

167 УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ ПОВЕРНУЛИСЯ НА БАТЬКІВЩИНУ



8 травня 2020 року в Україну повернулися українські моряки —члени екіпажу судна MEIN SCHIFF 3, компанії TUI Cruises. У Києві в аеропорту «Бориспіль» їх зустріли представники Профспілки робітників морського транспорту України.

СТОР. 7

У ДП «ММТП» ПРОЙШЛО ЗАСІДАННЯ ПРОФСПІЛКОВОГО КОМІТЕТУ

19 травня 2020 року відбулося розширене засідання профспілкового комітету ДП «Маріупольський морський торговельний порт». До представників цехових комітетів звернувся голова ППО Ігор Анашкін. Він повідомив, що нові реалії формують нові умови роботи не тільки в апараті управління, але і в профкомі.



СТОР. 2

В ОНЛАЙН ПЕРЕЙШЛО ПРОВЕДЕННЯ СЕМІНАРІВ ДЛЯ МОРЯКІВ

Незважаючи на карантин, ПРМТУ продовжує проведення інформаційних семінарів для моряків та членів їх сімей. Подібний формат спілкування з моряками, як єдино можливий на сьогоднішній день, виявився вельми зручним і затребуваним.



СТОР. 7

КОНЦЕСІЙНІ ДОГОВОРИ ГОТУЮТЬСЯ ДО ПІДПИСАННЯ

Верховний суд України скасував постанову Шостого апеляційного адміністративного суду, яка призупинила концесію майна Херсонського морського торгового порту.

СТОР. 2

ДЛЯ ДЕРЖПІДПРИЄМСТВ НА 10% ЗНИЗИЛИ НОРМУ ВІДРАХУВАННЯ ДИВІДЕНДІВ

Кабінет міністрів України на засіданні 6 травня прийняв рішення про зниження з 90% до 80% норми відрахувань чистого прибутку для державних підприємств.

СТОР. 2

ITF ТА ПРМТУ ЗАКЛИКАЮТЬ ПРЕЗИДЕНТА ТА ПРЕМ'ЄР-МІНІСТРА УКРАЇНИ СПРИЯТИ ЗМІНАМ ЧЛЕНІВ СУДНОВИХ ЕКІПАЖІВ

ITF та ПРМТУ направили спільний лист керівництву країни із закликом посприяти зміні екіпажів суден з метою збереження лідируючих позицій нашої країни на міжнародному морському ринку праці.

СТОР. 5

ПРОФСПІЛКА ПІДТРИМУЄ КУРСАНТІВ МОРСЬКИХ ЗАКЛАДІВ ОСВІТИ

ПРМТУ направила звернення до в.о. Міністра освіти і науки України щодо відтермінування термінів проведення державних підсумкових іспитів для курсантів-випускників вищих та професійно-технічних навчальних закладів морської освіти, які проходять виробничу практику на борту суден.

СТОР. 4

НАГАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ДП «БДМТП» ОБГОВОРИЛИ НА ЗБОРАХ ТРУДОВОГО КОЛЕКТИВУ

ДП «Білгород-Дністровський МТП» останні півроку показував негативну динаміку за всіма показниками. Для прийняття оперативних рішень з трудових спорів і визначення шляхів виходу з кризової ситуації, 21 травня проведено збори трудового колективу порту.



СТОР. 8

ДЛЯ ДЕРЖПІДПРИЄМСТВ НА 10% ЗНИЗИЛИ НОРМУ ВІДРАХУВАННЯ ДИВІДЕНДІВ



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від 06 травня 2020 р. № 349
Київ

Про внесення змін до пункту 1 Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями

Кабінет Міністрів України **постановляє:**

Внести до пункту 1 Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 лютого 2011 р. № 138 (Офіційний вісник України, 2011 р., № 14, ст. 576; 2019 р., № 36, ст. 1283), такі зміни:

абзац перший пункту 1 після слова “відсотків” доповнити словами та цифрами “з 1 січня 2020 р. — у розмірі 80 відсотків”;

доповнити пункт абзацами такого змісту:

“Частина чистого прибутку (доходу), що відраховується державним підприємством “Національна атомна енергогенеруюча компанія “Енергоатом” за результатами фінансово-господарської діяльності у 2020 році, визначається у розмірі 30 відсотків за умови спрямування ними 50 відсотків чистого прибутку (доходу) від своєї діяльності на виконання інвестиційної програми.

Частина чистого прибутку (доходу), що відраховується державними підприємствами “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” та “Міжнародний аеропорт “Львів” імені Данила Галицького” за результатами фінансово-господарської діяльності у 2020 році, визначається у розмірі 30 відсотків.”.

Прем'єр-міністр України **Д. ШМИГАЛЬ**

УВАГА! УВАГА!

Кабінет міністрів України на засіданні 6 травня прийняв рішення про зниження з 90% до 80% норми відрахувань чистого прибутку для державних підприємств.

Починаючи з 1 січня поточного року, держпідприємства повинні відраховувати до держбюджету 80% дивідендів замість 90%, встановлених раніше.

Цю інформацію підтвердили в Міністерстві інфраструктури України. Там відзначили, що просили Кабмін знизити норму відрахувань до 50%. Йдеться про «державні унітарні підприємства морського та річкового, авіаційного, автомобільного транспорту».

Як уже неодноразово зазначалося, високий рівень розміру відрахування дивідендів не дає можливості держпідприємствам, в тому числі морської галузі, інвестувати у розвиток і підтримку в належному стані портової інфраструктури. Така ситуація ще більше ускладнюється в період «коронакризи».

КОНЦЕСІЙНІ ДОГОВОРИ ГОТУЮТЬСЯ ДО ПІДПИСАННЯ

Незважаючи на ускладнення логістичних процесів у всьому світі, викликаних пандемією COVID-19, процес передачі українських морських портів у концесію триває.

«Концесія залишається основним шляхом модернізації та подальшого розвитку українських морських портів і не тільки. Концесійні договори обов'язково будуть укладені, підготовка триває», — зазначив Владислав Криклій.

29 квітня 2020 року в онлайн-форматі відбулось друге засідання Робочої групи з питань узгодження положень концесійного договору щодо проекту в порту «Ольвія», учасники якого розглядають другу редакцію змін до документу. Договором передбачатиметься, що у розвиток морського порту «Ольвія» буде інвестовано 3,4 млрд. грн.

Міністерство інфраструктури домоглося перегляду рішення Шостого апеляційного суду м. Києва щодо зупинення дії наказу про затвердження результатів концесійного конкурсу в Херсонському порту та його переможця. Суд задовольнив та скасував заходи забезпечення позову. Однак, щоб остаточно зняти всі обмеження, провести переговори та укласти договір, необхідне рішення Верховного Суду України. І Верховний суд України скасував постанову Шостого апеляційного адміністративного суду, яке призупинило концесію майна Херсонського морського торгового порту.

«Рішення остаточне і оскарженню не підлягає. Плануємо в найближчі терміни провести переговори з переможцем, щоб укласти концесійні договори портів Херсон і Ольвія в один день», — написав міністр.

Криклій додав, що його відомство продовжує працювати над іншими проектами концесій і державного приватного партнерства у всіх інфраструктурних галузях.



У ДП «ММТП» ПРОЙШЛО ЗАСІДАННЯ ПРОФСПІЛКОВОГО КОМІТЕТУ

19 травня 2020 року відбулося розширене засідання профспілкового комітету ДП «Маріупольський морський торговельний порт». До профспілкового активу звернувся в.о. директора порту Ігор Барський, який зупинився, в першу чергу, на оптимізації витрат. Він повідомив, що горизонтально орієнтована система управління, яка завжди існувала в порту, показала свою неефективність в реаліях сьогодення, і його завдання, як кризового менеджера і керівника, побудувати надійну вертикальну систему. Почати реформу планується з апарату управління. Ігор Барський має намір представити в міністерство новий штатний розклад і нову структуру підприємства, згідно з якою посади трьох заступників директора порту будуть скорочені, що дозволить заощадити і перерозподілити фонд оплати праці. Наступним етапом буде оптимізовано апарат управління, в першу чергу ті підрозділи, які дублюють функції.

Також буде передана з балансу частка збиткових для порту, але потрібних в АМПУ, підрозділів.

«Якщо зараз не почати антикризову програму, то ми ніколи не зможемо нормально працювати, — заявив Ігор Барський. — Знову будуть 4-денний робочий тиждень і робота на 2/3 від ставки. Наша перша мета — п'ятиденний тиждень, адже це відразу збільшить доходи портовиків на 20%».

До представників цехових комітетів звернувся голова профкому Ігор Анашкін. Він повідомив, що нові реалії формують нові умови роботи не тільки в апараті управління, але і в профкомі. З огляду на позитивну практику інших профспілкових організацій, Ігор Анашкін запропонував ввести посаду радника голови профкому і призначити на неї портовика зі стажем, депутата маріупольської міської ради Владислава Мирошниченко.

«Зараз виникає дуже багато питань,

які первинна профспілкова організація повинна лобювати і на міському, і на національному рівні. А Владислав Вікторович, завжди займав активну громадську позицію, має великий політичний досвід і єдиний представник порту в міській раді», — відзначив голова профкому.

Владислав Мирошниченко заявив, що Маріупольський порт завжди був містоутворюючим підприємством і він, у свою чергу, буде і далі робити все можливе, щоб і порт, і портовики розраховували на відповідну увагу від міської влади. «Потрібно щоб інтереси порту в міській владі представляв не лише я один, портовики мають вийти до складу міської ради на наступних виборах», — наголосив Владислав Мирошниченко.

Серед інших питань, які хвилювали профактив були робота пансіонатів, баз відпочинку і таборів у літній період, а також питання благоустрою території.

Прес-центр ММТП



ПРОФСПІЛКИ ЗАПРОПОНУВАЛИ ДО РОЗГЛЯДУ ЗАКОНОПРОЕКТ ПРО КОЛЕКТИВНІ ДОГОВОРИ Й УГОДИ

На засіданні Комітету Верховної Ради України з питань соціальної політики та захисту прав ветеранів 20 травня поточного року при розгляді проектів законів України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дії колективних договорів» (реєстр. №№ 3204, 3204-1) представником СПО об'єднань профспілок було поінформовано про те, що тристоронню робочою групою при НТСЕР було напрацьовано та підготовлено проект Закону України «Про колективні угоди та договори», який пройшов серію узгоджувальних нарад, консуль-

тацій сторін соціального діалогу, інших зацікавлених осіб.

Крім того, він двічі розглядався на засіданнях Урядового комітету з питань соціальної політики та гуманітарного розвитку, за результатами чого було ухвалено рішення про його підтримку.

СПО об'єднань профспілок вважає, що вказаний законопроект не втратив своєї актуальності, відповідає положенням міжнародних норм, зокрема Конвенціям МОП №№ 87, 98 та 154, максимально забезпечує комплексне вирішення питань у колективно-договірній діяльності.

Голова СПО надіслав до Комітету Верховної Ради України з питань соціальної політики та захисту прав ветеранів підготовлений трьома сторонами соціального діалогу проект Закону України «Про Колективні угоди та договори» та запропонував взяти його за основу для напрацювання нового комплексного законопроекту на базі створеної робочої групи у підкомітеті з питань регулювання трудових відносин та зайнятості населення.

Управління соціального діалогу та колективно-договірного регулювання ФПУ



ФПУ НАБУЛА ЧЛЕНСТВА У МІЖНАРОДНІЙ КОАЛІЦІЇ ЗА РІВНУ ОПЛАТУ ПРАЦІ

У травні поточного року Міжнародна коаліція за рівну оплату праці (ЕПІС) прийняла до своїх лав Федерацію профспілок України.

Проблеми гендерного розриву в оплаті праці глибоко вкоренилися в усьому світі. Для їх вирішення потрібні зусилля багатьох сторін, і вони не можуть бути вирішені значною мірою лише однією групою, діючию самостійно. Це можна здійснити лише шляхом об'єднання голосів і ресурсів, наприклад, під час проведення кампаній. У результаті такої співпраці ми будемо здатні домогтися набагато більшого у забезпеченні рівної оплати за працю рівної вартості, ніж у випадку, коли б ми діяли кожен окремо. Тому ЕПІС представляє для ФПУ особливий інтерес.

Крім того, для Федерації профспілок України, ЕПІС – це можливість розширити свій вплив і повноваження у порівнянні з тим впливом і повноваженнями, які може мати організація, діючи наодинці.

Для позбавлення від стереотипів, які розвивалися століттями, потрібно, щоб відбулися зміни на всіх рівнях – у людях, сім'ях, інститутах, громадах і, зрештою, в суспільстві в цілому. Незалежно від обраного підходу, ЕПІС дозволить налагодити продуктивні і засновані на повазі партнерські зв'язки з людьми, яких самим безпосереднім чином зачіпає дана проблема – з тими, хто є мішенню для гендерної дискримінації в оплаті праці.

ФПУ стала першим національним профоб'єднанням України, яке приєдналося до ЕПІС.

Приєднання ФПУ до ЕПІС сприятиме приведенню національного законодавства у відповідність із вимогами Стамбульської конвенції та виробленню належних практик, які дозволять підвищити роль жінок в українському суспільстві.

Членом ЕПІС є також Конфедерація роботодавців України, а Уряд України розглядає можливість приєднання.

ДОВІДКОВО:



Міжнародна коаліція за рівну оплату праці РІВНА ПЛАТА ЗА РІВНОЦІННУ ПРАЦЮ

Міжнародна коаліція за рівну оплату праці (ЕПІС), започаткована 18 вересня 2017 року під час 72-ї сесії Генеральної Асамблеї ООН у м. Нью-Йорк, об'єднує урядові установи, організації роботодавців і трудящих, агенції ООН, приватний сектор, міжнародні організації громадянського суспільства, дослідницькі установи, які ставлять за мету сприяння подоланню гендерного розриву в оплаті праці рівної цінності. Наразі до складу коаліції входять 37 членів.

Департамент міжнародних зв'язків ФПУ

ЗАКОНОПРОЕКТ № 2681. НОВИЙ НАСТУП НА ПРАВА ПРОФСПІЛОК

27 травня Комітет з питань соціальної політики та захисту прав ветеранів Верховної Ради рекомендував парламенту до прийняття за основу законопроект №2681, який повністю позбавляє профспілки прав та можливостей на захист найманих працівників.

І це незважаючи на те, що за кілька днів до засідання профільного комітету, петиція з вимогою не розглядати даний законопроект набрала 25 000 голосів.

Проект закону містить низку положень, які порушують міжнародні норми та національне законодавство, значно погіршуючи права профспілок та їх членів. Запропоновані проектом норми у більшості випадків порушують конституційний принцип, викладений у ст.22 Конституції України – при прийнятті нових законів або внесенні змін до чинних законів не допускається звуження змісту та обсягу існуючих прав і свобод. Також порушується право на свободу об'єднання у профспілки, що гарантоване фундаментальною конвенцією Міжнародної організації праці № 87.

Зокрема, законопроект передбачає: - обмеження кількості профспілок на підприємствах лише до двох. Якщо

на підприємстві вже діє більше профспілок, то незручні для керівництва будуть ліквідовані. А роботодавець зможе допустити існування лише собі підконтрольних профспілок;

- створити профспілку зможуть не менше 10 працівників у той час, коли зараз законодавство передбачає необхідність трьох. Така норма знищує можливість захисту своїх прав та створення профспілок на підприємствах, де працює менше 10 осіб;

- профспілки не зможуть перевіряти і контролювати виплату зарплати найманим працівникам та їх умови праці;

- профспілка не зможе захистити найманого працівника від невмотивованого звільнення;

- участь профспілки у колективних переговорах щодо дотримання прав та соціальних гарантій найманих працівників зводиться до формальності.

Цей законопроект суперечить як Конституції, так і ратифікованим Україною міжнародним угодам (детальний аналіз законопроекту було надруковано у УПТГ «Моряк» № 88).

Показово, коли про це згадувалось на засіданні профільного Комітету ВР, то голова Комітету Галина Третякова

заявила, що всі ці моменти можуть бути виправлені перед другим читанням, а зараз треба терміново за нього голосувати.

Це звичайна маніпуляція і спроба забалакати проблему. Косметичні правки не змінять саму суть законопроекту, який направлений на знищення профспілок в Україні. А зі зміною регламенту парламенту, кількість правок, які можуть вносити народні депутати, суттєво обмежена. Більше того, ніхто не може дати гарантій, що обіцянки переглянути окремі норми, будуть виконані.

У цей же день, на сайті Верховної Ради було оприлюднено висновок Головного науково-експертного управління Верховної Ради, в якому фахівці управління вважають за доцільне повернути законопроект на доопрацювання за результатом його розгляду у першому читанні. Вони також визначили низку зауважень до законопроекту, так як його положення порушують низку норм Конституції України, конвенцій Міжнародної організації праці та Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом.



НІ ЗАКОНОПРОЕКТУ 2681!

ПРОФСПІЛКА ПІДТРИМУЄ КУРСАНТІВ МОРСЬКИХ ЗАКЛАДІВ ОСВІТИ



У зв'язку з пандемією COVID-19 і заходами, які роблять держави через поширення вірусу, у непростій ситуації опинилися курсанти морських навчальних закладів України, які в цей час перебувають на практиці на борту суден. Вони стали заручниками ситуації і не можуть бути репатрійовані

вчасно для складення випускних іспитів.

Профспілка робітників морського транспорту України, яка, в тому числі, об'єднує близько 12 тисяч курсантів і студентів морських освітніх установ різного рівня акредитації, направила звернення до Міністерства освіти і науки України, в якому

закликала вжити всіх можливих заходів для відстрочки або перенесення термінів проведення державних підсумкових іспитів для курсантів-випускників морських навчальних закладів усіх форм навчання, які проходять виробничу практику на борту суден і не мають можливості бути вчасно репатрійованими на Батьківщину.

Крім постійного зв'язку з керівництвом морських навчальних закладів, з метою зробити все можливе заради представлення інтересів 12 тисяч курсантів і студентів морських освітніх установ різного рівня акредитації, що входять до складу ПРМТУ, 1 червня Профспілка направила також звернення на адресу судовласників, з якими у організації встановлені партнерські взаємини і на борту суден яких є українські кадети і молодші офіцери, з клопотанням про їх якнайшвидшу

репатріацію або, як мінімум, надання їм умов для складання іспитів «без відриву від виробництва» (надання доступу до інтернету на борту і звільнення від виконання робочих обов'язків на час складання випускних іспитів).

Варто зауважити, що дане клопотання не поширюється на зовнішнє незалежне оцінювання (ЗНО), оскільки воно проводиться на Всеукраїнському рівні і у окремих навчальних закладів немає можливості впливати на дати його проведення.

Також, з огляду на діючі карантинні обмеження в різних країнах, кожен випадок і кожне звернення розглядається індивідуально в залежності від навчального закладу, курсу, посади і району плавання судна, проте Профспілка готова надати будь-яку посильну допомогу і сприяння в питаннях репатріації українських кадетів.



**ПРОФЕСІЙНА СПІЛКА
РОБІТНИКІВ МОРСЬКОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

**MARINE TRANSPORT
WORKERS' TRADE
UNION OF UKRAINE**

65009, м.Одеса, Гагарінське плато, 5-Б, приміщення 1 тел. +38(0482) 42-99-01, +38(0482) 42-99-02

IBAN UA 51 300614 0000026003500315201 у АТ «КРЕДИ АГРИКОЛЬ БАНК»

код ЄДРПОУ 02659447

office@mtwtu.org.ua

№ 01-053 Від 25.05.2020 р.

на № від

ЗВЕРНЕННЯ ПРМТУ

**до в.о. Міністра освіти і науки України Мандзій Л.С.
щодо відтермінування (перенесення) термінів проведен-
ня державних підсумкових іспитів для курсантів-випускників
вищих та професійно-технічних навчальних закладів морської
освіти, які проходять виробничу практику на борту суден та
через впровадження заходів з протидії гострій респіраторній
хворобі COVID-19, фактично не мають можливості бути
вчасно репатрійованими на Батьківщину**

(Копія: Навчальні заклади, що готують фахівців для морської галузі)

Шановна Любомиро Степанівно!

Професійна спілка робітників морського транспорту України (далі — ПРМТУ), яка об'єднує близько 80-ти тисяч працівників морського транспорту України, понад 12 000 з яких є курсантами, студентами, учнями морських вищих та професійно-технічних закладів освіти, та є єдиною морською профспілкою в Україні, афілійованою Міжнародною федерацією транспортників (ITF), членською організацією Європейської федерації транспортників (ETF) та Федерації профспілок України, звертається до Вас з наступним.

Україна є одним із найбільших постачальників морських кадрів на міжнародний ринок праці. У світовому торговельному мореплаванні постійно працює понад 100 тисяч українських моряків. Національна система морської освіти є однією з найкращих у світі та високо цінується міжнародними роботодавцями.

У зв'язку із надзвичайною ситуацією у світі та запровадженням за-

ходів із запобігання поширенню гострого респіраторного захворювання COVID-19, викликаного коронавірусом SARS-CoV-2, наразі має місце значна затримка змін екіпажів суден у зв'язку із запровадженими обмеженнями на переміщення осіб через кордони держав. Україна закрила свої кордони для авіасполучення та пасажирських перевезень, у результаті чого зміна членів екіпажів суден у такій ситуації практично неможлива.

На жаль, через закриті багатьма державами кордони, припинення внутрішньодержавних та міждержавних перевезень, у тому числі авіаційних, громадяни України — моряки змушені залишатися на борту їх суден понад терміни, визначені їх трудовими договорами, не маючи можливості бути репатрійованими.

Через це більшість держав світу впровадила спеціальні виключення для моряків, продовживши терміни дії їх кваліфікаційних документів та сертифікатів про проходження спеціалізованої тренажерної підготовки, або надавши інші спеціальні виключення

Міжнародна морська організація, підкреслюючи важливість роботи моряків для забезпечення міжнародних перевезень вантажів в умовах пандемії COVID-19, закликала уряди держав визнати моряків **ключовими робітниками** та надати їм винятки з національних обмежень та правил.

На цей час на морських суднах у світовому торговельному мореплаванні перебуває близько 35-40 тисяч моряків — громадян України, в тому числі — курсанти морських вищих та професійно-технічних закладів освіти, які перебувають на виробничій практиці, **проходження якої є обов'язковою умовою навчального процесу підготовки моряків та здобуття ними відповідної освіти.**

Слід окремо зазначити, що курсанти перебувають під особливим психологічним навантаженням. Для багатьох з них, особливо тих, хто вперше довгий час знаходиться в рейсі, іноді тривалий час не маючи можливості для спілкування з батьками та близькими родичами, психологічне навантаження збільшується через відсутність зрозумілих термінів репатріації, **через що вони фактично не мають змоги брати участь у навчальному процесі, а головне — складати державні підсумкові іспити.**

Враховуючи вищевикладене, просимо Вас уважно розглянути дане звернення та вжити всіх можливих заходів для відтермінування (перенесення) термінів проведення державних підсумкових іспитів для курсантів-випускників вищих та професійно-технічних навчальних закладів морської освіти, усіх форм навчання, які проходять виробничу практику на борту суден та, через впровадження заходів з протидії гострій респіраторній хворобі COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2, фактично не мають можливості бути вчасно репатрійованими на Батьківщину.

З повагою,

Голова Професійної спілки робітників
морського транспорту України

М. І. Кіреєв

ITF ТА ПРМТУ ЗАКЛИКАЄ ПРЕЗИДЕНТА ТА ПРЕМ'ЄР-МІНІСТРА УКРАЇНИ СПРИЯТИ ЗМІНАМ ЧЛЕНІВ СУДНОВИХ ЕКІПАЖІВ

Для забезпечення безпечної роботи морської галузі щомісяця 100 тисяч членів екіпажів суден потребують ротації, що відповідає обов'язковим міжнародним морським правилам і стандартам з охорони здоров'я, безпеки та добробуту моряків.

Діючи обмеження, пов'язані з пандемією COVID-19, призвели до того, що тисячі моряків сьогодні знаходяться на судах вже значно довше передбачуваного договором терміну. У поєднанні зі складними, як фізично, так і психологічно, умовами праці, значно збільшується ризик морських аварій і катастроф, що є великою загрозою для світової економіки, яка і так вже постраждала від пандемії.

Беручи до уваги ситуацію, що склалася, Генеральний секретар Міжнародної федерації транспортників (ITF) Стівен Коттон і Голова Профспілки робітників морського транспорту України (ПРМТУ) Михайло Кіреєв направили спільний лист на адресу

Президента України Володимира Зеленського та Прем'єр-міністра країни Дениса Шмигала із закликом посприяти забезпеченню змін екіпажів з метою збереження лідируючих позицій нашої країни на міжнародному морському ринку праці.

Зокрема, у своєму зверненні сторони наполегливо просять керівництво країни:

- вжити всіх можливих заходів для захисту прав і законних інтересів українських моряків,
- забезпечити належне виконання рекомендацій, наданих міжнародними організаціями щодо сприяння переміщенню моряків і морського персоналу, включаючи можливість проводити зміни екіпажів у звичайному режимі,
- розробити виняткові правила переміщення через державний кордон України,
- дозволити нерегулярні авіап перевезення для членів екіпажів морських суден.



ITF House
49 – 60 Borough Road
London SE1 1DR

Telephone +44 (0)20 7403 2733
Fax +44 (0)20 7357 7871

International Transport Workers' Federation
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
Fédération Internationale des ouvriers du transport
Internationale der Transportarbeiter-Föderation
Международная федерация транспортников
الاتحاد الدولي لعمال النقل

Президенту України
Зеленському В.О.
вул. Банкова, 11, Київ, 01220

Прем'єр-міністру України
Шмигалю Д.А.
вул. Грушевського, 12/2, м. Київ, 01008

Вих. №: OGS/SMC/cw від 28.05.2020 р.
28 березня 2020 р.

Шановні панове, Заклик сприяти змінам членів суднових екіпажів

Міжнародна федерація транспортників (ITF), яка представляє близько 20 мільйонів працівників з 700 транспортних профспілок 150 країн світу, та Професійна спілка робітників морського транспорту України (ПРМТУ), яка об'єднує працівників морського транспорту України, спільно звертаються до вас із наступним.

Ми високо цінуємо ваші зусилля відносно запобігання поширенню гострого респіраторного захворювання COVID-19, викликаного коронавірусом SARS-CoV-2, однак через припинення авіасполучення, внутрішніх пасажирських перевезень, запровадження обмеження на переміщення осіб через державні кордони, наразі зміна членів екіпажів морських суден є практично неможливою.

Україна є одним із лідерів на ринку праці моряків у світовому торговельному мореплаванні.

Беручи до уваги, що близько 90 відсотків світової торгівлі здійснюється морським транспортом, який забезпечує життєдіяльність світової економіки і залежить від 2 мільйонів моряків та морського персоналу, вкрай важливо вирішити проблему сприяння змінам екіпажів суден. Саме тому уряди всіх морських держав мають забезпечити постійне функціонування глобальної системи морських перевезень, сприяючи переміщенню моряків та морського персоналу, включаючи можливість проводити зміни екіпажів належним чином.

Звертаємо вашу увагу на той факт, що зміни екіпажів не можна відкладати на тривалий час з огляду на необхідність дотримання міжнародних правил щодо безпеки та зайнятості на морі. Щомісяця близько 100 000 членів екіпажів повинні бути замінені для того, щоб відповідати обов'язковим міжнародним морським правилам та стандартам щодо охорони здоров'я, безпеки та добробуту моряків.

Більше того, важливим є людський фактор. Чинні обмеження призвели до того, що наразі тисячі моряків перебувають на судах вже більше очікуваного строку, і це, у поєднанні зі складними, як фізично, так і психологічно, умовами праці, значно збільшує ризик морських аварій та катастроф, що є великою загрозою для світової економіки, яка й так потерпає від пандемії COVID-19.

Авторитетні міжнародні організації занепокоєні ситуацією, яка склалася навколо моряків, та закликають уряди всіх держав світу об'єднатися задля вирішення даної проблеми.

Так, Міжнародна морська організація (IMO) підготувала циркулярний лист № 4204/Add 6 від 27 березня 2020 року, у якому міститься попередній перелік

рекомендацій для урядів та відповідних національних органів щодо сприяння морській торгівлі під час пандемії COVID-19. Зокрема, рекомендовано визнати професійних моряків та морський персонал, незалежно від національної приналежності, «ключовими працівниками», які виконують особливо важливу роботу, та надати їм відповідні винятки з національних обмежень щодо поїздок та пересування, щоб забезпечити можливість змін екіпажів. Додатково, ITF, Міжнародна палата судноплавства (ICS) та Міжнародна конфедерація профспілок (ITUC) у спільному зверненні закликають Генерального секретаря ООН забезпечити прийняття урядами 12-ступінчатого набору виданих IMO протоколів. Цей лист був написаний з надією уникнути гуманітарної кризи, оскільки понад 200 000 втомлених, психічно виснажених моряків на даний момент не можуть отримати звільнення від своїх обов'язків.

У своєму спільному зверненні до лідерів Великої двадцятки щодо сприяння переміщенню моряків та морського персоналу Міжнародна федерація транспортників (ITF) та Міжнародна палата судноплавства (ICS) закликають усі уряди визначити порти, у тому числі аеропорти, звідки у найближчий час можуть бути відновлені зміни екіпажів.

Міжнародна федерація транспортників (ITF) та Об'єднана група із ведення переговорів (JNG) підготували спільне звернення №132/F/IN/S/D/SS/2020 від 09 квітня 2020 року, у якому надають рекомендації щодо здійснення змін членів екіпажів в умовах пандемії COVID-19, а також пропонують алгоритм дій та керівні принципи щодо здійснення змін членів екіпажів.

05 травня 2020 року було підготовлено Циркулярний лист Міжнародної морської організації (IMO) № 4204/Add.14, адресований всім державам-членам IMO, ООН і спеціалізованим установам.

Під час обговорень системи протоколів змін екіпажів, підготовлених IMO, Міжнародна федерація транспортників (ITF) та Об'єднана група із ведення переговорів (JNG) зазначили, що нинішня ситуація з відсутністю зміни екіпажів більше не може продовжуватися, оскільки це завдає шкоди здоров'ю та добробуту моряків, піддаючи ризику їх самих, а також навколишнє середовище й функціонування глобальних ланцюгів постачань. Тому соціальні партнери домовилися не продовжувати контракти, а передбачити період реалізації не більше 30 днів (до 15 червня 2020 року), щоб в урядів був час для введення в дію системи протоколів, як це викладено в циркулярному листі IMO.

Виходячи з вищевикладеного, Міжнародна федерація транспортників (ITF) та Професійна спілка робітників морського транспорту України наполегливо просять вас вжити всіх можливих заходів з метою захисту прав та законних інтересів українських моряків, забезпечити належне виконання рекомендацій, наданих міжнародними організаціями щодо сприяння переміщенню моряків та морського персоналу, включаючи можливість проводити зміни екіпажів у звичайному режимі, розробити виняткові правила переміщення через державний кордон України та дозволити нерегулярні авіап перевезення для членів екіпажів морських суден.

З повагою,

Стівен Коттон
Генеральний секретар ITF

Михайло Кіреєв
Голова Професійної спілки робітників морського транспорту України

ЗВЕРНЕННЯ ГОЛОВИ МОРСЬКОЇ СЕКЦІЇ ІТФ ДЕВІДА ХЕЙНДЕЛА



Це звернення до кожної морської членської організації ІТФ, а також до всіх членів морських профспілок – моряків, які професійно і ретельно виконують свою роботу у цей непростий і невизначений час.

Ми дякуємо вам за те, що ви продовжуєте перевозити життєво важливі товари та підтримуєте рух світової торгівлі під час пандемії COVID-19. Без вашої самовідданості і самовідданості багатьох інших працівників транспорту світ був би в набагато гіршому стані і, можливо, життя б зупинилося повністю.

12 березня Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ) оголосила спалах COVID-19 пандемією. У відповідь держави стали закривати свої кордони, а також запроваджувати соціальне дистанціювання і обмеження на пересування з метою стримати поширення вірусу. Незважаючи на ці обмеження і загрозу зараження вірусом, наші профспілки і їх члени, моряки з усього світу, продовжували виконувати свої обов'язки щодо забезпечення поставок основних товарів, необхідних нам для повсякденного життя.

З огляду на загальний стан здоров'я і безпеку моряків, 17 березня ми затвердили продовження контрактів членів екіпажів на місяць до 16 квітня. Це було взаємно узгоджено профспілками моряків і компаніями, які підписали Угоди ІТФ.

Оскільки ніхто з нас не стикався з пандемією, ми й гадки не мали, як довго триватиме ця глобальна криза в галузі охорони

здоров'я, наскільки вона буде важкою і що необхідно погоджувати з роботодавцями та урядами в міру розвитку ситуації. Головною турботою і пріоритетом ІТФ разом з нашими членськими організаціями, коли було прийнято рішення про продовження контрактів з моряками, було підтримання здоров'я і безпеки моряків, а також надання суднам можливості продовжувати роботу.

Це потребувало значної жертвості від багатьох моряків та їхніх родин, оскільки всілякі обмеження, введені урядами, миттєво привели до повного припинення змін міжнародних екіпажів. Моряки втратили будь-яку можливість повернутися додому або змінитися, а деякі країни навіть відмовили морякам в їх основному праві на невідкладну медичну допомогу та стоматологічне лікування.

В кінці квітня ІТФ знову погодилася продовжити контракти ще на 30 днів, щоб виграти час для проведення переговорів і консультацій з індустрією та агентствами ООН із розробки протоколів, що забезпечують безпечну зміну екіпажів суден і пересування під час коронавірусної пандемії, а також щоб продовжувати надавати урядам гарантії того, що зміна екіпажів не погіршить поширення вірусу.

Після кількох тижнів напруженої роботи ІТФ і багатьох морських членських організацій, які розробляють протоколи і лобіюють індустрію і уряди, міжнародне морське співтовариство нарешті отримало «дорожню карту» для урядів, покликану

полегшити зміну екіпажів. У зв'язку з цим 5 травня Міжнародна морська організація (ІМО) випустила 12-кроковий план для 174 держав-членів про те, як «відновити» зміни екіпажів, щоб моряки могли сходити на берег, а нові екіпажі – приєднуватися до суден. На жаль, це не означає, що обмеження будуть зняті негайно, бо кожна держава має ввести в дію процеси і процедури для забезпечення змін екіпажів, але це крок у правильному напрямку.

Після декількох місяців обмежень, пов'язаних з COVID-19, уряди в даний час розглядають і розробляють плани з ослаблення обмежень і поступового відновлення роботи підприємств. Тепер, як ніколи раніше, ці підприємства будуть потребувати наших моряків для доставки продовольства, промислових товарів і сировини для забезпечення життєдіяльності суспільства.

Індустрія зажадала ще одного продовження контрактів з екіпажами, поки уряди вводять в дію протоколи, але ІТФ і її членські організації твердо переконані, що ще одне продовження матиме зворотний ефект, тому домовилися про 30-денний період реалізації протоколів, який буде діяти з 15 травня по 15 червня. За цей час ІТФ очікує, що уряди зроблять конкретні дії із сприяння змін екіпажів. ІТФ перегляне період реалізації 1 червня з метою переконатися, що зусилля не виявилися марними.

Людям, які не працювали на судні, важко зрозуміти, як це – жити і працювати на борту судна шість, вісім або навіть десять місяців. Для моряків – це спосіб життя, але коли закінчуються контракти, моряки готові повернутися додому і мають на це абсолютне право відповідно до Конвенції Міжнародної організації праці (МОП) про працю в морському судноплаванні 2006 року (MLC).

Як люди з нетерпінням чекають закінчення карантину, щоб зустрітися зі своїми

близькими і друзями, так і моряки чекають того ж самого, як повідомляють наші членські профспілки. Однак, на відміну від решти населення, морякам доводиться чекати зустрічі не пару місяців, а аж до року, а деяким – навіть довше.

В ході щоденних нарад Генеральний директор ВООЗ підкреслював необхідність «національної єдності і міжнародної солідарності». Для моряків, зайнятих у міжнародній торгівлі, це означало закриття національних кордонів. Від моряків, в свою чергу, очікували, що вони будуть продовжувати свою роботу в ім'я солідарності і на благо всього світу, не чекаючи від світу прояви солідарності у відповідь.

Будьте впевнені, що ІТФ і її членські профспілки будуть продовжувати чинити тиск на установи ООН, уряди і роботодавців, щоб ті віддавали пріоритет сприянню зміні екіпажів моряків в усьому світі, щоб це перестало бути проблемою. Світова спільнота повинна взяти на себе колективну відповідальність і не тільки визнати моряків «ключовими працівниками», а й наочно

продемонструвати, що їх права, закріплені в міжнародному та національному законодавстві, такому як MLC, 2006, дотримуються.

На передовій боротьби з пандемією – безліч героїв: від медичних працівників і прибиральників до тих, хто працює в харчовій промисловості і на всіх видах транспорту, включаючи моряків. ІТФ і наші членські організації – ваші профспілки – не послаблять тиску до тих пір, поки кожен моряк не опиниться вдома в безпеці, а ті моряки, які терпляче чекали вдома, щоб змінити

своїх колег, не будуть на борту, щоб товари у світі продовжували надходити туди, де вони потрібні, завдяки всім вам. Якщо уряди країн світу мають намір забезпечити безперервну роботу торгівлі, життєво важливо, щоб моряки на борту суден мали можливість змінюватися без зволікання.

Після кількох тижнів напруженої роботи ІТФ і багатьох морських членських організацій, які розробляють протоколи і лобіюють індустрію і уряди, міжнародне морське співтовариство нарешті отримало «дорожню карту» для урядів, покликану полегшити зміну екіпажів.

COVID-19: ВІДПОВІДІ НА ВАШІ ПИТАННЯ

Світова спільнота високо оцінила роботу моряків, а саме їх самовідданість у забезпеченні поставок і доставці товарів першої необхідності, яких всі ми потребуємо. Крім того, міжнародне співтовариство відзначило низку питань про те, як забезпечити захист ключових працівників, зокрема моряків, від вірусу.

Всесвітньою організацією охорони здоров'я (ВООЗ) були розроблені Рекомендації, які країни адаптували згодом відповідно до своїх національних умов, з метою розробки політики захисту працівників на робочому місці.

Ми думаємо, що в першу чергу необхідно вирішити проблеми, якими моряки поділилися з нами щодо життя на борту суден. Компанії розробили превентивні і захисні заходи, яких слід дотримуватися, проте краще розуміння цих дій підвищить їх ефективність.

Рекомендації ВООЗ і питання щодо них:

1. Носіння засобів індивідуального захисту (ЗІЗ) відвідувачами судна.

Чи варто турбуватися про те, що

відвідувачі судна не носять маски/рукавички та інші засоби індивідуального захисту або знімають їх, коли знаходяться всередині?

Не існує переконливих доказів, що маски дійсно запобігають зараженню, однак багатьма національними інструкціями рекомендується їх використання у закритих приміщеннях. Слід послатися на політику компанії і вимагати її поширення у всіх аспектах на відвідувачів.

2. Захист при покиданні судна і шляху додому.

Які засоби захисту варто використовувати при висадці з судна і поверненні додому (очікування в аеропорту або готелі, посадка на борт і політ)?

Залежно від національної політики, моряки повинні бути забезпечені достатньою кількістю ЗІЗ з боку компанії з моменту висадки з судна і аж до прибуття в аеропорт і/або додому.

3. Можливість передачі вірусу з камбуза.

Чи може вірус передаватися при приготуванні їжі із камбуза або від кухаря?

На сьогоднішній день немає підтвердженого випадку передачі Covid-19 через їжу або харчову упаковку. Перш ніж

живити фрукти і овочі, вимийте руки з милом і водою. Потім ретельно вимийте фрукти і овочі чистою водою, особливо якщо ви їсте їх у сирому вигляді.

4. Захист на судні з багатомісними каютами.

Які відповідні запобіжні заходи у загальних каютах?

Тут застосовується принцип дотримання дистанції – при розміщенні екіпажу у загальних каютах повинен враховуватися, як мінімум, один метр дистанції, і передбачені посилені заходи дезінфекції.

5. Використання загальних санвузлів.

Які запобіжні заходи і санітарії необхідні при використанні загальних санвузлів?

Очищення і дезінфекція поверхонь ванної та туалету, як мінімум, один раз в день. Для прибирання слід спочатку використовувати звичайне мило або мийний засіб, а потім після полоскання слід застосовувати дезінфікуючий засіб, що містить 0,1% гіпохлориту натрію.

6. Прання одягу у загальних пральнях.

Як забезпечити належне прання робочого і повсякденного одягу в загальних пральнях на судні?

Періть одяг пацієнтів з Covid-19 або людей з підозрою на хворобу окремо від решти. Одягайте рукавички, перш ніж торкатися до таких речей. Періть при температурі 60-90°, і/або попередньо замочуйте речі. Завжди мийте руки після прання і дотику до чужого і свого брудного одягу.

7. Рекомендації із використання ЗІЗ під час надзвичайних ситуацій.

Які рекомендації щодо використання масок, рукавичок і інших ЗІЗ під час екстреної роботи на борту, коли соціальна дистанція неможлива, наприклад, робота на палубі або в машинному відділенні, яка вимагає, щоб велика кількість членів екіпажу перебували в одному місці/або проводили ремонтні роботи?

Намагайтеся дотримуватися дистанції не менше 1 метра (3 футів) між собою і оточуючими. Чому? Коли хтось кашляє, чхає чи говорить, він розпилює невеликі краплі рідини з носа або рота, які можуть містити вірус. Якщо ви перебуваєте надто близько, ви можете вдихати ці краплі, відповідно, можливо і вірус Covid-19. В якості запобіжного заходу рекомендується використовувати, як мінімум, лицьову маску і рукавички для обмеження можливого зараження.

167 УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ ПОВЕРНУЛИСЯ НА БАТЬКІВЩИНУ

8 травня 2020 року в Україну повернулися українські моряки – члени екіпажу судна MEIN SCHIFF 3, компанії TUI Cruises. У Києві в аеропорту «Бориспіль» їх зустріли представники Профспілки робітників морського транспорту України. Компанія організувала для моряків чартерний рейс до Києва, а, зважаючи на те, що серед членів екіпажу 167 моряків – одесити, додому вони вирушили на автобусах.

Нагадаємо, на початку травня в ПРМТУ звернувся інспектор Міжнародної федерації транспортників (ITF) у Німеччині Хамані Амаду з інформацією про те, що на борту круїзного лайнера MEIN SCHIFF 3 (IMO: 9641730, прапор Мальти) компанії TUI Cruises знаходяться більше 170 українських моряків, яким потрібна допомога з поверненням додому. Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк зв'язався з німецькою профспілкою та представниками компанії, а також з автоперевізником, щоб проконтролювати організацію перевезення українців до Одеси.

Всі українські моряки є членами Профспілки робітників морського транспорту

України. Судно MEIN SCHIFF 3 покрито колективним договором профспілки ver.di. Між ПРМТУ і німецькою профспілкою ver.di укладено Меморандум про взаєморозуміння, який передбачає, що всі українські моряки, які працюють на суднах під колективним договором німецької профспілки, є членами ПРМТУ.

«Всі моряки, які повернулися, пройшли тест на коронавірус, у всіх негативний результат. Їм було запропоновано скористатися додатком «Дій вдома» і пройти період обсервації у себе вдома. З Профспілкою моряки зв'язалися з проханням проконтролювати коректність репатріації. Вони хотіли переконатися, що будуть дотримані всі гарантії з боку компанії, що вони не будуть піддаватися ризику під час перельоту, що їх не залишать на примусову обсервацію. Ми всі ці питання з компанією відпрацювали, отримали підтвердження і гарантії того, що одеські моряки будуть безпечно доставлені автобусами до Одеси. Ми продовжуємо залишатися з ними на зв'язку», – зазначив Олег Григорюк.



В УКРАЇНУ ПОВЕРТАЮТЬСЯ МОРЯКИ-ЧЛЕНИ ЕКІПАЖУ СУДНА GALILEO

Сьогодні, коли моряки торгового флоту переживають важкі часи, ще більш вразливою групою працівників є рибалки, чиї права не захищені жодним міжнародним нормативно-правовим актом.

Для того, щоб хоч якось захистити працівників рибного промислу, Міжнародна федерація транспортників (ITF) створила робочу групу, що складається з інспекторів, які спільно допомагають рибалкам.

Завдяки ITF інспектору Гонзало Галану з Лас-Пальмас, Іспанія, в Україну повертаються моряки – члени екіпажу риболовецького судна GALILEO.

А тим часом триває робота з адміністрацією прапора судна GALILEO щодо забезпечення виплати заробітної плати 47 членам екіпажу, які залишилися на борту.



В ОНЛАЙН ПЕРЕЙШЛО ПРОВЕДЕННЯ СЕМІНАРІВ ДЛЯ МОРЯКІВ

Профспілка робітників морського транспорту України, спільно з керівником проекту Key4mate Євгеном Богаченко, провели онлайн зустріч, яка зібрала близько 90 осіб. В ході зустрічі Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк поділився з моряками поточною ситуацією в морській галузі та впливом COVID-19 на неї, розповів про зусилля, вжиті Профспілкою для підтримки моряків. Друга он-лайн зустріч в рамках проекту Key4mate з Олегом відбулася на тему зміни моряків в умовах пандемії і сертифікація моряків. Учасники вебінару ознайомилися з інформацією з приводу поточного стану справ у морській галузі, обговорили можливості та умови змін моряків, які знаходяться на суднах, варіанти самоізоляції, ситуацію з сертифікацією і документами моряків. Олег Григорюк розповів також про взаємодію Профспілки із галузевими органами влади з актуальних питань, діях ПРМТУ в умовах пандемії, спрямованих на підтримку моряків-членів Профспілки.

«В останні два місяці ми отримуємо величезну кількість звернень від моряків. Це і консультації, і прохання про допомогу. З моменту початку карантину і неможливості для багатьох моряків піти в рейс Профспілка надала фінансову допомогу близько 70 морякам-членам ПРМТУ», – зазначив Олег Григорюк.

Наступна онлайн зустріч пройшла на тему «Оподаткування доходів в Україні: що потрібно знати кожному моряку», яка завжди актуальна і викликає великий інтерес серед моряків. До ефіру приєдналися близько 120 чоловік. Радник Голови Профспілки робіт-

ників морського транспорту України, адвокат Юлія Пелих розповіла про терміни, порядок декларування і сплати податків з іноземних доходів у 2020 році, про відповідальність за порушення податкового законодавства, про те, де є інформація про доходи моряка, і хто може отримати до неї доступ, про нові правила фінансового моніторингу, як вони можуть вплинути на моряків.

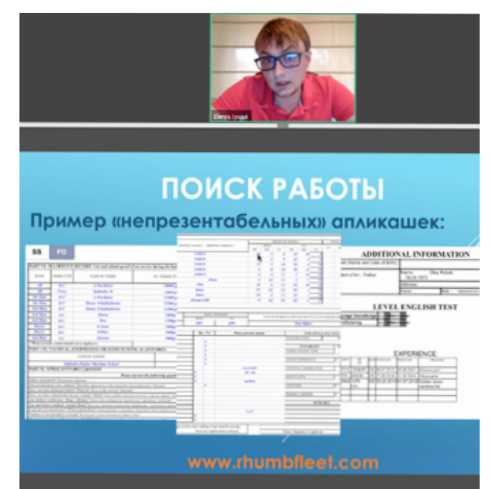
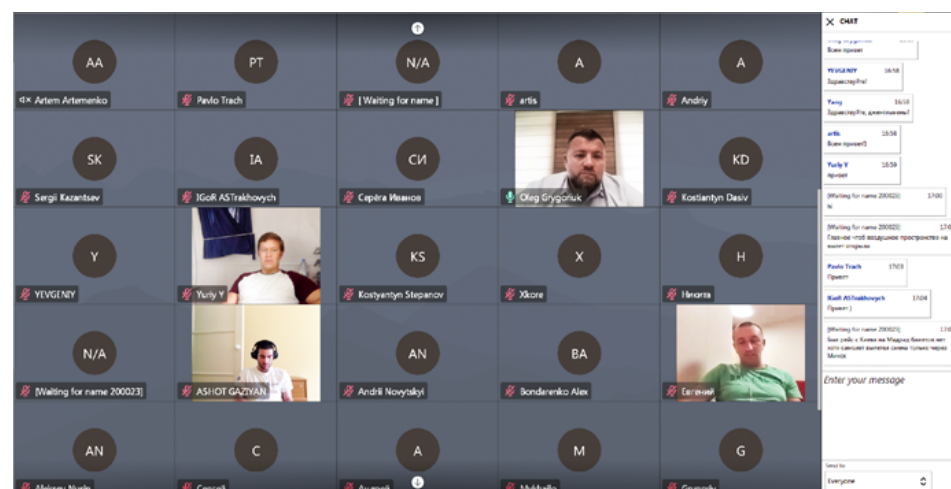
Подібний формат спілкування з моряками, як єдино можливий на сьогоднішній день, виявився вельми зручним і затребуваним. Черговий вебінар від ПРМТУ провів Денис Лисюк, старший помічник капітана з багаторічним стажем, творець проекту для моряків RhumbFleet. Тема зустрічі «Як влаштуватися на роботу на кращих умовах». Спікер розповів учасникам вебінару про головні етапи працевлаштування, про використання певних методів при пошуку роботи,

про вміння вести себе під час проходження співбесіди, про переваги влаштування на роботу безпосередньо від роботодавця, про правильний підхід до заповнення CV.

Крім того, Профспілка робітників морського транспорту України провела вебінар для дружин моряків-членів ПРМТУ, на якому вони з психологом Мариною Волковою обговорили тему стресостійкості.

З огляду на ситуацію, що склалася сьогодні, частина дружин чекають з рейсів своїх моряків, не припускаючи навіть, коли все вирішиться. Інші ж – втратили стабільність і впевненість у завтрашньому дні, тому що тепер не знають, коли їхні чоловіки зможуть знову приступити до роботи.

«Сьогоднішні реалії, як ніколи, потребують від нас організованості, стійкості, спокою, відповідальності і терпіння», – зазначила психолог.



НАГАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ДП «БДМТП» ОБГОВОРИЛИ НА ЗБОРАХ ТРУДОВОГО КОЛЕКТИВУ



ДП «Білгород-Дністровський МТП» останні півроку показував негативну динаміку за всіма показниками. З другої половини вересня 2019 року по лютий 2020 року утворилася заборгованість із виплати заробітної плати, практично втрачений вантажопотік.

Трудовий колектив порту змушений був звернутися в Національну службу посередництва і примирення для вирішення конфлікту з виплати заробітної плати. Представляти інтереси трудового колективу доручили профспілковому комітету Первинної профспілкової організації Білгород-Дністровського морського торгового порту, в особі Голови Ігоря Сергєєва.

З 01 лютого поточного року новопризначений директор Ігор Усов і його команда докладають усіх зусиль, щоб залучити вантажі, погасити заборгованість із заробітної плати, мати можливість виплачувати заробітну плату два рази на

місяць. На сьогоднішній день, для потенційних власників вантажу, порт пропонує криті і відкриті складські площі, парк спеціалізованої техніки для цілодобової перевалки генеральних, навалювальних і сипких вантажів.

Не забуті і соціальні питання. Серед яких оздоровлення працівників порту, їхніх дітей, ветеранів порту на базі відпочинку «Прибій».

Для прийняття оперативних рішень з трудових спорів і визначення шляхів виходу з кризової ситуації, 21 травня проведено збори трудового колективу ДП «Білгород-Дністровський МТП». На порядку денному було два питання:

- обрання членів комісії з трудових спорів;
- перехід на неповний робочий тиждень.

Доповідачі – голова Первинної профспілкової організації ДП «БД МТП» Ігор Сергєєв і перший заступник директора ДП «БД МТП» Віталій Щеглов.

В ході живої дискусії доповідачі відповіли на всі питання, які задавали учасники зборів. Загальні збори обрали комісію по трудових спорах у складі 6 осіб: 3 представники від трудового колективу і 3 – представники від адміністрації порту, затвердили «Положення по трудових спорах ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт».

Рішення про перехід на неповний робочий тиждень було відхилено у зв'язку з незначним економічним ефектом і ризиком відтоку кваліфікованих працівників.

Також, прийнято рішення про безкоштовний відпочинок ветеранів і дітей працівників порту на базі відпочинку «Прибій».

Збори трудового колективу завершили роботу на позитиві. Всім очевидні адекватні дії керівництва порту, що спрямовані на благо колективу порту і подолання труднощів підприємства.



МОЛОДІЖНА РАДА ФПУ ПРОВЕЛА ДЕКІЛЬКА ОНЛАЙН-ЗАСІДАНЬ

Голова Молодіжної ради Профспілки робітників морського транспорту України Еліна Караван взяла участь у засіданні Молодіжної ради Федерації профспілок України, яке пройшло 14 травня 2020 року у форматі відеоконференції.

У зібранні під головуванням очільника Молодіжної ради ФПУ Володимира Вороха взяли участь керівники молодіжних рад всеукраїнських профспілок і територіальних профоб'єднань, заступник Голови ФПУ Євген Драп'ятний та керівник департаменту профспілкового руху та зв'язків з громадськими організаціями Лариса Ровчак.

Члени Молодіжної ради ФПУ обговорили питання організації роботи в умовах

карантину, зокрема щодо організації і проведення звітно-виборної кампанії, а також питання, пов'язані з оформленням документів і їх реєстрацією в органах Міністерства юстиції України. Шляхом голосування у новому відеоформаті внесли зміни до Положення про Молодіжну раду ФПУ. Так, передбачено можливість проведення онлайн засідань, прийняття рішень за допомогою сучасних програм миттєвого обміну повідомленнями (Viber, Telegram).

Також було схвалено проєкт Положення про конкурс проєктів на профспілкову тематику серед молодих профспілкових активістів Федерації профспілок України, її членських організацій, розроблений

Виконавчим комітетом Молодіжної ради та фахівцями ФПУ. Участь у конкурсі братимуть роботи профактивістів віком до 35 років, які містять пропозиції щодо вдосконалення конкретного напрямку діяльності профспілок. Проєкт переможця конкурсу має знайти своє практичне застосування, і його буде направлено на розгляд Президії ФПУ.

Окрім цього, члени Молодіжної ради ФПУ вирішили направити Звернення до Президії ФПУ про врахування позиції молоді під час звітно-виборної кампанії та внесення змін до Статуту ФПУ, статутів всеукраїнських профспілок і територіальних профоб'єднань щодо представництва молодих людей у виборних органах профспілок. Запропоновані зміни мають на меті підвищити роль молоді у прийнятті стратегічних рішень щодо визначення напрямів розвитку та діяльності профспілкових організацій. Молодіжною радою делеговано трьох представників від молоді до Робочої групи з опрацювання змін до Статуту ФПУ у новій редакції.

Серед іншого, внесено зміни до складу членів Молодіжної ради відповідно до подань членських організацій ФПУ, обрано нових членів Виконавчого комітету та секретаря Молодіжної ради.

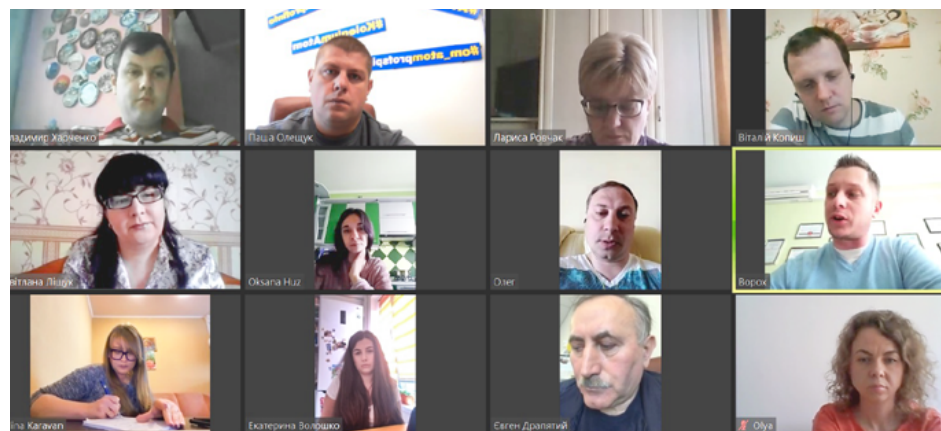
22 травня, також у форматі онлайн-

конференції, відбулося наступне засідання Молодіжної ради ФПУ, у якому взяли участь представники ПРМТУ. Тема відеоконференції нагальна: «Робота в умовах карантину».

Молодь обговорила, що дає організації чітке планування майбутнього (роботи), та якими способами це можна зробити, щоб отримати максимально чіткий результат. Велику увагу приділили корпоративній культурі та її впливу на роботу в колективі. Мали змогу попрацювати у групах та обговорити важливі питання: розгляд законопроектів, які суперечать адекватному сприйняттю профспілок та рабських трудових законів.

Цікавим стало обговорення технології управління «Менеджмент 3.0». Менеджмент 3.0 – це вдале поєднання руху інновацій, лідерства та управління. Такий спосіб управління переглядає визначення керівництва, і керівництво стає відповідальністю усієї групи (один за всіх, і всі за одного). Йдеться про спільну роботу, щоб знайти найбільш ефективний спосіб для роботи, щоб досягти своїх цілей, зберігаючи щастя працівників в якості пріоритету.

Отримані знання мали змогу відпрацювати у групах, вирішуючи змодельовані ситуації.



ДМИТРО ПАДАКІН. 100 ДНІВ НА ПОСАДІ В.О. НАЧАЛЬНИКА ДУ «ДЕРЖГІДРОГРАФІЯ». РЕЗУЛЬТАТИ І ПЛАНИ

Про діяльність державної установи «Держгідрографія», роботу підприємства під час карантину, заходи із забезпечення охорони здоров'я працівників, про досягнення за минулі 3 місяці роботи та плани з розвитку установи ми попросили розповісти виконуючого обов'язки начальника Держгідрографії Дмитра Юрійовича Падакіна.

Дмитре Юрійовичу, почнімо, певно, з того, що цікавить всю галузь: щойно Вас було призначено в. о. начальника Держгідрографії, як вітчизняний медійний простір просто-таки захлинувся у хвилі сенсаційних «скандалів, інтриг, розслідувань» щодо призначення «нових облич», без врахування досвіду й професіоналізму... Тим часом, відомо, що Ви раніше достатньо довго працювали в цій установі. Прокоментуйте, будь ласка.

Вітаю! Так, дійсно. Останнім часом мені також довелося зустрічати чутки в засобах масової інформації про начебто призначення на посаду в. о. начальника державної установи «Держгідрографія» нової людини з недостатнім досвідом для управління установою.

Вважаю за необхідне прокоментувати так: без жодних сумнівів ці чутки не відповідають дійсності!

Посміхається... Хтось може уявити, що центральний орган виконавчої влади так просто бере людину «з вулиці», без належного досвіду, і призначає на подібну посаду? Хоча, декілька прецедентів, звичайно, було, проте люди з галузі пам'ятають, до чого це призводить і чим закінчується.

Рішенню про моє призначення виконуючим обов'язки начальника ДУ «Держгідрографія» передувала нарада в Мінінфраструктури за участі керівництва Державної служби морського та річкового транспорту України. Керівників Морської адміністрації цікавило моє бачення стратегічного розвитку Держгідрографії та вирішення поточних проблем.

Я маю на увазі в першу чергу незрозумілу ситуацію з держзакупівлями в Держгідрографії. До речі, одним із найперших питань, які я ініціював, прийшовши до установи, було запрошення аудиторів Державної аудиторської служби України. Зараз вже маємо певні результати, про які детально й офіційно повідомимо після завершення аудиту.

Також викликала подив інертність установи в питанні імплементації європейських керівних документів щодо правил судноплавства внутрішніми водними шляхами (зокрема, СИГВВШ та ЄПСВВШ) у національну нормативно-правову базу, особливо в контексті підтримки Україною європейської ініціативи з відновлення та розвитку міжнародного водного шляху Е-40, про що неодноразово зазначав Міністр інфраструктури пан Криклій у ході своїх міжнародних візитів і зустрічей різного рівня.

Окрім цього, прозвучали зауваження щодо недостатньо активної розбу-

дови й модернізації системи навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства на річкових і морських водних шляхах, а також деякі інші міркування в частині поліпшення діяльності Держгідрографії.

У ході наради поділився з керівництвом Морської адміністрації планами і задумами, зокрема щодо імплементації до нормативно-

правової бази держави в сфері судноплавства на внутрішніх водних шляхах положень європейських правил сигналізації на ВВШ та судноплавства на ВВШ, які вже давно успішно застосовуються на річках Європи, а ми в Україні досі користуємось застарілим міждержавним ГОСТ 26200-98 для навігаційного оснащення судноплавних шляхів на річках. Цю та деякі інші мої пропозиції було прийнято схвально, особливо в світлі того, що вони напряму перекликаються з нормами законопроекту «Про внутрішній водний транспорт», прийняття якого дасть

старт реформі річкових перевезень.

Представники керівництва Морадміністрації поділилися своїми очікуваннями від роботи установи, окреслили коло першочергових задач і викликів, за які майбутній керівник (і це зовсім не обов'язково буду я) нести відповідальність у всій її повноті. Головні меседжі: менше слів, більше справ, стабільна робота стратегічної установи без нарікань з боку кінцевих морських і річкових користувачів, відповідність надаваних послуг сучасним міжнародним галузевим стандартам.

Тобто, що я хочу сказати. Маючи попередній 14-річний досвід адміністративної роботи в Держгідрографії – з 2004 до 2018 року – на посаді заступника начальника установи та, серед іншого, успішну координацію виконання установою міжнародних зобов'язань України, вважаю себе галузевою людиною і готовий поділитися набутим досвідом із молодшими або менш досвідченими колегами й надалі розвивати установу відповідно до найпередовіших стандартів і технологій. Тому без усілякого перебільшення і зайвої сором'язливості можу стверджувати, що в сфері навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства взагалі та в управлінні Держгідрографією зокрема мало хто може назвати мене «новою людиною».

Тим не менш, зараз, перебуваючи на посаді в. о. начальника Держгідрографії, я усвідомлюю, що доводити свою достатню компетенцію для обрання начальником цієї стратегічної установи мені доведеться перш за все за результатами участі в конкурсній відбірці, який і покликаний визначити найгіднішого претендента для управління Держгідрографією. Для цього вже маю готові напрацювання для представлення конкурсній комісії, в тому числі короткострокові та довгострокові плани розвитку установи. У будь-якому разі, хто б не був обраний на посаду начальника Держгідрографії, хотілося б бачити на цьому місці перш за

все професійну, розумну, порядну людину, яка реально уявлятиме, чим займається установа, куди вона рухається, які задачі перед нею стоять, і які є дієві й ефективні способи для виконання цих задач.

Повертаючись до історії становлення і розвитку національної гідрографічної служби, функції якої в Україні виконує Держгідрографія, які найвагоміші досягнення установи під час вашої роботи хотілося б першочергово пригадати?

Перш за все хотів би внести важливе уточнення: окрім функцій національної гідрографічної служби, що витікає із самої назви установи, та представництва України в Міжнародній гідрографічній організації (МГО), Держгідрографія виконує ще й функції національної маякової служби і з 2004 року є Національним членом Міжнародної асоціації навігаційного забезпечення мореплавства і маякових служб (МАМС). До речі, таке поєднання функціоналу є досить нечастим серед гідрографічних служб світу й робить Держгідрографію, в своєму роді, унікальною установою, яка, окрім гідрографічного забезпечення судноплавства, здійснює ще і навігаційну підтримку безпеки судноплавства, причому як на морських, так і на внутрішніх водних (річкових) шляхах держави!

За минулі 10–15 років завдяки, тодішньому начальнику установи професору Сергію Симоненку в Держгідрографії був сформований потужний кістяк фахівців з унікальними компетенціями, який всупереч певним неоднозначним кадровим рішенням попередньої команди, попри все вдалося зберегти.

Зараз до пріоритетних першочергових задач мною віднесено повернення до колективу установи професіоналів, які піддавалися необґрунтованим масовим звільненням за попереднього керівництва, у тому числі з грубим порушенням законодавства, без погодження з первинною профспілковою організацією, із заміною висококваліфікованих спеціалістів з багаторічним досвідом на лояльних, але здебільшого некомпетентних і непрофесійних приятелів і знайомих. Для цього намагатимемося всіляко мотивувати і заохочувати професіоналів. Хто прагне і, головне, здатний робити реальний внесок у спільну справу розбудови вітчизняної гідрографії та морської картографії, як то кажуть, «Welcome on Board»!

Що стосується досягнень і успіхів установи впродовж минулих років і, перш за все, за період з 2004 року до червня 2018 року, про який я можу звітувати з повною відповідальністю, то, як ентузіаст своєї справи, міг би напевно перерахувати їх досить довго, але хотів би озвучити хоча б найбільш значимі:

- на замовлення Держгідрографії з 2003 до 2017 року побудовано: великі гідрографічні катери «А. Лисенко», «О. Солодунов», «Зарудний», гідрографічно-лоцмейстерське судно «Одеса», мале гідрографічне судно «Шляховик», роз'їзний катер «ЛІМБ»; було здійснено поставку 5 гідрографічних катамаранів; виконано глибоку модернізацію малих гідрографічних суден «Капітан Башев», «Капітан Зібер», «Капітан Черемних»;

- відновлено практично з нуля навігаційну обстановку на українській ділянці р. Дунай, встановлено 65 світних навігаційних знаків, 309 кілометрових інформаційних знаків та 50 річкових буїв;

- створено систему моніторингу берегових і плавучих засобів навігаційного обладнання (ЗНО);

- в 2015 році успішно завершено процес приєднання України до Протоколу поправок до Конвенції про Міжнародну гідрографічну організацію (МГО) через прийняття відповідного Закону України. Необхідно наголосити, що процес ратифікації Протоколу поправок до Конвенції МГО був ініційований, супроводжувався на всіх етапах і був доведений до завершення в першу чергу силами міжнародників ДУ «Держгідрографія». Завдяки напруженій багаторічній роботі наших фахівців нам вдалося довести до логічного завершення процес приєднання України до Протоколу поправок до Конвенції МГО. Впевнений, що ця робота сприяла підвищенню авторитету України на міжнародній арені й позитивно вплинула на імідж України як морської держави з розвиненою гідрографічною службою;

- відновлено, модернізовано, переоснащено, переведено в автономні й автоматичні режими роботи, а також капітально відремонтовано чимало маяків, інших берегових і плавучих ЗНО;

- організовано в складі ремонтно-відновлювальних баз філій Держгідрографії ремонтні бригади для виконання ремонтних робіт на ЗНО своїми силами, закуплено необхідне обладнання, інструменти та автотранспорт для забезпечення їх роботи;





Основне завдання Держгідрографії – навігаційно-гідрографічне забезпечення безпеки судноплавства на морських та річкових судноплавних шляхах – вимагає неабиякого оснащення спеціального флоту установи та забезпечення фахівців сучасним обладнанням і програмним забезпеченням. Поділіться планами на майбутній розвиток?

Звичайно, погоджуючись на пропозицію обійняти посаду в. о. начальника Держгідрографії, я робив це усвідомлено й відповідально, вибудовуючи певні плани вдосконалення роботи установи та шляхи їхньої реалізації.

У найближчій перспективі заплановано встановлення найсучаснішого обладнання базових станцій Автоматичної ідентифікаційної системи (АІС), в тому числі на внутрішніх водних шляхах. Оснащення ЗНО сучасним та енергоефективним обладнанням АІС-ЗНО та метеостанціями дозволить судноводіям отримувати точну й актуальну інформацію про стан ЗНО, метеорологічні умови в місцях їх встановлення, що в свою чергу підвищить рівень безпеки і безаварійності судноплавства в морських водах України.

Окремі системи моніторингу ЗНО та надводної обстановки з використанням АІС будуть об'єднані в комплексну інтегровану систему моніторингу та надводної обстановки, побудовану з використанням новітніх сучасних технічних засобів.

Також планується впровадження сучасного програмного забезпечення системи моніторингу та робочих місць оператора, модернізація морально та фізично застарілої апаратури контрольно-коригуючих станцій, а також подальше оснащення ЗНО відновлювальними джерелами енергії.

Планів – безліч, і значну частину з них ми вже взялися реалізовувати.

Дякую, що поділилися планами на майбутнє та задумами щодо їх втілення. Ви очолюєте Держгідрографію протягом повних 3 місяців. Чи є якісь практичні результати? Що вже вдалося зробити?

Попри карантинні обмеження, Держгідрографія виставила засоби навігаційного обладнання на внутрішніх водних шляхах зі значним випередженням визначених планом термінів.

Тривають роботи із запровадження в національну систему НГЗ судноплавства морських і річкових пластикових буйів – процес, ініційований у галузі водного транспорту саме державною установою «Держгідрографія». Наприкінці квітня – початку травня нами отримано 105 нових пластикових буйів, які вже виставлено на Київському водосховищі (гирло р. Прип'ять – Київська ГЕС) та на р. Південний Буг (Лаврівка – Гнівань) на заміну фізично зношеним металевим буйам.

Нещодавно установою розпочато процес поетапної заміни мережі базових станцій Автоматичної ідентифікаційної системи (АІС), які відпрацювали регламентний термін служби. Так, у цьому році плануємо

встановити новітні та сучасні зразки базових станцій на 5 берегових об'єктах, для чого вже підготовлено технічні вимоги, іншу необхідну документацію та оголошено торги на закупівлю.

Вже запустили процес заміни й модернізації обладнання системи моніторингу на берегових ЗНО із встановленням резервування світлооптичного та енергетичного обладнання. У поточному ж році планується модернізувати обладнання системи моніторингу та світлооптичного обладнання на 12 берегових об'єктах, для чого вже підготовлено технічні вимоги й необхідну документацію та оголошено торги на закупівлю.

У період з березня по травень виконано гідрографічні зйомки у морській зоні відповідальності України, в тому числі:

- акваторії частини IV системи розподілу руху № 2 Підходи до портів Чорноморськ, Одеса, Південний (від порту Одеса до порту Чорноморськ);

- підхідного каналу та акваторії Чорноморського морського порту;

- каналу акваторії морського порту Миколаїв (1, 2 коліна);

- акваторії Бузько-Дніпровсько-Лиманського каналу з 4 по 13 коліна;

- якірних стоянок №№ 361, 362, 363;

- Рекомендованого шляху від Рейдового портового пункту РПП № 2 до буя № 134;

- звалища ґрунту;

- на траверзі мису Великий Фонтан;

- звалища ґрунту радіусом 1,1 км в районі порту Чорноморськ;

- звалища ґрунту № 905 (МТП Чорноморськ);

- топографо-геодезичні роботи з метою визначення динаміки і морфології оголовку Сіверсової коси та Волоської коси.

Також продуктивно працювали на внутрішніх водних шляхах України, завдяки чому протягом весняних місяців забезпечили виконання гідрографічних зйомок:

- фарватеру української частини р. Дунай від 0 км гирла Бистре до мису Ізмайльський Чатал (116 км);

- фарватеру української частини р. Дунай від 44 до 72 милі;

- морського підхідного каналу гирла Бистре;

- акваторії критичних ділянок для судноплавства (перекатів) в районі Кременчуцького водосховища;

- акваторії Верхнього Дніпра від 980,0 до 1046,0 км суднового ходу;

- підхідного каналу шлюзу Канівської ГЕС;

- підхідного каналу шлюзу Київської ГЕС.

Узгоджено та затверджено 5 морських навігаційних карт та 2 річкові оглядові карти р. Дніпро.

Окрім суто спеціалізованих робіт і послуг, як то гідрографічні зйомки та картографування морської та річкової акваторії, активно працюємо у міжнародній сфері.

Держгідрографія за дорученням Органу управління – Морської адміністрації – представляє Україну в Міжнародній гідрографічній організації. Наприкінці травня ми взяли участь у виборах директора МГО, які внаслідок відтермінування до листопада 2020 року цьогорічної чергової сесії Асамблеї МГО, проведення якої первинно було заплановано на квітень, відбулися онлайн. Таємному онлайн голосуванню передували попередні консультації наших міжнародників з Міністерством закордонних справ України, завдяки чому вдалося з'ясувати позицію зовнішньополітичного відомства та врахувати її під час голосування. Найближчим часом очікуємо результатів виборів, про які невідкладно проінформуємо МЗС.

У межах підготовчої роботи, що передуватиме проведенню відтермінованої Асамблеї МГО та участі в ній української делегації, нами вивчені й проаналізовані пропозиції до 2-ої сесії Асамблеї. Фахівцями проведено комплексну аналітичну роботу з вивчення потенційних наслідків затвердження зазначених

пропозицій, зокрема щодо тлумачення деяких статей у Базових документах МГО, перегляду низки статей Основних правил МГО, перегляду поняття «гідрографічний інтерес» в Основних правилах МГО, заснування спільної лабораторії інновацій і технологій на рівні МГО – Сінгапур, перегляду резолюції МГО 2/1997 «Заснування регіональних гідрографічних комісії» тощо. Наразі від імені держави Україна готуємо обґрунтовану й аргументовану позицію по згаданих пропозиціях, яку в установлений термін направимо до Секретаріату МГО.

В частині міжнародної діяльності установи можна також згадати про завершення силами фахівців Держгідрографії перекладу з англійської на українську мову Керівництва 1057 Міжнародної асоціації навігаційного забезпечення мореплавства та маякових служб (МАМС) «Використання Географічних інформаційних систем національними маяковими службами» та Керівництва 1058 МАМС «Використання моделювання як інструменту проектування судноплавних шляхів та планування розстановки засобів навігаційного обладнання». Варто зауважити, що перекладу стандартів та інших керівних документів МГО, МАМС, ЕЕК ООН, ІМО на українську мову зараз приділятимемо значну увагу, щоб фахівці установи зокрема та галузі у цілому мали змогу працювати з нормативними документами, які були б якісно й фахово перекладені державною мовою.

Для цих же потреб нами вже створено двомовну термінологічну базу для перекладу «Європейських правил сигналізації на внутрішніх водних шляхах», виданих Європейською економічною комісією Організації Об'єднаних Націй (ЕЕК ООН) в 2018 році. Цей документ також буде перекладений на українську мову в рамках підготовчої роботи, яка проводиться установою для імплементації до нормативно-правової бази держави в сфері судноплавства на внутрішніх водних шляхах положень керівних документів ЕЕК ООН у сфері судноплавства внутрішніми водними шляхами.

У березні Держгідрографію відвідали експерти проекту ЄС «Сприяння транспортному розвитку річки Дніпро». У ході візиту було обговорено широке коло питань щодо підтримки картографічною філією Держгідрографії ФДУ «Укрморкартографія» сучасних стандартів ГО, підготовки, видання й оновлення річкових паперових та електронних карт, наявності на вітчизняних річкових суднах сучасного обладнання Електронної картографічної навігаційної інформаційної системи (ЕКНІС), відсутності на державному рівні законодавчого врегулювання питання обов'язкової наявності бортового обладнання ЕКНІС та, як наслідок, низького попиту на річкові електронні навігаційні карти й відповідно високий – на паперові. Сам візит експертів ЄС та результати проведених переговорів і консультацій є особливо важливими й актуальними у світлі законопроекту «Про внутрішній водний транспорт», на який покладають великі сподівання всі зацікавлені річкові користувачі.

Як можна бачити, ми не лише плануємо, але й активно і напружено працюємо задля реалізації наших досить амбітних планів.

Держгідрографія виконує частину міжнародних зобов'язань України, як прибережної держави. Якою на сьогодні є міжнародна діяльність установи? Що на часі?

В червні 2018 року в Україні відбувся аудит Міжнародної морської організації (ІМО) з метою перевірки виконання Україною міжнародних зобов'язань у секторі морської безпеки та визначення рівня імплементації обов'язкових документів ІМО у національних законодавстві, а також виконання конвенційних зобов'язань України у сфері безпеки мореплавства та вимог з охорони природного морського середовища.



Разом із низкою міністерств, відомств, служб і установ я, як заступник начальника установи, разом із начальником відділу міжнародних відносин Держгідрографії Аллою Мягковою інтенсивно працювали в спеціально створеній робочій групі при Мінінфраструктури, координуючи і забезпечуючи підготовку Держгідрографії до аудиту.

Під час аудиту всеохопній перевірку було піддано виконання Держгідрографією частини функцій прибережної держави, у першу чергу тих, що регулюються главою V Міжнародної конвенції з охорони життя людини на морі (СОЛАС) і стосуються надання гідрографічних послуг, утримання й обслуговування системи засобів навігаційного обладнання, поширення навігаційних попереджень і метеорологічної інформації, установлення шляхів руху суден.

Результати аудиту перевершили найсміливіші очікування морської спільноти: експерти ІМО констатували успішне проходження аудиту Україною. За відмінну підготовку установи до аудиту мене і декількох начальників структурних підрозділів Держгідрографії було відзначено подяками Міністра інфраструктури України.

Разом з цим, користуючись нагодою, хочу ще раз відмітити командну роботу всього колективу Держгідрографії, без чого ми б не мали такого вагомого результату! Варто усвідомлювати, що без попередніх років сумлінної праці фахівців і розвитку установи задля відповідності послуг, які надаються мореплавцям, найсучаснішим світовим стандартам, ані за рік, ані за декілька років підготовки до аудиту нам би не вдалося забезпечити безперебійну роботу Держгідрографії в частині виконання вимог Конвенції СОЛАС.

Користуючись цією нагодою, я би хотів виділити особистий внесок у підготовку до аудиту та безпосередню участь в аудиті начальника відділу міжнародних відносин Алли Мягкової та, звичайно, підпорядкованому їй відділу, й у першу чергу – начальнику групи з питань євроінтеграції Віктору Белінському. Справа в тому, що найінтенсивніший етап підготовки до аудиту ІМО тривав понад рік. Весь цей час забезпечувалась координація роботи структурних підрозділів Держгідрографії, спрямованої на досягнення якнайвищого результату у виконанні задач, які ставило нам Мінінфраструктури, а також звітування установи перед Мінінфраструктури щодо проведеної роботи. Підготовка установи до аудиту поширилася не лише на ключові профільні підрозділи установи на кшталт гідрографічного відділу, центру навігаційно-гідрографічної інформації, відділу навігаційного забезпечення мореплавства та маякової служби тощо. Для приведення внутрішньої документації установи у відповідність до вимог аудиторів також залучалися відділ експлуатації плавзасобів, відділ кадрів і соціальної роботи, група супроводження системи управління якістю, інші відділи і групи. Величезні обсяги даних і матеріалів щодо всіх аспектів і напрямів роботи установи наші міжнародники надавали аналітичний обробці, аналізу та зведенню. Більше цього, безпосередня участь А. Мягкової у спілкуванні та взаємодії з аудитором ІМО та її бездоганне володіння професійною термінологією англійською мовою, разом із глибокими знаннями щодо виконання Держгідрографією стандартів і настанов Міжнародної гідрографічної організації (МГО) та Міжнародної асоціації навігаційного забезпечення мореплавства і маякових служб (МАМС), дозволило нам уникнути непорозуміння і невірних тлумачень будь-яких аспектів нашої роботи під час перевірки. Впевнений, що людський фактор у цьому випадку відіграв значну роль для успіху установи в проходженні аудиту ІМО!

Користуючись нагодою, я щиро дякую колегам за відданість нашій спільній справі. Саме про таких професіоналів я казав вище: мій обов'язок, як керівника, зберегти кадровий фонд Держгідрографії та примножувати його через постійні матеріальні та кваліфікаційні інвестиції у професіоналізм спеціалістів.

Тим не менш, попри успішне проходження аудиту галузю та державою, за результатами перевірки командою аудиторів було складено проміжний звіт з рекомендаціями і зауваженнями для виконання Україною.

Як установа справляється з виконанням зауважень Національного аудиту ІМО?

Варто відмітити, що безпосередньо до компетенції Держгідрографії належало лише одне зауваження аудиторів – те, що стосувалося відсутності в Україні комплексного механізму перегляду й оцінки ефективності систем установлення шляхів руху суден у морських водах держави.

У вересні 2019 року на запрошення Уряду України й зокрема Міністра інфраструктури Владислава Криклія ІМО направила до нашої держави Консультативну місію. Під час місії консультантами ІМО було всебічно



й детально обговорено з причетними українськими посадовцями, фахівцями Мінінфраструктури, Морської адміністрації, ДП «АМПУ», Держгідрографії тощо, а також надано зауваження, висновки й рекомендації щодо першої редакції Процедури.

Завдяки зусиллям Держгідрографії та Морської адміністрації враховані зауваження й рекомендації Консультативної місії ІМО було включено до доопрацьованої редакції Процедури перегляду й оцінки ефективності систем установлення шляхів руху суден, яку наприкінці березня 2020 року затверджено Міністром інфраструктури України Владиславом Криклієм, перекладено на англійську мову силами Держгідрографії й направлено Міністерством інфраструктури до Міжнародної морської організації на виконання зауваження аудиту ІМО FD-9.

Попереду – повторна оцінка системи установлення шляхів руху суден: Система розподілу руху № 2. Підходи до портів Чорноморськ, Одеса та Південний (Система), підготовка та узгодження підприємствами і відомствами морської галузі пропозицій щодо удосконалення Системи та подання Україною на розгляд ІМО проекту змін до Системи.

За оптимістичним сценарієм очікуємо прийняття пропозицій України Міжнародною морською організацією, після чого про їх введення в дію мореплавців і всі зацікавлені сторони буде проінформовано в установленому порядку.

Останні кілька місяців змусили по-новому переосмислити не лише далекоглядні плани, але й кардинально змінити повсякденний життєвий уклад. Як карантинні обмеження вплинули на виробничу діяльність вашої установи?

Так, ви праві. Звичайно, і керівництву, і працівникам установи довелося пристосовуватись до нових реалій, при цьому ні на мить не зупиняючи робочі процеси. Нагадаю, що Кабінетом Міністрів України Держгідрографію віднесено до переліку стратегічних підприємств держави, тому про повне закриття установи на карантин навіть не йшлося.

На період карантину працівникам установи було запропоновано режим дистанційної роботи вдома, але при цьому завдання, покладені на філії установи та структурні підрозділи, виконувалися в повному обсязі.

З метою недопущення поширення випадків COVID-19 на робочих місцях систематично проводилась і проводиться профілактична дезінфекція робочих зон, додаткове вологе прибирання, провітрювання, обробка поверхонь дезінфекційними засобами. На входах на поверхні офісної будівлі установи, а також в робочих кабінетах організовані місця для обробки рук антисептиком. Запроваджено температурний скринінг працівників із використанням інфрачервоних термометрів, закуплено засоби індивідуального захисту органів дихання та забезпечено ними всіх працівників. В умовах зупинення роботи громадського транспорту адміністрацією та профспілковими організаціями установи було організовано доставку в межах Києва до місця роботи й назад працівників установи, які цього потребували.

Один з післякарантинних викликів – це стрімке зростання безробіття на тлі падіння економічних показників. Що можете сказати з приводу збереження кількості робочих місць у ввіреній Вам установі й рівня оплати праці?

Пріоритетним завданням вважаю поступову й поетапну оптимізацію організаційної структури установи, включаючи скорочення раніше «роздутого» апарату управління (керівників різного роду) на користь реальних виконавців і фахівців, а також підвищення посадових окладів працівників, у першу чергу – екіпажам плавзасобів і гідрографам.

Плануємо надалі підвищувати кваліфікацію й забезпечувати навчання гідрографів і морських картографів, у тому числі за кордоном, тим більше, що маємо напрацьовані контакти з секретаріатами профільних міжнародних організацій – Міжнародної гідрографічної організації (МГО) та Міжнародної асоціації навігаційного забезпечення мореплавства та маякових служб (МАМС).

Інший бік «кадрової медалі» – сьогодні всі галузі вітчизняної економіки гостро відчувають «кадровий голод»: нестачу як досвідчених фахівців-експертів, так і просто кваліфікованих



робітників. Які бачите перспективи збереження й кадрового потенціалу й підвищення його кваліфікації?

Дякую, що нагадали. Лише декілька тижнів тому підготували супровідні документи й подали кандидатуру фахівця – картографа на участь у спільному проєкті Міжнародної гідрографічної організації (МГО) та Японського фонду (Nippon Foundation) «Геопрогностичний морський аналіз і картографія (GEOMAC)» тривалістю 3,5 місяці. Курс проводитиметься на базі Гідрографічної служби Сполученого Королівства (UKHO) в м. Тонтон, Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії.

Оскільки фінансування переважної частини витрат забезпечується за рахунок Японського фонду, в разі відбору нашого кандидата, Держгідрографії вдасться заощадити – за попередніми розрахунками, що ґрунтуються на вартості подібних навчальних курсів у провідних навчальних закладах світу – десятки тисяч доларів США.

Взагалі, вважаю кадровий потенціал найціннішим ресурсом установи. Беручи ж до уваги специфіку і в певному роді унікальність нашої діяльності, тривалість і складність підготовки кваліфікованих гідрографів і картографів, докладатиму значних зусиль для розвитку, підвищення кваліфікації спеціалістів, формування й збереження кадрового резерву установи, а також – і це надзвичайно важливо – належного матеріального і нематеріального мотивування цінних кадрів!

На завершення нашої бесіди, пане Дмитре, дозвольте побажати Вам і очолюваній Вами установі подальших успіхів у розбудові вітчизняної гідрографії і морської й річкової картографії та нових здобутків на міжнародній арені!

Щиро дякую за побажання і сподіваюся на зустріч десь через рік для ознайомлення аудиторії вашого видання з новими успіхами установи. Впевнений, нам буде чим поділитися!



ДП «МТП «ЮЖНИЙ» ВСТАНОВИВ НОВИЙ ІСТОРИЧНИЙ МАКСИМУМ ВАНТАЖОПЕРЕВАЛКИ



Морський торговельний порт «Южний» наростив місячну перевалку вантажів до рекордних 2 мільйонів 100 тисяч тонн. Це новий історичний максимум за всю історію роботи порту з 1978 року. У травні 2020 року вантажообіг держстивдора на 80% більше відносно аналогічного місяця минулого року і на 86% вище планових показників.

Проводячи політику диверсифікації вантажів, порт стабільно утримує позицію лідера в морській галузі. Експорт склав 75% загального обсягу перевалки. Руда є основним вантажем (1 мільйон 498 тисяч тонн). Перевалка двохмільйонної тонни відбулася 31 травня при навантаженні руди на Capesize KSL Santiago.

Імпорт включає вугілля (169,2 тисяч тонн) і бентонітову глину (125 тисяч тонн). Протягом місяця через ДП «МТП «Южний» пройшло 162 тисячі тонн транзиту і 60,9 тисяч тонн каботажу.

У травні 2020 року оброблено 27977 напіввагонів. Ця цифра перевищує показник минулого року на 53%. 959 напівва-

гонів було вивантажено 31 травня 2020 року. Портовики оновили попередній максимальний показник – 890 одиниць. Всього, з урахуванням навантаження, за добу оброблено 1056 напіввагонів з ЗРК, ЗРО, вугіллям та ін.

Продовжує збільшуватися кількість оброблених великотоннажних балкерів. У травні 2020 року ДП «МТП «Южний» прийняло 16 суден типу Capesize. Це в два рази більше, ніж за аналогічний період минулого року.

«Морський торговельний порт «Южний» зараз активно реалізовує свій потенціал. Колектив підприємства професійно і сумлінно виконує основні та оперативні завдання. Сьогодні ми забезпечуємо послідовний розвиток технологій обробки вантажів, спостерігаємо стійку тенденцію зростання продуктивності. Поступово оновлюються портові потужності і модернізується інфраструктура підприємства», – коментує в.о. директора ДП «МТП «Южний» Олександр Олійник.

Прес-центр ДП «МТП «Южний»

КЕРІВНИКИ ВАНТАЖНИХ РАЙОНІВ, СЛУЖБ І ВІДДІЛІВ МАРІУПОЛЬСЬКОГО ПОРТУ ВІДЗВІТУВАЛИ ПРО ДОСЯГНЕННЯ І ПРОБЛЕМИ В ГАЛУЗІ ОХОРОНИ ПРАЦІ



26 травня 2020 року в Маріупольському порту відбулася традиційна нарада, присвячена стану охорони праці на підприємстві за підсумками 1 кварталу 2020 року. Через карантинні заходи нарада в цьому році проходить з обмеженою кількістю учасників – без керівників середньої ланки і представників громадськості.

Стан охорони праці – це показник підготовленості та задоволеності трудящих,

і ставитись до охорони праці потрібно саме, як до показника, – зазначив в.о. директора порту Ігор Барський, відкриваючи нараду. – Служба охорони праці повинна розробляти нормативні документи, а ви, представники підрозділів, повинні їх впроваджувати і працювати з людьми. Упевнений, що з цього року ми почнемо новий виток з розвитку охорони праці на нашому підприємстві.

У ДП «ММТП» забезпеченню безпечних умов роботи портовиків завжди приділяється особлива увага. Так, незважаючи на режим економії, в 1 кварталі 2020 року витрати підприємства на охорону праці склали майже 7,5 млн. грн. З них 5,9 млн.грн. – на закупівлю сучасного, високоякісного спецодягу і ЗІЗ, понад 1 млн. – на утримання медпунктів, майже 200 тис. грн. – на забезпечення молоком за роботу у шкідливих умовах, більше 200 тис.грн. – на миючі та дезінфікуючі засоби.

Керівники вантажних районів, служб і відділів відзвітували про досягнення і проблеми в галузі охорони праці в своїх підрозділах. Природно, що суворі корективи в плани портовиків внесло поширення інфекції COVID-19: змінилися умови роботи, збільшилися витрати, деякі із запланованих заходів виконані частково.

.КОП продовжує роботи по ремонту гідроізоляції будівлі управління порту; 1-й район частково виконав заміну освітлювальних приладів; в автогосподарстві виконані ремонти зварювального та ремонтного боксів та інше.

.Проведено низку заходів до Дня охорони праці:

.Надано матеріальну допомогу непрацюючим інвалідам праці, які отримали травми на виробництві;

.Проведено конкурс дитячого малюнку на тему «Охорона праці очима дітей»;

.Проведено огляд-конкурс на кращу організацію робочого місця.

- Я підписав наказ про преміювання 32 працівників за перемогу в конкурсі за краще робоче місце, – повідомив в.о. директора порту Ігор Барський. - Цей конкурс – мотиваційний інструмент, ефектом від якого є не премія, а виробничий ефект. Нехай керівники підрозділів доведуть до переможців, що ті повинні стати пропагандистами. Разом з грошовою винагородою на них полягає і відповідальність за пропаганду охорони праці.

Комплексно оцінивши всі показники, в тому числі по профілактичній роботі і травматизму, було прийнято рішення дати охороні праці на підприємстві в 1 кварталі 2020 року задовільну оцінку.

Прес-центр ММТП

ПІДТРИМАЙТЕ ПРОФСПІЛКОВІ ВИДАННЯ!



ПЕРЕДПЛАЧУЙТЕ
на II півріччя 2020 року

періодичні профспілкові видання:
Газета «Профспілкові Вісті»

Журнал «Бібліотечка голови профспілкового комітету»

Передплату можна оформити за «Каталогом видань України «Преса поштою»:

- на сайті ДП «Преса»;
- на сайті АТ «Укрпошта»;
- у відділеннях поштового зв'язку;
- в операційних залах поштамтів;
- в пунктах приймання передплати.

У СКАДОВСЬКОМУ МТП ПЛАНУЮТЬ ВІДНОВИТИ ВАНТАЖОПОТІК

У травні 2020 року на своєму засіданні Уряд прийняв рішення, яким відновлюється робота пунктів пропуску через державний кордон для морського сполучення «Скадовський морський торговельний порт».

Міністерство інфраструктури України планує відновити вантажопотік у Скадовському морському торговельному порту шляхом відкриття окремого пункту пропуску через кордон для морського сполучення. Про це повідомив Міністр інфраструктури України Владислав Криклій у ході спільного робочого візиту в Херсонську область з Віце-прем'єр-міністром – Міністром з питань реінтеграції тимчасово окупованих територій Олексієм Резніковим.

«Ми маємо відновити вантажопотік у порту Скадовська. Це стратегічно важлива задача. Наразі підприємство перебуває

у стадії передачі фонду держмайна. І ми хочемо оптимального використання цього майна та потужностей порту. Для цього потрібно відкрити окремий пункт пропуску через кордон для морського сполучення. Відповідне розпорядження Міністерства, яке це пропонує, вже погоджене з усіма профільними відомствами та передане в Уряд. Очікуємо, що найближчим часом рішення буде прийнято», – наголосив Владислав Криклій.

Він нагадав, що Міністерство інфраструктури продовжує роботу з передачею у концесію морських торговельних портів «Ольвія» та Херсон, а також над новими концесійними проектами у важливих інфраструктурних галузях.

У ході робочого візиту міністри оглянули роботу та потужності Скадовського порту, а також обговорили перспективи подальшого розвитку.



ДОВІДКОВО: Скадовський морський торговельний порт розташований на північному березі Джарилгацької затоки Чорного моря. Його причальна лінія складає 0,8 км з глибинами до 6 м. Сухопутний зв'язок із морським портом здійснюється через автомобільний транспорт. Вантажообіг порту у 2019 році склав 4,7 тис. тонн. Пропускна спроможність терміналів сягає 1,3 млн. тонн/рік.

www.mtu.gov.ua

ТЕХНОЛОГІЧНИЙ ВІДДІЛ ДП «ІЗМ МТП»: НАУКОВИЙ ПІДХІД ДО ПЕРЕВАЛКИ ВАНТАЖІВ

Державне підприємство «Ізмайльський морський торговельний порт» головною метою своєї роботи ставить виконання договірних зобов'язань перед клієнтами – перевалка вантажів без втрати якості у встановлені терміни і максимально безпечно, як для людей, так і для техніки та навколишнього середовища. Розробкою технологічних карт для кожного виду вантажу та кожного виду транспорту (а в Ізмайльському порту обробляють чотири види транспорту – залізничний, автомобільний, морський і річковий) займається технологічний відділ ДП «ІЗМ МТП», який очолює головний технолог підприємства Максим Шевчук.

– Наше головне завдання – забезпечити проведення вантажних робіт відповідно до робочої технологічної документації, – розповідає Максим Юрійович. – Ми займаємося розробкою технологічних карт для нових вантажів, які заходять в Ізмайльський порт, вдосконаленням вже діючих на підприємстві технологічних процесів, розробкою, замовленням і контролем за виготовленням і експлуатацією вантажозахоплювальних пристроїв, а також здійснюємо технологічний нагляд.

Свою роботу технологи Ізмайльського порту називають творчою та цікавою: нові вантажі, нова техніка, розробка нових вантажозахватів – все це вимагає знання, як вже існуючих технологій вантажоперевалки і норм охорони праці, так і вивчення і розробки нових схем і методів роботи. Один з найбільш «свіжих» прикладів – це розробка технологічних інструкцій для роботи на закуплених у 2018 і 2019 роках перевантажувачах Terex Fuchs.

Основні документи, на підставі яких розробляються технологічні карти, – це «Правила безпеки праці в морських портах» (зараз це видання готується до перевипуску, але до видання нових «Правил безпеки в морських портах» технологи продовжують користуватися старим виданням – в ньому описані всі види вантажів та технології роботи), а також «Правила розробки технологічної документації».

Інженер-технолог зі складання технологічної документації Тетяна Кочерга показує справжні раритети – карти типових і досвідчених технологічних процесів перевантажувальних робіт в морських портах, що були видані в 1981 році.

– Зараз вже немає подібних спеціалізованих видань, – пояснює Тетяна Валеріївна. – Звичайно, наші робочі технологічні карти розроблені з урахуванням нових умов роботи, але зберігаємо і ці карти, тому що вони лягли в основу багатьох технологій, які застосовуються сьогодні в Ізмайльському порту.

Крім розробки документації основна частина роботи – нагляд, а саме – перевірка безпеки виконання робіт і переміщення вантажів.

– Ми здійснюємо щоденний нагляд за вантажними роботами – на кожному виробничо-перевантажувальному комплексі, – каже інженер-технолог з нагляду Юрій Якименко, який працює в Ізмайльському порту з 1989 року. – При недотриманні технології ми можемо зупинити роботи до усунення зауважень. Але зазвичай цього не трапляється – у нас на кожній виробничій ділянці є фахівці, які стежать за виконанням технології вантажоперевалки, – інженери-технологи комплексів і стивідори.

Сам процес перевалки вантажів організований таким чином, щоб максимально ознайомити з технологією тих, хто безпосередньо займається виконанням робіт: технологічні карти на новий вантаж надходять до диспетчерів ще до того, як вантаж зайде в порт – до цього часу визначається схема і спосіб обробки вантажу, а стивідори проводять цільові інструктажі з докерами одразу на робочому місці.

– Всі позаштатні ситуації можна запобігти, якщо слідувати інструкції, – переконаний М.Шевчук. – Інструкції з охорони праці, наші технологічні карти – всі вони описують, що і як треба робити.

Спільно з проектно-конструкторським бюро і виробничим комплексом механізації технологи Ізмайльського порту займаються розробкою нових вантажозахоплювальних пристроїв –

наприклад, нещодавно була розроблена і виготовлена магнітна траверса на 5 електромагнітів (для перевантаження 12-метрових листів металу) на ВПК-3 і кантувач для штрипсів на ВПК-1.

Історія Ізмайльського порту починалася ще в ті часи, коли вантажники переносили вантажі на собі, стаючи основною «тягою». Але час не стоїть на місці, і з кожним днем вантажоперевалка стає все більш і більш механізованою, і в сучасних портах відбувається вже без безпосередньої участі людей:

наприклад, повністю автоматизовані контейнерні термінали управляються дистанційно диспетчерами. Сьогодні в Ізмайльському порту люди все ще залишаються активними учасниками процесу вантажоперевалки, але і тут кожен день приносить нововведення: нові вантажі, нові умови, нова техніка. І завдання технологічного відділу – налагодити ефективну взаємодію всіх ланок, щоб порт працював, а люди зберігали здоров'я і життя.

Прес-центр ДП «ІЗМ МТП»



ПОРЯДОК ВИХОДУ ІЗ ЗАПРОВАДЖЕНИХ РЕЖИМІВ РОБОТИ

На сьогодні, з послабленням карантину, країна оживає, повертається до роботи, і вже доводиться з'ясовувати питання, пов'язані з виходом з того чи іншого режиму роботи, а саме запровадження дистанційної (надомної) роботи, гнучкого графіку роботи, неповного робочого часу, простою чи надання неоплачуваних відпусток працівникам, які були запроваджені у зв'язку з карантинном.

Отже, розглянемо порядок виходу із запроваджених режимів роботи.

Дистанційна (надомна) робота

Термін «дистанційна робота» з'явився у Кодексі законів про працю України (надалі – КЗпП) нещодавно, а саме з внесення змін до КЗпП Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів, спрямованих на забезпечення додаткових соціальних та економічних гарантій у зв'язку з поширенням коронавірусної хвороби (COVID-2019)» від 30.03.2020 № 540-IX (надалі – Закон про запобігання коронавірусу). Раніше це питання було врегульовано Положенням про умови праці надомників, затвердженим постановою Держкомпраці СРСР, ВЦРПС від 29.09.81 р. №275/17-99.

Отже, дистанційна робота може бути запроваджена як безстроково, так і на певний період за письмовою заявою працівника.

Розглянемо ситуацію, коли дистанційна робота в післякарантинний період є недоцільною.

Якщо дистанційна робота запроваджувалася на період карантину з таким формулюванням у наказі: «Запровадити для працівників підприємства з 19.03.2020 р. дистанційну роботу на період карантину», то слід видати наказ про поновлення звичайного режиму роботи, адже немає кінцевої дати закінчення події.

Оскільки дистанційна робота запроваджувалася за заявою працівника, припинення такого режиму має відбуватися на підставі заяви працівника.

Гнучкий режим робочого часу

Поняття гнучкого режиму робочого часу (далі – ГРПЧ) у КЗпП з'явилося з набуттям чинності Закону про запобігання коронавірусу, а до цього часу керувалися Методичними рекомендаціями щодо встановлення гнучкого режиму робочого часу, затвердженими наказом Мінпраці та соцполітики від 04.10.06 р. № 359.

Так, відповідно до ст. 60 КЗпП за погодженням між працівником і власником підприємства, установи, організації або уповноваженим ним органом для працівника може встановлюватися ГРПЧ на визначений строк або безстроково, як при прийнятті на роботу, так і згодом.

Отже, якщо ГРПЧ було встановлено на визначений строк (до конкретної дати) або з формулюванням «на період карантину», процедура припинення такого режиму буде такою самою, як і дистанційної роботи.

Неповний робочий час

Неповний робочий час встановлюється або з ініціативи власника та за згодою працівника, або на прохання працівника.

У першому випадку це є зміною істотних умов праці та відповідно до ч. 3 ст. 32 КЗпП про зміну істотних умов праці роботодавець повинен видати наказ про внесення змін в організацію виробництва і праці. У наказі необхідно обґрунтувати причини змін (ч. 3 ст. 32 КЗпП). Немає змін — установлювати або скасовувати неповний робочий час не можна. Роботодавець має довести, що такі зміни відбулися (лист Мінсоцполітики № 195/13/1334). За 2 місяці до запровадження неповного робочого часу необхідно попередити про зміни працівників під підпис. Повідомлення складають у довільній формі.

Отримати від кожного працівника письмову заяву, що він згоден працювати за новими правилами або, навпаки, відмовляється їх приймати. Видати накази про переведення на неповний робочий час на кожного працівника. Зробити нові інструкції й правила трудового розпорядку та інші документи, у яких відображені нові умови, і ознайомити з ними працівників. Працівник відмовляється приймати нові умови — тоді його звільняють за п. 6 ст. 36 КЗпП із вихідною допомогою у розмірі середнього заробітку.

Привертаємо увагу, що зміни до трудового законодавства щодо умови встановлення неповного робочого часу не вносилися.

Розглянемо випадок, коли неповний робочий час устанавлюється роботодавцем саме з ініціативи працівника (тобто на підставі його заяви).

Якщо ініціатором переведення працівника на неповний робочий час є сам працівник, то це інший випадок, який регулюється ст. 56 КЗпП. У заяві та у наказі слід вказати про встановлення неповного робочого часу (дня або тижня) із зазначенням режиму роботи, наприклад: 4 і 6 годин на день відповідно, з 9 до 13 (16) години. Оплата праці у цьому випадку здійснюється відповідно відпрацьованому часу, про що також зазначають у наказі.

Оскільки ініціатором такого переведення є працівник (що підтверджує заява), попереджати його про зміну істотних умов праці за 2 місяці не потрібно. Він ознайомлюється під підпис із наказом і починає працювати за новим графіком з дати,

яка зазначена у цьому наказі.

Якщо неповний робочий час устанавлюється безстроково, то при бажанні працівника перейти на звичайний режим роботи, він повинен написати заяву, зазначивши: «прошу скасувати установлений мені режим неповного робочого часу...». Роботодавець видає наказ (розпорядження) про переведення працівника на звичайний режим роботи та про скасування неповного робочого часу.

Якщо неповний робочий час устанавлювався на якийсь строк («з»... «до»...), то для переведення на звичайний режим роботи писати працівникові додаткову заяву, а керівнику — видавати окремий розпорядчий документ не потрібно.

Простій

Простій буває як з вини працівника (який не оплачується), так і не з вини останнього. Отже, розглянемо випадок, коли простій запроваджено не з вини працівника.

Час простою не з вини працівника, в тому числі на період оголошення карантину, встановленого Кабінетом Міністрів України, оплачується з розрахунку не нижче від двох третин тарифної ставки встановленого працівникові розряду (окладу), який оплачується згідно зі частиною першою ст. 113 КЗпП.

Якщо на підприємстві чи в окремому структурному підрозділі на період карантину було запроваджено простій, то його припинення здійснювати- меться наступним чином:

- якщо простій запроваджувався на конкретний строк, то в наказі має бути зазначено період простою, наприклад: «установити простій на підприємстві з 18.03.20 р. до 22.05.20 р.». У такому разі працівники приступають до роботи за графіком роботи, визначеним у правилах внутрішнього трудового розпорядку одразу після зазначеної дати. Видавати окремий розпорядчий документ не потрібно, адже вони вже ознайомлювалися з наказом про запровадження простою.

- якщо простій запроваджено без конкретної дати і в наказі не зазначена дата припинення простою, у зв'язку з невизначеністю дати закінчення карантину. У такому разі потрібно буде видати наказ про припинення простою на підприємстві або в окремому структурному підрозділі.

Привертаємо увагу, що у законодавстві відсутня норма щодо конкретного часу відновлення роботи підприємства після простою. Тому це можна зробити як за тиждень, так і за день.

У зв'язку з чим, у наказі «Про припинення простою, устанавленого на час карантину» повинна міститися інформація з зазначенням конкретної дати припинення простою та зазначенням з якої дати встановлюється звичайний режим роботи.

Якщо працівників на період простою переводили на іншу роботу, то додатково оформлювати повернення їх на роботу за договором не потрібно. Оскільки тимчасове переведення оформлюється наказом, в якому зазначається нове місце роботи, строк, на який переводять працівника, тощо.

Привертаємо увагу, що тимчасове переведення можливе лише **за згодою працівника** з урахуванням спеціальності та кваліфікації. Переводити працівників на іншу роботу на тому самому підприємстві можна на весь час простою, а на інше підприємство, розташоване в тій самій місцевості, — на строк до одного місяця.

Відпустка без збереження заробітної плати

Нагадаємо, що відпустка без збереження заробітної плати може надаватися лише на підставі заяви працівника. Змін до законодавства, які б припускали інше, не було. Змінено лише деякі умови такої відпустки: у разі встановлення карантину строк перебування у відпустці без збереження зарплати на період карантину не входить до загальної тривалості (15 календарних днів на рік).

Відпустки без збереження зарплати надаються за наказом на підставі заяви працівника. Якщо у наказі про надання відпустки було зазначено «на період карантину», без наведення конкретних термінів, то в такому випадку радимо видати наказ про призначення відповідального, який повідомить працівників про відновлення роботи. Заява про закінчення відпустки без збереження зарплати не потрібна.

У наказі про надання відпустки зазначено «на період карантину», але працівники зобов'язувалися відстежувати час закінчення карантину самостійно. Наказ видавати не треба, адже обов'язок щодо відновлення робочого процесу покладено на працівників.

Відпустка за наказом надавалася спочатку до 3 квітня чи до 24 квітня, а потім її було продовжено до 11 травня. В такому випадку, наказ щодо виходу з відпустки видавати не треба, адже в наказі про її надання було зазначено конкретні строки.

Хочемо привернути увагу, що за загальним правилом, наказ про закінчення відпустки не видається, але у ситуації з чисельним продовженням урядом дати виходу з карантину і можливого перенесення цієї дати, його можна видати для уникнення можливих непорозумінь роботодавців із працівниками.

Департамент правового захисту
апарату ФПУ

ЗІЗ: БЕЗПЕЧНІ І ЗДОРОВІ УМОВИ ПРАЦІ

ЗІЗ – це всі засоби, які призначені для носіння і використання працівником з метою індивідуального захисту від одного або більше ризиків, які могли б становити загрозу безпеці та здоров'ю на роботі, а також будь-які пристосування, аксесуари чи змінні компоненти, призначені для цієї мети.

Говорячи простими словами, то ЗІЗ – це певний пристрій, який спрямований на захист здоров'я працівника від певних ризиків/загроз (у тому числі коронавірусу) під час виконання ним трудових обов'язків.

ЗІЗ на виробництві залежно від їх призначення класифікують на такі види: спеціальні ізолювальні костюми; засоби захисту органів дихання; спецодяг; спецвзуття; засоби захисту голови, рук, обличчя, органів слуху, очей; захисні дерматологічні засоби; запобіжні засоби та пристосування; комплексні засоби захисту. Найчастіше говорячи про ЗІЗ, то маємо на увазі саме засоби захисту рук – рукавиці та засоби захисту органів дихання – маски чи респиратори.

Хто має купувати ЗІЗ: працівник чи роботодавець?

Роботодавець зобов'язаний забезпечити за свій рахунок придбання, комплектування, видачу та утримання (забезпечення працездатності та належного гігієнічного стану) ЗІЗ.

Крім того, для підприємств, незалежно від форм власності, або фізичних осіб, які відповідно до законодавства використовують найману працю, витрати на охорону праці становлять не менше 0,5 відсотка від фонду оплати праці за попередній рік.

Таким чином, фінансування охорони праці, зокрема купівля ЗІЗ здійснюється роботодавцем.

Як перевірити якість ЗІЗ і хто це має робити?

Роботодавець забезпечує приймання і перевірку ЗІЗ, що надходять на підприємство, на їх відповідність вимогам нормативних документів. Крім того, на підприємстві має бути створена комісія для перевірки ЗІЗ, до якої входять представники професійних спілок, які діють на підприємстві та адміністрації.

Якщо представників професійної спілки, яка діє на підприємстві, не було включено до згаданої комісії, радимо письмово звернутися до адміністрації та до Державної служби з питань праці.

На роботодавця також покладається обов'язок забезпечити перевірку придатності ЗІЗ та періодичне їх випробування відповідно до інструкції з експлуатації.

Нагадуємо, що за порушення законодавства про працю передбачена кримінальна відповідальність відповідно до статті 172 Кримінального кодексу України.

Що робити у разі передчасного зношення ЗІЗ?

Роботодавець видає ЗІЗ на строк, що визначається з урахуванням рівня ризику для життя та здоров'я працівників, частоти знаходження працівника під дією цього ризику, ефективності самого ЗІЗ тощо.

При цьому, такий строк не має перевищувати строк придатності, визначений документами виробника (інструкціями з експлуатації, паспортами тощо).

У разі передчасного зношення ЗІЗ не з вини працівника роботодавець зобов'язаний замінити їх за свій рахунок. Проте, на працівника покладається обов'язок повідомляти роботодавця про будь-які недоліки стосовно використання ЗІЗ за призначенням.

Чи зобов'язаний працівник використовувати ЗІЗ на робочому місці?

На працівника покладається обов'язок дбати про особисту безпеку і здоров'я, а також про безпеку і здоров'я оточуючих людей в процесі виконання будь-яких робіт чи під час перебування на території підприємства.

В свою чергу, роботодавець не повинен допускати до роботи працівників без необхідних ЗІЗ, а також якщо ЗІЗ знаходяться в забрудненому або несправному стані тощо.



Що робити, якщо роботодавець не забезпечив працівника ЗІЗ?

Статтею 153 Кодексу законів про працю передбачено, що умови праці на робочому місці та стан засобів колективного та індивідуального захисту, що використовуються працівником, а також санітарно-побутові умови повинні відповідати вимогам нормативних актів про охорону праці.

У разі, якщо власник не забезпечує дотримання усіх вимог у сфері охорони праці та створилася виробнича ситуація, небезпечна для його життя чи здоров'я або людей, які його оточують, і навколишнього середовища, працівник має право відмовитися від дорученої роботи.

Окрім того, за порушення законодавства про охорону праці та невиконання приписів (розпоряджень) посадових осіб органів виконавчої влади з нагляду за охороною праці юридичні та фізичні особи, які відповідно до законодавства використовують найману працю, притягаються органами виконавчої влади з нагляду за охороною праці до сплати штрафу в порядку, встановленому законом.

У даній ситуації радимо письмово звернутися до роботодавця стосовно того, що вас не було забезпечено ЗІЗ, тому ви не можете приступити до роботи. Якщо ви є членом профспілки, зверніться за захистом до неї.

Що робити, якщо я працюю за цивільно-правовим договором (договір підряду, договір про надання послуг)?

А от відносини, пов'язані з виконанням робіт за договором підряду або договором про надання послуг, не регулюються КЗпП і не підпадають під дію Закону про охорону праці. Тому вимоги з питань ОП у межах підприємства і на робочих місцях, де виконуватимуться такі роботи, визначають у відповідних договорах за згодою сторін. Про це йдеться в листі Держпраці від 31.03.2016 р. № 3684/2/12-ДП-16.

Нормативною базою в даних питаннях виступають Кодекс законів про працю, що закріплює принцип забезпечення безпечних і нешкідливих умов праці, Закон України «Про охорону праці», а також всі питання щодо ЗІЗ врегульовано Мінімальними вимогами безпеки і охорони здоров'я при використанні працівниками засобів індивідуального захисту на робочому місці, що затверджені наказом Мінсоцполітики від 29.11.2018 р. № 1804.

www.oppb.com.ua

КОРОНАВІРУСУ НА ЗЛО!

ОНЛАЙН-ЗУСТРІЧ

Одеський національний морський університет зі славетною історією у 90 років запрошує на ЗУСТРІЧ ВИПУСКНИКІВ всіх тих, чий голоси наповнювали життям університетський коридор, стіни та аудиторії. Всіх тих, хто є випускником Одеського інституту інженерів водного транспорту; Одеського інституту інженерів морського флоту; Одеського державного морського університету; Одеського національного морського університету.

Незважаючи на триваючий карантин, справжні «Водники» ніколи не змінюють свої плани. Чекаємо знайомі обличчя в онлайн зустрічі у мережі Zoom, яка відбудеться 20 червня о 19:00 за київським часом.

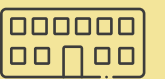
Вперше подібний захід пройде в онлайн режимі. Щоб взяти участь у цій історичній події Вам слід з 1 по 12 червня зайти на офіційний сайт університету: (www.onmu.odessa.ua) і в розділі «Оголошення» заповнити спеціальну форму учасника.



ОБМЕЖУВАЛЬНІ ЗАХОДИ НА ПЕРІОД КАРАНТИНУ 22.05.-22.06.2020

Забороняється

Дозволяється

 Метро	 Залізничний транспорт	 Регулярні та нерегулярні пасажирські перевезення будь-якого сполучення	 Відвідування закладів паліативної та соціальної допомоги	- кафе, ресторани просто неба - музеї просто неба - проведення репетицій не більше 50 осіб - здійснення кіно- та відеозйомки групою не більше 50 осіб
 Перебування у громадському транспорті та громадських будинках без маски	 Перебування на вулиці без документів	 Самовільне залишення місць самоізоляції	 Відвідування закладів освіти, крім ЗНО, складання іспитів тощо	Послаблення в регіонах, якщо - загальна кількість нових випадків інфікування за 7 днів менша ніж 12 на 100 тисяч осіб, що проживають у регіоні - середня кількість тестувань більш ніж 12 на 100 тисяч осіб, що проживають у регіоні - завантаженість ліжок у закладах охорони здоров'я, визначених для госпіталізації пацієнтів з COVID-19, становить менше 50 відсотків
 Проведення масових заходів	 Робота кафе, ресторанів у приміщеннях	 Робота ТРЦ, готелів, хостелів, фітнес-центрів		

ПРАВИЛА БЕЗПЕКИ ПРАЦІВНИКАМ ТА ВІДВІДУВАЧАМ ОФІСІВ ПІД ПЕРІОД КАРАНТИНУ

Власникам

Працівникам

 Забезпечити офіс рідкими милом, антисептиками, паперовими рушниками	 Організувати місце на вході для обробки рук антисептиком	 Температурний скринінг перед початком зміни/робочого дня	 Обов'язкове використання маски в приміщенні
 Нанесення маркування дистанції в 1,5 м. перед входом в офіс	 Вологе прибирання та провітрювання кожні 2 години	 Регулярне миття рук рідким милом	 Регулярна обробка рук антисептиком
 Централізований збір використаних ЗІЗ	 Тимчасове відсторонення від робіт осіб з групи ризику	 Уникати контактів з людьми з симптомами захворювання	

Гостям та відвідувачам

 Обов'язкове використання маски в приміщенні	 Вхід в офіс тільки за попереднім записом	 Дистанція в зоні очікування 1,5 м.	 1 відвідувач на 10 кв.м.
--	---	--	---

НОВІ ПРАВИЛА ДЛЯ СТОМАТОЛОГІЧНИХ КЛІНІК ПІД ЧАС КАРАНТИНУ

Для відвідувачів

 Доступ до антисептиків та рідкого мила	 Попередній запис
 Доступ супроводжуючих заборонений (крім супроводження дітей до 14 років, осіб з інвалідністю і похилого віку)	 Очікування поза приміщенням

НОВІ ПРАВИЛА ДЛЯ САЛОНІВ КРАСОТИ ПІД ЧАС КАРАНТИНУ

Для відвідувачів

 Наявність засобів індивідуального захисту	 Попередній запис
 Очікування на вулиці	 Не більше 1 особи на 5 кв.м.

ПРАВИЛА ПЕРЕБУВАННЯ НА ПЛЯЖАХ ПІД ЧАС КАРАНТИНУ

Для відвідувачів

 Безпечна соціальна дистанція не менше 2 м.	 Дотримання правил особистої гігієни
 Не рекомендовано відвідування особам старше 60 років та людям із хронічними захворюваннями	