструктуры Украины утвердило порядок оформления прихода судна в морской порт.

Так, до начала погрузочно-разгрузочных операций судно, прибывшее в порт, осматривается уполномоченным лицом Службы, а судно заграничного происхождения осматривается во время работы комиссии на борту судна (кроме судна, в отношении которого применяется свободная практика) для установления факта отсутствия в последнем рейсе нарушений.

Приказом от 27 июня 2013 года № 430 Мининфраструктуры утвердило Порядок оформления прихода судов в морской порт, предоставления разрешения на выход судов в море и оформления судов из морского порта.

Действие Порядка распространяется на суда, которые заходят в морские порты Украины (кроме морских рыбных портов), капитанов морских портов, службы капитанов морских портов (далее – Службы) при выполнении ими процедур по оформлению прихода судов в морской порт, предоставлении разрешения на выход судов с морского порта и оформлении выхода судов из морского порта.

Установлено, что капитан судна, следующего в порт, обязан предоставлять капитану морского порта непосредственно или через агента информацию о подходе судна. В случае прихода судна под грузовые операции судно подлежит контролю в целях обеспечения безопасности мореплавания в соответствии с Правилами, утвержденными приказом Минтранса от 17 июля 2003 года № 545.

Разрешение на выход судна из порта предоставляет капитан морского порта после проверки судовых документов, при условии положительных результатов контроля судна, а также удовлетворительного мореходного состояния судна и готовности к выходу в море. Капитан порта не позволяет капитану судна заграничного плавания выходить из акватории порта без отметки таможенного органа в генеральной декларации.

Капитан судна должен сообщить капитану морского порта о планируемом выходе судна из порта заблаговременно, но не позднее чем за 6 часов до заплани-

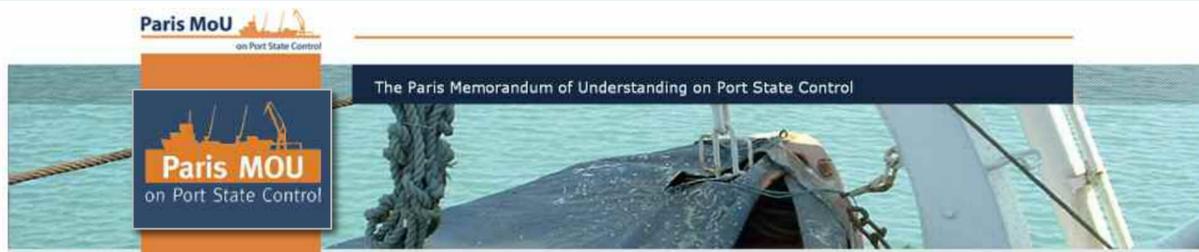


рованного времени выхода. При кратковременной (менее 6 часов) стоянке судна в порту сообщение о выходе должно предоставляться не позднее чем за 2 часа до выхода судна из порта.

Выход судна оформляется в течение 2 - 3 часов до выхода судна из порта после выполнения необходимых процедур портовыми властями и контролирующими органами после завершения загрузки и закрепления груза. При оформлении выхода судна на нем обязательно должно присутствовать уполномоченное лицо Службы.

Выход из порта судна местного сообщения, продолжительность стоянки которого не превышает 12 часов, допускается оформлять с разрешения капитана морского порта одновременно с оформлением прихода его в порт.

СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ НАРУШАЮТ КОНВЕНЦИИ МОТ



Конвенция Международной организации труда «О труде в морском судостроении» 2006 года (MLC, 2006) вступила в законную силу 20 августа 2013 года, и с этого момента Парижский меморандум о взаимопонимании и контроле портов со стороны государств задержал восемь судов за несоответствие нормам Конвенции.

Эта цифра составила 12% от 68 задержаний, произошедших с момента вступления в силу документа. Напомним, что Парижский меморандум – это соглашение по контролю за иностранными судами со стороны государства порта между морскими администрациями.

В настоящее время членами меморандума являются 27 стран. За год инспекторы меморандума проводят более 19 000 проверок на борту иностранных судов.

Всего же с момента вступления в силу MLC, 2006 Парижский меморандум провел 1532 проверки, задержав 68 судов под флагами Кипра, Либереи, Маршалловых островов, Нидерландов, Панамы и Танзании.

Так, в общей сложности инспекторы Парижского меморандума зафиксировали 4260 нарушений. Из них 494 были связаны с различными конвенциями, то есть не только с MLC, 2006. Если говорить лишь о нарушениях по конвенциям МОТ, то из 494 нарушений 30 (6,1%) были признаны достаточно серьезными, а 23 из этих 30 были связаны с MLC, 2006 и преимущественно касались трудовых прав моряков.

Отметим, что только члены Парижского меморандума, которые ратифицировали MLC, 2006 до 20 августа 2012 года, имеют право на проведение проверок Port State Control (PSC) с 20 августа 2013 года. К ним относятся: Болгария, Канада, Хорватия, Кипр, Дания, Латвия, Нидерланды, Норвегия, Польша, Россия, Испания и Швеция.

Члены Парижского меморандума, которые ратифицировали MLC, 2006 после 20 августа 2012 года, впервые будут иметь право проводить инспекции PSC через 12 месяцев после своей ратификации MLC, 2006.



ЖЕНЩИНЫ ГОТОВЫ ВСТАТЬ ЗА ШТУРВАЛ



В начале октября вышла статья редактора Fairplay Ричарда Клайтона, где он заявляет, что «судоходство – мир мужчин».



Британское крьюинговое агентство Spinnaker Consulting решило посмотреть, какой отклик получит статья у женщин, и опубликовало ссылку на заметку на страничке Международной ассоциации женщин в судоходстве и торговле (WISTA) в Facebook.

Президент WISTA Карин Орсель незамедлительно отреагировала на эту публикацию:

– Действительно, судоходство рассматривается, как царство мужчин, но подобная ситуация ни чем не отличается от положения в других отраслях. Мы не считаем, что морская индустрия – мир мужчин, поскольку в большинстве отраслей на высших, управленческих должностях не хватает именно женщин, которые могут быть, в том числе образцом для подражания. Нам просто нравится работать в этой области, так как это серьезная и деловая сфера.

И в самом деле, на многих конференциях соотношение выступающих мужчин и женщин не равно, но это не означает, что женщины не профессионалы в своем деле. Вопрос заключается в том, чтобы отстоять свою позицию, стать заметными и иметь желание поделиться своим мнением.

Вскоре после этого, Международная ассоциация женщин в судоходстве и торговле (WISTA) провела конференцию по вопросу восполнения дефицита морских офицеров женщинами-моряками.

Судоходная индустрия стала все лучше осознавать, что женщина-моряк – это потенциальный источник рабочей силы. Женщины изменили ситуацию с нехваткой офицеров наряду с тем фактом, что во всем мире становится общепризнанным найм многонациональных экипажей.

По мнению менеджера по развитию соглашений в Международной федерации транспортников (МФТ) Бранко Кржнарица, как для мужчин, так и для женщин работа на судне требует определенного уровня самоорганизации, начиная с более обширной культуры на берегу и заканчивая «микро» культурой на судне. Кржнариц отметил, что на круизных судах работает 19% женщин, в то время как менее 1% представительниц прекрасного пола можно встретить в морском секторе на должностях, связанных с судовождением и проведением технических операций.



По словам руководителя греческой компании Tsakos капитана Панагиотиса Цакоса, проблема нехватки кадров заключается в отсутствии политики по привлечению в профессию молодых людей и их удержанию. «Все меняется настолько быстро, что скоро моряки не будут задерживаться в профессии дольше десяти лет», – заявил представитель компании на конференции. – Десять лет в море позволит мужчине или женщине накопить достаточно знаний, чтобы стать полезным человеком в офисе».

По мнению капитана, чтобы привлечь в морскую профессию молодых людей, необходимо улучшить имидж всего судоходства и вернуть людям чувство гордости за профессию. В сравнении с оплатой труда на берегу (в одной возрастной категории), заработок моряков достаточно высок, причем последние могут быстрее продвигаться по службе, таким образом жизнь на море может предложить привлекательную карьеру.

Отметим, что Tsakos контролирует 70 судов, на которых работает 30 женщин, среди них один капитан, три старших помощника и два вторых механика, остальные работают практикантами. Кстати, в Новороссийск время от времени заходит танкер компании Tsakos, где капитаном работает эта самая женщина, ей 36 лет!

По прогнозам Балтийского и Международного морского совета (BIMCO), дефицит офицеров к 2015 году составит 15 тысяч человек, а по прогнозам Tsakos он будет равен 5,9% или 27 тысячам человек.



ЧЕГО БОЛЬШЕ ВСЕГО БОЯТСЯ СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ

Британский клуб взаимного страхования P&I Club* провел исследование на тему того, чего же сейчас боятся судовладельцы. «Целью нашего исследования было выявить и понять проблемы, которые касаются наших членов, но самое главное – мы хотели определить их область, чтобы вместе решить, как с ними бороться, – сказал директор британского клуба Ник Уайтер. – Мы очень довольны тем, что нам удалось это сделать. Мы стремимся быть ведущей компанией в сфере защиты и страхового возмещения и придаем большое значение мнению наших членов о том, как мы можем расширить и улучшить услуги, которые мы предоставляем».



Как оказалось, на первом месте страхов стоят пиратство и преступность, далее беспокойство вызывают наложение санкций, кадровые проблемы, вопросы страхования и экологии, управление рисками на борту, работа с грузом и государственный портовый контроль.

В опросе приняли участие 259 членов P&I Club – судовладельцы и страховые брокеры. Респонденты представляли широкий спектр типов судов. Результаты исследования не только выявили топ-страхов судовладельцев, но и дали понять, что работодателям не хватает информации о том, как решать проблемы, и они нуждаются в советах P&I Club.

Клуб взаимного страхования выпустил несколько изданий в помощь своим членам: по обращению с опасными грузами в контейнерах, наблюдению природоохранных требований в отношении управления балластными водами и норм Конвенции МОТ «О труде в морском судоходстве» 2006 года.

* Клуб взаимного страхования (P&I Club) – особая форма организации морского страхования на взаимной основе между судовладельцами. Клубы взаимного страхования возникли в Англии после 1720 года.

Первоначально клубы взаимного страхования были клубами защиты, в рамках которых ответственность судовладельцев за вред, причиненный судовому экипажу, пассажирам, береговым сооружениям и другим объектам и лицам, связанным с эксплуатацией судов, возмещалась из фондов, формируемых членами клуба. Позднее возникли клубы ответственности, в рамках которых возмещалась на взаимной основе ущерб судовладельцам, связанный с ответственностью за сохранность перевозимых грузов. По мере развития страхования произошло объединение клубов защиты и клубов ответственности в клубы взаимного страхования.

В настоящее время в мире существует около 70 клубов взаимного страхования в США, Великобритании,

Швеции, Норвегии. Крупнейшим из них является Бермудская ассоциация взаимного страхования судовладельцев Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (англ. UK P&I Club) В состав этой организации на добровольной основе принимаются все желающие судовладельцы независимо от национальной принадлежности. В настоящее время членами этого клуба являются судовладельцы из более чем 50 стран, а общий тоннаж судов, которыми они владеют или взяли в тайм-чартер, превышает 15000000 тонн.

Финансовую основу клубов взаимного страхования составляют взносы членов-судовладельцев, из которых формируются денежные фонды, предназначенные для оплаты претензий, предъявляемых судовладельцам. Размер страхового взноса зависит от типа судна, его тоннажа, района плавания, объема страховой ответственности с учётом национального законодательства.

«ЧЕРНОЕ МОРЕ ПОЗОРА» - В БАТУМИ ОБСУДИЛИ ПРОБЛЕМУ СУБСТАНДАРТНОГО СУДОХОДСТВА НА ЧЕРНОМ МОРЕ



В рамках ранее запланированного графика встреч, в Батуми (Грузия) состоялось очередное заседание Черноморского регионального проекта (ЧРП). Напомним, что ЧРП был создан по аналогии с Балтийским проектом, включил в свой состав профсоюзы Черноморского региона и направлен на борьбу с субстандартным судостроением, установление приемлемых стандартов оплаты труда, обеспечение безопасных условий для экипажей, работающих на судах в этом регионе.

Нынешняя встреча стала логичным продолжением кампании «Черное море позора», запущенной МФТ. Ее проводят морские профсоюзы в странах региона с целью сделать работу в этом регионе безопасной и добиться достойных зарплат для моряков. На Черном море работают около двух с половиной тысяч судов. Полторы тысячи из них старше 20 лет, среди которых 800 – старше 30 лет. Кампании за цивилизованное судостроение на Черном море чуть больше года. Срок небольшой, но уже сделаны выводы, даны первые оценки и намечены планы на будущее. Об этом и шел разговор на мероприятии в Батуми.

В заседании, которое состоялось в городе Батуми, приняли участие представители профсоюзов, координаторы и инспекторы МФТ, курирующие наш регион.

На заседании были заслушаны отчеты от каждой страны, о прошедшей в июне солидарной неделе действий, в результате которой были посещены десятки судов, возвращены задолженности по заработ-



ной плате, а также подписаны несколько Черноморских договоров по новому стандарту, одобренному МФТ и применяемому в регионе. Основным успехом кампании стали встречи с экипажами судов – общение с коллегами, обмен мнениями, освещение Конвенции МОТ «О труде в морском судостроении» и ее влиянии на мировое судостроение, а также подробное оповещение моряков об их трудовых правах, в целом, и о Черноморском региональном проекте и его влиянии в регионе, в частности.

Затем каждый представитель страны сообщил о достижениях своих стран в сфере ратификации МLC, 2006 и имплементации ее норм в национальные законодательства. Как известно, несколько стран Черноморья, имеющих флот, уже ратифицировали Конвенцию.

Это Болгария и Россия. Остальные страны активно готовятся и хоть с опозданием, но уже почти готовы к ратификации. К великому сожалению, представителям ПРМТУ нечем было похвастаться, несмотря на колоссальную работу, проделанную Профсоюзом, начиная с 2008 года. Ведь ПРМТУ изначально был локомотивом процесса ратификации Конвенции в Украине, приложил немало усилий, чтобы убедить работодателей и власть в необходимости скорейшей ратификации Конвенции и адаптации национального законодательства.

Братья из Турции выступили с инициативой снять тематический фильм об основных проблемах субстандартного судостроения на Черном море.

Им удалось побывать на судах и проинтервьюировать моряков разных национальностей, испытавших на себе несправедливость, страх, отсутствие зарплаты, работу в нечеловеческих условиях и другие «прелести» рабства на судах без колдоговора, индивидуального контракта и без нормального обеспечения

безопасного труда, быта, не удовлетворяющего элементарным нуждам экипажа.

Турецкие коллеги показали ролик-превью, который впечатлил всех присутствующих и еще раз напомнил, насколько опасен, тяжел и неблагодарен труд моряка на субстандартных судах, процветающий в Черном море.

Для ужесточения давления на компании, владеющие и управляющие подобными судами, было решено выбрать несколько компаний-целей и работать с ними предметно, наблюдая за перемещениями судов этих компаний и нанося им визиты вежливости с целью обеспечения безопасных условий работы и отдыха моряков, своевременной и полной оплаты труда, а также с целью недопущения произвола со стороны судовладельцев.

Обсудив ряд спорных моментов, собравшиеся согласились с тем, что Неделя действий принесла много позитива, но не оправдала надежд на заключение большего числа договоров. В следующем году в этом регионе намечено проведение двух кампаний против удобных флагов.

А очередная встреча представителей морских и дочерских профсоюзов-членов МФТ Черноморского региона запланирована в 2014 году в Новороссийске.



КАПИТАН С БОЛЬШОЙ БУКВЫ

Трагическая история возвращения капитана Сергея Масленникова в начале августа этого года сотрясла практически все известные СМИ Украины и России. Возвращение капитана на родину освещали газеты, телеканалы, новостные интернет-порталы. Однако, резонанс прошел быстро, и Сергей Александрович уехал к жене в Днепрпетровскую область.



В тот свой последний рейс капитан ушел в феврале далекого 2003 года из Ильичевского порта. Судно направилось в западноафриканский порт Ломе, однако по пути были обнаружены проблемы с главным двигателем, и судно стало на ремонт в порту Миндело, республика Кабо-Верде (острова Зеленого Мыса). Буксир Zudar Sexto под управлением украинского капитана отправился на спасательную операцию. Вскоре экипаж арестовали за содействие в транспортировке наркотиков в особо крупных размерах и поместили в тюрьму столицы Кабо-Верде. Как раз тогда Испания развернула масштабную борьбу с наркотрафиком и отмыванием денег в своих банках. В сети испанских правоохранителей попали сразу более полусотни выходцев из России, Грузии и Украины. Один из фактов незаконной деятельности – транспортировка порядка семи тонн кокаина судном South Sea, которое принадлежало гражданину России Эдуарду Оруджеву. Ему принадлежал и буксир Zudar Sexto, зарегистрированный на Мальте и буксировавший тогда South Sea, который с грузом кокаина задержали у берегов Португалии.

Правда, ко времени обнаружения наркотура Сергея Масленникова уже не служил на упомянутом буксире, его с командой перевели на сухогруз, перевозивший металл. Однако стражи правопорядка, отследив связи россиянина Оруджева, включили в число подозреваемых и его бывших подчиненных – капитана Масленникова с экипажем из пяти человек.

В октябре 2005-го экипаж освободили под подписку о невыезде до суда. Вскоре члены экипажа, оказавшиеся без средств к существованию и даже права на трудоустройство, уехали из Испании. Капитан же остался доказывать свою и их невиновность, несмотря на то, что уже тогда у Сергея Масленникова диагностировали рак горла.

В ноябре 2009 года Центральный следственный суд Мадрида принял решение о привлечении к ответственности членов экипажа буксира Zudar Sexto за ранее содеянное преступление. Капитана Масленникова приговорили к девяти годам и одному дню тюрьмы, а также к огромному денежному штрафу – 69 миллионов 610 тысяч евро. Капитан сразу же опротестовал приговор в Верховном суде Испании. Спустя два года, в конце 2011-го, жалобу Масленникова отклонили.

Сергей перенес уже третью онкологическую операцию. Но даже после этого он продолжал настаивать на своей невиновности. И вот, спустя почти 10 лет, капитан Сергей Масленников вернулся на родину героем – человеком, который положил свою жизнь на то, чтобы отстоять свое честное имя и честь украинского экипажа.



Виктор Стрелец с семьей после возвращения и з тюрьмы Эквадора

Но по возвращению на родину Сергей столкнулся с новыми трудностями – даже после трех операций, он все еще нуждался в лечении. В Профсоюз работников морского транспорта Украины Сергея привел его кум и товарищ, несмотря на то, что он никогда не был членом ПРМТУ. Вместе они написали заявление, и вскоре капитан получил помощь от Благотворительного фонда морского транспорта «МОТРАНС». Хоть Сергей Александрович и выглядел очень истощенным и уставшим, он всегда находил в себе силы на искреннюю улыбку. Такой железной стойкостью можно только восхищаться. «Я очень благодарен Благотворительному фонду морского транспорта «МОТРАНС» за оказанную помощь, которая поможет мне пройти реабилитационное лечение по восстановлению здоровья. Благодаря этому я смогу продолжить свою трудовую деятельность», – написал Сергей Александрович в книге отзывов фонда. Несмотря на все, что пришлось пережить капитану за эти почти десять лет он все еще готов вернуться в ряды моряков и продолжить заниматься любимым делом.

Стоит отметить, что это уже не первый раз, когда Профсоюз работников морского транспорта Украины и Благотворительный фонд морского транспорта «МОТРАНС» оказывают помощь морякам, которые

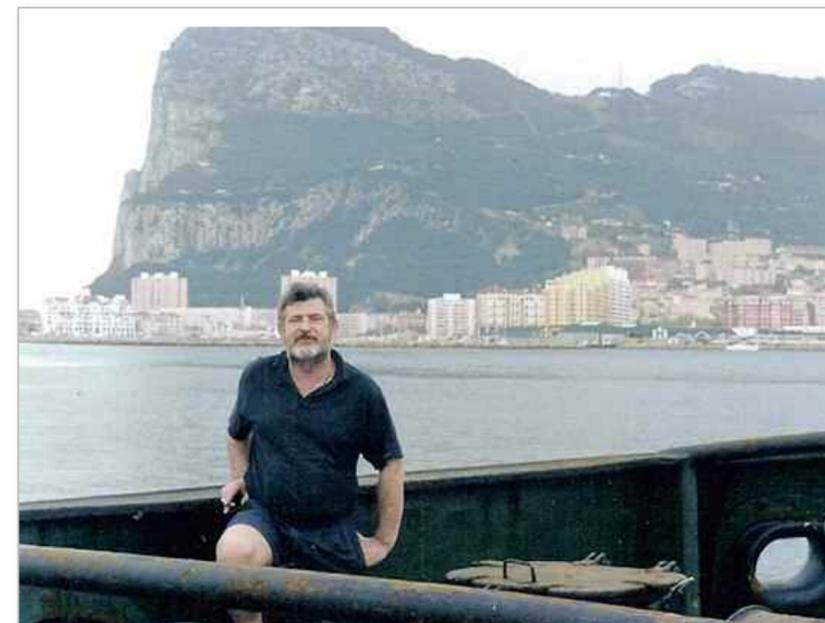


Фото из семейного архива капитана Сергея Масленникова

попали в беду и не являются членами ПРМТУ. Благотворительный фонд морского транспорта «МОТРАНС» был основан 17 октября 2001 года и за 12 лет своего существования помог сотням людей, которые остались один на один со своими проблемами. И это не только моряки, которые попали в беду. Это и ветераны флота, которые всю жизнь проработали в Черноморском пароходстве и с его развалом были попросту предоставлены самим себе, это и дети тружеников портов, судоремонтных и судостроительных заводов, жены и вдовы моряков, курсанты, студенты и многие другие. Все эти люди или никогда не были членами Профсоюза работников морского транспорта Украины, или уже давно перестали ими быть, но, тем не менее, они нуждались в помощи и отказать им было бы просто бесчестно. И делается это все не для «галочки» в списке добрых дел и не для того, чтоб поднять себе или кому-то рейтинг. Делается это потому, что в трудной ситуации может оказаться любой, а

этим людям не повезло оказаться в ней раньше других, и несмотря ни на что, каждый из них заслужил сострадание, уважение и внимание.

Напомним, как два года назад, в 2011 году, аналогичную историю средств массовой информации вызвало дело Виктора Стрельца, которого также обвинили в контрабанде крупной партии кокаина и посадили в тюрьму Эквадора. Жена Виктора, Ольга, тогда обратилась в том числе и в Профсоюз работников морского транспорта Украины, где ей не отказали в помощи, несмотря на то, что ее муж не являлся членом Профсоюза.

Как обычно, на смену каждой резонансной теме приходит новая, еще более резонансная, и тогда старая забывается и становится уже неинтересной, а тем временем герой старой темы остается наедине со своими проблемами: будь-то здоровье, жилье или даже средства на элементарные ежедневные потребности.

ВНИМАНИЕ К ВЕТЕРАНАМ И ПРЕСТАРЕЛЫМ ЛЮДЯМ ВОЗРОСЛО – ОБЕЩАНИЯ РУКОВОДСТВА О ПОСТОЯННОЙ ЗАБОТЕ ВЫПОЛНЯЮТСЯ

Внимание властных и официальных организаций Украины в городе Одессе и области, к нуждам населения пожилого возраста (ветеранам войны и труда, пенсионерам, больным и нуждающимся в своей скромной жизни во многом) повысилось. Это заметно стало проявляться не только в торжественные и праздничные дни, на сборах, парадах, конференциях и фестивалях. Это становится обычным и весьма важным проявлением внимания руководящих органов.

Не вдаваясь в решение важных государственных проблем и разработанных проектов развития Украины о содружестве с европейскими организациями и соседними государствами, хочу отметить, с благодарностью от имени простых людей, в прошлом активных тружеников, а ныне заслуженных ветеранов, пенсионеров и просто престарелых, доживающих свой век людей, настоящую заботу об улучшении их жизни. В числе этой группы активно проявляют себя конкретными делами и целенаправленными мероприятиями известные избранники народа и признанные руководители-меценаты:

Эдуард Леонидович Матвийчук – председатель Одесской областной государственной администрации,

Костусев Алексей Алексеевич – одесский городской голова,

Кивалов Сергей Васильевич – Президент Национального университета «ОЮА», народный депутат.

Гриневецкий Сергей Рафаилович – народный депутат Украины.

Горелов Лев Николаевич – председатель Одесского областного Совета ветеранов, генерал-лейтенант запаса, почетный гражданин города Одессы.

Добровольский Вячеслав Авксентьевич – председатель Совета ветеранов г. Одессы, генерал-лейтенант.

Бажора Олег Иванович – председатель Совета ветеранов Приморского района г. Одессы, генерал-майор запаса.

Киреев Михаил Иванович – Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины. Постоянно занимается вопросами улучшения условий жизни моряков на судах, повышения уровня безопасности судоходства, правильных расчетов заработной платы и своевременной выплаты ее морякам и т.д.

Курлянд Александр Маркович – Председатель правления, – Президент судоходной компании «Укрферри». Компания является мощным фактором для развития причерноморского сотрудничества.

Общеизвестно, что основными запросами ветеранов-пенсионеров являются ремонт жилья, лечение органов слуха и получение слуховых аппаратов, лечение или протезирование зубов, лечение зрения или приобретение очков. На первый взгляд, эти проблемы кажутся мелкими и не заслуживающими внимания, но на самом деле составляют неотложную первую необходимость человека в жизни. Можно утверждать, что в последние годы в этом направлении осуществлен «прорыв» – при их решении четко согласована работа многих государственных городских организаций и налажено выполнение работ по заявкам пенсионеров. При этом, следует особо отметить, что обслуживание пенсионеров проводится с максимальным пониманием, проявлением душевного внимания и желанием качественно выполнить свою работу.

Недавно мне лично, к примеру, в силу необходимости (по воле судьбы) оказалось необходимым обратиться в стоматологическую городскую клинику с просьбой изготовить зубные протезы.

По моей просьбе заместитель главного врача поликлиники по медицинской части, Дзюбенко Людмила Григорьевна, любезно согласилась сделать маленький исторический обзор создания и развития данной городской поликлиники в Одессе:

Решением Приморского райисполкома в 1974 году была организована КУ «Городская стоматологическая поликлиника №1». С 1980 года она располагается по адресу – улица Сегедская, 1.

После реорганизации стоматологической службы города (решение Одесского горсовета № 1656 от 23 декабря 2012 года), с мая 2012 года к стоматологической поликлинике № 1 были присоединены поликлиники: КУ «ГСП № 2» и КУ «ГСП № 9».

В настоящее время поликлиника обслуживает население Приморского района в количестве более 245 тысяч человек, в том числе на учете в поликлинике состоит 95 тысяч человек персонала льготной группы – ветераны ВОВ, Ветераны труда, участники ликвидации аварий на ЧАЭС.

Поликлиника оказывает все виды стоматологической помощи, применяя



высококачественные материалы в работе по методике современных технологий. В среднем за день поликлинику (с ее филиалами) посещают до 500 пациентов. Здесь работает 144 врача-стоматолога, из них: высшей категории – 68 человек, I-й категории – 24 человека.

Врачи поликлиники своим профессионализмом и душевным отношением в общении с пациентами пользуются высоким авторитетом среди населения не только в Приморском районе, а и во всем городе и Одесской Области.

Высокий профессионализм, трудолюбие персонала, чуткое внимание к пациентам, доброжелательность стали традицией в работе поликлиники.

Главный врач поликлиники – Величко Эльвира Николаевна много внимания уделяет вопросам реализации проекта переоснащения поликлиники современным оборудованием. Двадцать шесть лет возглавляет лечебный процесс в поликлинике зам. главного врача по медицинской части Дзюбенко Людмила Григорьевна.

Ветераны поликлиники: Караваев В.Б., Коноваленко Т.Д., Сапожкова С.Н., Зенова Л.М., Цененко Т.В., Березовская З.К., Сидоренко Т.В., Мавров Д.С., Автухович Ю.М. и многие другие.

Медрегистраторы поликлиники: Ковалевская Алла Андреевна, Борушевская Валентина Лукьяновна встречают пациентов с улыбкой, добрыми словами, проявляя к ним максимум внимания. При оформлении регистрационных документов опекают каждого пациента, заботливо провожают к назначенному врачу-стоматологу.

Мне посчастливилось, как принято говорить, «судьба подфартила», меня назначили пациентом к известному врачу высшей категории, высококвалифицированному «ассу своего дела», великодушному и преданному клятве Гиппократу лечащему врачу и искусному протезисту Караваеву Виктору Борисовичу.

С первой же встречи между нами установились цивилизованные, доверительные отношения. Высокий профессионализм и богатый многолетний опыт лечения и протезирования зубов были применены активно и с высокими результатами по качеству.

Выполнению на высоком уровне всего цикла этой сложной и весьма важной работы, безусловно, способствовала работа зубного техника высшей категории Плотниковой Клары Фариховны, создавшей зубные протезы обеих челюстей с ювелирной изящностью, органически и хорошо сидящими на своем месте.

Я рад, благодарен моим врачам-целителям. Такой ценный для меня подарок будет приятен мне на всю оставшуюся жизнь!

Общим резюме данной статьи хочу определить, что при возрастании внимания к заслуженным людям старшего поколения, и, проявлении заботы и оказании им необходимой помощи, повысится жизненный контакт властных и руководящих структур Украины с народом.

**Уполномоченный Советом Ветеранов по связям со СМИ
Александр Жуков**