



АВТОМАТИЗАЦІЯ ОБРОБКИ ВАНТАЖІВ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ. ДОСВІД ЄВРОПЕЙСЬКИХ ПРОФСПІЛОК

19 жовтня 2021 року в Морському юніон центрі в Одесі відбувся семінар для докерів-механізаторів, які перебувають на обліку у Профспілці робітників морського транспорту України. Семінар пройшов за підтримки та безпосередньої участі колег ПРМТУ із братської профспілки ver.di, Німеччина, які прибули до України з дружнім візитом.

СТОР. 2-3

ОЛЕГ ГРИГОРЮК: ВИПРОБУВАННЯ ДАЮТЬ НАМ НОВИЙ ДОСВІД І РОБЛЯТЬ НАС СИЛЬНІШИМИ

22 січня 2020 року Міжнародна морська організація (ІМО) оголосила про призначення Олега Григорюка Морським амбасадором доброї волі ІМО. Мета посла — сприяти формуванню нового покоління морських експертів та лідерів, наголошувати на перевагах вибору морських професій, які підвищують статус морського сектора країни.

СТОР. 7



РЕПРЕЗЕНТАТИВНІСТЬ ПРОФЕСІЙНОЇ СПІЛКИ РОБІТНИКІВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ВКОТРЕ ПІДТВЕРДЖЕНО!

Рішенням Національної служби посередництва і примирення ПРМТУ визнано такою, що підтвердила репрезентативність на галузевому рівні для участі у колективних переговорах з укладення галузевих (міжгалузевих) угод та для делегування представників до органів соціального діалогу на галузевому рівні.

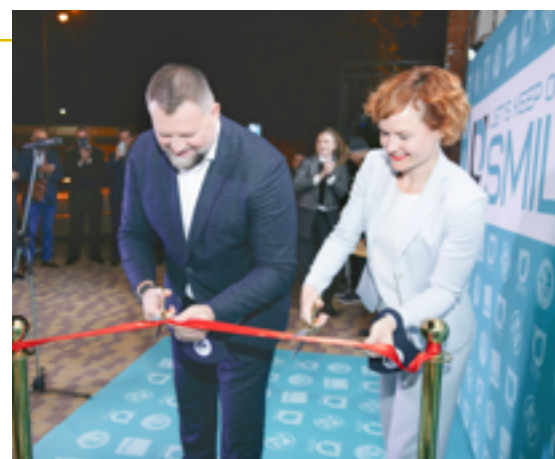
СТОР. 4



ДОБРІ СПРАВИ У РАМКАХ ЮВІЛЕЙНОЇ ДАТИ

У рамках ювілейної дати — 20-річчя Благодійного фонду «МОТРАНС» — Правління Фонду було прийнято рішення провести низку благодійних акцій, надавши допомогу медичним установам м.Одеси.

СТОР. 10



LET'S KEEP OUR SEAFARERS SMILING!

Проаналізувавши потреби членів Профспілки, ПРМТУ дійшла висновку, що один із ключових запитів у цей час — це якісна медицина. ПРМТУ дбає про здоров'я та благополуччя моряків, тому 18 жовтня Профспілка робітників морського транспорту України у партнерстві з німецькою профспілкою ver.di презентувала UNION DENT.

СТОР. 11

АВТОМАТИЗАЦІЯ ОБРОБКИ ВАНТАЖІВ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ. ДОСВІД ЄВРОПЕЙСЬКИХ ПРОФСПІЛОК

19 жовтня 2021 року в Морському юніон центрі в Одесі відбувся семінар для докерів-механізаторів, які перебувають на обліку у Профспілці робітників морського транспорту України. Семінар пройшов за підтримки та безпосередньої участі колег ПРМТУ із братської профспілки ver.di, Німеччина, які прибули до України з дружнім візитом.

Так, у роботі семінару взяли участь: Голова морської секції ver.di Майя Швігерсхаузен-Гют, начальник відділу колективних угод ver.di Сусана Перейра-Вентура, голова ради робітників Контейнерного терміналу Альтенвердер компанії NHLA Томас Менджик, а також українські докери та профспілкові активісти морських навчальних закладів. Модерував семінар Голова ПРМТУ Олег Григорюк.

В рамках семінару закордонні колеги поділилися своїм досвідом у супроводі процесів автоматизації європейських терміналів: у своєму виступі гості розповіли українським

Необхідність впровадження автоматизаційних систем на терміналах обумовлена, насамперед, збільшенням розмірів контейнерних суден.

докерам про причини автоматизації терміналів у Європі, участь держави у цьому процесі та, найголовніше, про роботу та роль профспілок.

Так, необхідність впровадження автоматизаційних систем на терміналах обумовлена, насамперед, збільшенням розмірів контейнерних суден. Якщо у 1970 році контейнерне судно могло перевозити лише 2 тис. TEU, то сьогодні найбільші контейнеровози здатні прийняти на борт до 24 тис. TEU. Як наслідок збільшення розмірів суден та, відповідно, збільшення обсягів вантажів, що перевозяться ними, з'явилася необхідність підвищення темпів обробки вантажів (їх навантаження і вивантаження), що стало початком процесу автоматизації портів Європи. Тут слід зазначити, що автоматизація портів Європейського Союзу відбувається за повної підтримки з боку місцевих урядів.



У своєму виступі на семінарі Томас Менджик, голова ради робітників Контейнерного терміналу Альтенвердер німецького логістичного гіганта NHLA, розповів про рівні автоматизації у різних європейських портах, серед яких:

- Rotterdam MV II — найбільший порт Європи, основними проблемами якого є відсутність резерву (так званого пулу) робочої сили, а також нестача людей для виконання оперативних завдань. Однак, з погляду судноплавних ліній проблеми порту вирішуються автоматизацією терміналів: саме в неї вони готові інвестувати мільйони євро, якщо термінал не в змозі забезпечити необхідне замовнику своєчасне навантаження/вивантаження судна.
- Німецький термінал Wilhelmshaven CTW має стратегію розвитку автоматизаційних процесів аж до 2024 року, проте, специфіка вантажної бази порту робить автоматизацію надзвичайно дорогою для цього порту, і тому порт впроваджує та розвиває цифровізацію.
- Німецький порт Bremerhaven BLG ATB переважно забезпечує перевантаження автомобілів, і тут автоматизації піддається необхідне для виконання робіт програмне забезпечення.

Темпи автоматизації в порту Emden EVAG, найбільший клієнт якого — Volkswagen, аналогічні темпам у порту Bremerhaven. Відмінність лише в тому, що в цьому порті Volkswagen, за допомогою впроваджених на терміналі цифрових систем, забезпечує контроль всього ланцюжка — від доставки автомобіля до порту до його навантаження на судно.

На Контейнерному терміналі Альтенвердер у Гамбурзі (Hamburg NHLA CTA) використовуються кілька автоматизованих кранів, і їх керування здійснюється оператором за допомогою комп'ютера. Поки що автоматизовано лише процес ідентифікації контейнера, проте, наступним етапом стане впровадження автоматизованих перевантажувачів: важливо, що повністю автоматизовані крани працюватимуть без операторів, а люди забезпечуватимуть обслуговування обладнання.

На терміналі Hamburg NHLA CTA 4.0 планується автоматизувати всі кранові системи, щоб у майбутньому вони працювали без участі людини.



Також Томас Менджик наголосив, що автоматизація вимагає великих інвестицій, що можуть дозволити собі лише великі порти з великою вантажною базою, які мають при цьому підтримку держави та інтерес судноплавних компаній (альянсів).

У присутніх на семінарі голів первинних профспілкових організацій ПРМТУ виникла ціла низка запитань до їхніх іноземних колег. Відповідаючи на запитання, колеги з Німеччини перерахували основні моменти, які необхідно брати у розрахунок профспілковій стороні для захисту інтересів трудового колективу під час впровадження автоматизації робочих процесів у портах:

- розробка дизайну терміналів з урахуванням інтересів робітників;
- скорочення кількості переробок на терміналах для створення додаткових робочих місць;
- «сильний» колективний договір, який захищає соціально-економічні права працівників;

Під час автоматизації для профспілок існує два шляхи — боротися з нею або ж підлаштуватися і згенерувати вигоду для працівників, чий інтереси ці профспілки представляють.

- своєчасне навчання та перенавчання працівників для забезпечення їх багатофункціональності. Як результат, працівник зможе отримати найвищу кваліфікацію із можливих і, отже, зможе претендувати на найвищу зарплату;

- профспілки повинні супроводжувати автоматизацію з ранніх стадій, мати глибоке розуміння процесів, очолювати трудові колективи, представляти і захищати їх інтереси, і навіть вести роз'яснювальну роботу.

Щодо збереження робочих місць при нарощуванні темпів автоматизації — тут німецькі колеги наголосили, що основою для збереження робочих місць є навчання та перенавчання працівників, а також перехід від фізичної роботи до інтелектуальної.

«Під час автоматизації для профспілок існує два шляхи — боротися з нею або ж підлаштуватися і згенерувати вигоду для працівників, чий інтереси ці профспілки представляють. Наш досвід показує, що поки що всі, хто боролися з автоматизацією — програли», — завершила свою презентацію Голова морської секції ver.di Майя Швігерсхаузен-Гют.

ПРЕДСТАВНИКИ ПРМТУ ТА VER.DI ВІДВІДАЛИ ДП «КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ ОДЕСА»

20 жовтня 2021 року Голова ПРМТУ Олег Григорюк спільно із закордонними партнерами – Сусанною Перейра Вентура, начальником відділу угод ver.di, та Томасом Менджиком, головою ради робочих контейнерного терміналу Альтенвердер ННЛА, відвідали «Контейнерний термінал Одеса», дочірнє підприємство німецького логістичного та транспортного холдингу Hamburger Hafen та Logistik AG (HHLA).

У рамках візиту відбулася зустріч із керівництвом та колективом підприємства.

«Вважаю, що дуже важливою є синергія між інтересами трудового колективу та інтересами адміністрації. Адже зрештою інтерес у нас загальний: розвивати бізнес, компанію, посилювати наші позиції на ринку, покращувати добробут як наших акціонерів, так і сімей наших співробітників», — зазначив Генеральний директор ДП «КТО» Анастас Коккін.

Нагадаємо, що у 2018 році було підписано Меморандум про угоду між ПРМТУ, ver.di та їх членськими організаціями на контейнерних терміналах Одеси та Альтенвердера,

які є дочірніми компаніями німецького гіганта ННЛА. Так, меморандум декларує наміри сторін щодо спільного співробітництва, включаючи обмін досвідом та інформацією, організацію спільних спортивних та навчальних заходів для членів ПРМТУ та ver.di, які працюють в обох дочірніх підприємствах ННЛА.

«Ми багато говоримо про автоматизацію портових операцій. У рамках Меморандуму ми розраховуємо на експертну допомогу, підтримку німецьких колег у вивченні цих процесів, щоб українські порти розвивалися в ногу з європейськими», — наголосив Олег Григорюк.

У свою чергу, Томас Менджик розповів, що в Одесі він уже втретє. Він підкреслив: «Під час кожного візиту до порту я помічаю зміни на краще, і це не може не тішити. Знайте, ми тут для того, щоб разом спланувати майбутнє та впевнено дивитися вперед».

На завершення зустрічі гостей запросили на екскурсію терміналом.



РЕПРЕЗЕНТАТИВНІСТЬ ПРОФЕСІЙНОЇ СПІЛКИ РОБІТНИКІВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ВКОТРЕ ПІДТВЕРДЖЕНО!



Рішенням Національної служби посередництва і примирення від 02 листопада 2021 року Професійну спілку робітників морського транспорту України визнано такою, що підтвердила репрезентативність на галузевому рівні для участі у колективних переговорах з укладення галузевих (міжгалузевих) угод та для делегування представників до органів соціального діалогу на галузевому рівні.

Нагадаємо, що ПРМТУ є підписантом та стороною Галузевої угоди у сфері морського транспорту (в складі Спільного представницького органу профспілок), укладеної з Мініфраструктури та Федерацією роботодавців транспорту України. Норми означеної Угоди діють безпосередньо та носять обов'язковий характер для підприємств, установ та організацій, що входять у сферу дії сторін підписання, є основою для розроблення та укладання колективних договорів на локальному рівні.

«ПРМТУ ставить собі за мету використовувати всі можливі форми відстоювання прав наших спілчан. Одна з таких форм — соціальний діалог. Підтвердження репрезентативності є першочерговою вимогою для можливості ведення соціального діалогу на відповідному рівні. В той же час, досягнути його ефективності можна лише за умови якісного зворотнього зв'язку від всіх його учасників: сторони профспілок, роботодавців та органів державної влади. А також спільності, узгодженості їх рішень та дій».

Голова ПРМТУ
Олег Григорюк

ПРОФСПІЛКА ПІДПИСАЛА МЕМОРАНДУМ ІЗ ВСЕСВІТНІМ МОРСЬКИМ УНІВЕРСИТЕТОМ



28 вересня 2021 року Профспілка робітників морського транспорту України уклала меморандум про взаєморозуміння зі Світовим морським університетом (WMU). На віртуальній церемонії меморандум підписали Президент WMU д-р Клеопатра Думбія-Генрі і Голова ПРМТУ Олег Григорюк.

Меморандум про взаєморозуміння відкриває нові можливості для співпраці сторін з декількох напрямів: морська освіта і навчання, соціальне забезпечення і стандарти праці, розробка морських політик і спільні дослідження. Завдяки меморандуму Профспілка також отримає можливість фінансування програм післядипломного стажування в університеті WMU для студентів з України.

На церемонії Президент WMU доктор Клеопатра Думбія-Генрі, давній друг і соратник Профспілки, привітала підписання меморандуму: «Морська освіта і підготовка кадрів виключно важливі для підтримки глобальної морської торгівлі, а також для забезпечення здоров'я і благополуччя моряків в усьому світі. Ми раді підписанню меморандуму про взаєморозуміння з ПРМТУ, що в подальшому буде сприяти нарощуванню Україною морського потенціалу».

Під час свого виступу Голова ПРМТУ Олег Григорюк подякував д-ру Думбія-Генрі за багаторічну підтримку, яку вона надає Україні та українським морякам, і також привітав підписання цього важливого документу: «Для Профспілки меморандум про взаєморозуміння з WMU знаменує собою новий етап у розвитку нашої організації. А для України, як одного з основних постачальників моряків на міжнародний морський ринок праці, вкрай важливо зробити все можливе для забезпечення якісної підготовки, освіти і подальшої гідної і надійної зайнятості моряків».

ДЛЯ ІНФОРМАЦІЇ: Всесвітній морський університет (WMU) було засновано у 1983 році Міжнародною морською організацією (ІМО) і розташовується він у місті Мальме, Швеція. Університет пропонує унікальні програми післядипломної освіти, проводить широкомасштабні морські та океанічні дослідження, сприяє нарощуванню глобального потенціалу на морі і сприяє реалізації цілей ООН у сфері сталого розвитку.

Керує і управляє університетом його Президент — доктор Клеопатра Думбія-Генрі. Морякам д-р Думбія-Генрі більше відома своїми досягненнями в якості Директора департаменту міжнародних трудових норм Міжнародної організації праці. Д-р Думбія-Генрі була ідеологом створення Конвенції про працю в морському судноплавстві 2006 року (MLC, 2006) і багато в чому завдяки її зусиллям у 2013 році так званий «Білл про права моряків» запрацював на благо моряків усього світу.

Д-р Думбія-Генрі також неодноразово відвідувала Україну, закликаючи наш уряд до ратифікації даної Конвенції нашою країною.

ПРМТУ ЗАХИСТИЛА ПРАВО УКРАЇНСЬКОГО МОРЯКА НА СПРАВЕДЛИВІ РЕЗУЛЬТАТИ ІСПИТІВ У ДКК



4 жовтня 2021 року Одеський окружний адміністративний суд виніс рішення у справі за позовом українських моряків про скасування та визнання протиправними рішень Державної кваліфікаційної комісії (ДКК) Інспекції з підготовки та дипломування моряків (ІПДМ, Інспекція) про відмову у підтвердженні кваліфікації. Правову допомогу моряку на всіх етапах оскарження результатів ДКК надавали фахівці ПРМТУ.

Ще в січні цього року українські моряки, старші помічники капітана на танкерах і хімовозах, звернулися до Інспекції з метою підтвердження кваліфікації для отримання свідоцтва спеціаліста для роботи на цих типах суден та Диплому радіооператора GMDSS (глобальної морської системи зв'язку під час лиха).

ДКК проходили у формі усної співбесіди по відеоконференції. Під час засідань голови та члени ДКК виявили відверто упереджене ставлення до моряка, дозволили собі грубість на його адресу, що було зафіксовано моряком на аудіозаписі. Більше того, члени ДКК вказували, що моряк, на їхню думку, неправильно відповідає на запитання, і давали свої пояснення, які були помилковими.

Не погодившись із рішеннями ДКК, моряк звернувся до ПРМТУ з проханням допомогти йому у захисті його порушених прав.

За участю ПРМТУ до Інспекції та Морської адміністрації України було подано скарги на результати ДКК та надіслано запити на надання офіційних відеозаписів засідань ДКК. Також своєчасно було подано заяви про розгляд скарг у присутності моряка та представника ПРМТУ. Проте, Інспекція не надала відеозаписи засідань, а скарги на результати ДКК було розглянуто без участі моряка та представника ПРМТУ.

23 лютого цього року під керівництвом чинного на той момент Міністра інфраструктури України Владислава Криклія відбулася зустріч представників ПРМТУ з посадовими особами Інспекції та Морської адміністрації, під час якої представники Інспекції не змогли пояснити причини відмови у наданні моряку відеозаписів.

За підсумками зустрічі Міністр дав протокольне доручення про надання всіх матеріалів, що запитувалися моряком та ПРМТУ, включаючи відеозаписи засідань ДКК, а також доручення провести службову перевірку дій посадових осіб Інспекції при розгляді скарг моряка.

Лише після цього Інспекція надала розшифрування засідань усіх трьох ДКК та протоколи засідань апеляційних комісій, сформованих Інспекцією для розгляду скарг моряка.

Під час вивчення наданих документів з'ясувалося, що у протоколах засідань є коригування діалогу, що відбувся між моряком та членами ДКК насправді під час співбесіди. При цьому відеозапису засідань ДКК Інспекція так і не надала.

Більше того, і опис позиції ДКК щодо «неправильних» відповідей моряка у розшифровках засідань та акти апеляційних комісій містили помилкові посилання на положення міжнародних конвенцій у сфері торговельного мореплавства та не обґрунтовували неповноту чи некоректність відповідей моряка.

На жаль, вичерпавши всі можливості відновлення справедливості у процесі судового врегулювання, моряк за допомогою ПРМТУ був змушений звернутися до суду з позовом про скасування рішень ДКК та визнання протиправною бездіяльність Інспекції та Морської адміністрації України під час проведення засідань ДКК та розгляду скарг моряка.

Під час судового розгляду Інспекція не надала документів та додаткових доказів, які могли б спростувати вимоги моряка.

Суд, вивчивши матеріали справи, ухвалив рішення щодо практично повного задоволення вимог моряка до Інспекції.

На жаль, суд не задовольнив вимоги моряка до Морської адміністрації України щодо визнання протиправної бездіяльності з неналежного розгляду скарги та вимоги про визнання протиправної бездіяльності Інспекції щодо не проведення атестації голів та членів ДКК.

Зазначимо, що це рішення є першим успішним рішенням у судовій практиці щодо порушення прав моряка при підтвердженні кваліфікації в ДКК.

Моряк залишився задоволеним результатом звернення до суду та подякував ПРМТУ за виконану роботу та принципову позицію щодо захисту його прав.

ПРМТУ і надалі надаватиме морякам повне сприяння та допомогу щодо захисту їх прав, а на підставі матеріалів даного судового процесу будуть підготовлені пропозиції щодо внесення змін до законодавства України для забезпечення законності процесу видачі кваліфікаційних документів морякам та швидкого та об'єктивного розгляду їх скарг.

НЕ БІЙТЕСЯ ВІДСТОЮВАТИ СВОЇ ПРАВА!

Незважаючи на важкі часи, які зараз переживає як судноплавна галузь, так і кожен її учасник, приємно усвідомлювати, що деякі речі залишаються постійними та незмінними в контексті COVID-19 — а саме положення колективних договорів ITF стандарту, які, як і раніше, не містять застережень, що дозволяють роботодавцю звільнити моряка через відмову останнього від вакцинації. На сьогоднішній день жоден колективний договір ITF стандарту не вніс поправки, що стосуються вакцинації від COVID-19, та й взагалі коронавірусу в цілому.

Не зрозумійте неправильно, профспілки всього світу виступають на підтримку вакцинації працівників галузі, проте першочерговим завданням незмінно залишається захист трудових прав працівників, встановлених, серед іншого, положеннями колективних договорів ITF стандарту — саме про такий кейс йтиметься далі.

Наприкінці серпня український офіцер, другий помічник капітана, прибув на судно великої та вельми гідної офшорної компанії; на судно, вкрите колективним договором профспілок Норвегії. Практично одразу після прибуття капітан судна запропонував другому помічнику пройти вакцинацію від COVID-19, від чого офіцер відмовився, посилаючись на причини особистого характеру.

Капітан попередив другого помічника, що тоді його контракт буде термінований, і він буде відправлений додому, що і було зроблено трохи більше, ніж через тиждень: моряку було видано повідомлення про дострокове розірвання трудових відносин (notice of termination), яке не містить, до речі, причини цього дострокового розірвання, і він полетів додому з канадського порту.

Слід зазначити, що до підписання контракту крїїнгова компанія не попередила моряка ні про необхідність проходження вакцинації на борту, ні про вимоги компанії щодо вакцинації екіпажу. Сертифікат про вакцинацію моряка також надати не попросили. Таким чином, жодних документів щодо вакцинації до відправки на судно моряки не підписували.

Важливо ще те, що це був перший рейс моряка у цій компанії (забігаючи наперед: цей факт не дозволив компанії списати моряка у межах випробувального терміну).

Так, наступного дня після отримання повідомлення про дострокове розірвання контракту, моряка було відправлено додому. Звичайно, навіть незважаючи на виплату передбаченої колективним договором компенсації за дострокове розірвання у розмірі однієї повної заробітної плати (відповідно до шкали заробітних плат, що міститься в колективному договорі), моряк був дуже розчарований



Профспілки всього світу виступають на підтримку вакцинації працівників галузі, проте першочерговим завданням незмінно залишається захист трудових прав працівників.

фактом дострокового списання без письмового пояснення причини, а також вважав, що списання сталося з порушенням умов колективного договору.

Повернувшись додому, другий помічник звернувся за консультацією до Профспілки робітників морського транспорту України, яка, уважно ознайомившись із матеріалами справи, погодилася, що умови колективного договору були порушені. А саме: відповідно до колективного договору при достроковому списанні моряка (поза випробувальним терміном), чи то за його власною ініціативою або з ініціативи компанії, сторона, яка виступає ініціатором розриву трудових відносин, повинна подати відповідне письмове повідомлення про дострокове розірвання контракту за місяць до передбачуваного списання моряка (one month's written notice of termination) із зазначенням причини розірвання.

У нашому випадку це означає, що компанія повинна була повідомити моряка про його списання за місяць до його фактичного від'їзду з судна, давши йому пропрацювати ще 30 днів. Оскільки цього зроблено не було, і моряк поїхав додому наступного дня після отримання письмового повідомлення про розірвання контракту, Профспілка вважала, що другому помічникові належить повна за-

робітна плата за один місяць роботи на судні. І оскільки в індивідуальному трудовому контракті моряка було зазначено денну ставку заробітної плати (трохи більше 400 доларів США на добу), то загальна сума компенсації, на думку Профспілки, склала трохи більше 12 тис. доларів США (400 доларів США x 30 днів).

Наступним кроком для Профспілки було пояснити свою позицію колегам з норвезьких профспілок — стороні колективного договору, що покриває судно, — що й було успішно зроблено, однак не без дискусій. В результаті норвезькі колеги підтримали позицію української профспілки, і вимога була надіслана компанії-роботодавцю.

Необхідно подякувати судовласнику — після нетривалих обговорень роботодавець погодився з обґрунтованістю претензії та розміром фінансової вимоги та підтвердив виплату 12 тис. доларів США несправедливо звільненому другому помічнику, а також надав письмове пояснення причини звільнення. Гроші були перераховані моряку на його рахунок у банку.

Слідкуйте за своїм здоров'ям, не хворійте, а також завжди уважно вивчайте свій контракт (і колективний договір, якщо це можна зробити) до його підписання!

ГОЛОВА ПРМТУ ЗУСТРІВСЯ З ВИКЛАДАЧАМИ ТА КУРСАНТАМИ ДІВТ

12 жовтня 2021 року в Ізмаїлі Голова Профспілки робітників морського транспорту України, морської амбасадор доброї волі ІМО Олег Григорюк зустрівся з курсантами та професорсько-викладацьким складом Дунайського інституту водного транспорту.

Дунайський інститут водного транспорту — структурний підрозділ Київської державної академії водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, яка у 2017 році була реорганізована в Державний університет інфраструктури та технологій. Навчальний заклад готує фахівців річкового і морського транспорту.

Голова ПРМТУ Олег Григорюк розповів учням і працівникам про діяльність Профспілки за останні роки, про плани та можливості розвитку, відповів на запитання учасників зустрічі.

«Я дуже радий, що морські навчальні заклади зацікавлені в нашій роботі. Ми абсолютно відкриті для всіх і з задоволенням ділимося досвідом, розповідаємо про наші досягнення та плани», — зазначив Олег Григорюк.

Нагадаємо, що Профспілка робітників морського транспорту України на постійній основі проводить активну роботу з молодим поколінням моряків: інформує про важливі події у профспілковому і морському житті, запрошує на навчальні та інформаційні семінари, проводить відкриті уроки в навчальних закладах, майстер-класи, презентації, різні заходи розважального характеру.

Для майбутніх моряків найбільшою проблемою є перше робоче місце. Забезпечення молодих моряків робочими місцями також є одним з пріоритетних напрямків роботи Профспілки.



ОЛЕГ ГРИГОРЮК: «ВИПРОБУВАННЯ ДАЮТЬ НАМ НОВИЙ ДОСВІД І РОБЛЯТЬ НАС СИЛЬНІШИМИ»

22 січня 2020 року Міжнародна морська організація (ІМО) оголосила про призначення Олега Григорюка Морським амбасадором доброї волі ІМО.

ІМО — це міжнародна організація, що спеціалізується на морському секторі та прагне поліпшити суспільне сприйняття цього сектору, сприяючи розвитку різних морських професій, а також надихаючи та заохочуючи молодь.

Морський посол доброї волі ІМО відповідає за сприяння прискоренню зростання морської індустрії на основі інновацій, стійкості та співробітництва, як найважливішого компоненту світової економіки.

Мета посла — сприяти формуванню нового покоління морських експертів та лідерів, наголошувати на перевагах вибору морських професій, які підвищують статус морського сектора країни.



«Мій дворічний термін на посаді Морського посла доброї волі Міжнародної морської організації добігає кінця, і я пишаюся тим, що нам вдалося зробити за цей час.

Я неймовірно вдячний за те, що маю нагоду представляти Україну поряд з іншими послами Міжнародної морської організації. Потенціал українських моряків по-справжньому великий, і я щодня намагаюся донести це розуміння до якомога більшої кількості всіх тих, хто бере участь у підготовці та працевлаштуванні українських моряків, намагаюся презентувати Україну як одну з провідних країн, яка готує кадри для світового судноплавства, показати іноземним судновласникам переваги українських моряків, просувати їх на морському світовому ринку праці.

Час пролетів непомітно. Пандемія COVID-19 внесла істотні корективи до наших планів, але саме випробування дають нам новий досвід і роблять нас сильнішими. Вірю, що найкраще — попереду», — зазначив Олег Григорюк.



З ЛЮТОГО 2020 ПО ВЕРЕСЕНЬ 2021 РОКУ БУЛО ОРГАНІЗОВАНО **18 ЗУСТРІЧЕЙ** З КУРСАНТАМИ НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ». ПОНАД 720 КУРСАНТІВ ПОЧАТКОВИХ КУРСІВ ВІДВІДАЛИ ІНТЕРАКТИВНІ ЛЕКЦІЇ З МОРСЬКИМ АМБАСАДОРОМ



8 СВІТАНКІВ НА КАЯКАХ



АКЦІЯ ДО ДНЯ СВ. МИКОЛАЯ, У РАМКАХ ЯКОЇ ПОНАД **500 КУРСАНТІВ** ОТРИМАЛИ ПОДАРУНКИ ВІД МОРСЬКОГО АМБАСАДОРА



ПРОВЕДЕНО **12 ТРЕНІНГІВ** ВІРТУАЛЬНОЇ РЕАЛЬНОСТІ ДЛЯ МОЛОДИХ МОРЯКІВ



НЕЗАБУТНІ ЛІТНІ КАНИКУЛИ В АКВАПАРКУ ТА ДЕЛЬФІНАРІЇ



ПОНАД **40 КІНОПОКАЗІВ**



ПОНАД **120 КУРСАНТІВ** ПРОЙШЛИ НАВЧАННЯ З АНГЛІЙСЬКОЇ МОВИ НА БАЗІ МОРСЬКОГО ЮНІОН ЦЕНТРУ ПРМТУ

«ЗА ГАРНОЮ ОБГОРТКОЮ ПРО СПРОЩЕННЯ ПРОЦЕДУР ДЛЯ МОРЯКІВ, ЯКУ НАМ НАМАГАЛИСЯ «ПРОДАТИ», ЗАВЖДИ БУВ ПРИХОВАНИЙ МОТИВ», — ОЛЕГ ГРИГОРЮК

Щорічно близько 5 000 українських моряків отримують нові дипломи для зайняття вищих посад і ще близько 18-20 тисяч — підтверджують свою кваліфікацію.

Протягом останніх двох років ці процедури стали схожими на ходіння по муках, оскільки систему поглинув цілковитий хаос і плутанина. Редакція звернулася до Голови Профспілки робітників морського транспорту України Олега Григорюка, щоб почути позицію Профспілки та поставити питання, які сьогодні так хвилюють моряків.

- Українську систему дипломування моряків лихоманить уже рік. Як ПРМТУ оцінює поточний стан справ?

Безумовно, ситуація є критичною і потребує негайних рішень.

Важливо відзначити, що, на жаль, систему дипломування почало лихоманити набагато раніше. Ще у 2019 році, коли різко злетіли ціни на послуги учбово-тренажерних центрів.

Було сформовано «клуб тренажерних центрів», сертифікати про закінчення яких почали вимагати як умову допуску на підтвердження кваліфікації в ДКК.

Цей «клуб» формувався Морською адміністрацією та Інспекцією з дипломування моряків абсолютно штучно шляхом відмов морякам у прийнятті документів для допуску до ДКК, шляхом непроведення оглядів тренажерних центрів, які не входять до «клубу», відмови у видачі їм Протоколу відповідності підготовки за напрямками.

Міністерство інфраструктури майже рік не оновлювало список схвалених тренажерних центрів, хоча має це робити кожні 3 місяці.

Тоді ми відреагували негайно.

На початку лютого 2019 року в офісі ПРМТУ ми провели відкриту зустріч, на яку запросили всі зацікавлені сторони: Міністерство інфраструктури, Морську адміністрацію, ІПДМ, керівників тренажерних центрів, системних кріюінгових компаній і, звичайно ж, моряків. Запис цієї зустрічі, є у відкритому доступі у мережі.

Тільки після численних листів ПРМТУ, а також тиску з боку деяких народних депу-

татів України, якраз під виїзне засідання Центральної ради ПРМТУ, яке ми спеціально проводили у Києві, Міністерство вперше за рік оновило список схвалених тренажерних центрів.

Я не випадково повернувся у 2019 рік. Вже тоді сформувалися основні риси, якими можна охарактеризувати поточну ситуацію в дипломуванні моряків: повна відсутність будь-якого діалогу з Міністерством, Морською адміністрацією і тим паче з Інспекцією; відсутність будь-якого системного планування.

На жаль, ситуація не змінювалася, незалежно від зміни керівництва цих відомств. Наприклад, питання якості та вартості підготовки в тренажерних центрах все ще більш ніж актуальне. Однак, його вміло замінили іншою топ-проблемою для українських моряків: спочатку на введення повністю корупційного АСТ-тесту, потім на електронний кабінет моряка, далі — дипломи з QR-кодами. Кожен наступний крок чиновників спричиняв лише погіршення ситуації, і зрештою дипломування моряків виявилось повністю паралізованим.

З приходом Міністра інфраструктури Олександра Кубракова з'явилися перші ознаки того, що ситуація може змінитися на краще. Як мінімум, зараз є прямий діалог. Позицію ПРМТУ почули, і з боку Міністерства є реальні кроки до нормалізації ситуації.

- Що було зроблено Профспілкою для захисту прав моряків?

Протягом усього цього часу ми використовували всі доступні нам правові засоби захисту моряків та їх інтересів.

Ми подали декілька судових позовів щодо визнання протиправної бездіяльності Інспекції та Морської адміністрації, допомагали морякам відстоювати свої права після неправомірних рішень Державної кваліфікаційної комісії.

За цей період ми не погодили жодного проєкту змін до наказів Міністерства, які регулюють питання дипломування моряків.

За гарною обгорткою про спрощення процедур для моряків, яку нам намагалися «продати», завжди був прихований мотив: мільйон нових абсурдних вимог до моряків щодо підтвердження стажу роботи на суднах, вимог щодо обов'язкового використання нікому не відомої інформаційної системи, яка працює без будь-якого захисту персональних даних моряків та знаходиться невідомо де на загадкових серверах.

Зрештою, ми дійшли того, що почали виконувати абсолютно нехарактерну для профспілки функцію, ми самі почали розробляти готові «під ключ» проєкти нормативно-правових актів.

Спільно з провідними тренажерними центрами та системними кріюінговими компаніями було підготовлено повністю новий проєкт Порядку огляду навчально-тренажерних центрів, який було передано до Міністерства ще у серпні 2020 року і який, на жаль, загинув у Міністерстві.

Саме нашою Профспілкою було підготовлено проєкт закону України про внесення змін до статті 51 Кодексу торговельного мореплавання України для надання морякам права повторно підтверджувати кваліфікації на підставі стажу роботи на суднах, всім відомий проєкт 3944, внесений народним депутатом Іваном Шинкаренком.

- Проєкт 3944 критикували деякі експерти, що він не вирішує всі проблеми моряків, а лише їхню частину, наприклад, що були збережені ДКК.

По-перше, згадайте, хто критикував і коли. У період місцевих виборів в Одесі, коли лише лінивий кандидат не використав цього приводу у своїй агітаційній кампанії. Чи багато із тих, хто тоді критикував проєкт, Ви бачите зараз, та захищають права моряків?

По-друге, основною метою розробки законопроєкту ми ставили надати морякам право повторно підтверджувати кваліфікації, виходячи з стажу роботи на суднах, без складання іспиту у ДКК, а це понад 70% моряків, які проходять ДКК.

Під цю позицію ми мали залізне обґрунтування — Правило I/11 Конвенції ПДНВ, фактично пряма норма міжнародної конвенції, ратифікованої Україною. Якби ми намагалися змінити інші питання, наприклад, повністю прибрати ДКК або врегулювати питання роботи тренажерних центрів на законодавчому рівні, ми одразу отримали б безліч питань від народних депутатів: якщо не ДКК, то хто і як підтверджуватиме кваліфікацію моряків, ціна та безпека цієї послуги та ін. Ми отримали б зовсім інший рівень протидії і не досягли б жодного результату.

Зрештою, проєкт закону 3944 був підтриманий абсолютною більшістю голосів, і моряки змогли повторно підтвердити кваліфікацію лише на підставі стажу роботи на суднах.

Другою важливою нормою, яку ми закладали у проєкт, стало те, що Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їхнього присвоєння

затверджується Кабінетом Міністрів України, а не Міністерством.

Це обґрунтовується тим, що Положення про звання давно застаріло, не відповідає стандартам Конвенції ПДНВ і вимагає комплексного перегляду. Міністерство ж не виявляло будь-якої активності, а тим паче ефективності у цьому питанні.

Тому в законопроєкт було закладено норму, яка фактично зобов'язує Міністерство протягом трьох місяців з моменту набуття чинності законом розробити нове Положення про звання та передати його на затвердження Кабінету Міністрів.

На жаль, і ці три місяці вже давно завершилися, а віз і нині там. Більше того, Міністерство не прагне врегулювати порядок повторного підтвердження кваліфікації на підставі стажу роботи на суднах, чим користується Інспекція, яка спочатку проводила суто формальні засідання ДКК для повторного підтвердження кваліфікації, а зараз так взагалі змушує моряків складати Автоматизовану систему тестування (АСТ-тест) навіть за наявності у них стажу.

При цьому ПРМТУ ще в липні було розроблено та в робочому порядку передано до Міністерства проєкт постанови Кабінету Міністрів України, який мав би повністю врегулювати питання повторного підтвердження кваліфікації.

Але й цей проєкт «загинув» у Міністерстві без жодних коментарів чи пояснень із боку чиновників.

- Мінінфраструктури заявило про фактичний запуск експерименту з тестування моряків із використанням системи CES. Чи зможе цей сервіс зняти напругу під час оцінки компетентності моряків?

Насамперед, викликає побоювання, що інформаційна система, яка використовується, так званий «електронний кабінет моряка», як і раніше, фактично функціонує без жодного захисту персональних даних моряків. Немає також підстав вважати, що сама система є захищеною для внесення до неї даних третіми особами.

Моряків змушують оформлювати доручення на ім'я так званих «агентів», які фактично і вводять за моряків усі дані до цього електронного кабінету.

Тому перший зріз ефективності експерименту МІУ ми побачимо за статистикою того, скільки моряків віддадуть перевагу CES-тесту, геть-чисто корупційному АСТ-тесту.

Звичайно, CES-тест на перший погляд виглядає як хороша альтернатива для моряків. Але до самого експерименту є обґрунтовані застереження.

По-перше, тест виключно англійською мовою. Тут слід зазначити, що чиновники Міністерства довго заявляли, що CES-тест буде єдиним безальтернативним способом підтвердження кваліфікації. При цьому, для певних категорій моряків, наприклад, членів екіпажів суден портового флоту, підтвердження кваліфікації англійською практично неможливо.

По-друге, спочатку було очевидно, що компанія Seagull не надасть дозволу на публікацію питань та відповідей тестових завдань на офіційному ресурсі Морської адміністрації, як того вимагає ухвала Кабміну.

У цих умовах стає незрозумілим, як моряку підготуватися до проходження тесту. Загалом, підтвердження кваліфікації не може бути відірвано від роботи всієї системи

підготовки моряків. Державна кваліфікаційна комісія – фінальний етап підготовки моряка у вищих та професійно-технічних навчальних закладах, тренажерних центрах та на курсах підвищення кваліфікації.

По-третє, стандартний CES-тест складено в такий спосіб, що, наприклад, адміністратор, формуючи тест з метою оцінки кваліфікації судноводіїв, крім вибору рівня управління чи експлуатації зобов'язаний вибрати тип судна. Це створює умови, за яких моряку може бути сформований тест із питаннями для суден, на яких він ніколи не працював. Крім того, така форма оцінки не коректна з погляду перевірки знань та навичок моряка таблицям компетентності Кодексу ПДНВ.

Для механіків ситуація ще складніша, оскільки CES-тест формує тестові питання не за критерієм потужності силової установки, як це передбачено Конвенцією ПДНВ та законодавством України, а за критерієм швидкості обертання двигуна – medium speed або low speed.

Зазначу, що судновласники чи кріюінги, які використовують CES-тест, формували тестові завдання під свої конкретні вимоги. Аналогічні тести сформовані для тестування моряків під вимоги морських адміністрацій Норвегії чи Сполученого Королівства.

Цілком очевидно, що така робота мала бути проведена і в Україні до початку реалізації експерименту. Для оцінки необхідно було залучити галузевих експертів і, звичайно ж, моряків.

- Олеже Ігоровичу, виходить, що ДКК це і є найголовніша проблема. Чи можна моряку захистити себе від свавілля чиновників на цьому етапі?

ДКК є важливим, але не єдиним засобом тиску корупціонерів на моряка. Як я зазначав раніше, до етапу ДКК моряку ще потрібно дійти, «палиці в колеса» моряку ставлять набагато раніше, відмовляючись приймати заяви, підтверджувати стаж або ще з десятків інших причин.

При цьому експериментом із CES-тестом увагу всіх намагаються фактично переключити саме на етап ДКК, а CES-тест подають як інструмент для вирішення всіх проблем дипломування. На жаль, це не так.

Зазначу, що й самі моряки з різних причин не готові боротися у правовому полі, якщо їх завалили на ДКК.

Так, цього року лише шість моряків звернулися до Професійної спілки робітників морського транспорту України із заявами про те, що їх безпідставно «завалили» на ДКК. Ми надали негайну юридичну допомогу всім морякам, хоча лише один

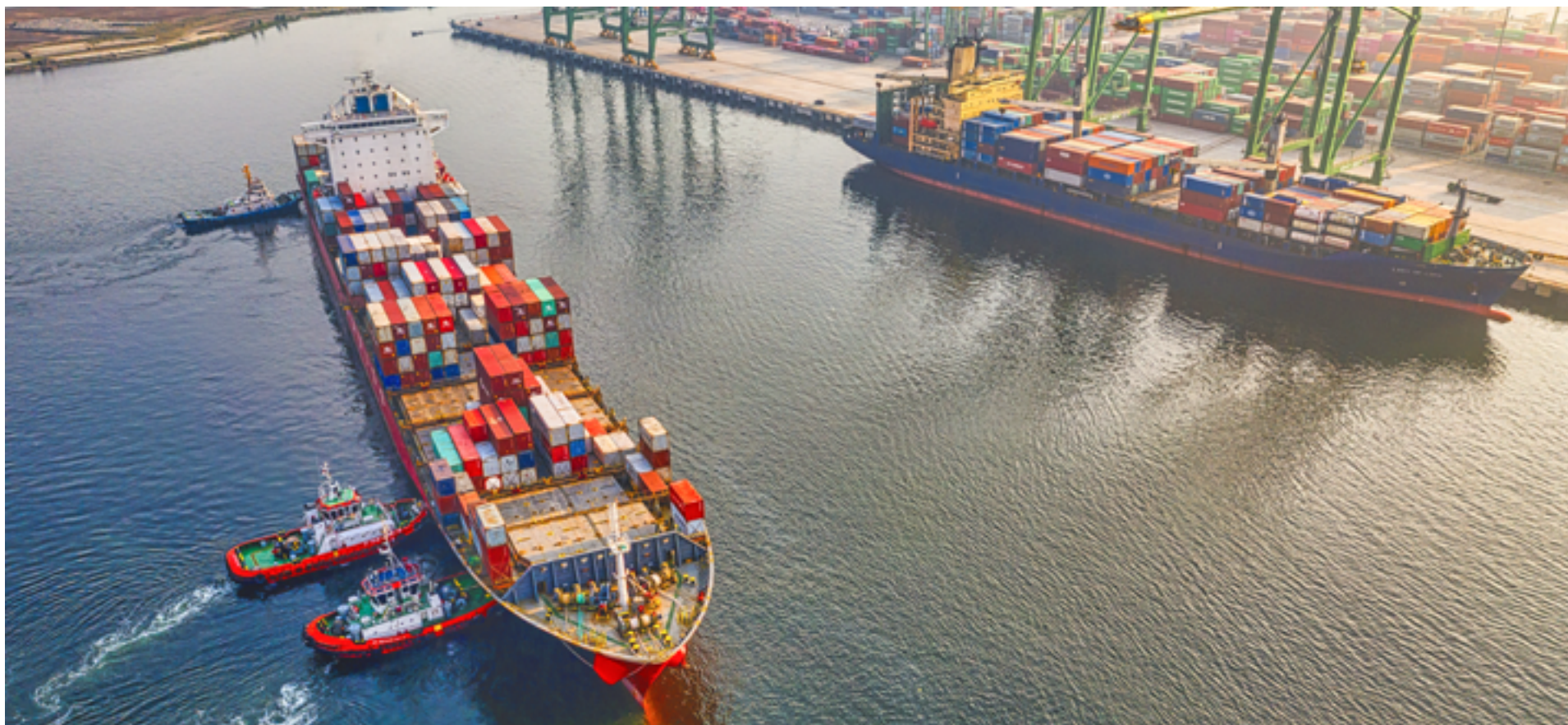
із них був членом Професійної спілки робітників морського транспорту України.

Із цих шести осіб лише двоє подали позовні заяви до суду. Ми надаємо цим морякам повну безоплатну юридичну допомогу у суді.

Близько місяця тому за одним із поданих нами позовів судом винесено рішення на користь моряка: дії Інспекції та представників ДКК визнано протиправними, а всі протоколи ДКК мають бути анульовані.

При цьому критично неприпустимими є строки судового розгляду, оскільки судовий процес лише у суді першої інстанції тривав понад шість місяців. За цей час моряк за своїми чинними документами встиг сходити в рейс на посаді нижче за ту, на яку міг претендувати, і повернувся якраз до фінального засідання.

Судовий процес за позовом другого моряка все ще триває вже в легендарному Окружному адміністративному суді м. Києва.



ДОБРІ СПРАВИ У РАМКАХ ЮВІЛЕЙНОЇ ДАТИ



Як усім нам відомо, на сьогоднішній день пандемія коронавірусу повстала серйозною проблемою перед людьми, а для деяких з нас - навіть бідю. В медичних установах не вистачає місць, у хворих закінчується кисень, лікарі знесилені. Ми не можемо спостерігати це зі спокійним серцем. Жодній лікарні з тих, що звернулися до нас, ми не відмовили в допомозі — чи то з постачанням засобів індивідуального захисту, чи то з медичним обладнанням. Кожного дня наші працівники залишаються на зв'язку з адміністраціями медичних установ, щоб в будь-яку хвилину бути готовими приїхати та надати будь-яку посильну допомогу. Адже ми розуміємо, що справа не про гроші, а про людські життя.

У рамках ювілейної дати — 20-річчя Благодійного фонду «МОРТРАНС» — Правління Фонду було прийнято рішення провести низку благодійних акцій, надавши допомогу медичним установам м.Одеси.

Представники Благодійного фонду «МОРТРАНС» відвідали:

Військово-медичний клінічний центр м.Одеса та передали медичне обладнання для пацієнтів цього центру;



Одеський обласний благодійний фонд реабілітації дітей-інвалідів «Майбутнє» та передали необхідне медичне обладнання для нового кабінету сенсорної терапії для дітей, які проходять лікування у даному закладі;



Комунальне некомерційне підприємство «Міська клінічна інфекційна лікарня» та передали таке необхідне медичне обладнання для лікування коронавірусної хвороби.



Давайте разом пам'ятати, що найменше, що ми наразі можемо зробити одне для одного — це дотримуватись встановлених нашим урядом правил протидії коронавірусній інфекції. Бережіть себе та будьте здорові!

ВИКЛАДАЧІ ОНМУ ЗАВЕРШИЛИ СТАЖУВАННЯ У ВАРНЕНЬСЬКОМУ УНІВЕРСИТЕТІ МЕНЕДЖМЕНТУ

Визнанням якості діяльності вищого навчального закладу загалом чи окремих освітніх програм, відповідно до встановлених стандартів, є акредитація.

Одним із критеріїв акредитації є міжнародна діяльність та підвищення кваліфікації (стажування) співробітників університету.

З ініціативи профспілкового комітету первинної профспілкової організації ПРМТУ співробітників Одеського національного морського університету було запропоновано організувати для членів Профспілки робітників морського транспорту України стажування професорсько-викладацького складу університету за кордоном.

Відповідно до попередньої домовленості про співпрацю між ОНМУ та університетом менеджменту м. Варна, було організовано поїздку до Болгарії, де група викладачів Одеського національного морського університету завершила стажування, розпочате раніше в системі онлайн.

Тема стажування: «Інтерактивні та адаптивні методи навчання, глобальні тренди та інноваційні практики у вищій освіті: європейський досвід».

Вся група викладачів брала найактивнішу участь у практичних заняттях та семінарах і справді отримала неоціненні знання та досвід наших європейських колег.

Після закінчення стажування, 14 викладачів ОНМУ отримали сертифікат ЄС щодо підвищення кваліфікації.



LET'S KEEP OUR SEAFARERS SMILING!

Проаналізувавши потреби членів Профспілки, ПРМТУ дійшла висновку, що один із ключових запитів у цей час — це якісна медицина.

ПРМТУ дбає про здоров'я та благополуччя моряків, тому 18 жовтня Профспілка робітників морського транспорту України у партнерстві з німецькою профспілкою ver.di презентувала UNION DENT - проект, у рамках якого українські моряки, які працюють на судах німецьких судновласників, покритих договорами ver.di, тепер мають можливість абсолютно безкоштовно отримати стоматологічні послуги. Проект здійснено також за підтримки Благодійного фонду морського транспорту «МОРТРАНС».

Урочисто символічну червону стрічку перерізали Олег Григорюк, Голова ПРМТУ та Майя Швігерсхаузен-Гют, в.о. Голови морської секції ver.di.

У заході також взяли участь міжнародні партнери ПРМТУ, представники компаній з працевлаштування моряків і, звичайно, українські моряки, які працюють на судах німецьких судновласників, покритих договорами ver.di.



ПРОФСПІЛКА ПРОВЕЛА ЗУСТРІЧ ІЗ ПРЕДСТАВНИКАМИ КОМПАНІЇ SUISS-ATLANTIQUE

У листопаді 2021 року офіс Профспілки робітників морського транспорту України відвідали Девід Мартінез, кріїнг-менеджер компанії Suiss-Atlantique та Валерій Макоєд.

Історія швейцарського Suiss-Atlantique бере свій початок у далекому 1941 році, а сьогодні в управлінні компанії перебуває понад 80 суден. Слоган компанії – «Достатньо малі, щоб бути гнучкими, достатні великі, щоб бути професіоналами».

На суднах компанії, зокрема, працюють українські моряки. Саме тому знайомство з Профспілкою стало одним із першочергових пунктів для пана Мартінеза.

Голова Профспілки Олег Григорюк розповів гостям про роботу організації на благо українських моряків та презентував соціальні проекти, які доступні членам Профспілки сьогодні. Зокрема, про Union Dent – новий проект Профспілки, реалізований спільно з німецькими колегами, в рамках якого вже протягом місяця морякам надаються стоматологічні послуги.

Серед іншого Олег Григорюк познайомив гостей з Морським юніон центром, де кожен член Профспілки має можливість покращити свої професійні та надпрофесійні навички в рамках навчальних проектів Профспілки.



У МОРСЬКОМУ ЮНІОН ЦЕНТРІ ПРОЙШЛА ЗУСТРІЧ ПРЕДСТАВНИКІВ КОМПАНІЇ ASP CREW MANAGEMENT З МОРЯКАМИ



5 листопада у Морському юніон центрі пройшла зустріч представників компанії ASP Crew Management з моряками, які працюють на суднах під її керуванням.

Учасники заходу обговорили з менеджментом нагальні проблеми, пов'язані з пандемією COVID-19, яка вже майже два роки вносить свої корективи в роботу не тільки судноплавства та світової економіки, а й у звичний перебіг життя.

До моряків також звернувся Голова ПРМТУ Олег Григорюк, поділившись новиною про проект Union Dent, що недавно стартував, який пропонує українським морякам, які працюють на суднах німецьких судновласників, покритих договорами ver.di, безкоштовні стоматологічні послуги.

Крім цього, Олег Григорюк розповів про роботу Профспілки та підтримку, яку сьогодні ПРМТУ надає морякам у частині соціального та медичного забезпечення.

Компанія ASP Crew Management є постачальником послуг, що пропонує гнучкі та індивідуальні рішення для задоволення потреб своїх клієнтів.

ASP Crew Management було засновано понад 60 років тому, а на ринку України представлено понад 15 років. Серед клієнтів компанії провідні датські, норвезькі, німецькі та інші судновласники.

ПРМТУ та компанію пов'язують плідні взаємини з моменту відкриття офісу в Одесі.

СОЦІАЛЬНИЙ ДІАЛОГ ПРОДОВЖУЄТЬСЯ

У 2019 році сторони соціального діалогу на національному рівні уклали та підписали Генеральну угоду про регулювання основних принципів та норм реалізації соціально-економічної політики та трудових відносин в Україні на 2019-2021 роки.

Практика соціального діалогу щодо укладання нової Генеральної угоди показує, що сторонам необхідно близько року для того, щоб провести якісні переговори, погодити не лише форму та зміст угоди, а й усі норми та принципи, які сторони вважають за необхідне включити до Угоди.

На жаль, численні карантинні обмеження внаслідок пандемії COVID-19, яких необхідно було дотримуватись у 2020-2021 роках, не сприяли проведенню соціального діалогу щодо укладання нової Генеральної угоди.

Тому сторони дійшли висновку, що на даному етапі необхідно продовжити дію Генеральної угоди на 2022 рік та внести до неї зміни та доповнення.

Сторона профспілок провела засідання робочої комісії своєї сторони, потім усі пропозиції обговорювалися на засіданні Спільної робочої комісії всіх сторін Генеральної угоди та

Генеральну угоду укладено між всеукраїнськими об'єднаннями організацій роботодавців в особі СПО сторони роботодавців на національному рівні, всеукраїнськими об'єднаннями професійних спілок в особі СПО репрезентативних всеукраїнських об'єднань профспілок на національному рівні та Кабінетом Міністрів України.

остаточне рішення стороною профспілок було ухвалено на засіданні Спільного представницького органу профспілок на національному рівні.

У Генеральній угоді виклали преамбулу в новій редакції, внесли два нових пункти до розділу I «Розвиток економіки та вітчизняного виробництва, зростання продуктивної зайнятості, збереження та створення робочих місць», три нових пункти до розділу «Оплата праці», три нових пункти до підрозділу «Охорона та умови праці», два нових пункти до підрозділу «Соціальний захист працюючих», три нових пункти до розділу IV «Соціальний діалог», три нових пункти до Додатка 4 щодо Регламенту ведення колективних переговорів з підготовки пропозицій про розмір мінімальної заробітної плати. Також, кілька пунктів Генеральної угоди було викладено у новій редакції і один пункт було вирішено виключити як такий, що виконано.

Крім того, сторони склали Таблицю розбіжностей за тими позиціями, за якими вони не дійшли згоди. Ці позиції будуть обговорюватися, коли розпочнуться колективні переговори щодо укладання Генеральної угоди на новий термін.