

Для замечаний и предложения

Заказ № _____ от _____ 2007. Тираж _____ экз.
Изд-во СевНТУ



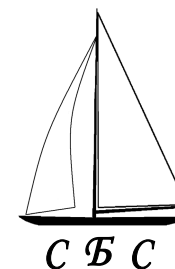
Министерство образования и науки Украины
Севастопольский национальный технический
университет

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
к практическим и семинарским занятиям
по дисциплине

**«Организация и управление
экипажами морских судов»**

раздел
«Международная федерация
транспортных рабочих»

для студентов дневной и заочной форм
обучения специальности 7.100301 —
«Судовождение»



Севастополь
2007



УДК 6295.05

Методические указания к практическим и семинарским занятиям по дисциплине **«Организация и управление экипажами морских судов»** раздел «Международная федерация транспортных рабочих» для студентов дневной и заочной форм обучения специальности 7.100301— **«Судовождение»** / **Р.П. Буров, Г.В. Боков.**—Севастополь: Изд-во СевНТУ, 2007. — 40 с.

Цель методических указаний — ознакомить студентов, преподавателей, плавсостав с положениями стандартного международного коллективного договора между моряками и судовладельцами, разработанным и принятым международной федерацией транспортных рабочих (МТФ).

Методические указания соответствуют минимальным требованиям стандарта подготовки вахтенных помощников судов валовой вместимости 500 или более, кодекса ПДНВ раздела А-II, таблиц А-II/1 и А-II/2; а также МКУБ-93 и кодекса ОСПС.

Методические указания рассмотрены и утверждены на заседании кафедры судовождение и безопасность судоходства, протокол № 11 от 6 февраля 2007 г.

Допущены учебно-методическим центром СевНТУ в качестве методических указаний.

Рецензенты:

Афонин И.Л., канд. техн. наук, доцент кафедры СБС;

Заверюха И.Я., ст. преподав. кафедры СБС.

Для замечаний и предложения



- 8) заведующий продуктами или завпрод (Stockman);
- 9) в общих случаях рядовой состав должен получать на 10% больше своей базовой ставки и дополнительной доплаты, в зависимости от степени риска при выполнении работы;
- 10) завпрод должен получать базисную ставку матроса 1 класса плюс дополнительную доплату на 10% больше;
- 11) моряк, старше 18 лет, и который не числится среди рядового состава, должен получать, по меньшей мере, эквивалентную ставку матроса 1 класса. Ни в коем случае лицо в возрасте 18 лет и старше не должно наниматься как юнга и получать соответствующую ставку.

Таблица А.2 — Ставка компенсации в зависимости от степени нетрудоспособности (в US\$)

Потеря трудоспособности в %	Матрос 1-го класса и рядовой состав ниже по должности	Офицеры и рядовой состав выше по должности матроса 1-го класса
50-100	80.000	120.000
49	40.000	60.000
40	32.000	48.000
30	24.000	36.000
20	16.000	24.000
10	8.000	12.000

СОДЕРЖАНИЕ

Занятие № 1. Тема 1. Цели и задачи международной федерации транспортных рабочих	4
Стандартный коллективный договор МФТ	9
Занятие № 2. Тема 2. Зарплата, рабочее и сверхурочное время, время для отдыха	9
Занятие № 3. Тема 3. Кадры, медицинское обслуживание, выплаты по болезни и при потере трудоспособности	15
Занятие № 4. Тема 4. Компенсации, питание, жилищные условия и личные средства защиты	19
Занятие № 5. Тема 5. Судовой комитет по безопасности и политика федерации по найму экипажей	23
Занятие № 6. Тема 6. Шкалы для подбора экипажей судов	28
Библиографический список	35
Приложение А. Шкала ставок МТФ. Ставки компенсаций в зависимости от степени нетрудоспособности	36

ЗАНЯТИЕ № 1.

ТЕМА 1. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ РАБОЧИХ

Цель занятия. Изучить структуру, цели и задачи международной федерации транспортных рабочих по защите моряков.

План проведения занятия

1. История и структура федерации.
2. Цели и задачи МТФ по защите моряков.

Теоретические положения. Международная федерация транспортных рабочих является одной из крупнейших международных производственных секретариатов международной конференции свободных профсоюзов, которая была организована 1896 г. Сначала называлась международной федерацией рабочих речного и морского судоходства и докеров. Настоящее название было принято в 1898 г. [1].

В рамках МТФ имеется 8 секций: железнодорожников, докеров, моряков, рыбаков, работников речного транспорта, гражданской авиации, шоссежных дорог и туристических фирм.

Штаб-квартира федерации находится в Лондоне, Великобритания, (ITF — Information and Police Department 49-60 Borough Road London SE1 1DR).

Сайт в Интернете: www.crewlink.org;

веб-сайт: www.itf.org.uk;

телефон: + 44(0) 20 8543 1132;

fax: +44 20 7357 7871).

Международная федерация транспортных рабочих имеет 129 инспекторов в портах 43 государств, которые посетили в 2004 г. более 9500 судов. На суда, работающие под «удобными» (дешевыми — подставными флагами) приходится более 80% инспекторских проверок. В 2004 году на 8171 судне действовали типовые договоры ITF, а в течение года было подписано еще 1285 новых договоров с различными компаниями судовладельцев. Число моряков, работающих по типовым коллективным договорам федерации, в 2004 году составило 187218, что на 10 тысяч больше по сравнению с 2003. Благодаря четкой работе сотрудников ITF, только в течение 2004 года морякам были выплачены долги по зарплате на общую сумму более 25 млн. долларов США.

Бюджет данной организации складывается за счет взносов национальных профсоюзов.

Продолжение таблицы А.1

16	Старший повар	1043	7.7	13.9	41.7
17	Донкерман	1043	7.7	13.9	41.7
18	Кладовщик МКО	1043	7.7	13.9	41.7
19	Помощник донкермана	1043	7.7	13.9	41.7
20	Помощник боцмана	968	7.2	12.9	38.7
21	Старший рулевой	968	7.2	12.9	38.7
22	Помощник электрика	968	7.2	12.9	38.7
23	Матрос первого класса (AB)	934	6.9	12.5	37.4
24	Пожарник/моторист	934	6.9	12.5	37.4
25	Смазчик/уборщик	934	6.9	12.5	37.4
26	Второй стюард	934	6.9	12.5	37.4
27	Второй повар	795	5.9	10.6	31.8
28	Буфетчик	795	5.9	10.6	31.8
29	Матрос второго класса (OS)	695	5.1	9.3	27.8
30	Уборщик	695	5.1	9.3	27.8
31	Юнга	398	3.0	5.3	15.9
32	Дневальный	398	3.0	5.3	15.9

Примечания:

- 1) МКО — машинно-котельное отделение;
- 2) матрос 1 класса (Able Seaman);
- 3) смазчик/уборщик (Oiler/Greaser);
- 4) матрос 2 класса (Ordinary Seaman);
- 5) уборщик (Wiper);
- 6) юнга (Deck Boy);
- 7) дневальный (Catering Boy);



ПРИЛОЖЕНИЕ А.
Шкала ставок МТФ. Ставка компенсации
в зависимости от степени нетрудоспособности

Таблица А.1 — Шкала ставок МТФ на 01 января 1998 г.

	Должность	Базовая месячная ставка (US\$)	Недели месяца 1/135 месяца	П.9- суб/воскр праздни- ки 1/175 месяца	Наличные — компенсация при списании в день 1/125 месяца
1	Капитан	3147	23.3	42.0	125.9
2	Старший механик	2860	21.2	38.1	114.4
3	Старший помощник капитана	2032	15.0	27.1	81.3
4	Второй помощник капитана	1627	12.1	21.7	65.1
5	Третий помощник капитана	1568	11.6	20.9	62.7
6	Первый механик	2032	15.0	27.1	81.3
7	Второй механик	1627	12.1	21.7	65.1
8	Третий механик	1568	11.6	20.9	62.7
9	Радио- офицер	1627	12.1	21.7	65.1
10	Электро- механик	1627	12.1	21.7	65.1
11	Старший стюард	1627	12.1	21.7	65.1
12	Электрик	1399	10.4	18.7	56.0
13	Боцман	1043	7.7	13.9	41.7
14	Плотник	1043	7.7	13.9	41.7
15	Ремонтник (Fitter)	1043	7.7	13.9	41.7

Цели международной федерации транспортных рабочих изложены в ее уставе:

«Правило 1. Помощь морякам и способы для ее оказания»

1. Во всех аспектах своей работы МТФ придерживается принципов свободной мировой торговли, независимого мирового профсоюзного движения, помощи и идеалов ILO — International Labour Organization (МОТ — международной организации труда), и декларации, принятой данной организацией в Филадельфии (США) в 1944 году.

2. Федерация должна оказывать помощь:

а) ООН, а также другим межправительственным и неправительственным организациям в их стремлении к укреплению мира, базирующего на социальной справедливости и экономическом прогрессе;

б) присоединившимся организациям в защите и поддержке их интересов, в международном, экономическом, социальном, образовательном и культурном сотрудничестве;

в) судовым экипажам в решении проблем улучшения условий труда, выполнения рабочего законодательства, возрастания роли профсоюзной организации в жизни коллектива и повышения уровня образования моряков;

г) рабочим транспорта и промышленности в защите их интересов в следующих областях: экономики, социальной сферы, повышения профессионального уровня, образовании и культуры;

д) судовым экипажам в установлении тесных контактов с профсоюзными организациями, объединениями, а также в поддержке их национальных и интернациональных интересов;

е) работникам транспорта по вступлению в профсоюзные организации и в повышении их юридического образования;

ж) в координации мероприятий для объединения профсоюзных организаций различных стран при решении спорных вопросов;

з) в сотрудничестве с международной организацией торговли, межправительственными органами, агентствами и другими организациями на транспорте;

и) во взаимодействии, а где возможно и в проведение совместных мероприятий с другими профсоюзами, а также с международным союзом свободных профсоюзов (ICFTU — International Confederation of Free Trade Unions).

Международная федерация транспортных рабочих будет информировать профсоюзные организации о своей политике через печать, и высылать в их адреса все необходимые документы.



Федерация будет помогать профсоюзным организациям промышленности и транспорта в их работе, как финансами, так и печатными материалами».

Следующие информация передается морякам на многих языках мира (в том числе и на русском):

- морской бюллетень (Seafarers' Bulletin);
- сообщение для моряков (Message to Seafarers);
- печатаются различные обращения к морякам.

— видеофильмы по юридическим, международным вопросам, а также информация о работе международной федерации транспортных рабочих;

Кроме этого, сообщаются адреса, телефоны, факсы, e-mail для связи моряков различных стран с представительствами МТФ в любой стране мира. Более чем в 160 странах имеются представительства федерации.

Ежегодный бюллетень для моряков издается на следующих языках: английском, китайском, французском, немецком, японском, польском, испанском, шведском и русском.

Пример обращения к морякам, работающим на судах под «удобным» флагом:

«Уважаемые моряки,

В современном судоходстве оплата стоимости перевозок чаще всего не зависит от желания судовладельца. Единственно на чем он старается серьезно сэкономить — стоимость содержания и заработная плата экипажа.

А это означает низкие заработки и недостаточную численность экипажа, обилие сверхурочной работы, плохие условия жизни и питания на борту судна, а также жестокую эксплуатацию моряков вне зависимости от их национальности.

МФТ ежегодно регистрирует тысячи случаев, когда моряков бросают вдали от дома без жалования, обманутых и оскорбленных. Это неприемлемо.

Федерация и входящие в нее профсоюзы моряков и докеров уже более пятидесяти лет проводят активную кампанию против «удобных флагов», которыми прикрываются судовладельцы для эксплуатации экипажей.

Целями международной федерации транспортных рабочих по защите моряков являются:

1) ликвидация системы «удобных флагов» и создание возможностей, которые позволили бы отслеживать связь между флагом, под которым ходит судно, и его истинным судовладельцем;

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Collective Agreement-for Crews on Flag of Convenience Ships. ITF Uniform TCC. International Transport Worker's Federation, ITF House 49-60 Borough Road. London SE1 1DS, 01.01.2003. — 38 p.
2. Международная конвенция об охране человеческой жизни на море 1974 г. с изменениями и дополнениями (Конвенция СОЛАС-74). Международная морская организация. — СПб.: ЦНИИМФ, 1995.— 420 с.
3. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несению вахты 1978 года с поправками 1995 года (Конвенция ПДНВ-78/95). Международная морская организация. — Лондон, 1998.
4. Международный кодекс по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (Кодекс ПДНВ-95). Международная морская организация. — Лондон, 1998.
5. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года с поправками 1978 года (Конвенция МАРПОЛ-73/78). Международная морская организация. — Лондон, 1978.— 364 с.
6. Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения 1993 года (Кодекс МКУБ-93). Международная морская организация. — Лондон, 1998.
7. A Message to Seafarers on Flag of Convenience Ships. Seafarers' Bulletin-monthly.ITF House 49-60 Borough Road, London SE1 1DS, 2003 — 80 p.
8. SMS — Roswell Navigation Corporation .Greece, Athens, 2000. — 250 p.



Вопросы для обсуждения

1. Объясните содержание раздела контракта «Действия по эксплуатации и уходу за судном».
2. Расскажите содержание раздела контракта моряка «Трех вахтовая система (на основе 8 часового рабочего дня)».
3. Объясните содержание раздела контракта «Связи внутрисудовой деятельности».
4. Расскажите содержание раздела контракта моряка «Фактор Связи».
5. Объясните содержание раздела контракта «Шкала подборки кадров».
6. Расскажите содержание раздела контракта моряка «Шкала минимальных требований по подбору членов экипажей на суда».
7. Объясните, какие члены экипажа включены в минимальную шкалу по набору кадров № 1.
8. Расскажите, какие члены экипажа включены в минимальную шкалу по набору кадров № 2.
9. Объясните, какие члены экипажа включены в минимальную шкалу по набору кадров № 3.
10. Расскажите, какие члены экипажа включены в минимальную шкалу по набору кадров № 4.
11. Объясните, какие члены экипажа включены в минимальную шкалу по набору кадров № 5.

2) борьба с судоходством, которое не отвечает техническим условиям эксплуатации судов;

3) стремление к установлению приемлемых норм питания и проживания на всех судах, независимо от их флага. Для этого используются все, имеющиеся в распоряжении федерации политические и юридические средства и формы протеста;

4) улучшение условий занятости работников морского транспорта;

5) обеспечение защиты моряков от эксплуатации, независимо от цвета кожи, национальности, пола, расы или вероисповедания со стороны работодателей и лиц, действующих от их имени;

6) укрепление каждой профсоюзной ячейки по всем организационным вопросам.

МТФ поможет Вам во всех вышеуказанных вопросах. Но и Вы должны помочь нам, предоставив нижеследующую информацию, связавшись с федерацией или оставив сообщение на автоответчике нашего инспектора:

а) название судна, а если известно, номер ИМО, флаг и местонахождение судна — название порта и номер причала;

б) следующий порт захода на случай, если по прибытию судна, инспектор отсутствует;

в) суть Вашей жалобы (например, невыплата заработной платы);

г) численность экипажа на борту судна.

По возможности постарайтесь связаться с МТФ до прибытия судна в порт. Это позволит нашим инспекторам лучше подготовиться к рассмотрению Вашей жалобы.

Указатель по фонетическому алфавиту (МСС — международный свод сигналов), который может использоваться для расшифровки тех названий, которые сложны в произношении:

А — Альфа, В — Браво, С — Чарли, D — Дельта, Е — Эко, F — Фокстрот, G — Гольф, Н — Хотел, I — Индия, J — Джулиет, К — Кило, L — Лима, М — Майк, N — Новембер, О — Оскар, Р — Папа, Q — Квебек, R — Ромео, S — Сиерра, Т — Танго, U — Юниформ, V — Виктор, W — Виски, X — Иксерэй, Y — Янки, Z — Зулу.

Помощь морякам всех стран мира предоставляется федерацией абсолютно бесплатно, а конфиденциальный телефон поддерживается службой ISAN (International Seafarers' Assistance Network) для всех моряков и их семей на любом языке мира. Бесплатно, по номеру телефона: 00800 732 32737, можно позвонить из следующих стран: Австралия, Бельгия, Канада, Дания, Ирландия, Финляндия, Франция, Герма-



ния, Гонг-Конг, Гренландия, Япония, Корейская республика, Малайзия, Нидерланды, Новая Зеландия, Испания, Швеция, Португалия, Сингапур, Южная Африка, Норвегия, Тайвань, США и Великобритания. Из всех других стран звоните по телефону — +44 20 732 32737. Мы обязательно Вам поможем».

МТФ опубликовало список стран, флаги которых «удобные» используют владельцы судов других государств, для того, чтобы:

- скрыть истинного судовладельца;
- уйти от уплаты налогов в своих странах
- поставить нанятые экипажи судов из различных стран в кабальные условия по оплате труда;
- жестоко эксплуатировать труд моряков;
- не соблюдать права судовых экипажей;
- избежать контроля за обеспечением безопасности мореплавания;
- не заботится о социальной защите моряков, соблюдении законов о труде;
- сократить расходы на эксплуатацию судов и заработную плату для членов экипажа.

Следующие 30 государств используются как «удобные» флаги:

Antigua and Barbuda, Bahamas, Belize, Barbados, Bermuda, Bolivia, Cambodia, Burma/Myanmar, Cayman islands, Comoros, Cyprus, Equatorial Guinea, Gibraltar, Germany (second register), Honduras, Lebanon, Malta, Mauritius, Jamaica, Liberia, Marshall islands, Netherlands Antilles, Panama, Sri Lanka, Tonga, Sao Tome & Principe, Saint Vincent & the Grenadines, Vanuatu, Luxembourg, Tuvalu.

Вопросы для обсуждения

1. Охарактеризуйте структуру и историю МТФ.
2. Объясните цели федерации по защите прав членов экипажей судов.
3. Назовите публикации, издаваемые международной федерацией транспортных рабочих.
4. Расскажите, какую информацию необходимо сообщить в адрес МТФ для оказания помощи.

членов экипажа увеличиться на 4-10 человек, то повар, стюард или стюардессы должны получать надбавку к суммам выплат, согласно установленной шкале. За каждые последующих дополнительных 10 членов экипажа стюарду или стюардессам должна выплачиваться прибавка к основному окладу.

Шкала по набору кадров № 5

Предлагаемая шкала используется для грузовых судов 20.000 GRT и более с периодически обслуживаемым машинным отделением для обычной коммерческой практики:

- 1) капитан — 1;
- 2) палубные офицеры — 3;
- 3) боцман — 1;
- 4) матросы первого класса — 3;
- 5) матрос или ученик или начинающий матрос — 1;
- 6) старший механик — 1;
- 7) вахтенные механики — 3;
- 8) электрик/электромеханик — 1;
- 9) ремонтный механик — 1;
- 10) рядовой состав машинной команды — 3;
- 11) радио офицер — 1;
- 12) старший стюард/повар — 1;
- 13) стюарды/стюардессы — 2.

Всего 22-24 человека, один из которых имеет медицинскую подготовку по оказанию экипажу медицинской помощи на борту судна согласно правила VI/4 международной конвенции ПДНВ 78/95.

В случае необходимости несения постоянных конвенционных вахт, шкалу по набору кадров необходимо увеличить на одного рядового специалиста машинной команды.

В случае увеличения команды, включая пассажиров, на 4 человека, обслуживающий персонал должен дополнительно получать бонус в размере 25% от их месячной ставки за соответствующий период. Если количество команды и пассажиров увеличивается от 4-10 человек, то повар, стюард или стюардессы должны дополнительно получать доплату к своей ставке.

На судах свыше 20.000 GRT, перевозящих нефтепродукты необходимо дополнительно иметь одного донкермана.

В зависимости от разного уровня профессиональной подготовки в различных странах, один из членов экипажа может быть учеником или начинающий моряком рядового состава.



В случае необходимости несения постоянных конвенционных вахт, шкала по подбору кадров может быть увеличена на одного вахтенного механика и двух рядовых специалистов машинной команды, один из которых может быть учеником или начинающим рядовым специалистом.

Судам, работающим в морских районах А1 и А2, не требуется иметь на борту радио офицера, если палубные офицеры имеют соответствующие дипломы ГМССБ. Для судов, работающих в районе А3 и А4, требуется иметь на борту радио офицера с дипломом радиоэлектроника первого или второго класса, в зависимости от сложности судового радио и навигационного оборудования.

Шкала по набору кадров № 4

Предлагаемая шкала используется для грузовых судов от 6.000 до 19.999 GRT с периодически необслуживаемым машинным отделением для обычной коммерческой практики:

- 1) капитан — 1;
- 2) палубные офицеры — 3;
- 3) боцман — 1;
- 4) матросы первого класса — 3;
- 5) обычный матрос или ученик матроса или начинающий матрос — 1;
- 6) старший механик — 1;
- 7) вахтенный механик — 2;
- 8) электромеханик/электрик — 1;
- 9) ремонтный механик — 1;
- 10) рядовой состав машинной команды — 1;
- 11) ученик машинной команды или начинающий рядовой специалист машинной команды — 1;
- 12) радио офицер — 1;
- 13) старший стюард/повар — 1;
- 14) стюарды/стюардессы — 2.

Всего: 20-22 человека, один из которых имеет соответствующую подготовку по оказанию медицинской помощи экипажу на борту судна, согласно правила VI/4 международной конвенции ПДНВ-78/95.

В случае необходимости несения постоянных вахт, шкала кадров должна быть увеличена на одного вахтенного механика и одного специалиста рядового состава.

Когда на борту судна имеются пассажиры, то общее количество членов экипажа увеличивается на 4-х человек. Обслуживающий персонал должен получать дополнительный бонус — 25% от их месячной базисной ставки, за соответствующий период. Если общее количество

СТАНДАРТНЫЙ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР МФТ

ЗАНЯТИЕ № 2.

ТЕМА 2. ЗАРПЛАТА, РАБОЧЕЕ И СВЕРХУРОЧНОЕ ВРЕМЯ, ВРЕМЯ ДЛЯ ОТДЫХА

Цель занятия. Разобрать вопросы оплаты труда, рабочего, сверхурочного времени и времени для отдыха в стандартном коллективном договоре международной федерации транспортных рабочих.

План проведения занятия

1. Применение стандартного коллективного договора МТФ. Продолжительность рабочего времени.
2. Продолжительность работы по контракту.
3. Время отдыха, рабочее и сверхурочное время, зарплата и выплата наличных.

Теоретические положения.

ITF Standard collective agreement (Стандартный коллективный договор МТФ для экипажей, работающих на судах под «удобным» флагом)

1. Применение

Настоящий стандартный коллективный договор (далее просто договор) содержит положения и условия, применяемые ко всем морякам, работающим на любых судах, в отношении специального договора, заключенного между профсоюзной организацией, международной федерацией транспортных рабочих и компанией, которая являются судовладельцем или агентом судна [1].

Настоящий договор объединяет основные положения и условия найма всех моряков, независимо от того, где нанят этот моряк или где им подписан контракт на работу.

Настоящий договор требует от компании (название компании) нанимать моряков с учетом положений и условий стандартного договора с международной федерацией транспортных рабочих, которые вносятся в индивидуальные контракты найма с каждым членом экипажа. Компания в дальнейшем обязуется соблюдать все положения и условия настоящего договора.

2. Моряк, в соответствии с параграфом 1 настоящего договора, должен считать началом своей работы дату найма, независимо от того, подписаны моряком или нет разделы договора, вплоть до его списания или окончания контракта. Компания несет ответственность за полную



выплату зарплаты, вне зависимости от того, существует или нет конкретный договор между моряком и компанией по условиям контракта-найма МТФ.

3. Рабочее время, сверхурочное и несение вахт

Обычно рабочее время всех моряков составляет 8 часов ежедневно с 0600 до 1800 с понедельника по пятницу включительно. Часы сверх установленного рабочего времени должны считаться сверхурочными и оплачиваться по ставке, как овертайм, в соответствии с прилагаемой шкалой (см. таблицу А.1, приложения А). На судах с классом UMS (необслуживаемой главной м/установкой), на которых постоянное несение вахты не обязательно, механикам, за исключением старшего механика, на судах с тремя механиками и более, должно выплачиваться дополнительно 1/5 от часовой ставки (1/172 месячной ставки) за время плавания судна на ходу, без учета времени постановки на якорь, сварочных операций или нахождения судна на мели. В последних случаях денежные доплаты должны выплачиваться в размере 1/2 от часовой ставки.

Все рабочие часы в субботу, воскресенье и в официальные праздники должны оплачиваться, как сверхурочные по ставке, оговоренной в шкале зарплат, за исключением часов несения вахт, которые должны компенсироваться по средней недельной ставке овертайма.

По желанию моряка эти часы могут быть компенсированы при выплате зарплаты. В этом случае 3,8 часа сверхурочного времени плюс соответствующая денежная доплата, как указано ниже в параграфе 9, выплачиваются в однодневной зарплате.

4. Любые перерывы в рабочем времени менее одного часа, считаются рабочим временем.

5. Продолжительность работы (найма)

Моряки должны наниматься на шесть месяцев с продлением этого периода до 7 месяцев, либо снижением его до 5 месяцев для уменьшения затрат на их замену. Контракт моряка автоматически прерывается в соответствии с условиями договора при первом прибытии судна в порт после истечения срока работы найма моряка.

6. Окончание контракта

1. Моряк может прервать свой контракт, подав в компанию или капитану судна заявление за месяц до его окончания в письменном виде или устно в присутствии свидетелей.

2. Если моряк был нанят на определенный рейс и впоследствии, по каким-либо причинам его продолжительность и направление изменили, то он имеет право прервать настоящий контракт.

8) стюард/стюардесса — 1.

Всего: 10-15 человек, один из которых имеет медицинскую подготовку по оказанию медицинской помощи на борту судна, в соответствии с правилом VI/4 международной конвенции ПДНВ-78/95.

В прибрежной зоне и ограниченных районах с максимальным сроком работы не более двух месяцев, на судах с главной силовой установкой более 1500 kWt, но менее 3000 kWt палубных офицеров, вахтенных механиков и рядового палубного состава может быть по одному человеку.

В данном случае капитан не должен привлекаться к несению вахты.

На судах с главной силовой установкой менее 1500 kWt необходимо иметь два механика на борту судна, включая старшего механика.

Принимая во внимание различную подготовку в различных странах, один из механиков может быть учеником или начинающим лицом рядового состава.

В случае необходимости несения постоянных конвенционных вахт, шкалу по подбору кадров необходимо увеличить на одного вахтенного механика и одного рядового машинной команды.

Шкала по набору кадров № 3

Предлагаемая шкала используется для грузовых судов от 3.000 до 5.999 GRT с периодически необслуживаемым машинным отделением, для обычной коммерческой практики:

- 1) капитан — 1;
- 2) палубные офицеры — 3;
- 3) боцман — 1;
- 4) матросы первого класса — 3;
- 5) старший механик — 1;
- 6) вахтенный механик — 2;
- 7) электромеханик/электрик — 1;
- 8) ремонтный механик — 1;
- 9) рядовой состав машиной команды — 1;
- 10) радио офицер — 1;
- 11) старший стюард/повар — 1;
- 12) стюард/стюардесса — 1.

Всего: 15-19 человек, один из которых имеет медицинскую подготовку по оказанию медицинской помощи на борту судна, согласно правила VI/4 международной конвенции ПДНВ-78/95.

В зависимости от разного уровня профессиональной подготовки моряков в различных странах, один из членов экипажа может быть учеником или начинающим специалистом рядового состава.



7. Шкалы подборки кадров

Прилагаемые шкалы подборки кадров определяют минимальное количество членов экипажей для обеспечения безопасности судов.

Переговоры МФТ с судовладельцами и представителями национальных администраций должны вестись с учетом принципов и политики федерации по подбору кадров на суда, указанных выше.

8. Шкалы минимальных требований по подбору членов экипажей на суда

Шкала по набору кадров № 1

Предлагаемая шкала по подбору экипажа используется для грузового судна от 500 до 1599 GRT (валовой вместимости) с периодически обслуживаемым машинным отделением для обычной коммерческой практики:

- 1) капитан — 1;
- 2) палубный офицер — 2;
- 3) рядовой палубный состав — 3;
- 4) старший механик — 1;
- 5) рядовой состав МКО — 1;
- 6) повар — 1.

Всего: 7-10 человек, один из которых имеет медицинскую подготовку по оказанию медицинской помощи на борту судна, в соответствии с правилом VI/4 международной конвенции ПДНВ-78/95.

В прибрежной зоне и ограниченных районах с максимальным сроком работы не более двух месяцев, количество, как палубных офицеров, так и рядового палубного состава может быть уменьшено до одного человека.

Когда судно осуществляет свою деятельность три месяца и более, капитан не должен нести вахту.

На судах с главной силовой установкой более 1500 kWt добавляется еще один механик.

Шкала по набору кадров № 2

Предлагаемая шкала используется для грузовых судов от 1600 до 2999 GRT с периодически необслуживаемым машинным отделением для обычной коммерческой практики:

- 1) капитан — 1;
- 2) палубный офицер — 3;
- 3) рядовой палубный состав — 3;
- 4) старший механик — 1;
- 5) вахтенный механик — 2;
- 6) рядовой состав машинного отделения — 1;
- 7) старший стюард/повар — 1;

3. Член экипажа судна имеет право отказаться идти в район военных действий, информация о котором получена от Ллойда (Lloyd's).

4. Морьяк имеет право прервать свой индивидуальный контракт немедленно, если судно признано субстандартным в отношении выполнения требований следующих международных конвенций: по охране человеческой жизни на море (SOLAS-74); о грузовой марке (LL-1966); о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты (STCW-78/95); по предотвращению загрязнения моря с судов (MARPOL-73/78) или конвенции международной организации труда № 147, 1976 г., её протокола 1996 г., а также минимальных стандартов для торговых судов.

В любом случае судно признается субстандартным, если оно не соответствует полученным сертификатам в соответствии с национальными законами и требованиями международных правил.

5. Компания не должна прерывать контракт моряка до истечения периода найма (см. параграф 5 выше), за исключением следующих случаев:

- а) полной потери судна; или
- б) судно не востребовано в течение не менее одного месяца;

или

- в) продажи судна; или
- г) плохого поведения члена экипажа, который нарушил закон, причем компания обязана предварительно в письменной форме известить об этом моряка, указав причины списания. Если такого письменного извещения от компании моряку не было сделано, то моряк имеет право на дополнительную компенсацию.

6. Морьяк обязан получить компенсацию в размере двухмесячного жалования в случае прекращения контракта по любой из следующих случаев:

1) завершение контракта в результате окончания периода работы согласно договору международной федерации транспортных рабочих; или

2) прерывание контракта по извещению моряка, как указано выше; или

3) член экипажа законно и должным образом увольняется компанией из-за нарушения моряком условий и положений контракта.

7. В настоящем договоре отказ любого моряка выполнять приказ не будет являться причиной его увольнения, если:

- а) судно не является мореходным / или субстандартным; или
- б) по любой причине, когда плавание судна является незаконным;



- в) моряк имеет конкретную жалобу к компании в отношении реализации настоящего договора или контракта занятости МФТ; или
- г) член экипажа отказывается плыть в район военных действий

7. Зарплата

Зарплата каждого моряка должна насчитываться в соответствии с договором, как указано в прилагаемой шкале ставок (таблица А 1 приложения А), а вычеты из этой зарплаты должны производиться с согласия моряка и в соответствии с уставом.

Моряки имеют право получать оплату в долларах США или местной валюте (по их усмотрению) с учетом вычетов в конце каждого календарного месяца. Остаток невыплаченных денег по зарплате должен оставаться на счете и может быть выдан по требованию члена экипажа, когда судно находится в порту или по прибытию в порт. Зарплата выплачивается не чаще одного раза в семь дней, пока судно находится в порту. Моряки имеют право взять весь остаток денег или часть их в течение текущего календарного месяца. Для подсчета зарплаты за календарный принимается месяц продолжительностью 30 дней.

8. Переводы

Любому моряку, на основании его заявления, разрешается перевести до 80% от базовой ставки зарплаты ежемесячно. Перевод осуществляется после проведения законных вычетов из этой зарплаты.

9. Учет сверхурочного времени ведется индивидуально по каждому члену экипажа капитаном или руководителем службы (старшим помощником или старшим механиком). Результаты данного учета необходимо сообщать моряку не реже, чем один раз в каждые две недели. Две копии этого учета должны быть подписаны капитаном и / или руководителем службы, а также моряком, после чего учет считается окончательным и одна из его копий вручается моряку.

Если учет сверхурочного времени, как это требуется, не ведется, то моряку необходимо ежемесячно оплачивать часть суммы сверхурочных работ из расчета 40 часов в неделю по часовой ставке овертайма, или 64 часа за субботние, воскресные дни и установленные официальные праздники по той же ставке.

10. Если праздничные дни падают на субботу или воскресенье, последующие рабочие дни должны считаться как праздничные. В настоящем договоре следующие дни считаются праздничными: Новый год, День бокса, Рождество, Добрая пятница, Пасхальный понедельник, Международный день труда (1 мая), Весенний и Летний праздники банка, или такие же узаконенные праздники, как выше изложенные, имеющие отношения к большинству членов экипажа и указанные в

3. Безопасность и гигиена

Необходимо уделять соответствующее внимание выполнению обслуживающим персоналом мер по безопасности и гигиене на судах.

4. Внутрисудовая деятельность

Все внутрисудовые операции должны выполняться на принципах подбора кадров, установленных в разделе «Дополнительные критерии». Так, к примеру, безопасность мореплавания невозможно гарантировать, если следующие механизмы и приборы, обеспечивающие эту безопасность неисправны: двигатели, рулевое устройство, оборудование для радионавигации или радиосвязи. Аналогично, и здоровье моряков будет влиять на способность экипажа безопасно выполнять свои обязанности на борту судна.

В соответствии с правилом VI/4 «Обязательные минимальные требования по оказанию первой медицинской помощи и медицинскому уходу» международной конвенции ПДНВ-78/95 и ПДНВ кодекса, частей А и В морские суда должны иметь на борту компетентных специалистов для оказания медицинской помощи экипажу.

5. «Фактор связи»

«Фактор связи» означает, что все суда зависят друг от друга в части взаимопомощи в случае бедствия. Это необходимо учитывать при наборе кадров для работы на судах. При планировании состава экипажа нужно быть уверенными, что судно, в случае необходимости, сможет прийти на помощь другому судну, терпящему бедствие. Соответственно, в таких случаях должна быть обеспечена надежная связь для получения сигнала бедствия с судна и координации спасения на месте бедствия. На борту каждого судна должно быть достаточное количество компетентного и способного персонала по обслуживанию спасательных шлюпок, и принятия эффективных мер для спасания людей.

6. Заключение

Минимальные требования к подбору кадров не означает минимальное количество персонала. Это только подбор такого количества членов экипажа, которое сможет обеспечить безопасность судна, экипажа, пассажиров и охрану окружающей среды.

Каждое судно должно иметь достаточное количество моряков для предупреждения излишней нагрузки на экипаж и сведения к минимуму применения сверхурочных работ.

Твердая позиция МТФ состоит в том, чтобы судовладельцы учитывали все вышеупомянутые требования кадровой политики при комплектовании экипажей судов.



ЗАНЯТИЕ № 6.

ТЕМА 6. ШКАЛЫ ДЛЯ ПОДБОРА ЭКИПАЖЕЙ СУДОВ

Цель занятия. Разобрать следующие разделы стандартного коллективного договора МТФ: «Действия по эксплуатации и уходу за судном», «Трех вахтовая система (на основе 8 часового рабочего дня)», «Внутрисудовая деятельность», «Фактор связи» и «Шкала минимальных требований по подбору членов экипажей на суда».

План проведения занятия

1. Действия по эксплуатации и уходу за судном.
2. Трех вахтовая система (на основе 8 часового рабочего дня).
3. Безопасность и гигиена.
4. Внутрисудовая деятельность.
5. «Фактор связи».
6. Заключение.
7. Шкала подборки кадров.
8. Шкала минимальных требований по подбору членов экипажей на суда.

Теоретические положения.

1. Действия по эксплуатации и уходу за судном

Эксплуатация, уход за судном и его оборудованием должны выполняться так, чтобы они не создавали опасность для жизни моряков и пассажиров, их собственности и окружающей среды. Эти действия заключаются в выполнении моряками своих функциональных обязанностей в следующих судовых службах [1]:

- а) палубной;
- б) машинной;
- в) радиосвязи;
- г) обслуживания.

2. Трех вахтовая система (на основе 8 часового рабочего дня)

Данная система должна применяться для палубной и машинной команд на всех морских судах. Ни капитан, ни старший механик не должны нести вахту, они осуществляют надзор.

Количество квалифицированного персонала на борту судна должно быть таким, чтобы соответствовать международной конвенции ПДНВ-78/95 и резолюции ассамблеи ИМО 1980 г. «О принципах безопасного подбора кадров».

специальном договоре между компанией и профсоюзами, работающими по настоящему коллективному договору.

11. Судовые экипажи не должны участвовать в грузовых операциях и других работах традиционно выполняемых докерами, без предварительного согласия с профсоюзом докеров, и с добровольного согласия моряков выполнять такие работы. За это члены экипажа должны получать адекватное вознаграждение.

Компенсация за такую работу производится в течение полной рабочей недели. Должна применяться премиальная ставка овертайма за сверхурочные часы в конце недели и праздничные дни в соответствии со шкалой, приведенной в таблице А.1 приложения А; за каждый час или часть часа выполнения такой работы в дополнение к основной заработной плате. Любая работа, выполненная сверх времени полной рабочей недели, должна быть компенсирована по тройной ставке овертайма — ставка в конце недели и праздничные часы овертайма, (таблица А.1 приложения А), за каждый час или часть часа такой работы, в дополнение к нормальной почасовой ставке оплаты, рассчитанной, как деление месячной базисной ставки на 173.

Компании не будут применять какие-либо карательные меры против моряков, которые имеют деловые споры с рабочими порта. Любые такие законные действия со стороны моряков не могут быть основанием для разрыва с ними контрактов.

12. Любые дополнительные часы работ, по решению капитана, связанные с аварийными работами, направленными на обеспечение безопасности судна, его пассажиров и экипажа, тренировки шлюпочных тревог, помощь другим судам или лицам по спасению не считаются овертаймом для оплаты.

13. Несение вахт в море и при необходимости в порту должно быть организовано на базе трех вахт. Выполняется по усмотрению капитана, который ставит моряков на вахту, а при необходимости — и на дневные работы.

Капитан и старший механик вахту не несут. Во время навигационной вахты в море вахтенному офицеру необходимо оказывать помощь в обеспечении надлежащего наблюдения и несения вахты, особенно с наступлением темноты.

14. Период отдыха

Каждый моряк должен иметь, по меньшей мере, 10 часов свободного времени в течение суток и не менее 77 часов за семидневный период. 10 часовой период может быть разбит не более чем на два периода, каждый из которых состоит из 6 последовательных часов отдыха от вахт. Интервал между последовательными периодами отдыха не дол-



жен превышать 14 часов. Этот период в течение 24 часов должен начинаться с момента начала работ моряком сразу же после отдыха в течение не менее 6 часов после дежурства. Сборы, тревоги по борьбе с пожаром и шлюпочные, а так же тренировки, требуемые национальным законодательством и правилами, должны выполняться с таким учетом, чтобы минимально влиять на период отдыха моряка и не заставлять его переутомляться.

Планирование периодов ответственности на судах с UMS, на которых нет постоянной вахты в машинно-котельном отделении, также должно выполняться с учетом минимального их влияния на отдых.

Вопросы для обсуждения

1. Расскажите, какова продолжительность рабочего времени и работы моряка по контракту.
2. Объясните, как определяется время отдыха моряка.
3. Расскажите содержание раздела контракта моряка «Сверхурочное время».
4. Объясните содержание раздела контракта моряка «Зарплата и выплата наличных».
5. Расскажите содержание раздела контракта моряка «Период отдыха».
6. Объясните содержание раздела контракта моряка, в котором говорится об его участии в грузовых операциях.
7. Расскажите содержание раздела контракта моряка «Несение вахт в море».

- о) возраст и состояние судна.

Вопросы для обсуждения

1. Объясните содержание раздела контракта «Оплата в профсоюзный и благотворительный фонд, а также представительство моряков».
2. Расскажите содержание раздела контракта моряка «Разрыв договора».
3. Объясните содержание раздела контракта моряка «Поправки к договору».
4. Расскажите содержание раздела контракта «Отказ от требований изменения данного договора и присвоения его функций».
5. Объясните содержание раздела контракта моряка «Равенство».
6. Расскажите содержание раздела контракта моряка «Судовой комитет безопасности и его функции».
7. Объясните содержание раздела «Политика МТФ по найму экипажей».
8. Расскажите, какие основные критерии должны учитываться при наборе экипажей судов.
9. Объясните, какие дополнительные критерии должны учитываться при наборе экипажей судов.

г) безопасность рейсов между портами (их продолжительность и характер);

д) техническое оборудование судна, его конструкция;

е) норма питания в денежном эквиваленте;

ж) санитарные требования и правила;

з) спецодежда и спецобувь для несения вахты;

и) возможности для обработки грузов в порту;

к) медицинское обслуживание на борту судна.

Дополнительные критерии

В результате социальной эволюции и изменений, которые произошли в кораблестроении и судоходной промышленности, возросла важность социальных моментов при найме членов экипажа судов. Как правило, следующие факторы, должны учитываться дополнительно:

а) процедуры и требования по безопасному несению вахты;

б) распорядок рабочего времени;

в) функции по уходу за:

— судовыми устройствами и механизмами;

— оборудованием, как навигационным, так и радиосвязи и радионавигации;

— оборудованием для обработки и крепления груза;

г) роль человеческого фактора по эксплуатации и ремонту автоматики и управляющего оборудования на судне;

д) порядок приема балласта;

е) человеческая выносливость — фактор здоровья (в условиях найма должен быть соответствующим, не ниже уровня, который дает возможность не подвергать опасности здоровье и безопасность персонала);

ж) соответствующая квалификация персонала, которая дает уверенность, что экипаж сможет справиться с работами на борту судна в аварийных случаях;

з) квалификация судового персонала, для оказания помощи другому судну в случае бедствия;

и) возможности для проведения тренировок на борту судна, в том числе и по охране окружающей среды;

к) соблюдение правил техники безопасности при работе моряков;

л) создание условий для работы на специализированных судах;

м) создание безопасных условий для работы с опасными грузами, взрывчатыми, самовоспламеняющимися, токсичными, вредными для здоровья и загрязняющими окружающую среду;

н) другие работы, связанные с безопасностью судна;

ЗАНЯТИЕ № 3.

ТЕМА 3. КАДРЫ, МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, ВЫПЛАТЫ ПО БОЛЕЗНИ И ПРИ ПОТЕРЕ ТРУДОСПОСОБНОСТИ

Цель занятия. Изучить вопросы кадровой политики компании, мероприятий по доукомплектованию экипажей, медицинскому обслуживанию и выплат морякам по болезням, и в случаях частичной и полной потери трудоспособности.

План проведения занятия

1. Кадры и их недостаток на судне.
2. Медицинское обслуживание и оплата за время болезни.
3. Потеря жизни, смерть во время контракта.
4. Выплаты при списании, частичной и полной потери трудоспособности.
5. Компенсации в случае смерти.
6. Компенсации в случае нетрудоспособности.
7. Порядок выплаты наличных денег.

Теоретические положения.

1. Кадры

Каждое судно должно быть полностью и адекватно укомплектовано специалистами для обеспечения его безопасной эксплуатации и выполнения трех вахтовой системы. Членов экипажа ни в коем случае не должно быть меньше, чем этого требуют стандарты политики МФТ в вопросе кадрового обеспечения судов [1].

2. Недостаток кадров

На судах, где по различным причинам имеется недостаток рабочей силы по сравнению с требуемым количеством, зарплата недостающих по штату моряков должна быть выплачена членам экипажа соответствующей службы (департамента). Однако такой недостаток в штате экипажа должен быть устранен до отхода судна из порта в следующий рейс. За это время никаких оплат по овертайму не положено.

3. Медицинское обслуживание

Морякам необходимо оказывать немедленную медицинскую помощь в случае болезни или ранения (травмы), а также тем членам экипажа, которых списали из-за болезни или в результате получения травм, включая госпитализацию, за счет компаний так долго, как это требуется. Компания несет ответственность за оплату всех расходов по оказанию медицинской помощи и обслуживанию больного.



4. Оплата за время болезни

Если моряк списан с судна в любом порту по болезни или из-за травмы, ему должны продолжать платить зарплату, пока он не будет репатриирован за счет компании домой или к месту его найма, в зависимости от того, какое из этих мест более удобно для моряка. После этого ему продолжают оплачивать его базовую ставку и оказывать денежную помощь до окончания его болезни, но не более 112 дней. Однако, если болезнь или травма не вылечены, то компания должна оплачивать лечение до выздоровления моряка, или пока сам член экипажа не заявит о том, что он нетрудоспособен.

Доказательством нетрудоспособности моряка, которое служит основанием для дальнейших выплат по болезни, является соответствующее медицинское заключение.

Перед списанием больного с судна моряку необходимо выплатить аванс на лечение на время, указанное доктором, которое тот считает необходимым для излечения болезни или травмы.

5. Потеря жизни, смерть во время контракта

Компания обязана выплатить сумму, указанную в таблице А.1 приложения А, вдове, детям или родителям и каждому несовершеннолетнему ребенку (максимум четверем) в возрасте до 21 года в следующих случаях:

- моряк умер по каким-либо причинам во время контракта с компанией;
- в время контракта смерть члена экипажа произошла по естественным причинам;
- моряк умер по дороге на судно или с него.

Если член экипажа умер не оставив после себя вдову и вышеупомянутых родственников, то данная сумма компенсации должна быть выплачена в соответствии с законом доверенному лицу, либо его душеприказчику моряка.

6. Нетрудоспособность

А. Если моряк, получил травму в результате любого несчастного случая или частично потеряна трудоспособность во время работы в компании или при следовании на судно или с судна, то в дополнении к оплате за время болезни, члену экипажа положена компенсация в соответствии с положениями настоящего договора.

Б. Нетрудоспособность моряка должна быть подтверждена врачом, назначенным от МФТ, а компания обязана выплатить компенсацию по нетрудоспособности в соответствии с процентом нетрудоспособности, указанным в таблице А.2 приложения А.

б) проводить тренировки с моряками по охране труда на борту судна;

в) расследовать несчастные случаи и давать соответствующие рекомендации для предотвращения их в будущем;

г) проверять технику безопасности и охрану труда моряков.

2. Компания подтверждает право МФТ назначать или избирать среди членов экипажа представителя по безопасности. Данный представитель должен иметь доступ к информации и получать, в случае необходимости, помощь от комитета по безопасности компании и МФТ. Представитель по безопасности должен:

а) иметь доступ ко всем судовым устройствам; и

б) принимать участие в расследовании несчастных случаев; и

в) иметь доступ ко всем необходимым документам, включая рапорты по расследованию, заключения комитета по безопасности и охраны труда и т.д.; и

г) проводить соответствующие тренировки с членами экипажа.

Компания не должна увольнять или применять другие незаконные меры к представителям по безопасности.

7. Политика МФТ по найму экипажей на суда

Основные принципы найма должны быть оговорены заранее для каждого офицера или лица рядового состава.

Основные критерии для набора персонала:

а) район работы судна:

— А1 — прибрежный (в среднем до 30 морских миль от берега). Морской район, в зоне действия, по крайней мере, одной береговой УКВ радиостанции, работающей в радиотелефонии и цифровом избирательном вызове;

— А2 — в среднем до 200 морских миль от берега. Морской район, за исключением района А1, в зоне действия, по крайней мере, одной береговой ПВ радиостанции, работающей в радиотелефонии и цифровом избирательном вызове;

— А3. Морской район, за исключением районов А1 и А2, в зоне действия системы спутниковой связи «Inmarsat» (от 70° N до 70° S);

— А4. Морской район, за исключением районов А1, А2 и А3 (приполярные зоны);

б) количество, размер и тип главной силовой установки судна; мощность (л.с. и kWt), как главной установки, так и вспомогательных механизмов теплохода или парохода;

в) тоннаж (валовая вместимость) в GRT;



5. Компания подтверждает права МТФ на выбор законных представителей среди моряков, которые не будут ни увольняться, ни подвергаться дисциплинарным взысканиям, до тех пор, пока не будет на это согласия данной федерации и достаточное количество времени, чтобы подыскать им адекватную замену.

2. Разрыв договора

Если компания разывает действие договора МТФ или отношения с соответствующим профсоюзом, то моряки имеют право принять все необходимые меры против данной компании для того, чтобы добиться отмены этого решения.

3. Поправки к договору

Условия настоящего договора должны ежегодно пересматриваться в любое время, когда федерация и компания совместно договорятся на поправки и дополнения. Данные поправки и дополнения должны быть предварительно согласованы и подписаны сторонами.

4. Отказ от требований изменения данного договора и присвоения его функций

Компания гарантирует не требовать от моряка подписи в документах, которые каким-либо образом, ведут к отказу от требований данного договора или присвоению его функций.

Член экипажа принимает все условия настоящего договора и выплаты, а компания соглашается, что все документы уже подписаны. Любые другие договоры признаются недействительными и не имеющими законного основания.

5. Равенство

В соответствии с политикой МТФ любой моряк должен иметь право работать, передвигаться и жить свободным от сексуальной, расовой и любых других видов дискриминации.

6. Судовой комитет по безопасности:

1. Компания будет содействовать установлению на судне безопасных и здоровых условий труда в соответствии с требованиями кодекса практики по предупреждению несчастных случаев международной организации труда, а также системы управления безопасностью (СУБ) на борту судна в море и в порту. Компания обеспечивает связь с судном через назначенное лицо на берегу, которое имеет прямой доступ к высшему уровню управления компанией. На борту судна назначается офицер по безопасности, который должен внедрять политику и программу компании по безопасности и охране труда, а также:

а) расследовать нарушения в охране труда, привлекать на данные нарушения внимание моряков и информировать комитет по безопасности и охране труда;

В случае снижения трудоспособности менее 10% расчет ведется соответственно.

Компенсация для 100% нетрудоспособности не должна превышать US\$ 120.000 для офицеров и US\$ 80.000 для рядового состава. Для меньшего процента снижения нетрудоспособности — расчет ведется в соответствии с той же таблицей.

В. Постоянная компенсация моряку, который нетрудоспособен, в соответствии с пунктом А, выплачивается при 50 или более процентах нетрудоспособности. Если в дальнейшем эта нетрудоспособность сохраняется, то должна выплачиваться 100 процентная компенсация: US\$ 120.000 — для офицеров и US\$ 80.000 — для рядового состава.

Если у члена экипажа трудоспособность менее 50%, но он имеет заключение о своей непригодности для дальнейшей работы на море в любой должности, то по заключению профсоюзного врача, ему также положена 100 процентная компенсация.

Г. При потере моряком трудоспособности, и если он не подпадает под действие пункта В, но признан врачом МФТ пригодным к работе на море в более низкой должности, по сравнению с должностью, которую занимал до несчастного случая — то компенсация в данном случае в соответствии с пунктом В составляет 50%.

Для настоящего раздела установлены три категории должностей:

- 1) старший офицер: капитан, старший механик, старший помощник капитана, второй механик;
- 2) младший офицер — все офицеры, другие, чем старшие;
- 3) рядовой состав — все моряки, не внесенные в пункты 1 и 2.

Е. Любая оплата по всем вышеуказанным пунктам должна производиться без промедления и в соответствии с законом.

7. Порядок выплаты наличных денег

Статья 19. Компенсация в случае смерти:

- 1) одноразовая выплата родственникам — US\$ 60.000;
- 2) каждому ребенку в возрасте до 21 года — доплату US\$ 15.000, максимум до 4 детей.

Статья 25. Содержание доплат

Ежедневное содержание доплат при списании — не менее US\$ 18.

Статья 26. Имущество экипажа, потеря или повреждение

Максимум до US\$ 3.000.



Вопросы для обсуждения

1. Объясните содержание раздела контракта моряка: «Кадры и их недостаток на судне».
2. Расскажите содержание раздела контракта моряка «Медицинское обслуживание и оплата по болезни».
3. Объясните содержание раздела контракта моряка «Выплаты при списании, частичной и полной потери трудоспособности».
4. Расскажите содержание раздела контракта моряка «Нетрудоспособность».
5. Объясните содержание раздела контракта моряка «Потеря жизни, смерть во время контракта»

ЗАНЯТИЕ № 5.

ТЕМА 5. СУДОВОЙ КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ И ПОЛИТИКА ФЕДЕРАЦИИ ПО НАЙМУ ЭКИПАЖЕЙ

Цель занятия. Изучить следующие разделы стандартного коллективного договора МТФ: «Взносы в профсоюзный и благотворительный фонды и представительство моряков», «Разрыв договора», «Поправки к договору», «Отказ от требований изменения данного договора и присвоения его функций», «Равенство», «Судовой комитет по безопасности и его функции» и «Политика МТФ по найму экипажей на суда».

План проведения занятия

1. Взносы в профсоюзный и благотворительный фонды и представительство моряков.
2. Разрыв договора.
3. Поправки к договору.
4. Отказ от требований изменения данного договора и присвоения его функций.
5. Равенство.
6. Судовой комитет по безопасности и его функции.
7. Политика МТФ по найму экипажей на суда.

Теоретические положения.

1. Оплата в профсоюзный и благотворительный фонд и представительство моряков

1. В соответствии с национальным законодательством, все моряки должны быть членами национальных профсоюзов в составе международной федерации транспортных рабочих [1].

2. Компания должна оплачивать вступительные / членские взносы за каждого моряка, в соответствии с условиями соответствующей профсоюзной организации. Вступление в МФТ / членские взносы — US\$ 69.00 с каждого моряка ежегодно вне зависимости от занимаемой должности.

3. Компания должна платить взносы за участие и помощь со стороны федерации морякам, а также в благотворительный фонд и фонд защиты в соответствии с условиями специального договора. Выплаты каждой компанией ежегодно составляют US\$ 230.000.

4. Компания признает права моряков на участие в профсоюзном движении и защиту против актов дискриминации профсоюзов, согласно конвенциям международной организации труда № 87 и № 98.



Вопросы для обсуждения

1. Объясните содержание раздела контракта моряка: «Работа в районах военных действий».
2. Расскажите содержание раздела контракта моряка «Компенсация по страховке и репатриации».
3. Объясните содержание раздела контракта моряка «Питание, жилищные условия, постельные принадлежности, уход и т.п.».
4. Расскажите содержание раздела контракта моряка «Личные средства защиты».

ЗАНЯТИЕ № 4.

ТЕМА 4. КОМПЕНСАЦИИ, ПИТАНИЕ, ЖИЛИЩНЫЕ УСЛОВИЯ И ЛИЧНЫЕ СРЕДСТВА ЗАЩИТЫ

Цель занятия. Разобрать разделы стандартного коллективного договора МТФ: «Работа в районах военных действий», «Компенсация по страховке и репатриации», «Питание, жилищные условия и личные средства защиты».

План проведения занятия

1. Работа в районах военных действий.
2. Компенсация по страховке и репатриации.
3. Питание, жилищные условия, постельные принадлежности, уход и т.п.
4. Личные средства защиты.

Теоретические положения.

1. Работа в районах военных действий

Если судно вошло в район военных действий, морякам доплачивается бонус в размере 100% базисной ставки за все время нахождения судна в данном районе, минимум оплаты — за 5 рабочих дней. Аналогично компенсации в случае смерти или нетрудоспособности, полученных в районе боевых действий, должны быть удвоены [1].

Районы военных действий указываются Ллойдом.

Моряк имеет право согласиться или отклонить предложение по работе в таких районах без риска потерять работу, либо другого ущерба. Если моряк не согласен работать в районе военных действий, то компания обязана его репатриировать за свой счет с выплатой пособия до порта найма.

2. Компенсация по страховке и репатриации

Компании должны включать в договор соответствующий пункт о страховке, который полностью покрывает различные случайности и любой ущерб, который может быть причинен члену экипажа.

Репатриация должна производиться так, чтобы выполнить все необходимые требования по отправке моряка. Компания несет ответственность за полный расчет с членом экипажа до списания его на берег.

Компания должна оплатить моряку все расходы по репатриации, включая базисную ставку, плюс дополнительные выплаты, независимо от того, где находится его дом или место найма — по выбору моряка:

- а) всегда после шести месяцев непрерывной работы на борту судна;



- б) при списании его по болезни или травме;
- в) когда контракт прерывается по решению компании;
- г) если судно арестовано не по вине моряка, а срок ареста более 14 суток;
- д) если компания не выполняет условия настоящего договора, член экипажа имеет право заявить претензии по невыплате зарплаты и должен быть репатриирован за счет компании;
- е) при списании, если моряк был нанят на определенный рейс и впоследствии, по каким-либо причинам, его продолжительность и направление изменили;
- ж) если член экипажа отказывается идти в район военных действий, информация о котором получена от Ллойда (Lloyd's).

Если во время нахождения моряка в рейсе на судне его жена, или близкий родственник или родители тяжело заболели и находятся в опасном для их жизни состоянии, то со стороны компании необходимо сделать все возможное для скорейшей репатриации члена экипажа за счет компании.

3. Питание, жилищные условия, постельные принадлежности, уход и т.п.

Компания должна обеспечить каждого члена экипажа, находящегося в штате на борту судна следующим:

- а) достаточным количеством разнообразной и хорошего качества пищи, пригодной для моряка в соответствии с его диетой и религией;
- б) жилым помещением, достаточных размеров и соответствующего стандартам;
- в) одним матрацем и, как минимум, одной подушкой, тремя одеялами, двумя простынями, одной наволочкой и двумя полотенцами;
- г) стиральными машинами и принадлежностями для стирки;
- д) средствами для развлечения и отдыха в соответствии с рекомендациями международной организации труда № 138 от 1970 г.

Простыни, наволочки и полотенца должны меняться не реже одного раза в неделю.

В дополнение к этому компания должна обеспечить камбуз всем необходимым для нормального приготовления пищи. Все оборудование и принадлежности, упомянутые в пунктах «в», «г», и «д» должны быть хорошего качества.

Жилые помещения для моряков должны соответствовать требованиям международной организации труда.

4. Личные средства защиты

Компания должна обеспечить персонал на борту судна необходимыми личными защитными средствами для работы. Каждое лицо, привлекаемое к работе, которое рискует получить травму, отравление или болезнь в ходе выполняемой деятельности, когда это необходимо, должно быть обеспечено следующими средствами защиты:

- 1) подходящей безопасной каской, соответствующей стандартам;
- 2) комбинезоном;
- 3) водонепроницаемой, усиленной и безопасной обувью;
- 4) в зависимости от степени риска достаточной и удобной защитной одеждой и оборудованием, включая, но, не ограничиваясь следующим:

а) респираторным защитным устройством; средствами для защиты глаз; ушей, перчатками, средствами защиты сварщика; концами и устройствами для крепления, спасательным жилетом; и

б) достаточной и удобной верхней защитной одеждой для любого лица, работающего на открытом воздухе во время холодной или жаркой погоды, в дождь, снег или снег с дождем, град, забрызгивание, в сильный ветер, жару и сырые погодные условия.

Спецодежда, спецобувь и защитные средства должны использоваться персонально каждым моряком и не передаваться другим лицам без предварительной очистки или стирки.

Место для хранения личных защитных средств не должно загрязнять и портить оборудование. Защитные средства должны быть пригодными для выполняемых работ и соответствовать стандартам.

Если необходимо, на персональные защитные средства, на борту судна должны быть сертификаты, выданные в соответствии с национальными или международными стандартами.

Каждое судно должно иметь соответствующее снабжение. Спасательные костюмы должны быть хорошего качества и соответствующего размера для каждого члена экипажа. Компания несет ответственность за обеспечение судна достаточным количеством этих костюмов.

Спасательные шлюпки и плоты должны иметь соответствующее оборудование для использования их с обоих бортов.