

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);
- 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, который 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 не должно наниматься как юнга и получать ставку юнги.

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

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

Министерство образования и науки Украины
Севастопольский национальный технический университет

Факультет морских технологий и судоходства
Кафедра судоходства и безопасности судоходства

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

к практическим и семинарским занятиям
по дисциплине

«Организация и управление экипажами морских судов»

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



Севастополь
2007



УДК 6295.05

Методические указания к практическим и семинарским занятиям по дисциплине **«Организация и управление экипажами морских судов»** для студентов дневной и заочной форм обучения специальности 7.100301 — **«Судовождение»** / **Р.П. Буров, Г.В. Боков.**—Севастополь: Изд-во СевНТУ, 2007. — 92 с.

Цель методических указаний — ознакомить студентов с требованиями законов и нормативных документов в Украине, требованиями международных кодексов и конвенций в части структуры и управления членами судовых экипажей.

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

Методические указания рассмотрены и утверждены на заседании кафедры судовождение и безопасность судоходства, протокол № 2 от 11 сентября 2006 г.

Допущено учебно-методическим центром СевНТУ в качестве методических указаний.

Рецензент:

Коновалов В.П., канд. техн. наук, доцент кафедры СБС, капитан дальнего плавания.

Продолжение таблицы А.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	Фиттер-ремонтник	1043	7.7	13.9	41.7
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 1кл. (Эйбел)	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	2-й Стюард	934	6.9	12.5	37.4
27	2-й повар	795	5.9	10.6	31.8
28	Буфетчик	795	5.9	10.6	31.8
29	Матрос 2 класса (Обычный)	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



10. A Message to Seafarers on Flag of Convenience Ships. Seafarers' Bulletin-monthly. ITF House 49-60 Borough Road, London SE1 1DS, 2003 — 80 p.

11. Устав флота рыбной промышленности Украины. Госрыбхоз-пром Украины. Приказ № 43 от 01.06.1993 г. Председателя государственного комитета Украины по рыбному хозяйству и рыбной промышленности А.Н.Шестакова — К.: ГК по рыбному хозяйству и рыбной промышленности, 1993. — 83 с.

12. Устав службы на судах министерства морского флота Союза ССР. СССР ММФ. Приказ № 6 от 09.01.1976 г. — М.: Рекламинформбюро ММФ, 1976. — 224 с.

13. SMS — Roswell Navigation Corporation .Greece, Athens, 2000. — 250 p.

ПРИЛОЖЕНИЕ А. Шкала ставок МТФ

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	2 помощник капитана	1627	12.1	21.7	65.1
5	3 помощник капитана	1568	11.6	20.9	62.7
6	1 механик	2032	15.0	27.1	81.3
7	2 механик	1627	12.1	21.7	65.1
8	3 механик	1568	11.6	20.9	62.7
9	Радио- офицер	1627	12.1	21.7	65.1

СОДЕРЖАНИЕ

Занятие № 1. Тема 1. Организация экипажей морских судов	3
Занятие № 2. Тема 2. Управление экипажем морского судна	22
Занятие № 3. Тема 3. Нормативные документы в Украине по управлению экипажем судна	25
Занятие № 4. Тема 4. Международные нормативные документы по управлению экипажем судна	43
Занятие № 5. Тема 5. Международный профсоюз моряков и профсоюзные организации в Украине	47
Занятие № 6. Тема 6. Структура экипажей различных судов	48
Занятие № 7. Тема 7. Типовой коллективный договор МТФ	50
Занятие № 8. Тема 8. Контракт моряка на работу в компании за рубежом	75
Занятие № 9. Тема 9. Нарушения, за которые офицер получает дисциплинарное взыскание или списывается с судна	77
Занятие № 10. Тема 10. Коллективный договор «Объединенного украинского профсоюза плавсостава»	79
Библиографический список	89
Приложение А. Шкала ставок МТФ	90

ЗАНЯТИЕ № 1.

ТЕМА 1. ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКИПАЖЕЙ МОРСКИХ СУДОВ

Теоретические положения

В организацию экипажа морского судна входит [1, 2, 3]:

- 1) подбор членов экипажа на берегу согласно требованиям (заявки) судовладельца или оператора в Украине или за рубежом;
- 2) ознакомление всех вновь прибывших на судно моряков с инструкциями и процедурами компании судовладельца / оператора / фрахтователя;
- 3) контроль за работой и дисциплиной каждого члена экипажа.

В Украине и за рубежом, как правило, работу по **подбору кадров** выполняют различные дочерние предприятия судовладельца или крьюинговые компании, которые специализируются на подборе, оформлении документов и отправке моряков к месту работы. Крьюинговые компании в Украине имеют соответствующие государственные лицензии на право выполнения таких работ, и их заносят в государственный реестр, для контроля за деятельностью и взимания налогов.

В Украине таких крьюинговых компаний более 150 и только по Крыму более 20. Крьюинговые компании, обычно, работают по догово-



рам и контрактам с отечественными и зарубежными судовыми компаниями.

В компаниях судовладельцев и их дочерних предприятиях по кадрам в Украине и за рубежом ведется картотека со всеми данными на членов экипажей, которые заключали с ними контракты на работу.

В соответствии с современными требованиями ИМО (Международной Морской Организации) и ISO (Международной Организации по Стандартам), все круизные компании в Украине и за рубежом сертифицированы соответствующими и признанными Администрацией стран **квалификационными обществами**. Они имеют соответствующий «**стандарт качества**» по работе с кадрами — подготовке персонала, согласно требованиям международной конвенции ПДНВ-95 и кодекса ПДНВ для работы на морских судах. Кроме этого, все круизные агентства имеют, в соответствии с рекомендациями ИМО, между собой договоры на обмен информацией по вопросам кадров и качества работы моряков.

По этому, если моряк во время работы на судне, совершил проступок и нарушил условия контракта, то он, как правило, отправляется за свой счет в страну найма и автоматически попадает в «**черный список (Black List)**». В дальнейшем, при устройстве на работу через любую круизную компанию у него возникают проблемы при подписании контракта с судовладельцем / оператором или с новой компанией.

Моряку необходимо помнить, что нарушения условий контракта, связанные с: поведением, невыполнением распоряжений офицеров, пьянством на судне или проносом спиртного, употреблением наркотиков или участием в их провозе; невыход на вахту; грубое нарушение требований, инструкций и процедур компании судовладельца / оператора, международных конвенций и кодексов; недостаточная квалификация и профессионализм в работе — являются основными препятствиями в дальнейшем устройстве на работу и продвижении по службе. Во всех вышеназванных случаях, никакой профсоюз, моряка не защитит.

Ознакомление при замене всех вновь прибывших членов экипажа осуществляется на судне в день их прибытия. **Первый этап** — ознакомление с распорядком дня, основными инструкциями и процедурами по организации экипажа, требованиями по дисциплине, и ответственностью за нарушения и обязанностями по борьбе за живучесть судна, согласно расписания по тревогам, действующим на судне в данной компании. Обычно, **первое ознакомление** всех вновь прибывших членов экипажа проводится под роспись 3-им помощником капитана (Safety officer).

2. Объясните трудовые отношения между администрацией и профсоюзным комитетом.
3. Охарактеризуйте обязанности сторон по обеспечению занятости.
4. Дайте характеристику формирования, регулирования и защиты заработной платы.
5. Определите, как производится защита и охрана труда.
6. Объясните, как осуществляется контроль за исполнением коллективного договора.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. 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.
2. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками 1995 года (конвенция ПДНВ78/95) и кодекс по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (кодекс ПДНВ). Международная Морская Организация. — Лондон, 1998.
3. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года с поправками 1978 года (конвенция МАРПОЛ-73/78). Международная Морская Организация. — Лондон, 1978.— 364 с.
4. Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения 1993 года (кодекс МКУБ-93). Международная Морская Организация. — Лондон, 1998.
5. Резолюция ИМО А.741(18) от 04.11.93.
6. Учебное пособие для плавсостава: Международный кодекс по охране судов и портовых средств (кодекс ОСПС) / И.И. Пупенко и др. — Одесса: Минтранс Украины, 2004. — 62 с.
7. Солас-74 в вопросах и ответах. Российский морской регистр судоходства. Отделение Морского института Великобритании в Украине. Ассоциация морских капитанов Одессы / А.С. Позолотин, В.Г. Торский, В.И. Любченко. — Одесса: Астропринт, 2002. — 148 с.
8. Международные конвенции ИМО в вопросах и ответах. IMO International Conventions in questions and answers / Е.М. Мелентьева и др. — Одесса: Латтап, 2000. — 104 с. на англ. языке.
9. 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.



Раздел XI.

Контроль за исполнением коллективного договора

Стороны обязуются:

- 1) назначить лиц, ответственных за исполнение положений настоящего коллективного договора;
- 2) периодически, по мере необходимости, проводить встречи администрации и профкома, на которых рассматривать информацию о ходе исполнения коллективного договора;
- 3) по мере необходимости совместно анализировать состояние (ход) исполнения коллективного договора, заслушивать отчеты сторон о реализации принятых обязательств на конференциях трудового коллектива;
- 4) в случае несвоевременного исполнения, либо неисполнения обязательств совместно анализировать причины и применять срочные меры по обеспечению их реализации;
- 5) в случае неисполнения условий настоящего коллективного договора по объективным причинам (ухудшение финансового положения в связи с временными экономическими трудностями, иных объективных причин), своевременно вносить в коллективный договор соответствующие изменения и дополнения после проведения переговоров.

От Администрации
МКА «_____»

От имени и по поручению
трудоу коллектива

Директор _____

Председатель УПСР _____

Дата

Место подписания договора

« ____ » _____ 19 ____ г.

В «Крымском республиканском объединенном профсоюзе плавсостава» действует аналогичный типовой коллективный договор с «Украинским объединенным профсоюзом плавсостава».

Вопросы для обсуждения

1. Охарактеризуйте производственные отношения между администрацией и профсоюзным комитетом.

Всех офицеров по палубе инструктирует старший помощник капитана (Chief Officer), всех офицеров в машине инструктирует старший (главный) механик (Chief Engineer), либо 1-й (2-й) механик. О прибытии всех новых моряков на судно и проведении первичного инструктажа ставится в известность отдел кадров компании судовладельца / оператора и «назначенное лицо компании».

Более подробный инструктаж с практической отработкой обязанностей членов экипажа на судовых тревогах и разбором действий каждого, проводится с выходом судна в море. Обычно, в пределах двух недель после прибытия новых членов экипажа на судно, согласно процедур системы управления безопасностью (СУБ), компании и судна. 3-й помощник капитана при этом заполняет специальную форму компании о проведении полного инструктажа каждого члена экипажа с личной подписью. Все эти формы высылаются ежемесячно почтой в компанию судовладельца / оператора.

Контроль за работой и дисциплиной осуществляется постоянно на протяжении всего контракта, согласно должностных обязанностей членов экипажа на судах Украины, действий устава службы на судах торгового флота и устава службы на судах флота рыбной промышленности. На зарубежных судах со смешанными экипажами моряков из разных стран, контроль осуществляется согласно СУБ компании, инструкций для всех членов экипажа, процедур судовладельца / оператора / фрахтователя в соответствии с кодексами МКУБ-93 и ОСПС.

Кроме этого, **на судах флота Украины** контроль за работой и дисциплиной каждого члена экипажа, кроме обязанностей, оговоренных в уставах службы, осуществляется в соответствии с: Конституцией Украины; законами о труде и об охране окружающей среды в Украине; кодексом торгового мореплавания (КТМ); уголовным кодексом Украины. А также, положениями о технической эксплуатации морских, речных судов и судов ФРП; правил по технике безопасности, пожарной безопасности и других законов и нормативных документов, включая выполнение международных конвенций и кодексов, ратифицированных правительством Украины.

В любом случае, на всех судах в Украине и за рубежом, компания оператора / судовладельца **определяет** в СУБ компании и судна, согласно МКУБ-93, плана охраны судна и кодекса ОСПС, положение, о том, что **капитан судна имеет верховную власть и ответственность** за принятие всех решений, связанных с безопасностью и обеспечением охраны судна. Он имеет право для реализации своих решений, когда это требуется, обращаться за помощью к компании или **Договари-**



вающемуся правительству, которое ратифицировало кодексы ISM и ISPS.

При списании членов экипажа с судна в связи с завершением контракта, капитан обязан:

- 1) обеспечить выплату зарплаты, согласно контракта, по день отъезда;
- 2) учесть в выплате командировочные на время проезда;
- 3) вернуть все документы, а также один экземпляр контракта со своей подписью и судовой печатью;
- 4) сделать отметку в «удостоверении моряка» о дате прибытия / убытия на / с судна и проставить печати.

Для этого капитан, на основании личных заявлений членов экипажа, желающих списаться в ближайшем порту в связи с окончанием контракта, ставит в известность судовладельца / оператора, получает от него согласие на это, и подтверждение кому, когда, где будет сделана замена, а также порядок репатриации.

Любое передвижение членов экипажа по службе, повышение в должности или понижение осуществляются после рекомендации капитана судовладельцу / оператору (отдельным телексом, факсом) и получения подтверждения. Выполненные членами экипажа дополнительные работы, связанные с производственной необходимостью, если это не оговорено в контракте, оплачиваются отдельно, после информации капитана и подтверждения судовладельца / оператора. Участие и оплата экипажу в грузовых операциях, как правило, в контрактах оговаривается — указывается стоимость обработки одной тонны груза.

При списании члена экипажа, допустившего нарушение дисциплины (см. перечень выше), капитан обязан выдать ему копию выписки из судового или машинного журнала о нарушении в присутствии вахтенного помощника или вахтенного механика (как свидетелей). Выписки заверяются подписью капитана и судовой печатью. Все документы, на списанных за провинность членов экипажа, капитан отправляет судовладельцу / оператору заранее, и получает от них разрешение на списание, а также, распоряжения о вычете из их зарплат расходов на репатриацию. Всем членам экипажа необходимо всегда помнить, что сумма вычетов на репатриацию может достигать нескольких тысяч американских долларов.

Раздел IX.

Ликвидация предприятия

Администрация обязуется:

- 1) своевременно, но не позднее, чем за 2 месяца ставить работников и профком о реорганизации/ликвидации предприятия, порядок и условия реформирования форм собственности и хозяйствования;
- 2) все вопросы, которые касаются социально-экономических и трудовых отношений в период реорганизации/ликвидации разрешать на основании настоящего коллективного договора и по согласованию с профкомом;
- 3) в случае ликвидации предприятия настоящий коллективный договор действует на протяжении всего срока проведения ликвидации.

Раздел X.

Гарантии деятельности профсоюзной организации.

Администрация обязуется:

- 1) бесплатно по возможности предоставлять профсоюзному комитету, оборудованное помещение, средства связи, при необходимости транспорт и т.д. для обеспечения его деятельности, проведения собраний, заседаний и т.п.;
- 2) осуществлять безналичную оплату членских взносов в размере 1% всех видов заработка работников и перечислять их на счет профкома в течение 3 дней после выплаты зарплаты;
- 3) отчислять на счет профкома средства на культурно-спортивную работу;
- 4) не налагать на работников выбранных в состав профорганов дисциплинарных взысканий без согласования с соответствующими профорганами;
- 5) предоставлять членам профсоюзного комитета и профактиву время для исполнения обязанностей с сохранением заработной платы;
- 6) учитывать предложения профкома при принятии решений, касающихся статей коллективного договора;
- 7) обеспечить свободный доступ к документам предприятия для обеспечения осуществления профкомом предоставленных профсоюзом прав контроля за выполнением действующего законодательства, состоянием охраны труда и техники безопасности, исполнением коллективного договора в пределах компетенции профсоюзных органов, если эти материалы не содержат коммерческой тайны.



- 5) изучать и исполнять требования правил и нормативных актов по охране труда;
- 6) строго придерживаться правил эксплуатации оборудования, норм правил;
- 7) стандартов и инструкций по охране труда;
- 8) вносить предложения по ликвидации возможных аварийных ситуаций и ситуаций возможного причинения вреда работнику;
- 9) своевременно информировать о несчастных случаях.

Раздел VIII.

Развитие социальной сферы, социально-трудовые льготы, гарантии и компенсации

Администрация обязуется:

- 1) выделить средства на развитие социальной сферы, социально-трудовых льгот, гарантий и компенсаций в необходимом размере, по согласованию с профсоюзным комитетом;
- 2) выдавать одноразовую денежную помощь работникам в связи с семейными обстоятельствами не более 200 гривен в год (свадьба, рождение ребенка, смерть близких родственников и в иных случаях), при наличии средств, прибыли и с учетом конкретной ситуации. Материальная помощь может предоставляться только в индивидуальном порядке в размерах, определенных администрацией по согласованию с профкомом;
- 3) использовать средства Фонда социальной взаимопомощи в строгом соответствии с Положением о расходовании средств Фонда, согласованном с профкомом, на выплату материальной помощи членам трудового коллектива, на возмещение затрат связанных с несчастными случаями, ритуальных услуг, приобретением медикаментов и др. непредвиденными обстоятельствами.

Профсоюзный комитет обязуется:

- 4) участвовать в разработке мероприятий, положений и смет расходов на развитие социальной сферы предприятия, социально-трудовых льгот, гарантий и компенсаций.

Вопросы для обсуждения

1. Объясните, что входит в организацию экипажа морского судна.
2. Определите, какие компании, и каким образом занимаются комплектацией экипажей судов.
3. Охарактеризуйте, какие нарушения могут привести к списанию моряка с судна.
4. Объясните, что входит в ознакомление всех вновь прибывших членов экипажа.
5. Определите, что должен обеспечить капитана судна при списании любого члена экипажа.

Термины

1. **Сторона** — означает государство, для которого конвенция вступила в силу.
2. **Администрация** — правительство Стороны, под флагом которой судно имеет право плавание.
3. **Диплом** — действительный документ, выданный Администрацией или по её уполномочию, либо признаваемый Администрацией и дающий право его владельцу на занятие должности, указанной в этом документе или разрешенной национальными правилами.
4. **Владелец диплома** — лицо, которое на законных основаниях владеет дипломом.
5. **Организация** — Международная Морская Организация (ИМО).
6. **Генеральный секретарь** — Генеральный секретарь Организации.
7. **Морское судно** — иное судно, чем те, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод или в непосредственной к ним близости, либо в районах действия портовых правил.
8. **Рыболовное судно** — судно, используемое для промысла живых ресурсов моря (рыбы, китов, морского зверя и т.д.).
9. **Регламент радиосвязи** — Регламент радиосвязи, который является приложением или рассматривается как приложение к самой последней действующей международной конвенции электросвязи.
10. **Требование к компетентности** — уровень профессиональной подготовки, который необходимо иметь для надлежащего выполнения функций на судне в соответствии с международными согласованными



критериями, указанных в них, и включает предписанные стандарты или уровни знаний, понимания и продемонстрированных навыков.

11. **Уровень управления** — уровень ответственности, связанный:

а) с работой в качестве капитана, старпома, старшего механика или второго механика на морском судне;

б) с обеспечением того, чтобы все функции в пределах обозначенной области ответственности, выполнялись должным образом.

12. **Уровень эксплуатации** — уровень ответственности, связанный с:

а) работой в должности вахтенного помощника капитана, вахтенного механика, механика судов с периодически безвахтенно-обслуживаемыми машинными помещениями, либо радиооператора на морском судне;

б) поддержанием непосредственного контроля за выполнением всех функций в пределах обозначенной области ответственности, в соответствии с надлежащими процедурами и под контролем лица, работающего на уровне управления в данной области ответственности;

13. **Вспомогательный уровень** — уровень ответственности, связанный с выполнением назначенных задач, обязанностей или ответственности на морском судне под контролем лица, работающего на уровне эксплуатации или управления.

14. **Критерии для оценки** — записи в колонке 4 таблицы «Спецификация по минимальным требованиям к компетентности» части А конвенции ПДНВ-78/95 и кодекса ПДНВ-95 и помогающие экзаменатору определить, может ли кандидат выполнять соответствующие задачи, обязанности и нести ответственность.

15. **Независимая оценка** — оценка, даваемая соответствующим образом квалифицированными лицами, независимыми от, или посторонними для оцениваемых должности или деятельности, с целью удостовериться в том, что внутренними административными и эксплуатационными процедурами на всех уровнях осуществляется руководство, они организованы, выполняются и контролируются таким образом, чтобы обеспечить их соответствие цели и содействию в достижении поставленных задач.

16. **Аварии** — случаи, влекущие за собой ущерб или угрозу жизни, окружающей среде, судну или грузу.

17. **Компания** — владелец судна или другой любой организации, или лицо, такое как управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от судовладельца и, которые при этом согласились принять обя-

10) при каждой выплате заработной платы уведомлять работников об общей сумме заработной платы с расшифровкой по видам зарплат, размеры и основания удержаний, суммы заработной платы подлежащей выдаче на руки.

Профсоюзный комитет обязуется:

11) контролировать условия оплаты труда, порядка выплаты доплат, надбавок, положений о премировании и иных поощрительных и компенсационных выплат.

Раздел VI.

Нормирование труда

Администрация обязуется:

1) в течение 1998 г. разработать согласованную с профсоюзным комитетом Программу усовершенствования организации труда;

2) внедрение, изменение и пересмотр норм труда осуществлять по согласованию с профсоюзным комитетом;

3) пересмотр норм труда осуществлять только в связи с изменением условий, на которые они были рассчитаны.

Профсоюзный комитет обязуется:

4) обеспечить контроль всех мероприятий, касающихся нормирования труда, разъяснение работникам причин пересмотра норм труда и условий применения таких норм.

Раздел VII.

Охрана труда

Администрация обязуется:

1) обеспечить своевременное выполнение комплексных мероприятий по обеспечению нормативов безопасности, гигиены труда производственной Среды, создание безопасных и безвредных условий труда, повышение существующего уровня охраны труда;

2) до 01 июня 1998 года провести анализ состояния и причин производственного травматизма и заболеваний, разработать и реализовать мероприятия по предупреждению несчастных случаев и заболеваний;

3) до 01 июня 1998 года закончить аттестацию рабочих мест, разработать мероприятия по приведению условий труда на рабочих местах в соответствии с требованиями нормативных актов по охране труда;

4) организовать обеспечение работников средствами личной гигиены в местах общего пользования, моющими, дезодорирующими и дезинфицирующими средствами.

Профком обеспечивает, а работники обязуются:



Осуществлять увольнение только после использования всех возможностей обеспечить их работой на другом рабочем месте.

Профсоюзный комитет обязуется:

- 5) вести разъяснительную работу по вопросам трудовых прав и социальной защиты увольняемых работников;
- 6) давать согласие на увольнение только после использования всех возможностей для сохранения трудовых отношений. Использовать предусмотренное законодательством преимущественное право на сохранение работы определенным категориям работникам;
- 7) предоставлять информацию о наличии рабочих мест на иных предприятиях, учреждениях и организациях на основании банка данных службы занятости и морских круизных агентств.

Раздел V

Формирование, регулирование и защита заработной платы

Администрация обязуется:

- 1) принять меры для усовершенствования структуры затрат на хозяйственные нужды и увеличение в ней части фонда оплаты труда и социальную защиту;
- 2) осуществлять оплату труда на основании:
 - утвержденной шкалы должностных окладов;
 - условий индивидуальных трудовых договоров (контрактов);
 - индивидуальных командировочных контрактов;
- 3) установить с 01 января 1998 года как минимальную гарантию — оклад в размере ____ гривен в месяц;
- 4) установить с 01 января 1998 года размеры должностных окладов в соответствии с приложением 1 к настоящему коллективному договору;
- 5) осуществлять премирование работников;
- 6) устанавливать условия и размеры оплаты труда работникам, нанимаемым на работу по контрактной форме трудового договора, в соответствии с настоящим коллективным договором;
- 7) периодически, по согласованию с профкомом, пересматривать установленные размеры должностных окладов в соответствии с изменением индекса цен;
- 8) выплачивать заработную плату 15 (пятнадцатого) числа каждого месяца;
- 9) не принимать в одностороннем порядке решений, которые изменяют установленные в коллективном договоре условия оплаты труда;

занности и ответственность, возложенные на компанию этими правилами.

18. **Контракт** — согласованные и оформленные требования между поставщиком и заказчиком.

19. **Опасные операции на борту судна** — операции, ошибка при выполнении которых может немедленно привести к аварии или ситуации, угрожающей жизни людей, окружающей среде или судну.

20. **Назначенное лицо** (DPA — Designated Person Ashore) — лицо квалифицированное и имеющее опыт в вопросах управления судном по безопасности и предотвращению загрязнений и полностью сведущее в политике компании в области безопасности и защиты окружающей среды от загрязнения, имеющее прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления.

21. **Документ** — документ, объясняющий политику, руководство, инструкции, объяснения и, который дан в письменном виде или на диске.

22. **Документ о соответствии (ДОС)** — документ, выданный Администрацией флага государства или организацией, признанной ею, компаниям, результаты аудиторских проверок которых показали, что они соответствуют требованиям конвенции ПДНВ.

23. **Обнаружение** — как наблюдение, относится к системе качества и аудиторскому процессу.

24. **Опасные ситуации** — ситуации, которые могли бы привести к аварии, если бы они имели дальнейшее развитие.

25. **МКУБ** — международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения.

26. **Несоответствие** — ситуация, которая выявила фактическое невыполнение определенных требований.

27. **Объективное свидетельство** — информация, которую можно считать правдой, основанной на фактах, полученных путем осмотра, измерения, испытания или другими средствами.

28. **Заключение проверки** — изложение фактов аудиторской проверки, доказанных объективными свидетельствами.

29. **Продукт** — результат деятельности или процесса.

30. **Покупатель** — получатель или потребитель продукта или услуг от другой организации или индивидуального лица за плату. Покупатели обычно относятся к потребителям. Потребителем может быть отдельное лицо или компания.

31. **Протокол** — специальный тип документа, который содержит данные или информацию, а также сведения о выполненной деятельности.



32. **Проверка руководства безопасностью** — систематическая и независимая проверка для определения соответствия системы управления безопасностью (СУБ) деятельности и соотнесенных результатов с запланированными мерами, а также внедряются ли эти меры эффективно и удобны ли они для достижения целей.

33. **Свидетельство управления безопасностью** — выдается судну Администрацией или организацией, признанной ею, показывает, что компания и её система управления судами работает в соответствии, с одобренной СУБ.

34. **Руководство по управлению безопасностью** — документ, содержащий политику компании, цели, описание СУБ и все организационные границы и ответственность.

35. **Система управления безопасностью** — официальная структура, целью которой является обеспечение условий, деятельности и задач, как на берегу, так и на борту судна, влияющих на безопасность и защиту окружающей среды, которые запланированы, организованы, проводятся и проверяются в соответствии с юридическими требованиями и требованиями компании. Она должна включать аварийный план и аварийную готовность, как на берегу, так и на борту.

36. **Судно** — любое плавучее средство для передвижения по воде.

37. **Специальные операции на борту судна** — операции, при выполнении которых необходимо быть предельно осторожными, чтобы снизить риск несчастного случая или возникновения опасной ситуации.

38. **Проверка** — процесс определения и подтверждения, того, что деятельность и управление осуществляются в соответствии с определенными требованиями.

39. **COLREG** — конвенция о международных правилах предотвращения столкновения судов в море 1972.

40. **COW** — система мойки сырой нефтью.

41. **GOC** — общий диплом оператора ГМССБ.

42. **LL** — международная конвенция о грузовой марке, 1966 (ILL-66), (LL — Приложение 1, Правило 13).

43. **MO** — международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью.

44. **IN** — промежуточное освидетельствование.

45. **M** — обязательное ежегодное освидетельствование.

46. **MARPOL** — международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 г., измененная протоколом 1978 (МАРПОЛ-73/78).

47. **MSB** — главный распределительный щит.

11) выходные дни предоставляются в субботу и воскресенье, в случае производственной необходимости выходные дни могут быть перенесены на другой день недели;

12) компенсировать работу в праздничный, нерабочий день в соответствии с действующим законодательством;

13) установить гарантированную продолжительность ежегодно оплачиваемого отпуска для всех категорий работников в количестве 24-х календарных дней;

14) продолжительность дополнительных оплачиваемых отпусков устанавливается в соответствии с действующим законодательством и этим коллективным договором сверх продолжительности основного оплачиваемого отпуска.

15) установить дополнительные оплачиваемые отпуска в связи с семейными обстоятельствами:

— бракосочетание 3 дня;

— рождение ребенка 3 дня.

16) график ежегодных оплачиваемых отпусков утверждается по согласованию с профсоюзным комитетом;

17) не допускать без согласия работника разделения отпуска на части, не предоставления отпуска по инициативе администрации или замены его материальной компенсацией по инициативе или с согласия работника.

Раздел IV.

Обеспечение занятости

Администрация обязуется:

1) решения об изменении в организации производства труда, ликвидации, реорганизации, перепрофилировании предприятия, уменьшения численности или штата. Работников принимать только после предварительного проведения переговоров (консультаций) с профкомом не позднее, чем за 2 месяца до осуществления этих мероприятий;

2) осуществлять анализ состояния и прогнозирование использования трудовых ресурсов;

3) при прогнозировании массового увольнения работников, более 5% от общей численности работающих разработать и реализовать согласованную с трудовым коллективом программу обеспечения занятости и социальной поддержки работников, которых предполагается уволить;

4) в случае возникновения необходимости увольнения работников на основании п.1 ст.40 КЗоТ Украины немассового характера.



Раздел III.

Трудовые отношения

Администрация обязуется:

- 1) осуществлять прием на работу новых работников только в случаях обеспечения полной продуктивной занятости работающих и, если не прогнозируется их увольнение на основании п.1 ст.40 КЗоТ Украины, с соответствующей записью в трудовой книжке;
- 2) обеспечить в течение года преимущественное право на трудоустройство работникам, уволенным с предприятия на основании п.1 ст.40 КЗоТ Украины, в случае возникновения необходимости принятия на работу работника аналогичной профессии;
- 3) осуществлять прием на работу, в том числе, по контрактной форме трудового договора по соглашению с работником, на условиях, установленных этим коллективным договором, с соответствующей записью в трудовой книжке;
- 4) ни одного работника не увольнять с работы по инициативе администрации без достаточных оснований и предварительного согласования с профсоюзным комитетом (его представителем на предприятии);
- 5) изменять или внедрять новый режим работы на предприятии, в отдельных подразделениях, для категорий или отдельных работников только после согласования этих вопросов с профкомом;
- 6) обеспечить нормальную продолжительность рабочего времени 40 часов в неделю;
- 7) применять неоплачиваемые отпуска по инициативе администрации, как исключение, только в период временных экономических трудностей, но не более чем на 10 дней в месяц; 100 дней в сумме в год для одного работника с выплатой за этот период компенсаций в размере 75 % должностного оклада;
- 8) в случае болезни работника, который находится в отпуске без оплаты по инициативе администрации, предоставлять ему материальную помощь в размере 70% от оклада из фонда потребления (оздоровления, социально-культурных мероприятий и т.п.);
- 9) привлекать работников для работы в сверхурочное время только по соглашению с профкомом не более, чем на 104 часа в год, с дополнительной оплатой, согласованной с профсоюзным комитетом;
- 10) в случае использования дежурства на производстве, заранее согласовывать с профсоюзным комитетом графики, порядок и размеры компенсаций;

48. **MN** — международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом.

49. **ODME** — система контроля и управления сбросом нефтесодержащих вод.

50. **LLA** (Load Line Assistance) — периодическая проверка грузовой марки.

51. **P and A** — руководство по методам и устройствам сброса вредных веществ.

52. **QTS** — детальное освидетельствование, производится один раз в пять лет.

53. **REC** — свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию.

54. **SLS** — международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974 г. (СОЛАС 74).

55. **81 ES** — существующие суда, построенные до 1 сентября 1984 г. (81 поправки).

56. **81 NS** — новые суда, построенные на или после 1 сентября 1984 г. (81 поправки).

57. **83 ES** — существующие суда, построенные до 1 июля 1986 г. (83 поправки).

58. **83 NS** — новые суда, построенные на или после 1 июля 1986 г. (83 поправки).

59. **88 ES** — существующие суда, построенные до 1 февраля 1992 г. (88 поправки).

60. **88 NS** — новые суда, построенные на или после 1 февраля 1992 г. (88 поправки).

61. **STCW** — международная конвенция по стандартам подготовки, дипломирования и несения вахты для моряков, 1978 г. (STCW-78).

62. **ILO** — Международная Организация Труда (МОТ).

63. **Береговые сооружения** — комплекс оборудования и систем, постоянно расположенных или соединенных с причалом и предназначенных для перекачки нефти, погрузки и разгрузки танкеров, приема грязного балласта и остатков нефти, а также для бункеровки.

64. **Ближайший берег** — исходная линия, от которой, согласно международному праву отсчитывается ширина территориальных вод государства.

65. **Бытовые отходы** — все виды пищевых отходов и отходы, образующиеся в жилых помещениях на борту судна.

66. **Взлив** — высота столба жидкости, заполняющей ёмкость. Измеряется по вертикали в единицах длины от дна до поверхности жидкости.



67. **Вредное вещество** — любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить ущерб живым ресурсам, морской фауне и флоре, ухудшить условия отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря.

68. **Второй пояс санитарной охраны** — примыкающая к первому поясу зоны санитарной охраны полоса водной акватории, ограниченная в сторону моря границей территориальных вод.

69. **Грузовые остатки** — небольшие остатки любого материала, составляющие судовой груз, который не может разместиться в должных грузовых трюмах (избыток груза и мусор), или который остается в грузовых трюмах и в любых других местах после завершения разгрузочных работ (остаток после разгрузки и мусор).

70. **Грязный балласт** — нефтеводная смесь, которая образуется в неочищенных от нефти судовых танках после приема в них водяного балласта.

71. **Жидкое топливо** — любая нефть или нефтепродукты, используемые в качестве топлива для собственной энергетической установки судна.

72. **Загрязненная ветошь** — ветошь, которая пропитана веществом, определяемым в приложении, как вредное вещество.

73. **Изолированный балласт** — вода, принятая в качестве балласта в танк, который полностью отделен от грузовой системы и системы жидкого топлива и специально предназначен только для балласта или для балласта и перевозки грузов, не являющихся нефтью или другими вредными для окружающей среды веществами.

74. **Коли-индекс** — количественный показатель фекального загрязнения воды или пищевых продуктов. Определяется числом микробов — нормальных обитателей кишечника человека в 1 литре или 1 кг. субстрата.

75. **МАРПОЛ-73/78** — международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., исправленная протоколом 1978 г. к ней (с учетом поправок ИМО по состоянию на 01.10.93 г.).

76. **Мгновенная интенсивность сброса нефти** — интенсивность сброса нефти в литрах в час в данный момент, деленная на скорость судна в узлах в этот же момент.

77. **Мойка сырой нефтью** — машинная мойка грузовых танков с использованием в качестве моющей жидкости сырой нефти, перевозимой танкером в качестве груза.

78. **МОПОГ** — правила морской перевозки опасных грузов (Руководство 5М).

става, принимая за основу стандартное коллективное соглашение Украинского профессионального союза плавсостава для иностранных судовладельцев, составленное в соответствии с законами Украины и конвенциями МОТ, при условии, что на судах этих компаний нет коллективных соглашений одобренных МФТ или соглашений с более высокими требованиями, чем стандартное коллективное соглашение УПСР.

Раздел II.

Производственные отношения

Администрация (руководитель) предприятия обязуется:

1) обеспечить формирование стратегии и прогнозирование развития предприятия, повышения эффективности производства, стабилизацию (повышение) объемов оказания услуг с учетом традиционного спроса на нее и поиска новых рынков сбыта;

2) обеспечить работников материально-техническими ресурсами, необходимыми для выполнения производственных заданий, норм труда и соответствующих условий труда;

3) внедрить систему материального и морального стимулирования, повышения продуктивности труда, качества услуг, рационального использования техники и оборудования.

Профсоюзный комитет обязуется:

4) обеспечить соблюдение работниками трудовой дисциплины и правил внутреннего трудового распорядка;

5) воздерживаться от организаций массовых акций протеста, забастовок по вопросам, которые являются предметом коллективного договора при условии их решения в установленном действующим законодательством и этим коллективным договором порядке.

Стороны обязуются:

6) предотвращать возникновение коллективных трудовых споров (конфликтов), а в случае возникновения стремиться к их разрешению без остановки деятельности;

7) обеспечить все необходимые условия для эффективной работы комиссии по рассмотрению индивидуальных трудовых споров (других органов на общественных началах).



ально-экономических, производственных и трудовых отношений на предприятии на протяжении всего периода его действия.

Настоящий коллективный договор составлен в соответствии с действующим законодательством Украины.

5. Нормы и положения этого коллективного договора действуют непосредственно и являются обязательными для соблюдения администрацией, работниками предприятия, и профсоюзным комитетом (сторонами, которые его подписали).

6. Действие коллективного договора распространяется на всех работников предприятия, независимо от их принадлежности к профсоюзной или другой общественной организации.

7. Изменения и дополнения к этому коллективному договору вносятся в обязательном порядке в связи с изменениями действующего законодательства, генерального, отраслевого, регионального соглашений по вопросам, которые являются предметом коллективного договора и по инициативе одной из сторон после проведения переговоров (консультаций) и вступают в силу после принятия конференцией работников и подписания сторонами.

8. Предложения каждой из сторон по внесению изменений и дополнений в коллективный договор стороны рассматривают совместно и принимают решение в 10-дневный срок со дня получения их другой стороной.

9. Ни одна из сторон, которые заключили этот коллективный договор, не может на протяжении всего срока его действия, в одностороннем порядке принимать решения, которые изменяют нормы, положения, обязательства коллективного договора или отменяют их выполнение.

10. Стороны начинают переговоры о заключении нового коллективного договора на следующий год не позднее, чем за 3 месяца до окончания текущего календарного года (в соответствии с законом не ранее, чем за 3 месяца до окончания срока действия коллективного договора).

11. Администрация (совместно с профкомом) в 3-дневный срок после подписания коллективного договора подает его на регистрацию в соответствующие органы и через 15 дней после регистрации доводит его до сведения всех структурных подразделений и профсоюзных органов предприятия.

12. Стороны содействуют заключению коллективных договоров между иностранными судоходными компаниями на суда которых морское круизное агентство «_____» трудоустраивает украинских моряков и Украинским профессиональным союзом плавсо-

79. **Мусор** — все виды пищевых и бытовых отходов (исключая свежую рыбу и её остатки), пластмассы, отходы, связанные с грузом, и образующиеся при его техническом обслуживании, эксплуатационные отходы, промасленная ветошь, остатки груза, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению, за исключением вредных веществ, определение и перечень которых, приведены в главах 17 или 18 международного кодекса по химовозам.

80. **Нефтеочистное оборудование** — оборудование, предназначенное для разделения нефти и воды в нефтеводяной смеси. Является общим наименованием для такого оборудования любого вида, включая оборудование для нефтеводяной сепарации и оборудование для фильтрации нефти.

81. **Нефтедержащая смесь** — смесь с любым содержанием нефти.

82. **Нефтяной осадок** — часть нефти, которая не поддается обычной откачке или мойке и требует особых приемов или приспособлений для её удаления с судна.

83. **Нефть** — нефть в любом виде, включая сырую нефть, нефтедержащие осадки, нефтяные остатки и очищенные нефтепродукты, не являющиеся нефтехимическими веществами, которые подпадают под действие положений приложения II к конвенции МАРПОЛ-73/78, а также включают, не ограничивая общего характера вышесказанного, вещества, перечисленные в дополнении I к приложению I к МАРПОЛ-73/78.

84. **Нефтяной танкер** — судно, сконструированное или приспособленное главным образом для перевозки нефти наливом в своих грузовых помещениях, и включает комбинированные грузовые суда и любой «танкер-химовоз», определение которому дано в приложении II к МАРПОЛ-73/78, если они перевозят в качестве груза или части груза нефть наливом.

85. **Новое судно** — новое судно и новый нефтяной танкер, характеризующиеся отличиями, оговоренными в особых правилах (правило 1 (7) и (27) приложения I и правило 1 (1) приложения IV к МАРПОЛ-73/78).

86. **Оборудование для нефтеводяной сепарации** — оборудование, спроектированное и построенное для производства стока с нефтедержанием менее 100 частей на один миллион. Оно может представлять собой или включать в себя сепаратор, фильтр, коалесцирующее устройство и др., а также их комбинацию.



87. **Оборудование для фильтрации нефти** — оборудование, спроектированное и построенное для производства стока с нефтесодержанием менее 15 частей на один миллион. Оно может представлять собой или включать в себя фильтр, сепаратор, коалесцирующее устройство и др., а также их комбинацию.

88. **Особый район** — морской район, где по признанным причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям и специфике его судоходства, необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря нефтью, другими вредными веществами и мусором. Особыми районами являются районы, перечисленные в правиле 10 приложения I, правиле 1 (7, 8, 9) приложения II и правиле 1 приложения V к МАРПОЛ-73/78.

89. **Ответственное лицо (лица)** — лицо (лица), отвечающие за проведение работ на судне или на берегу.

90. **Открытое море** — акватория Мирового океана за пределами внутренних и территориальных вод государств.

91. **Отстойный танк** — любой танк, специально предназначенный для сбора и отстоя остатков из танков, промывочной воды и других нефтесодержащих смесей.

92. **Отходы** — бесполезное, ненужное или излишнее вещество, которое должно быть удалено с судна.

93. **Отходы, связанные с грузом** — все материалы, которые становятся отходами в результате использования на борту судна при хранении и обработке груза. Отходы, связанные с грузом, включают, но не ограничиваются этим, сепарационные материалы, поддоны, обшивочные и упаковочные материалы, фанера, бумага, картон, проволока и стальная обвязка.

94. **Отходы, связанные с техническим обслуживанием** — материалы, собираемые в машинном отделении и палубном пространстве в процессе обслуживания и эксплуатации судна, такие как копоть, машинные осадки, соскобленная краска, палубный сор, обтирочные отходы, ветошь и т.д.

95. **Первый пояс санитарной охраны** — полоса водной акватории от района водопользования, шириной в сторону моря 5 миль.

96. **Пищевые отходы** — любые испорченные или неиспорченные пищевые продукты, такие как фрукты, овощи, молочные продукты, птица, мясные продукты, пищевые остатки, частицы пищевых продуктов, а также все другие материалы, загрязненные такими отходами и образуемые на борту судов, главным образом на камбузе и в местах приема пищи.

ЗАНЯТИЕ 10.

ТЕМА 10. КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР «ОБЪЕДИНЕННОГО УКРАИНСКОГО ПРОФСОЮЗА ПЛАВСОСТАВА»

Теоретические положения

РАССМОТРЕН

собранием трудового коллектива
морского крьюингового агентства
от “ ” 199 г.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР

между

Украинским профессиональным союзом плавсостава

и

Раздел I.

Общие положения

1. Этот коллективный договор заключен на 1 (один) год, с момента подписания.
2. Сторонами этого коллективного договора являются:
— администрация, в лице директора морского крьюингового агентства

(далее администрация) и имеет соответствующие полномочия;

— профсоюзный комитет «Украинского профессионального союза плавсостава» в г. Ялта, который представляет интересы работников предприятия и имеет соответствующие полномочия.

3. Стороны признают полномочия одна другой и обязуются придерживаться принципов социального партнерства: паритетности представительства, равноправия сторон, взаимной ответственности, конструктивности и аргументированности при проведении переговоров (консультаций), касающихся заключения коллективного договора, внесения изменений и дополнений в него, решения всех вопросов социально-экономических и трудовых отношений.

4. Стороны признают этот коллективный договор нормативным актом, на основе которого осуществляется регулирование всех соци-



9) неправильное употребление лекарств или использование, владение, распространение, продажа незаконных или не предписанных врачом наркотиков (лекарств) на судах компании;

10) распространение, продажа или употребление алкоголя на судне;

11) положительный результат при проверке на наличие в организме наркотических средств или отказ от прохождения такого теста;

12) при непригодности офицера к работе из-за использования наркотиков (лекарств), алкоголя или любых других запрещенных веществ;

13) владение оружием, включая боеприпасы и / или взрывчатые вещества;

14) сон при исполнении служебных обязанностей;

15) преднамеренная порча собственности компании;

16) грубые нарушения техники безопасности;

17) совершение преступления на судах компании;

18) драка или попытка членовредительства на судах компании;

19) фальсификация отчетов или сообщений;

20) преднамеренные ложные заявления;

21) отсутствие на рабочем месте без уведомления, или разрешения от непосредственного начальника (кроме случая болезни или причины, не зависящей от офицера).

Всякий раз, когда капитан считает, что необходимо освободить от выполнения обязанностей на судне дипломированного специалиста, по дисциплинарным причинам то руководство компании должно быть уведомлено с надлежащим доказательством причин.

Вся письменная документация, имеющая отношение к случаю, который привел к списанию офицера, должна быть надлежаще составлена и подписана капитаном в трех экземплярах, при этом оригинал отправляется руководству компании, а одна копия сохраниться в файлах судна. Третья копия и выписки из судового и машинного журнала, по просьбе офицера, допустившего проступок, выдаются ему на руки.

Вопросы для обсуждения

1. Дайте перечень нарушений, за которые офицер подвергается дисциплинарному взысканию.

97. **Пластмасса** — твердый материал, который содержит в качестве важного ингредиента один или более синтетический органический высокомолекулярный полимер, и который образуется (получает определенную форму) во время изготовления полимера или внедрения в готовое изделие посредством нагревания и / или под давлением.

98. **Приемное сооружение** — сооружение береговое, плавучее или их сочетание в единой технологической системе, предназначенное для приема с судов вредных веществ или содержащих такие вещества смесей, которые могут накапливаться на судах в процессе их нормальной эксплуатации, но не могут быть сброшены с судов в море в соответствии с действующими международными конвенциями или национальными правилами государств, в водах которых суда совершают свое плавание.

99. **Причал** — пирсы, швартовные буи или подобные устройства, которые соединены с береговыми устройствами и предназначены для швартовки судов и обеспечения перекачки нефти и других вспомогательных операций.

100. **Промасленная ветошь** — ветошь, пропитанная нефтью или нефтепродуктами.

101. **Район водопользования** — прибрежный район моря, используемый в настоящее время или предусматриваемый на перспективу для купания, водного спорта и культурного отдыха с устройством пляжей и водных станций в границах населенных мест, пригородов, курортов, (санаториев, домов отдыха, пансионатов), местах отдыха детей, кемпингов, палаточных городков и других баз длительного и кратковременного отдыха населения, а также водозаборы хозяйственно-бытового водоснабжения, плавательные бассейны, водолечебницы, ванны и других бальнеологические сооружения с использованием морских вод в оздоровительно-лечебных целях, шириной в сторону моря от береговой черты 2 мили.

102. **САЗРИУС** — судовая система автоматического замера, регистрации и управления сбросом балластных и промывочных вод танкеров.

103. **Сброс** — по отношению к вредным веществам или стокам, содержащим такие вещества, означает любую утечку, разлив, слив, опорожнение, осуществляемые с судна в воду, независимо от того, какими причинами это обусловлено.

104. **Сторона** — государство, сдавшее на хранение Генеральному секретарю ИМО документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении его к международной конвенции.



105. Сточные воды — стоки и прочие отходы из всех типов туалетов, писсуаров, унитазов, шпигатов, находящихся в общих уборных; из раковин, ванн, душевых и шпигатов, находящихся в медицинских помещениях (амбулатории, лазареты); стоки из помещений, в которых содержатся живые животные; и прочие стоки, если они смешаны с перечисленными выше.

106. Судно, имеющее на борту большое количество балласта — судно, принимающее в процессе эксплуатации для обеспечения достаточной остойчивости и безопасных условий плавания водяной балласт в опорожненные топливные танки.

107. Существующее судно — существующее судно и существующий нефтяной танкер характеризующиеся отличиями, оговоренными в особых правилах (правило 1(7) и (27) приложения I и правило 1 (2) приложения IV к МАРПОЛ-73/78).

108. Сырая нефть — любая жидкая смесь углеводородов, которая встречается в естественном виде в недрах земли и, независимо от того, обработана она или нет с целью облегчения её транспортировки, включает:

- а) сырую нефть, из которой могли быть удалены некоторые фракции перегонки;
- б) сырую нефть, в которую могли быть добавлены некоторые фракции перегонки.

109. Танк — закрытое помещение, образованное постоянными элементами конструкции судна и спроектированное для перевозки жидкостей наливом.

110. Танк изолированного балласта — танк, который полностью отделен от нефтяной грузовой и нефтяной топливной систем, и предназначен только для перевозки балласта либо балласта и грузов, не являющихся нефтью или вредными веществами, которые определены различным образом в приложениях к конвенции Марпол-73/78.

111. Танкер — любое самоходное или несамоходное судно, специально построенное или приспособленное для перевозки жидких грузов наливом.

112. Танкер для сырой нефти — нефтяной танкер, занятый в рейсе перевозкой сырой нефти.

113. Танкер-химовоз — судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки вредных, не являющихся нефтью жидких веществ наливом в своих грузовых помещениях, а также комбинированное грузовое судно и любой нефтяной танкер, когда они перевозят в качестве груза или части груза вредное, не являющееся нефтью, жидкое вещество наливом.

ЗАНЯТИЕ 9.

ТЕМА 9. НАРУШЕНИЯ, ЗА КОТОРЫЕ ОФИЦЕР ПОЛУЧАЕТ ДИСЦИПЛИНАРНЫЕ ВЗЫСКАНИЯ ИЛИ СПИСЫВАЕТСЯ С СУДНА

Теоретические положения

Руководство компании «Roswell navigational corporation», Greece, Athens [13]:

Глава 21 Процедур судовой администрации

Нарушения дипломированного офицера, требующие немедленного дисциплинарного взыскания

Любое из нарушений, которые внесены в нижеизложенный перечень, могут, по усмотрению компании, быть причиной для немедленного дисциплинарного воздействия, включая увольнение с судна, без предшествующего уведомления.

Перечень нарушений

Не охватывает все возможные ситуации, которые могут привести к немедленному дисциплинарному наказанию или увольнению с судна.

Используется как руководство к действиям, и содержит список нарушений, за которые лицензированный офицер будет подвержен дисциплинарному взысканию.

Последовательность нарушений в настоящем перечне не отражает приоритет или серьезность нарушения:

- 1) небрежность, приведшая к ущербу для собственности компании;
- 2) участие в действиях, которые противоречат политике компании, в отношении конфликтов, этики и т.д.;
- 3) воровство или неправомерное овладение собственностью компании;
- 4) воровство или неправомерное овладение собственностью других коллег, подчиненных и т.д.;
- 5) преднамеренный отказ выполнять инструкции капитана или вышестоящего офицера, включая отказ сотрудничать в поиске изделий контрабанды или безбилетников;
- 6) азартная игра на судне;
- 7) угрозы, или использование оскорбительных или грубых выражений к наблюдателям или другим служащим;
- 8) использование оскорбительной лексики, включая унижительные выражения, касающиеся расы, национального происхождения, религии или пола;



каждой странице контракта, о том, что он полностью с ним ознакомлен и принимает условия этого контракта и подпись нанимателя (в лице капитана судна, который расписывается и указывает дату начало работы моряка). Кроме этого, ставится печать крьюингового агентства и печать судна. С этого момента моряк полностью несет ответственность за выполнение своих обязанностей и получает оплату согласно контракта. Оплата установлена за календарный месяц 30 дней, февраль — считается полным месяцем, все другие месяцы, состоящие из 31 дня, считаются как 30-ти дневные.

Условия контракта экипажа:

Статья 1. Продолжительность найма по контракту (детали)

Статья 2. Рабочее время

Статья 3. Компенсация

Статья 4. Дополнительное пособие при увольнении

Статья 5. Грузовые операции

Статья 6. Расходы за проезд и багаж

Статья 7 Компенсации в случаях смерти, временной или постоянной инвалидности

Статья 8 Компенсация за потерю и повреждение личных вещей в случае аварии или военных действий, и в районах плавания с повышенным риском

Статья 9 Должностные обязанности

Статья 10 Время отдыха, национальные праздники

Статья 11 Репатриация

Статья 12 Алкоголь, наркотики, оружие

Статья 13 Питание, рабочая одежда

Статья 14 Культурные нужды

Статья 15 Действие закона и арбитраж

Статья 16 Сертификация

В контрактах могут указывать и другие разделы договора на усмотрение судовладельца или оператора, которые имеют договор с определенной крьюинговой компанией.

Вопросы для обсуждения

1. Охарактеризуйте, какие реквизиты содержит контракт моряка.
2. Дайте определение основных статей контракта моряка.

114. Топливоно-балластная цистерна — топливная цистерна, которая может систематически использоваться для приема балласта.

115. Хозяйственно-бытовые воды — стоки из санитарно-гигиенических помещений: умывальных, душевых, бань, ванных, каютных умывальников, прачечных, моек, оборудования камбуза и других помещений пищеблока.

116. Чистый балласт — балласт в танке, который после последней перевозки нефти был очищен таким образом, что сток из этого танка, сброшенный с неподвижного судна в чистую спокойную воду при ясной погоде, не вызывает появления видимых следов нефти на поверхности воды или на прилегающем побережье, либо образования нефте-содержащих осадков или эмульсии под поверхностью воды или на прилегающем побережье. Если сброс балласта производится через одобренную Администрацией систему автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, то показания такой системы о том, что содержание нефти в сбрасываемом стоке не превышает 15 миллионных долей, принимаются как доказательство чистоты балласта независимо от наличия видимых следов.

117. Шланг — гибкий рукав с устройствами для соединения берегового сооружения и танкера.

118. Шлангуемое устройство — часть берегового сооружения, используемое для его присоединения к приемному трубопроводу танкера, состоящая из передвижных подвесных трубопроводов и оборудования. Конструкция шлангуемого устройства может включать в свой состав постоянно соединенный шланг.

119. Эксплуатационные отходы — все отходы, связанные с грузом и обслуживанием, а также грузовые остатки, определяемые в пункте приложения «грузовые остатки» как мусор.

120. Эффективное удаление от судна — есть способность спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, удаляться от судна после спуска без использования их двигателей.

121. Ускорение при спуске методом свободного падения — есть ускорение, которое испытывают на себе находящиеся в шлюпке люди при спуске.

122. Высота спуска свободным падением — наибольшая одобренная высота спуска, измеренная от спокойной поверхности воды до самой низкой точки спасательной шлюпки, когда она находится в положении готовности к спуску.

123. Угол наклона спускаемой ramпы — угол между горизонтальной плоскостью и спусковой ramпой спасательной шлюпки в положении готовности к спуску, когда судно не имеет дифферента.



124. **Длина спусковой ramпы** — расстояние от кормы спасательной шлюпки до нижнего конца спусковой ramпы.

125. **Требуемая для спуска свободным падением высота** — наибольшее расстояние, измеряемое от спокойной поверхности воды до самой низкой точки шлюпки в положении её готовности к спуску, а судно — при наименьшей эксплуатационной осадке.

126. **Световозвращающий материал** — материал, отражающий в противоположном направлении луч света, направленный на него.

127. **Угол входа в воду** — угол между горизонтальной плоскостью и направлением движения спасательной шлюпки при её касании воды.

128. **Одобрено** — одобрено Администрацией в соответствии с правилами международной конвенции.

129. **Морское судно** — судно, другое, нежели те, которые плавают исключительно во внутренних водах, закрытых водоемах или вблизи их или в районах, определенных как портовые воды.

130. **Морское рыболовное судно** — означает рыболовное судно, другое, нежели те, которые плавают исключительно во внутренних водах, закрытых водоемах или вблизи их или в районах, определенных как портовые воды.

131. **Рыболовное судно** — судно, которое используется для промысла рыбы или иных ресурсов моря.

132. **Прибрежное плавание** — плавание с удалением от берега до 50 морских миль (в Украине). Это удаление устанавливается для конкретного судна Администрацией каждой страны.

133. **Капитан** — лицо, которое командует судном.

134. **Старший помощник капитана** — лицо командного состава, должность которого сразу за капитаном. На него возлагается обязанность взять командование судном на себя, в случае невозможности выполнения своих обязанностей капитаном.

135. **Вахтенный помощник капитана** — лицо командного состава, которое имеет квалификацию в соответствии с положениями главы II конвенции ПДНВ.

136. **Старший механик** — означает старшего по должности механика, ответственного за главную силовую установку судна, эксплуатацию и техническое обслуживание механических и электрических установок на судне.

137. **Второй механик** — механик, должность которого сразу за старшим механиком, на которого возлагается ответственность за главную силовую установку, эксплуатацию и техническое обслуживание механических и электрических установок судна, в случае невозможности старшего механика нести такую ответственность.

оплата по болезни», «Оплата при списании, частичной и полной потери трудоспособности».

6. Дайте определение следующих разделов контракта моряка: «Работа в районах военных действий», «Компенсация по страховке и репатриации», «Питание, жилищные условия и личные средства защиты».

7. Определите содержание раздела «Шкалы подборки кадров».

ЗАНЯТИЕ 8.

ТЕМА 8. КОНТРАКТ МОРЯКА НА РАБОТУ В КОМПАНИИ ЗА РУБЕЖОМ

Теоретические положения

Контракт моряка (Seaman's Employment Contract) для работы на иностранных судах, заключаемый через крьюинговую компанию в Украине от имени судовладельца за рубежом, обычно содержит следующие реквизиты [13]:

1) контракт заключен между моряком и судовладельцем (хотя плату моряку производит оператор);

2) фамилия, имя моряка, его полный домашний адрес, домашний телефон и мобильный телефон, если он есть;

3) должность моряка и дата выдачи ему медицинского сертификата;

4) дата заключения контракта, номер паспорта моряка (удостоверения моряка Украины);

5) место куда должен прибыть моряк. Оплата моряку идет не с момента подписания контракта, а с момента прибытия на судно;

6) адрес судовладельца. Обычно указывается порт за рубежом без точного адреса фирмы;

7) название судна, его официальный ИМО номер; флаг судна и порт приписки;

8) **условия контракта по оплате**: размер заработной платы; сумма гарантированной оплаты за сверхурочную работу, либо указана сумма оплаты за сверхурочный час; общая сумма месячной оплаты в американских долларах; количество обязательных часов работы в день (8 часов с понедельника по пятницу). Кроме этого указывается период работы на контракте — для офицеров шесть месяцев плюс-минус один, а для рядового состава семь или девять месяцев плюс-минус один.

9) подписи, подтверждающие условия контракта: нанимателя в лице агента (руководителя крьюинговой компании), подпись моряка на



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 установления 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 и стюард или стюардессы должны дополнительно получать доплату к своей ставке по шкале подбора кадров.

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

В зависимости от различной практики в различных странах, один из членов экипажа может быть учеником или начинающий моряком рядового состава».

Международная федерация транспортных рабочих имеет 129 инспекторов в портах 43 государств, которые посетили в 2004 г. более 9500 судов. На суда, работающие под «удобными 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, охваченных типовыми коллективными договорами федерации, составило 187218, на 10 тысяч больше чем в 2003 г. Благодаря четкой работе сотрудников ITF, только в течение 2004 года морякам были выплачены долги по зарплате на общую сумму более 25 млн. долларов США.

Вопросы для обсуждения

1. Объясните, какими методами, и какую помощь международная федерация транспортных рабочих оказывает морякам.
2. Определите, какую компанию для моряков проводит МТФ.
3. Назовите продолжительность рабочего времени и работы моряка по контракту.
4. Дайте определение следующих разделов контракта моряка: «Время отдыха», «Сверхурочное время», «Зарплата и выплата наличных».
5. Определите содержание следующих разделов контракта моряка: «Кадры и их недостаток на судне», «Медицинское обслуживание и

138. **Механик** — лицо командного состава машинной команды, которое имеет квалификацию в соответствии с положениями главы III конвенции ПДНВ.

139. **Электромеханик** — лицо командного состава машинной команды, которое имеет квалификацию в соответствии с положениями главы III конвенции ПДНВ и, традициями в украинском торговом мореплавании, несет ответственность за эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт электрооборудования и автоматики судна.

140. **Рефрижераторный механик** — лицо командного состава машинной команды, которое имеет квалификацию в соответствии с положениями главы III конвенции ПДНВ, и традициями в украинском торговом мореплавании отвечает за эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт холодильного оборудования.

141. **Боцман** — лицо командного состава палубной команды, которое подчиняется старшему помощнику капитана и начальнику работ по корпусной части судна, обеспечивает техническое обслуживание корпуса судна, палуб, надстроек, рубок, помещений, танков, цистерн, трапов и т.п.

142. **Оператор ГМССБ** — оператор глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности. Лицо, которое имеет надлежащий диплом, выданный в соответствии с Регламентом радиосвязи, и отвечает за обеспечение судна радиосвязью.

143. **Лицо командного состава** — означает члена экипажа, который не является капитаном, назначенный в соответствии с национальным законодательством или правилами, а при их отсутствии в соответствии с коллективным договором или обычаем.

144. **Радиоэлектроник** — лицо, которое имеет квалификацию в соответствии с положениями главы IV кодекса ПДНВ и ответственного за эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт судового навигационного и радиооборудования.

145. **Пропульсивная мощность главной силовой установки (ГСУ)** — означает общую максимальную длительную выходную мощность всех ГСУ, которая выражается в киловаттах (кВт) и указывается в свидетельстве регистрации судна или другом официальном документе.

146. **Функция** — группа задач, обязанностей и ответственностей, указанных в кодексе ПДНВ, необходимых для эксплуатации судна, обеспечения охраны человеческой жизни на море и безопасности мореплавания.

147. **Стандарт компетентности** — уровень профессиональных навыков, которых необходимо достигнуть для надлежащего выполнения



функций на судне в соответствии с одобренными международными критериями, которые включают обязательные стандарты, или уровень знаний, умений и продемонстрированных навыков.

148. Уровень управления — уровень ответственности, связанный с работой на должности капитана, старпома, старшего, второго механика, электромеханика 1 разряда, рефрижераторного механика 1 разряда, радиоэлектроника 1 класса на судне и, обеспечением надлежащего выполнения своих функций в рамках установленной сферы ответственности.

149. Уровень эксплуатации — уровень ответственности, связанный с работой на должности вахтенного помощника капитана, вахтенного механика, электромеханика 2 разряда, рефрижераторного механика 2 разряда, радиоэлектроника 2 класса, боцмана. А также, поддержание непосредственного контроля за выполнением всех функций в рамках установленной сферы деятельности в соответствии с надлежащими процедурами и под контролем лиц, ответственных на уровне управления в этой сфере ответственности.

150. Уровень вспомогательный — уровень ответственности, связанный с выполнением установленных заданий, обязанностей или несением ответственности на судне под контролем лиц, которые работают на уровне управления или эксплуатации.

151. Судовладелец — юридическое или физическое лицо, которое эксплуатирует судно от своего имени, независимо от того, кто является действительным владельцем судна, или которое использует его на других законных основаниях.

152. Сертифицированное заведение в системе подготовки, переподготовки, повышения квалификации плавсостава — юридическое лицо, независимо от формы собственности, которое производит подготовку, переподготовку и повышение квалификации плавсостава на основе лицензии, выданной ДАК, а также профессиональную подготовку, переподготовку и повышение квалификации на основе сертификата Администрации.

153. Диплом — действующий документ, как бы он не назывался, выданный Администрацией, который дает право его владельцу на занятие должности, указанной в этом документе, в соответствии с национальными правилами.

154. Соответствующий диплом — означает диплом, выданный и подтвержденный в соответствии с требованиями кодекса ПДНВ и положения о дипломировании командного состава морских судов и порядка их присвоения. Данный диплом дает право его законному владельцу работать в той должности и выполнять связанные с ней функ-

9) ремонтный механик — 1;

10) рядовой состав машинной команды — 1;

11) ученик машинной команды или начинающий рядовой специалист машинной команды — 1;

12) радиоофицер — 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 установления постоянных вахт, шкала кадров должна быть увеличена на одного вахтенного механика и одного специалиста рядового состава.

В случаях, когда на борту пассажиры, то общее количество членов экипажа увеличивается на 4-х человек. Обслуживающий персонал должен получать дополнительный бонус на 25% больше их месячной базисной ставки, за соответствующий период. Если общее количество членов экипажа увеличиться на 4-10 человек, то повар и стюард или стюардессы должны получать надбавку к суммам выплат, согласно установленной шкалы. За каждые последующих дополнительных 10 членов экипажа должна выплачиваться прибавка к основному окладу стюарду или стюардессам.

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 А/В. — 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) радиоофицер — 1;

12) старший стюард/повар — 1;

13) стюарды/стюардессы — 2.



- 1) капитан — 1;
- 2) палубные офицеры — 3;
- 3) боцман — 1;
- 4) матросы А/В. — 3;
- 5) старший механик — 1;
- 6) вахтенный механик — 2;
- 7) электромеханик/электрик — 1;
- 8) ремонтный механик — 1;
- 9) рядовой состав машинной команды — 1;
- 10) радиоофицер — 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 различной подготовки моряков в различных странах, один из членов экипажа может быть учеником или начинающим специалистом рядового состава.

В случае необходимости установления 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 районах А1 и А2, не требуется иметь на борту радиоофицера, если палубные офицеры имеют соответствующий сертификат. Судам, работающим в районе А3 и А4, требуется иметь радиоофицера с дипломом радиоэлектроника первого или второго класса, в зависимости от сложности судового 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) матрос А/В. — 3;
- 5) обычный матрос или ученик матроса или начинающий матрос — 1;
- 6) старший механик — 1;
- 7) вахтенный механик — 2;
- 8) электромеханик/электрик — 1;

ции, на том уровне ответственности, который указан в дипломе для судна соответствующего типа, вместимости, пропульсивной мощности ГСУ во время выполнения соответствующего рейса.

155. Первый диплом — означает диплом, который выдается сразу же после окончания начального обучения и сдачи экзаменов в ГЭК (государственной экзаменационной комиссии) плавсостава, в состав которого входят члены ГKK (государственной квалификационной комиссии).

156. Владелец диплома — лицо, которое на законных основаниях владеет этим дипломом.

157. Регламент радиосвязи — означает Регламент радиосвязи, который с приложением, или рассматривается как приложение последней международной конвенции электросвязи.

158. Одобренный стаж работы на судне (далее плавценз) — означает термин работы на судне, который признается Администрацией и который засчитывается при дипломировании на присвоение званий.

159. Одобренное морское образование — означает образование, которое складывается из объема знаний общего государственного стандарта образования и специальных знаний, умений и соответствующего опыта их применения в объеме не меньшем, чем требуется Администрацией.

160. Безопасность мореплавания — комплекс мер направленных на сохранность человеческой жизни и имущества на море, которые обеспечиваются системой национальных и международных мер технической организации социального и правового характера.

161. ФРП — флот рыбной промышленности.

162. Кодекс ОСПС — международный кодекс по охране судов и портовых сооружений.

163. ISPS Code — International Code for Security of Ships and of Port Facilities (кодекс ОСПС).

164. ISM Code — International Safety Management Code (МКУБ-93).

165. ЦПАП — центр подготовки и аттестации плавсостава.

166. ПДНВ-95 — международная конвенция по стандартам подготовки, дипломирования и несения вахты для моряков.

167. STCW-95 — International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995 (STCW Convention) — конвенция ПДНВ-95.

168. STCW Code — Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping — кодекс подготовки, дипломирования и несения вахты моряками.

169. PSC — Port State Control (контроль государства порта).



170. **ДАУ** — дистанционное автоматическое управление СЭУ (судовой энергетической установкой).

171. **МТФ** — международная федерация транспортных рабочих.

172. **ITF** — International Transport Worker's Federation (МТФ).

ЗАНЯТИЕ № 2.

ТЕМА 2. УПРАВЛЕНИЕ ЭКИПАЖЕМ МОРСКОГО СУДНА

Теоретические положения

В управление экипажем морского судна, согласно кодексов ПДНВ, МКУБ-93, ОСПС и кодексов по перевозке различных грузов, входит решение следующих вопросов [2, 4]:

- 1) обеспечение безопасности мореплавания и охраны окружающей среды;
- 2) обеспечение безопасности судна, груза, экипажа и пассажиров;
- 3) обеспечение непотопляемости, остойчивости и живучести судна в любой ситуации;
- 4) профессиональное и безопасное ведение грузовых операций и обработки грузов;
- 5) безопасное ведение промысла — для экипажей промысловых судов;
- 6) сохранная и качественная перевозка грузов при любых условиях плавания;
- 7) поддержание судна в мореходном состоянии;
- 8) профессиональная подготовка экипажа к борьбе за живучесть судна и спасения людей;
- 9) обеспечение надлежащей охраны судна, экипажа и пассажиров.

Согласно международной конвенции ПДНВ-95, для выполнения всех вышеуказанных задач, **члены экипажа морских судов во всем мире** должны иметь соответствующие дипломы и сертификаты, в которых указываются уровни ответственности каждого члена экипажа в судовождении, грузовых операциях, обслуживании силовой установки, механизмов, электрических и электронных систем и приборов связи, материально-технического обслуживания и ремонта судна.

При этом **ответственность** каждого члена экипажа определена на **трех уровнях**:

- 1) **уровень управления** (административный): капитан, старпом, старший механик, 1-й и 2-й механики — все лица, отвечающие за исполнение обязанностей экипажем;

во офицеров может быть уменьшено до одного, а рядового палубного состава также до одного человека.

Когда судно привлекается к торговым операциям на 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 (валовой вместимости) 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;
- 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.

При торговых операциях 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, количество палубных офицеров и вахтенных механиков может быть уменьшено до одного, а рядового палубного состава также до одного человека.

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 установления постоянных конвенционных вахт, шкалу по подбору кадров нужно 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 (валовой вместимости) с периодически необслуживаемым машинным отделением для обычной коммерческой практики:



месте бедствия. На борту каждого судна должно быть достаточно компетентного и способного персонала по обслуживанию спасательных шлюпок в случаях бедствия, и принятия эффективных мер для спасения.

Заключение

10. Минимальные требования к подбору кадров не означает минимальное количество персонала, а это только подбор такого количества, который может обеспечить безопасность судна, экипажа, пассажиров, собственности и охраны окружающей среды.

11. Каждое судно должно иметь достаточно персонала для предупреждения излишней нагрузки на экипаж и сведения к минимуму применения сверхурочных работ.

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

Шкала подборки кадров

13. Прилагаемая шкала подборки кадров (№1-№5) должна использоваться как минимум для обеспечения безопасности при подборе экипажей судов.

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

Шкала 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.

При торговых операциях в прибрежной зоне и ограниченных районах с максимальным сроком работы не более двух месяцев, количест-

2) **уровень эксплуатации** (операторский) — все офицеры, обеспечивающие навигационную и машинную вахты, выполнение грузовых операций, работ по обслуживанию судна и обеспечению связью;

3) **уровень поддерживающий** — весь рядовой состав, включая боцмана, участвующий: в несении навигационной и машинной вахты, вахты в порту, при грузовых операциях, обслуживании и охране судна.

Международная конвенция ПДНВ-95 так определяет годность членов экипажа судна к выполнению своих обязанностей:

а) все лица, назначенные на вахту, должны иметь время отдыха не менее 10 часов, при этом время отдыха может быть поделено на два периода, но один из периодов не может быть менее 6 часов, а если уменьшен до 6 часов то не более чем 2-х дней (и не менее 70 часов в семидневный период);

б) администрация судна должна вывешивать расписание вахт в легко доступном месте;

в) каждый моряк, который следует для работы на судно по контракту, должен иметь: соответствующие дипломы и подтверждения к ним; сертификаты все стандарты подготовки, согласно своей должности. Для работы на специализированных судах (танкерах, газовозах, химовозах и пассажирских) необходимо иметь специальный стандарт подготовки; медицинский сертификат о годности к работе на морских судах со сроком действия не менее года. Каждый член командного состава должен пройти курсы переподготовки (каждые 5 лет или при повышении в должности) по программам, одобренным Администрацией, в сертифицированных центрах подготовки и аттестации плавсостава своей страны или странах, ратифицировавших конвенцию ПДНВ-95. Контроль за такой подготовкой и переподготовкой моряков осуществляет специальная служба, назначаемая Администрацией страны. В каждом государстве (у нас в Киеве) есть **единый государственный реестр**, в котором хранится вся информация по выданным дипломам и сертификатам на каждого моряка страны. В настоящее время, согласно требований конвенции ПДНВ-95 и кодекса ПДНВ, за выдачу дипломов, сертификатов и подтверждений к ним отвечает Администрация страны — это единое требование для всех стран мира, ранее которого никогда не было.

В соответствии с требованиями конвенции ПДНВ-95, **вводится ответственность судоходных компаний**:

1) чтобы, каждый моряк, назначенный на судно, имел надлежащий диплом, подтверждение к нему, все стандарты подготовки, согласно, его должности. Все документы должны быть в оригиналах.



2) чтобы, все сведения о моряке (опыт, стаж работы, образование, медицинская пригодность) были легко доступны для проверки, независимо от того, сама компания ведет этот учет, или поручает это какому-либо агентству;

3) за комплектацию экипажей необходимую для выполнения требований конвенции ПДНВ-95;

4) за организацию и проведение обучения на судне;

5) за предоставление капитану письменной инструкции о политике и процедурах компании;

6) за ознакомление всех вновь назначенных моряков с судовым оборудованием, эксплуатационными процедурами, борьбой за живучесть и другими мерами необходимыми для должного выполнения своих обязанностей;

7) за выполнение требований национального законодательства и правил, регулирующих часы отдыха;

8) за информирование Администрации страны отправки моряка на контракт о всех случаях некомпетентности и мошенничества, для принятия необходимых мер.

При контроле Государством порта судна, обязательно проверяются все сертификаты, дипломы и подтверждения к ним, соответствие укомплектованности экипажа свидетельству о минимальном составе экипажа, способности обеспечивать вахту и соблюдение требований по предоставлению времени для отдыха членам экипажа.

На украинских судах организация службы, права и обязанности всех членов экипажа судна четко регламентируются соответствующими уставами службы, инструкциями судовладельца, условиями контракта, требованиями международных конвенций: СОЛАС 74, ПДНВ-95, МАРПОЛ-73/78, КТМ Украины, международными кодексами МКУБ-93, ОСПС и по перевозке опасных грузов, законами страны и нормативными документами, соответствующих департаментов министерства транспорта и связи и комитета рыбного хозяйства Украины.

На зарубежных судах, плавающих под разными флагами (зачастую флаг не соответствует стране оператора или судовладельца судна, т.к. большинство морских стран мира используют «удобные (дешевые)» флаги других государств, с целью снижения своих затрат на налоги своему государству), **управление экипажем** осуществляется в соответствии с международными конвенциями: СОЛАС-74, ПДНВ-95, МАРПОЛ-73/78, кодексами ПДНВ, МКУБ-93, ОСПС, различными международными кодексами по перевозке грузов, инструкциями и процедурами СУБ компании и судна, соответствующими инструкциями фрахтователя и страны флага.

жизни моряков и пассажиров, их собственности и окружающей среды. Эти действия заключаются в выполнении функциональных обязанностей в следующих судовых службах:

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

Трех-вахтовая система (на основе 8 часового рабочего дня)

5. Эта система должна применяться в палубной и машинной командах на всех морских судах. Ни капитану, ни старшему механику не требуется нести вахту и выполнять работы по надзору.

6. Количество квалифицированного персонала на борту судов должно быть таким, чтобы соответствовать международной конвенции ПДНВ 78/95 и резолюции ассамблеи ИМО 1980 г. «О принципах безопасной подборки кадров».

Безопасность и гигиена

7. Необходимо уделять соответствующее внимание на выполнение обслуживающим персоналом мер безопасности и гигиены на судах.

Связи внутрисудовой деятельности

8. Все внутрисудовые операции должны выполняться на принципах подбора кадров, установленных в разделе «дополнительные критерии» п.3 выше. Так, к примеру, безопасность плавания невозможно гарантировать, если элементы, обеспечивающие безопасность судна неисправны: двигатели, рулевое устройство, оборудование для радионавигации или радиосвязи. Аналогично, здоровье моряков будет влиять на способность экипажа безопасно выполнять свои обязанности на борту судна.

Морские суда должны иметь на борту компетентных специалистов для оказания медицинской помощи экипажу, 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, части А и В.

Фактор Связи

9. «Фактор связи» означает, что все суда зависят одно от другого 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 этих случаях должна быть обеспечена надежная связь для подачи сигнала бедствия с судна и координации спасения на



- з) спецодежда и спецобувь для несения вахты;
- и) ответственность при обработке груза в порту;
- к) медицинское обслуживание на борту судна.

Дополнительные критерии

3. 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, которые необходимо учитывать дополнительно (см. раздел 2 пункты а) — к)):

- а) процедуры и требования по безопасному несению вахты;
- б) распорядок рабочего времени;
- в) функции по уходу за:
 - судовыми устройствами и оборудованием;
 - оборудованием связи и радионавигации;
 - оборудованием по обработке и креплению груза;
 - оборудованием как навигационным, так и по безопасности;
- г) роль человеческого фактора по управлению и ремонту автоматики и управляющего оборудования на судне;
- д) порядок приема балласта;
- е) человеческую выносливость — фактор здоровья (в условиях найма должны быть соответствующими, не ниже уровня, который дает право не подвергать опасности здоровье и безопасность персонала);
- ж) соответствующую квалификацию персонала, чтобы быть уверенным, что экипаж сможет справиться с работами на борту судна в аварийных случаях;
- з) квалифицированный персонал, чтобы быть уверенным, что данное судно сможет помочь другому в случае бедствия;
- и) требования и ответственность при проведении тренировок на борту судна;
- к) тренировки, связанные с охраной окружающей среды;
- л) соблюдение правил техники безопасности в работе моряков;
- м) создание особых условий для работы на специализированных судах;
- н) создание безопасных условий для работы с опасными грузами, взрывчатыми, самовоспламеняющимися, токсичными, вредными для здоровья и загрязняющими окружающую среду;
- о) другие работы, связанные с безопасностью судна;
- п) возраст и состояние судна.

Действия по эксплуатации и уходу за судном

4. Действия по эксплуатации и уходу за судном и его оборудованием должны выполняться так, чтобы они не создавали опасности для

Учитывая все выше сказанное, членам экипажа, особенно офицерам, необходимо:

1) четко знать и грамотно применять на практике все законы, инструкции, нормативные документы, международные конвенции и кодексы, касающиеся управления экипажами, как в работе на своих судах, так и на иностранных (смешанные экипажи);

2) **хорошо владеть английским языком**, т.к. на море он является официальным и основным;

3) хорошо знать компьютер;

4) повышать свои профессиональные знания и практические навыки по управлению судном, судовыми операциями и экипажем.

Вопросы для обсуждения

1. Определите, решение каких вопросов входит в управление экипажем морского судна.
2. Объясните, какие уровни ответственности должны иметь члены экипажа согласно международной конвенции ПДНВ-95.
3. Охарактеризуйте, как международная конвенция ПДНВ-95 определяет готовность членов экипажа к выполнению своих обязанностей.
4. Дайте определение ответственности судоходных компаний в соответствии с требованиями кодекса ПДНВ.
5. Охарактеризуйте, какие требования предъявляются к членам экипажа.

ЗАНЯТИЕ № 3.

ТЕМА 3. НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ В УКРАИНЕ ПО УПРАВЛЕНИЮ ЭКИПАЖЕМ СУДНА

Теоретические положения

Кодекс торгового мореплавания (КТМ) Украины. Утвержден президентом Украины Л. Кучмой 23 мая 1995 г. № 176/95-ВР — регулирует отношения, возникающие в торговом мореплавании.

Под торговым мореплаванием понимается деятельность, связанную с использованием судов для перевозки грузов, пассажиров, багажа, почты, рыбных и иных морских промыслов, разведки и добычи полезных ископаемых, выполнения буксирных, ледакольных и спасательных операций, прокладки кабеля, а также деятельность для иных хозяйственных, научных и культурных целей.



Государство осуществляет регулирование торгового мореплавания через министерство транспорта Украины и соответствующие центральные органы государственной исполнительной власти.

В соответствии с КТМ, иными актами действующего законодательства и международными договорами Украины, министерство транспорта Украины в пределах своей компетенции утверждает правила, инструкции и иные нормативные документы по вопросам торгового мореплавания, являющиеся обязательными для всех юридических и физических лиц.

К гражданам, административным, хозяйственным и иным правоотношениям, возникающим из торгового мореплавания и, которые не регулируются настоящим кодексом, соответственно применяются правила гражданского, административного, хозяйственного и иного законодательства Украины.

Международные договоры Украины по вопросам торгового мореплавания применяются в нашей стране в порядке, предусмотренном законом «О международных договорах Украины».

Государственный надзор за торговым мореплаванием в Украине возложен на министерство транспорта, которое осуществляет контроль за соблюдением законодательства о мореплавании и международных договоров Украины, надзор за состоянием морских путей, общее руководство по государственной регистрации морских судов, дипломированием специалистов морского флота, деятельностью спасательной и лоцманской служб.

Госнадзор за безопасностью мореплавания флота рыбной промышленности, соблюдением международных договоров Украины в области регулирования рыболовства осуществляет министерство рыбного хозяйства.

Суда Украины могут находиться во всех формах собственности, за исключением ядерного судна, которое должно принадлежать только государству.

Судовладельцем судна признается юридическое или физическое лицо, эксплуатирующее его от своего имени, независимо от того, является ли это лицо собственником судна либо использует на других законных основаниях.

Собственником судна является субъект права собственности или лицо, осуществляющее относительно закрепленного за ним судна права, к которым применяются правила о праве собственности.

Судно допускается к плаванию только после того, как будет установлено, что оно удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни и окружающей природной среды.

б) принимать участие в расследовании несчастных случаев; и
в) должны 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 применять увольнение или другие незаконные меры к представителям безопасности, которые, кроме, всего прочего, еще должны иметь и право на защиту.

Приложение 2. 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.

Статья 28. Членские выплаты и представительство

Вступление в МФТ/членские взносы — US\$ 69.00 с каждого моряка ежегодно вне зависимости от должности.

Международная помощь МФТ, фонд благосостояния и защиты.

Выплаты компаниями в фонд — USD 230.000 ежегодно, каждой компанией.

Приложение 3. Политика МТФ по найму экипажей на суда

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

Следующая основная концепция требований к персоналу:

Основные критерии для набора персонала

2. Среди критериев, которые традиционно должны быть использованы для этих целей:

- а) район работы (А1-домашний, А2-средний район, А3 и А4 — районы широкой торговли);
- 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;
- г) безопасность рейсов между портами (продолжительность рейсов и их характер);
- д) техническое и конструктивное оборудование судна;
- е) ставка питания;
- ж) санитарные требования и правила;



пригодными и соответствовать требуемым стандартам, в соответствии с характером выполняемых работ.

Если необходим сертификат, одобренный и соответствующий национальным стандартам или эквивалентный международным стандартам, то персональные защитные средства должны соответствовать данным стандартам, а на судне должен быть этот сертификат.

Суда должны иметь соответствующее снабжение, спасательные костюмы должны быть хорошего качества и соответствующего размера для каждого члена экипажа, кроме этого компания несет ответственность за обеспечение достаточным количеством спасательных костюмов судна.

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

34. Судовой комитет безопасности:

1. Компания будет содействовать установлению на борту судна безопасных и здоровых условий труда, в соответствии с требованиями кодекса практики по предупреждению несчастных случаев (ILO) и СУБ (системы управления безопасностью судна) на борту судна в море и в порту. Компания обеспечивает связь между собой и судном через назначенное лицо компании на берегу, которое относится к высшему уровню управления. Компания назначает компетентное лицо на борту судна — офицера по безопасности, который будет внедрять политику и программу компании по безопасности и охране труда, а также выполнять инструкции капитана в отношении:

- а) внедрение принципов безопасных условий труда в сознание членов экипажа;
- б) расследовать любое несоответствие в безопасности труда, привлекать внимание моряка и, когда это необходимо, информировать об этом комитет безопасности и охраны труда; и
- в) расследовать несчастные случаи и давать соответствующие рекомендации для предотвращения их в будущем; и
- г) проводить инспекции по безопасности и охране труда моряков;
- д) проводить на борту судна тренировки моряков по охране труда.

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

- а) иметь доступ ко всем судовым устройствам; и

Правовое положение экипажа судна под флагом Украины, отношения между членами экипажа, участвующими в эксплуатации судна, а также, между экипажем и судовладельцем определяются действующим законодательством Украины. На судах под флагом другого государства отношения регулируются законодательством этого государства, договорами (контрактами) между судовладельцем и членами экипажа судна, если иное не предусмотрено международным договором Украины.

Минимальный состав экипажа, при котором допускается выход судна в море, устанавливается министерством транспорта или министерством рыбного хозяйства Украины в зависимости от типа судна, района плавания и назначения судна, в соответствии с действующим законодательством Украины.

Члены экипажа судна, зарегистрированного в государственном судовом реестре или судовой книге Украины, могут быть гражданами любого государства. Капитаном судна может быть только гражданин Украины.

К занятию должностей капитана и других лиц командного состава допускаются лица, имеющие соответствующие звания, установленные положением о званиях лиц командного состава морских судов и порядке их присвоения, которое утверждается кабинетом министров. Присвоение званий удостоверяется выдачей дипломов или квалификационных свидетельств после успешной сдачи экзаменов в государственной квалификационной комиссии [2].

Лишение звания и изъятие диплома или квалификационного свидетельства допускается только по решению суда.

Заключение о годности для работы на судне по состоянию здоровья выдается учреждениями министерства здравоохранения Украины в соответствии с правилами, установленными данным министерством.

Порядок приема на работу лиц судового экипажа, их права и обязанности, условия работы на судне, оплата труда, социально-бытовое обслуживание в море и в порту, а также порядок и основания для увольнения регулируются законодательством и КТМ Украины, уставами службы на морских и рыболовных судах, генеральными и отраслевыми тарифными соглашениями, коллективными, трудовыми договорами и контрактами.

Устав службы на морских судах утверждается министерством транспорта, устав службы на рыболовных судах — министерством рыбного хозяйства Украины.

В настоящее время действует устав флота рыбной промышленности Украины, введенный в действие с 1 августа 1993 г., устава службы



на морских судах Украины нет, используется устав морского флота СССР 1976 года.

Репатриация членов экипажа осуществляется за счет судовладельца в следующих случаях:

- а) при увольнении по инициативе судовладельца или органа, им уполномоченного;
- б) при заболевании или травме;
- в) при гибели судна;
- г) по окончании срока, оговоренного в контракте;
- д) если судовладелец не может исполнять свои обязанности, согласно контракта (договора) и, действующего законодательства Украины.

Член экипажа имеет право перевозить на судне имущество для личного пользования. В случае утраты или повреждения этого имущества вследствие аварии, судовладелец обязан возместить причиненный ущерб (обычно согласно сумме компенсации, указанной в индивидуальном трудовом контракте или договоре). Не подлежит возмещению стоимость имущества членов экипажа, виновных в аварийном морском происшествии. Провоз на судне имущества, не предназначенного для личного пользования, без разрешения судовладельца не допускается, а провозящий такое имущество моряк обязан возместить судовладельцу причиненный в связи с этим ущерб.

Распоряжения капитана судна в пределах его полномочий обязательны для всех находящихся на судне лиц. Капитан имеет право применять меры поощрения и взыскания ко всем членам судового экипажа, вплоть до отстранения от исполнения служебных обязанностей, в порядке, предусмотренном действующим законодательством Украины о труде, а если действия лица / лиц угрожает безопасности судна или находящихся на нем людей и имущества, то он может изолировать это лицо / лица в отдельном помещении.

Никто из членов судового экипажа не может быть назначен на судно без согласия капитана. Отказ капитана принять в состав экипажа моряка, которого направил на судно судовладелец, оформляется письменно и передается судовладельцу, а копия тому лицу, которому отказано в приеме на работу.

Взаимоотношения капитана судна и членов судового экипажа с консулами Украины регулируются консульским уставом Украины.

Устав флота рыбной промышленности Украины [11]. Устав утвержден председателем госкомитета Украины по рыбному хозяйству и рыбной промышленности А.Н. Шестаковым (приказ № 43 от 10 июня 1993 г). Данный приказ введен в действие с 1 августа 1993 г. Устав оп-

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

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

Моряк соглашается и решает принять все условия настоящего договора и любые выплаты, а компания соглашается, что такие документы уже существуют. Любые другие договоры признаются недействительными и не имеющими законного основания.

32. Равенство

В соответствии с политикой МТФ любой моряк должен иметь право работать, передвигаться и жить в окружении свободы от запугивания, независимо от мотивов, которые создают его: сексуальных, расовых или других.

33. Личные средства защиты

Компания должна обеспечить персонал на борту судна необходимыми личными защитными средствами для работы. Каждое лицо, привлекаемое к работе, и которое может быть незащищенным от риска травм, отравлений или болезни в ходе выполняемой деятельности, где это необходимо, должны быть обеспечены необходимыми средствами защиты:

- 1) подходящей безопасной каской, выполненной, согласно, соответствующих стандартов;
- 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 этим:

- 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, привлекаемого к работе, если требуется продолжить эту работу на открытом воздухе во время холодной или жаркой погоды, в дождь, снег, 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 передаются другим лицам без предварительной очистки, стирки и ухода за ними.

Место для хранения личных защитных средств не должно загрязнять и портить оборудование. Эти защитные средства должны быть



в) член экипажа законно и должным образом увольняется компанией в результате собственного нарушения моряка.

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

а) судно не является мореходным / или оно субстандартное, как указано в разделе 27 «4» выше, или

б) по любой причине, когда плавание судна является незаконным;

в) моряк имеет конкретную жалобу к компании в отношении реализации настоящего договора в его контракта занятости МФТ; или

г) член экипажа отказывается плыть в район военных действий.

28. Оплата в профсоюзный и благотворительный фонд, а также представительство моряков

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

2. Компания должна платить вступительные / членские взносы за каждого моряка, в соответствии с условиями соответствующей профсоюзной организации.

3. Компания должна платить взносы за участие и помощь со стороны МФТ морякам, а также в благотворительный фонд и фонд защиты в соответствии с условиями специального договора.

4. Компания признает права моряков на участие в профсоюзном движении и защиты против актов дискриминации профсоюзов, согласно конвенций ILO № 87 и 98.

5. Компания подтверждает права МФТ на выбор законных представителей среди моряков, которые не будут ни увольняться, ни подвергаться дисциплинарным взысканиям пока не будет на это согласия данной федерации и достаточно времени, чтобы подыскать ему адекватную замену.

29. Разрыв договора

Если компания разрывает действие настоящего договора МФТ или соответствующего профсоюза, тогда моряки имеют право принять такие меры против компании, которые необходимы, чтобы она отменила свое решение.

30. Поправки к договору

Выводы и условия настоящего договора должны ежегодно пересматриваться МФТ и в любое время, когда федерация и компания совместно договорятся на поправки и дополнения, которые должны быть предварительно письменно согласованы и подписаны сторонами и рассмотрены в целом в специальном договоре.

ределяет основы организации службы на судах флота рыбной промышленности Украины, основные права и обязанности лиц судового экипажа, участвующих в управлении судном, обеспечении его движения, живучести, безопасной эксплуатации, производственной деятельности, а так же в обслуживании экипажа и пассажиров.

Права и обязанности лиц служб добычи и обработки, связанных с добычей и переработкой рыбы, морского зверя, морепродуктов, грузовыми операциями, определяются в соответствии с коллективными договорами и контрактами.

Требования настоящего устава распространяются на всех членов экипажа, находящихся при исполнении служебных обязанностей, а в части распорядка на судне и обеспечения живучести, и на других лиц, временно прибывающих на судне.

Порядок приема на работу, перевод на другую должность члена судового экипажа, а также порядок увольнения определяет судовладелец в соответствии с законодательством Украины на основании трудовых договоров (контрактов) и коллективных договоров.

Капитану дается право, временно, в связи с производственной необходимостью или обеспечения безопасности судна, груза или людей, перераспределять обязанности между членами экипажа судна до окончания текущего рейса. Перевод на другую работу на срок более одного месяца допускается только с согласия члена экипажа.

Капитан имеет право в случае невыполнения служебных обязанностей, нарушения требований настоящего устава, а так же при несоответствии им занимаемой должности, отстранить от исполнения служебных обязанностей любое лицо судового экипажа и списать его.

На судах может быть образована профсоюзная организация, деятельность которой осуществляется в соответствии с законодательством Украины.

Разрешение трудовых споров между экипажем и судовладельцем производится в соответствии с действующим законодательством Украины.

Прекращение работы, как средство разрешения коллективного трудового спора (конфликта), во время рейса или несения вахты на стоянке судна в порту не допускается, если это создает угрозу жизни и здоровью людей, сохранности судна, груза и наносит материальный ущерб государству Украина.

Судовладелец обеспечивает судовую администрацию должностными инструкциями на членов экипажа, права и обязанности которых не оговорены настоящим уставом, а также устанавливает порядок несения вахтенной службы на судах, выведенных из эксплуатации.



Экипаж судна состоит из капитана, других лиц командного состава и судовой команды. Судовая команда состоит из палубной и машинной команд. Старшим командным составом являются: капитан и все начальники следующих служб:

- а) общесудовая служба возглавляется старшим помощником капитана;
- б) судомеханическая служба — главный (старший) механик;
- в) радиотехническая служба — начальник данной службы;
- г) служба добычи — помощник капитана по добыче (старший мастер добычи);
- д) служба обработки — помощник капитана по производству (старший мастер обработки);
- е) учебная служба на учебных и учебно-производственных судах — помощник капитана по учебной части.

Для организации службы на судне составляются следующие расписания: по заведованиям, вахтам, по судовым тревогам, по швартовым операциям и жилым помещениям. Они все утверждаются капитаном. Кроме этого, могут составляться и другие расписания, направленные на улучшение организации судовой службы.

Капитан вправе в случае производственной необходимости, привлекать в море к погрузо-разгрузочным операциям и обработке улова любого члена экипажа, вне зависимости от его специальности и должности.

Конвенция Международной Организации Труда (МОТ) №53-1936 г. «О минимальной квалификации капитана и других лиц командного состава торговых судов». Вступила в силу 29 марта 1939 г. Конвенция распространяется на любое судно, занятое в морском судоходстве, за исключением: военных судов, а также судов принадлежащих государству и не используемых для торговли, спортивных и малых деревянных судов.

Конвенция устанавливает (статья 3), что никто не может быть допущен или привлечен к занятию должности капитана, вахтенного помощника капитана, старшего механика или вахтенного механика на конвенционные суда без свидетельства о квалификации, удостоверяющего его способности нести данную должность. Свидетельство должно быть выдано или утверждено соответствующим органом власти государства по месту регистрации судна.

Законы и правила страны-участника конвенции должны (пункт 2 статья 4):

- а) устанавливать минимальный возраст и профессиональный стаж, требуемые от кандидата на получение свидетельства;

27. 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.

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

4. Моряк имеет право прервать свой индивидуальный контракт немедленно, если судно признано субстандартным в отношении выполнения требований следующей конвенции: международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (SOLAS-74), международной конвенции о грузовой марке (LL-1966), международной конвенции о стандартах подготовки, сертификации и несении вахты моряками (STCW-78/95), международной Конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 (MARPOL-73/78); или конвенции международной организации труда (ILO) № 147, 1976 г. её протокола 1996 г. и минимальных стандартов для торговых судов.

В любом случае судно признается субстандартным, если оно не соответствует требованиям, в полученных сертификатах, согласно национальных законов и требований международных правил.

5. Компания не должна прерывать контракт моряка до истечения периода найма (как указано в разделе 3), за исключением следующих случаев, когда она имеет право списать члена экипажа с судна:

- 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 письменно об этом известить моряка, указав причины списания. Если такого письменного извещения от компании моряку не было сделано, то моряк имеет право на дополнительную компенсацию из-за его неожиданного списания, в дополнение к компенсации, как изложено ниже в разделе 6.

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

- а) конец контракта в результате окончания периода работы согласно договору международной федерации транспортных рабочих; или
- б) конец контракта по извещению моряка, как указано выше; или



е) при списании согласно раздела 27, параграфов 2 и 3, изложенных ниже.

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 моряка за счет компании.

24. 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 стандартов;
- 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 ILO № 138(1970).

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 разделах «в», «г», и «д» должны быть хорошего качества.

Стандарты на жилые помещения для моряков должно соответствовать требованиям ILO в отношении жилых помещений для экипажа.

25. Выплата содержания

При окончательном расчете моряк должен быть ознакомлен с ежедневной оплатой, согласно таблицы д.2. Если пищу или жилищные условия невозможно обеспечить на борту судна, то компания обязана организовать их на берегу.

26. Имущество членов экипажа

Если любой моряк потерял полностью и частично свое личное имущество или повредил его в результате происшествия, которое произошло на борту судна во время его работы или во время пути на судно или с судна, то он имеет право получить от компании компенсацию. Моряк обязан подтвердить или доказать, что вся информация в отношении потери его имущества правдива и достоверна.

б) предусмотреть организацию и контроль со стороны соответствующего органа власти над экзаменами по проверке наличия квалификации к несению службы, соответствующей тому свидетельству, на получение которого они состоят кандидатами.

Законы и правила страны-участника конвенции должны (статья 6) определить уголовные и дисциплинарные санкции, налагаемые за несоблюдение положений конвенции в следующих случаях:

- а) когда судовладелец, агент или капитан нанимает лицо, не обладающее свидетельством и квалификацией, требуемым конвенцией;
- б) если капитан допускает занятие одной из указанных в конвенции должностей лицом, не имеющим свидетельства о квалификации, соответствующего, по меньшей мере, этой должности;
- в) когда лицо путем обмана или подложных документов поступает на службу для несения указанных в конвенции должностей без требуемого для этого свидетельства о квалификации.

Кодекс по расследованию морских аварий и инцидентов. Резолюция ИМО А.849 (21)

От государства флага требуется расследовать все случаи серьезных и очень серьезных аварий, принятию мер по исправлению ситуации, включая улучшение подготовки, с целью совершенствования охраны человеческой жизни на море и защите морской среды.

Термины, используемые в настоящем кодексе:

Морская авария — событие, которое привело к любому из следующих последствий:

- 1) смерти или серьезному телесному повреждению человека, причиненными в результате эксплуатации судна или в связи с ней; или
- 2) гибели человека в море, произошедшей в результате эксплуатации судна или в связи с ней; или
- 3) гибели, предполагаемой гибели или оставлению судна; или
- 4) материальному ущербу для судна; или
- 5) посадке на мель, или выведению из строя судна, или участию судна в столкновении; или
- 6) материальному ущербу, причиненному в результате эксплуатации судна или в связи с ней; или
- 7) ущербу для окружающей среды, причиненному из-за повреждения судна или судов, произошедшего в результате эксплуатации судна или судов или в связи с ней.

Серьезная авария — означает аварию, которая не квалифицируется как очень серьезная авария и, которая повлекла за собой:

- 1) пожар, взрыв, посадку на мель, соприкосновение, повреждение из-за тяжелых погодных условий, повреждение, причиненное льдом,



растрескивание корпуса или предполагаемое повреждение корпуса и т.д., имеющие подобный результат;

2) конструктивное повреждение, приводящее судно в немореходное состояние, такое, как пробоина в подводной части корпуса, остановка главных двигателей, значительное повреждение жилых помещений и т.д.; или

3) загрязнение моря (невзирая на размер); и/или

4) поломку, вызвавшую необходимость буксировки или оказания помощи с берега.

Морской инцидент — означает происшествие или событие, произошедшее в результате эксплуатации судна или в связи с ней, из-за которого судно или любое лицо подвергалось опасности или в результате которых могло произойти серьезное повреждение судна или его конструкции, или ущерб окружающей среде.

Причины — означают действия, упущения, события, существующие или существующие ранее условия, или комбинация упомянутого, которые приводят к аварии или инциденту.

Расследование морской аварии или инцидента по безопасности — означает процесс, который проводится либо открыто, либо в закрытом порядке, с целью предотвращения аварий и который включает сбор и анализ информации, составление проектов заключений, включая установление обстоятельств и определение причин и фактов, способствующих авариям и, когда это уместно, подготовку рекомендаций по безопасности.

Лицо, проводящее расследование морской аварии — означает лицо или лица, квалифицированные и назначенные расследовать аварию или инцидент согласно процедурам, установленным в национальном законодательстве, в целях повышения безопасности на море и улучшения защиты морской среды.

Серьезное телесное повреждение — означает телесное повреждение, причиненное лицу во время аварии, которое привело к потере трудоспособности более чем на 72 часа в течение семи дней, начиная с даты, когда было получено телесное повреждение.

Положение о порядке классификации, расследования и учета аварийных случаев с судами (ПРАС-90) — приложение к приказу № 118 от 29 декабря 1989 г.

В положении приняты следующие понятия и определения:

«аварийный случай» — случай с судном, приведший его к бедствию в результате воздействия непреодолимых стихийных явлений природы или экстремально тяжелых гидрометеорологических условий плавания; различные повреждения судна (корпуса и / или технических

тов 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 моряка 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. Потеря должности моряком, который потерял трудоспособность, и если он не подпадает под действие раздела «В», но признан врачом МФТ пригодным к работе на море, в низшей должности, по сравнению с должностью, которую занимал до несчастного случая, то степень компенсации в таком случае в соответствии с разделом «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, другие, чем вышеуказанные.

Е. Любая оплата по разделам от «А» до «Г» должна производиться без промедления, в соответствии с законом.

22. Компенсация по страховке

Компании должны включать в договор соответствующую страховку, полностью покрывающую различные случайности и любой ущерб, который может быть причинен моряку.

23. Репатриация

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.

Моряку необходимо за счет компании оплатить все расходы по репатриации, включая базисную ставку плюс дополнительные выплаты, независимо от того, где его дом или место найма (выбор моряка):

а) всегда после шести месяцев непрерывной работы на борту судна, в соответствии с разделом 3;

б) при списании его по болезни или травме;

в) когда контракт прерывается по решению компании;

г) если судно арестовано, не по вине моряка, и срок ареста более 14 суток;

д) если компания не выполняет условия настоящего договора, моряк имеет право заявить претензии по невыплате зарплаты и должен быть репатрирован за счет компании;



19. Потеря жизни, смерть во время контракта

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

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

Если моряк умер не оставив после себя вдову и вышеупомянутых родственников, эту сумму компенсации должна быть выплачена в соответствии с законом доверенному лицу, либо душеприказчику моряка.

20. Работа в районах военных действий

Если судно вошло в районы военных действий, морякам доплачивается бонус в размере 100% базисной ставки за все время нахождения судна в данном районе, а минимум оплаты за 5 рабочих дней. Аналогично компенсация в случае смерти или нетрудоспособности, полученной в районе боевых действий, должна быть удвоена.

Районы военных действий указываются Ллойдом.

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

21. Нетрудоспособность

А. Если моряк, получил травму в результате любого несчастного случая во время своей работы в компании или снизилась его трудоспособность в результате несчастного случая при следовании на судно или с судна, то в дополнении к оплате за время болезни, ему 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 моряку в соответствии с процентом нетрудоспособности, указанной в таблице А.2 приложения.

В случае снижения трудоспособности менее 10% расчет ведется соответственно.

Компенсация, для 100% нетрудоспособности не должна превышать US\$ 120.000 для офицеров и 80.000 для рядового состава. Для меньшего процента нетрудоспособности — расчет ведется в соответствии с таблицей А.2 приложения.

В. Постоянная компенсация моряку, который нетрудоспособен, в соответствии с разделом «А», выплачивается при 50 или более процен-

средств, смещение перевозимого груза и / или изменение его физико-химических свойств в процессе морской перевозки, посадки судна на грунт, касания грунта), препятствующие нормальной эксплуатации (плаванию) судна; повреждение судном берегового сооружения, средств навигационного оборудования (СНО), другого судна (судов), потеря буксируемого объекта, палубного груза, намотка троса и / или сетей на гребной винт;

«судно» — морские, озерные, речные, грузовые, пассажирские, ледокольные, рыбопромысловые (все суда рыбной промышленности и рыболовецких колхозов), технические, гидрографические, экспедиционные, нефтегазоразведочные и другие суда, плавучие маяки, плавучие краны, плавучие перегружатели, подводные аппараты, системы сбора океанских данных, дебаркадеры, плавучие буровые установки, плавучие доки, плавучие мастерские, платформы, станции и др. плавучие средства;

«мореходные качества» — совокупность требований нормируемых в соответствии с Правилами Регистра или другим признанным классификационным обществом, имеющим Соглашение о взаимном признании, по прочности, остойчивости, плавучести и непотопляемости судна;

«эксплуатационные ограничения» — выставление Регистром определенных ограничений в условиях эксплуатации судна с учетом снижения уровня технического состояния и / или ухудшения мореходных качеств, появления недостатков в оборудовании и некомплектности снабжения, наступивших в результате аварийного случая;

«навигационная безопасность» — определяется степенью точности и достаточности нагрузки навигационных карт, пособий для плавания, своевременностью оперативной навигационной информации о смещении СНО со штатных мест и изменения их характеристик, полнотой и надежностью гидрографического обследования района плавания, стабильностью характеристик РНС, качеством прогнозируемой погоды и рекомендаций о безопасных путях плавания, а также, другими факторами, повышающими безопасность судоходства.

Определению и учету подлежат убытки по аварийным случаям (АС), представляемые судовладельцем:

- 1) в случае гибели судна — его балансовая стоимость на первое число предшествующего кораблекрушению месяца;
- 2) стоимость исправления повреждений, полученных в результате АС;
- 3) расходы, затраченные на восстановление мореходных качеств судна;



4) стоимость спасательных операций или буксировки аварийного судна;

5) стоимость утраченного и / или убытки от повреждения груза в результате АС.

Классификация аварийных случаев

Все АС делятся на: кораблекрушение, авария, аварийное происшествие и эксплуатационное повреждение.

Кораблекрушение. Произошла гибель судна или его полное конструктивное разрушение и проведение восстановительного ремонта нецелесообразно.

Аварией считается:

1) АС, в результате которого произошло повреждение судна, приведшее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств и / или создавшее препятствие в производственной деятельности в связи с появлением эксплуатационных ограничений с убытками на 50 тыс. руб. и более (здесь и далее деньги Российской Федерации);

2) аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судном подводного трубопровода, СНО, берегового сооружения, приведшее к выводу их из эксплуатации с убытками 50 тыс. руб. и более;

3) АС, в результате которого судно находилось на мели 48 часов и более, независимо от размера причиненных убытков;

4) аварийный случай, в результате которого на судне произошло смещение перевозимого груза или изменение его свойств, приводящее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств с убытками в 50 тыс. руб. и более;

5) АС, повлекший гибель человека (людей).

Аварийным происшествием считается:

1) аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судна с утратой хотя бы одного мореходного качества или создавшее препятствия для производственной деятельности в связи с появлением эксплуатационных ограничений с убытками от 5 до 50 тыс. руб.;

2) АС, в результате которого произошло повреждение судном подводного кабеля, подводного трубопровода, СНО, берегового сооружения, приведшее к выводу их из эксплуатации с убытками от 5 до 50 тыс. руб.;

3) аварийный случай, в результате которого судно находилось на мели менее 48 часов, независимо от размера причиненных убытков;

рейс. За это время никаких оплат по овертайму не положено, в соответствии с разделами 6-11.

16. Медицинское обслуживание

Морякам необходимо оказывать немедленную медицинскую помощь в случае болезни или ранения (травмы), а также морякам, которых списали из-за болезни или травм, включая госпитализацию, за счет компаний так долго, как это требуется. Компании несут ответственность за оплату всех расходов по оказанию медицинской помощи и обслуживания больного, пока не наступит в лечении или уходе улучшение.

17. 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 денежную помощь, согласно статьи 25, до окончания его болезни, но максимально не более 112 дней. Однако, если повреждение или травма не вылечены, то компания должна оплачивать лечение до выздоровления моряка, или пока моряк 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 лечения болезни или травмы.

18. Оплата при списании.

Каждый моряк, должен знать, что в случае окончания контракта по любым причинам ему положена дополнительная оплата из расчета 6 суток за каждый месяц работы. Перерывы в работе на 15 и менее суток должны считаться за 3 дня дополнительной доплаты при списании, а период более 15 суток, но менее 30 суток, должен учитываться как 6 дней дополнительной доплаты.

Начало службы считается с момента, когда моряк действительно приступил к работе, согласно контракта, независимо от того, где он подписал договор на работу, и до момента, пока не прерван контракт с ним окончательно. Оплата при списании должна производиться по ставке на момент списания, в соответствии с прилагаемой шкалой зарплат плюс дополнительная денежная выплата, согласно раздела 25 настоящего договора.



безопасности судна, его пассажиров и экипажа, тренировки шлюпочный тревог, помощь другим судам или лицам для спасения **не считаются** овертаймом для оплаты.

12. 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 и который, если это необходимо ставит их и на дневные работы.

Не требуется нести вахту капитану и старшему механику. В время навигационной вахты в море вахтенному офицеру необходимо оказывать помощь в обеспечении надлежащего наблюдения и несения вахты, особенно для повышения бдительности с наступлением темноты.

13. Период отдыха

Каждый моряк должен иметь, по меньшей мере, 10 часов свободного времени в течение суток и не менее 77 часов за 7-дневный 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 должен 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 моряка переутомляться.

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

14. Кадры

Судно должно быть полностью и адекватно укомплектовано специалистами для обеспечения его безопасной эксплуатации и выполнения трех-вахтовой системы, и ни в коем случае членов экипажа не должно быть меньше, чем этого требуют стандарты политики МФТ в части кадрового обеспечения судов.

15. Недостаток кадров

На судах, где по различным причинам имеется недостаток кадров (рабочей силы) по сравнению с требуемым количеством, зарплата недостающих по штату должна быть уплачена членам экипажа соответствующей службы (департамента). Однако такой недостаток в штате экипажа должен быть устранен до отхода судна из порта в следующий

4) АС, в результате которого на судне произошло смещение перевозимого груза и/или изменение его свойств, приведшие к утере, хотя бы одного из мореходных качеств с убытками от 5 до 50 тыс. руб.;

5) аварийный случай, связанный с потерей якоря (якорей) и / или якорных цепей, намоткой на гребной винт тросов или сетей, утратой или повреждением спасательных шлюпок и/или шлюпбалок, независимо от размеров причиненных убытков.

Эксплуатационным повреждением считается:

1) АС, в результате которого произошло повреждение судна или смещение перевозимого груза и / или изменение его свойств, не подпадающие под вышеуказанные признаки настоящего положения;

2) аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время плавания в ледовых условиях, независимо от размера причиненных убытков и утраты мореходных качеств;

3) АС, в результате которого произошло повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время плавания в районах или условиях, когда не обеспечивается навигационная безопасность, независимо от размера причиненных убытков и утраты мореходных качеств;

4) аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время аварийно-спасательных операций, независимо от размера причиненных убытков и утраты мореходных качеств;

5) АС, в результате которого судном нанесено повреждение СНО с убытками не более 5 тыс. руб.;

6) Аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время швартовных, и / или грузовых, и / или бункеровочных операций в море, с убытками не более 5 тыс. руб.;

7) АС, в результате которого судно находилось на мели, но при этом не получило каких-либо повреждений, с условием, если пассажирское судно самостоятельно сошло с мели в течение 2 часов после посадки, а грузовое, равно как и другие суда, самостоятельно (не самоходное судно с помощью буксировавшего его судна) сошло с мели в течение 6 часов после посадки;

8) аварийный случай, связанный с незначительным повреждением берегового сооружения, не приведший к выводу его из эксплуатации, и размер причиненных убытков при этом не превышает 5 тысяч руб.

Классификация АС, согласно настоящего положения, осуществляется капитаном судна и капитаном морского порта. Капитан судна производит предварительную классификацию аварийного случая, а на



основании этих документов капитан порта производит окончательную классификации.

Закон Украины по охране труда. Утвержден президентом Украины Л. Кравчук, 17.12.1993 г. № 3745-ХІІ г. Киев.

Настоящий Закон определяет: основные положения по реализации конституционного права граждан на охрану их жизни и здоровья в процессе трудовой деятельности; регулирует, при участии соответствующих государственных органов, отношения между владельцем предприятия, учреждения, организации или уполномоченным им органом (в дальнейшем владделец) и работником по вопросам безопасности, гигиены труда и производственной среды; а также, устанавливает единый порядок организации охраны труда в Украине.

Раздел I

Статья 1. Понятие охраны труда

Охрана труда — это система правовых, социально-экономических, организационно-технических, санитарно-гигиенических и лечебно-профилактических мер и средств, направленных на сохранение здоровья и трудоспособности человека в процессе труда.

Статья 2. Сфера действия закона

Действие закона распространяется на все предприятия, учреждения и организации независимо от форм собственности и видов их деятельности (в дальнейшем предприятие), на всех работающих граждан, а также привлеченных к труду на этих предприятиях (в дальнейшем работники).

Статья 3. Законодательство об охране труда

Законодательство об охране труда состоит из настоящего закона, кодекса законов о труде Украины и других нормативных актов. Если международными договорами или соглашениями, в которых принимает участие Украина, установлены более высокие требования к охране труда, чем те, которые предусмотрены законодательством Украины, то применяются правила международного договора или соглашения.

Статья 4. Основные принципы государственной политики в области охраны труда.

Государственная политика в области охраны труда базируется на следующих принципах:

- 1) приоритета жизни и здоровья работников предприятий, полной ответственности владельца за создание безопасных и безвредных условий труда;
- 2) комплексного решения задач охраны труда на основе национальных программ по этим вопросам и с учетом иных направлений

кого учета должны быть подписаны капитаном и / или руководителем службы, а также моряком, после чего учет считается окончательным и одна его копия вручается моряку.

Если учет сверхурочного времени, как это требуется не ведется, 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 часовой ставке овертайма.

9. Если праздничные дни падают на субботу или воскресенье, последующие рабочие дни должны считаться как праздничные. В настоящем договоре следующие дни считаются праздничными при нахождении судна в море или стоянке в порту: Новый год, День бокса, Рождество, Добрая пятница, Пасхальный понедельник, Международный день труда (1 мая), Весенний праздник банка и Летний праздник банка, или такие же узаконенные праздники, как выше изложенные, имеющие отношения к большинству членов экипажа и указанных в специальном договоре между компанией и профсоюзами, работающими по настоящему коллективному договору.

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

Компенсация за такую работу производится в течение нормальной рабочей недели, как указано в параграфе 6. Должна применяться премиальная ставка овертайма за сверхурочные часы в конце недели и праздничные дни (в соответствии со шкалой в таблице А.1 приложения); за каждый час или часть часа такой выполненной работы в дополнении к основной заработной плате. Любая такая работа, выполненная в дополнение к нормальной рабочей недели, должна быть компенсирована по тройной ставке овертайма (ставка в конце недели и праздничные часы овертайма, как указано в шкале по оплате в таблице А.1) 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 любых моряков, которые имеют деловые споры с рабочими порта. Любые такие законные действия со стороны моряков не могут быть основанием для разрыва контрактов найма с ними.

11. Любые дополнительные часы работ, по решению капитана, связанные с аварийными работами, направленными на обеспечение



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 его / её требованию, когда судно находится в порту или по прибытию в порт. Зарплата выплачивается не чаще каждых семи дней, пока судно находится в порту. Моряки имеют право взять весь остаток денег или часть их в течение текущего календарного месяца. В целях подсчета зарплаты за календарный принимается месяц продолжительностью 30 дней.

5. Переводы

Любому моряку по его желанию, с его заявления разрешается переводить до 80% от базовой ставки зарплаты ежемесячно. Перевод осуществляется после проведения законных вычетов из этой зарплаты.

6. Рабочее время, сверхурочное и несение вахт

Обычно рабочее время всех моряков должно считаться 8 часов ежедневно между 0600 и 1800 с понедельника по пятницу включительно. Любые часы сверх установленного рабочего времени должны считаться сверхурочными и оплачиваться по ставке, как овертайм, в соответствии с прилагаемой шкалой (см. прилагаемую шкалу оплаты сверхурочных часов.) 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, швартовых операций или нахождения на мели. В последних случаях денежные доплаты должны быть в размере 1/2 от часовой ставки.

Все рабочие часы в субботу, воскресенье, в официальные праздники должны оплачиваться, как сверхурочные по ставке оговоренной в шкале зарплат, за исключением часов несения вахт, которые должны быть компенсированы 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 в статье 25, выплачиваются в однодневной зарплате.

7. Любые перерывы в рабочем времени менее одного часа, считаются как рабочее время.

8. Учет сверхурочного времени ведется индивидуально по каждому моряку капитаном или руководителем службы (старшим офицером или старшим механиком). Результаты данного учета необходимо сообщать моряку не реже, чем раз в каждые две недели. Две копии та-

экономической и социальной политики, достижений в области науки и техники, а также охраны окружающей среды;

3) социальной защиты работников, полного возмещения ущерба лицам, пострадавшим от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний;

4) установление единых нормативов по охране труда для всех предприятий, независимо от форм собственности и видов их деятельности;

5) использование экономических методов управления охраной труда, проведения политики льготного налогообложения, способствующего созданию безопасных и безвредных условий труда, участия государства в финансировании мер по охране труда;

6) осуществление обучения населения, профессиональной подготовке и повышение квалификации работников по вопросам охраны труда;

7) обеспечение координации деятельности государственных органов, учреждений, организаций и общественных объединений, решающих разные проблемы здравоохранения, гигиены и безопасности труда, сотрудничества и проведения консультаций между владельцами и работниками (их представителями), между всеми социальными группами при принятии решений по охране труда на местном и государственном уровнях;

8) международного сотрудничества в области охраны труда, использования мирового опыта организации работы по улучшению условий и безопасности труда.

Статья 5. Права иностранных граждан и лиц без гражданства на охрану труда

Иностранные граждане и лица без гражданства, работающие на предприятиях, расположенных на территории Украины, имеют такие же права на охрану труда, как и граждане Украины.

Раздел II. Гарантии прав граждан на охрану труда

Статья 6. Права граждан на охрану труда при заключении трудового договора

Условия трудового договора не могут содержать положений, не соответствующих законодательным и иным нормативным актам об охране труда, действующим в Украине.

При заключении трудового договора гражданин под расписку должен быть проинформирован владельцем об условиях труда на предприятии, наличие на рабочем месте, опасных и вредных производственных факторов, которые еще не устранены, возможных последствиях их воздействия на здоровье, а также о его правах на льготы и



компенсации за работу в таких условиях, в соответствии с законодательством и коллективным договором. Запрещается заключение трудового договора с гражданином, которому по медицинскому заключению, по состоянию здоровья противопоказана предложенная работа.

Статья 7. Права работников на охрану труда во время работы на предприятии

Условия труда на рабочем месте, безопасность технологических процессов, машин, механизмов, оборудования и других средств производства, состояние коллективной и индивидуальной защиты, санитарно-бытовые условия должны соответствовать требованиям нормативных актов об охране труда.

Работник вправе разорвать трудовой договор по собственному желанию, если владелец не выполняет законодательство об охране труда и условия коллективного договора. В этом случае работнику выплачивается выходное пособие в размере, предусмотренном коллективным договором, но не менее, трехмесячного заработка.

Оплата труда при переводе работников по состоянию здоровья на более легкую и нижеоплачиваемую работу или выплата им пособия по социальному страхованию производится согласно законодательству.

Статья 8. Социальное страхование от несчастных случаев и профессиональных заболеваний

Все работники подлежат обязательному социальному страхованию владельцем от несчастных случаев и профессиональных заболеваний. Страхование осуществляется в порядке и на условиях, определенным законодательством и коллективным договором (соглашением, трудовым договором).

Статья 9. Право работников на льготы и компенсации за тяжелые и вредные условия труда

Работники, занятые на работах с тяжелыми и вредными условиями труда, бесплатно обеспечиваются лечебно-профилактическим питанием, молоком или равноценными пищевыми продуктами, имеют право на оплачиваемые перерывы санитарно-оздоровительного назначения, сокращение продолжительности рабочего времени, дополнительный оплачиваемый отпуск, льготную пенсию, оплату труда в повышенном размере и другие льготы и компенсации, согласно законодательства. На протяжении действия трудового договора владелец должен своевременно информировать работника об изменениях в производственных условиях и в размерах льгот и компенсаций, включая и те, которые представляются ему дополнительно.

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) устанавливает положения и условия, применимые ко всем морякам, работающим на любых судах, в отношении специального договора, заключенного между профсоюзной организацией, международной федерацией транспортных рабочих и компанией, которая является судовладельцем или агентом судна.

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

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

2. Моряки, в соответствии с параграфом 1 настоящего договора, должны считать началом своей работы дату найма, независимо от того он / она подписали или нет разделы договора вплоть до своего списания или окончания контракта. Компания несет ответственность за полную выплату зарплаты, вне зависимости от того существует или нет конкретный договор между им / ей и компанией, с учетом условий контракта-найма МТФ.

3. Продолжительность работы (найма)

Моряки должны наниматься на шесть месяцев с продлением этого периода до 7 месяцев, либо снижением его до 5 месяцев, в целях уменьшения затрат на замену. Её / его занятость (контракт) автоматически прерывается в соответствии с условиями договора при первом прибытии судна в порт, после истечения срока работы моряка по контракту в данной компании или другой период, оговоренный им / ей в контракте занятости международной федерацией транспортных рабочих.

4. Зарплата

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



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

А — Альфа, В — Bravo, 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 — Иксрэй, 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, Германия, 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 поможем Вам обязательно».

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;
- жестко эксплуатировать труд моряков;
- не соблюдать права судовых экипажей;
- избежать жесткого контроля за обеспечением безопасности мореплавания;
- не заботится о социальной защите моряков, соблюдении законов о труде, а также сократить расходы по эксплуатации судов.

Следующие 30 государств используются как «Удобные — подставные» 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.

Статья 10. Выдача работникам спецодежды, других средств индивидуальной защиты, смывочных и обезвреживающих средств

На работах с вредными и опасными условиями труда, а также работах, связанных с загрязнением или осуществляемых в неблагоприятных температурных условиях, работникам, по установленным нормам, выдается бесплатно специальная одежда, обувь и иные средства индивидуальной защиты, а также смывочные и обезвреживающие средства. В случае досрочного износа этих средств не по вине работника, владелец обязан заменить их за свой счет.

Статья 11. Возмещение владельцем ущерба работникам в случае повреждения их здоровья

Владелец обязан возместить работнику ущерб, причиненный ему увечьем или другим повреждением здоровья, связанным с выполнением трудовых обязанностей, в полном размере потерянный заработок в соответствии с законодательством, выплатить потерпевшему (членам семьи и иждивенцам умершего) единовременное пособие. При этом пенсии и другие доходы, получаемые работником, не учитываются.

Статья 12. Возмещение морального вреда

Возмещение морального вреда производится владельцем, если опасные или вредные условия труда привели к моральному ущербу потерпевшего, нарушению его нормальных жизненных связей, требуют от него дополнительных усилий для организации своей жизни.

Под моральным ущербом потерпевшего подразумеваются: страдания, нанесенные работнику вследствие физического или психического воздействия, что привело к ухудшению или лишению возможностей реализации им своих привычек и желаний, ухудшению отношений с окружающими людьми, а также других негативных последствий морального характера. Возмещение морального вреда возможно без утраты потерпевшим трудоспособности, а порядок возмещения определяется законодательством.

Статья 13. Пересмотр размера возмещения вреда

Статья 14. Охрана труда женщин

Статья 15. Охрана труда несовершеннолетних

Статья 16. Охрана труда инвалидов

Раздел III. Организация охраны труда на производстве

Статья 17. Управление охраной труда на производстве и обязанности владельца

Статья 18. Обязанности работника выполнять требования нормативных актов об охране труда

Статья 19. Обязательные медицинские осмотры работников определенных категорий



Статья 20. Учеба по вопросам охраны труда

Министерство образования Украины организует изучение основ охраны труда во всех учебных заведениях системы образования, а также подготовку и повышение квалификации специалистов по охране труда с учетом особенностей производства соответствующих отраслей народного хозяйства по программам, согласованным с государственным комитетом Украины по надзору за охраной труда.

Статья 21. Финансирование охраны труда

Осуществляется владельцем, работник не несет никаких расходов на меры по охране труда. На предприятиях, в отраслях, на государственном уровне, в установленном кабинете министров Украины по-рядке создаются фонды охраны труда.

Статья 22. Регулирование охраны труда в коллективном договоре (соглашении, трудовом договоре)

Статья 23. Служба охраны труда на предприятии

Статья 24. Соблюдение требований по охране труда при проектировании, строительстве изготовлении и реконструкции предприятий, объектов и средств производства

Статья 25. Расследование и учет несчастных случаев, профессиональных заболеваний и аварий

Статья 26. Комиссия по вопросам охраны труда предприятия

Статья 27. Информация и отчетность о состоянии охраны труда

Статья 28. Добровольные общественные объединения работников и специалистов по охране труда

Раздел IV. Стимулирование охраны труда.

Статья 29. Экономическое стимулирование охраны труда

Статья 30. Возмещение предприятиям, гражданам и государству ущерба, нанесенного нарушением требований по охране труда

Статья 31. Применение штрафных санкций к предприятиям, организациям и учреждениям

Статья 32. Возмещение ущерба в случае ликвидации предприятия

Раздел V. Государственные, межотраслевые и отраслевые нормативные акты об охране труда

Статья 33. Документы, относящиеся к государственным межотраслевым и отраслевым нормативным актам об охране труда

Статья 34. Разработка, принятие и отмена государственных, межотраслевых и отраслевых нормативных актов об охране труда

Статья 35. Приостановление действия государственных межотраслевых и отраслевых нормативных актов об охране труда

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

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

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

Целями международной федерации транспортных рабочих по защите моряков являются:

1. ликвидация системы «удобных флагов» и создание возможностей, позволяющих отслеживать связь между флагом, под которым ходит судно и истинным судовладельцем;

2. борьба МТФ с судоходством, которое не отвечает техническим условиям эксплуатации судов, и стремление к установлению приемлемых норм питания и проживания на всех судах, независимо от их флага. При этом используются все имеющиеся в распоряжении федерации политические, юридические средства и формы протеста;

3. улучшение условий занятости работников морского транспорта;

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

5. укрепление каждой профсоюзной ячейки по всем организационным аспектам для обеспечения более высокой солидарности.

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:

1) название судна (если известно, номер ИМО), флаг и местонахождение, название порта и номер причала;

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

3) суть вашей жалобы (например, невыплата заработной платы);

4) численность экипажа на борту.

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



циональное сознание способствуют укреплению интернационального братства и солидарности;

в) координация мероприятий для объединения профсоюзных организаций различных стран, оказание помощи в решении спорных вопросов;

г) сотрудничество с международной организацией торговли, межправительственными органами, агентствами и другими организациями на транспорте;

д) взаимодействие, а где возможно и 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».

МТФ издает следующие публикации на многих языках мира (в том числе и на русском):

- морской бюллетень (Seafarers' Bulletin);
- сообщение для моряков (Message to Seafarers);
- видеофильмы по юридическим, международным вопросам и о работе международной федерации транспортных рабочих;
- 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;
- кроме этого печатаются различные обращения к морякам.

Сайт в Интернете www.crewlink.org, или веб-сайт www.itf.org.uk телефон + 44(0) 20 8543 1132.

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

Для примера, обращение к морякам, работающим на судах под «удобным» (подставным) флагом следующее:

«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 оплата заработной платы экипажу.

Статья 36. Распространение государственных межотраслевых и отраслевых нормативных актов об охране труда на сферу трудового и профессионального обучения молодежи

Раздел VI. Государственное управление охраной труда

Статья 37. Органы государственного управления охраной труда.

Государственное управление охраной труда в Украине осуществляет кабинет министров Украины, государственный комитет Украины по надзору за охраной труда, министерства и другие центральные органы государственной исполнительной власти, местная государственная администрация, местные советы народных депутатов.

Статья 38. Компетенция кабинета министров Украины в области охраны труда

Статья 39. Полномочия государственного комитета Украины по надзору за охраной труда в области создания безопасных и безвредных условий труда

Статья 40. Полномочия министерств и других центральных органов государственной исполнительной власти в области охраны труда

Статья 41. Полномочия местных государственных администраций и советов народных депутатов в области охраны труда

Статья 42. Полномочия объединений и предприятий в области охраны труда

Статья 43. Организация научных исследований по проблемам охраны труда

Раздел VII. Государственный надзор и общественный контроль за охраной труда

Статья 44. Органы государственного надзора за охраной труда

Государственный надзор за соблюдением законодательных и других нормативных актов по охране труда осуществляют:

- 1) государственный комитет Украины по надзору за охраной труда;
- 2) государственный комитет Украины по ядерной и радиационной безопасности;
- 3) органы государственного пожарного надзора, управления пожарной охраны министерства внутренних дел Украины;
- 4) органы и учреждения санитарно-эпидемиологической службы министерства здравоохранения Украины;
- 5) высший надзор за соблюдением и правильным применением законов об охране труда осуществляется генеральным прокурором Украины и подчиненными ему прокурорами.

Статья 45. Основные полномочия и права органов государственного надзора за охраной труда



Статья 46. Общественный контроль за соблюдением законодательства об охране труда

Статья 47. Уполномоченные трудовых коллективов по вопросам охраны труда

Статья 48. Полномочия и права профсоюзов в осуществлении контроля за соблюдением законодательства об охране труда

Раздел VIII. Ответственность работников за нарушение законодательства об охране труда

Статья 49. Ответственность работников за нарушение требований по охране труда

Кодекс законов о труде Украины. Подписан президентом Украины Л. Кучмой 19.06.1997 г. № 374/97-ВР и опубликован в центральных печатных органах Украины.

Кодекс законов о труде Украины определяет правовые принципы и гарантии осуществления гражданами Украины права распоряжаться своими способностями к производству и творческому труду.

Кодекс законов о труде Украины содержит 19 глав, 265 статей + закон Украины, о внесении изменений в кодекс законов о труде Украины + перечень законодательных актов, согласно которым вносились изменения и дополнения в кодекс законов о труде Украины; алфавитно-предметный указатель.

Глава I. Общие положения

Глава II. Коллективный договор

Глава III. Трудовой договор

Глава III-A. Обеспечение занятости высвобождаемых работников

Глава IV. Рабочее время

Глава V. Время отдыха

Глава VI. Нормирование труда

Глава VII. Оплата труда

Глава VIII. Гарантии и компенсации

Глава IX. Гарантии при возложении на работников материальной ответственности за ущерб, причиненный предприятию, учреждению, организации

Глава X. Трудовая дисциплина

Глава XI. Охрана труда

Глава XII. Труд женщин

Глава XIII. Труд молодежи

Глава XIV. Льготы для работников, совмещающих работу с обучением

Глава XV. Индивидуальные трудовые споры

Глава XVI. Профессиональные союзы

речного и морского судоходства и докеров. Настоящее название принято в 1898 г. [9].

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

Штаб-квартира федерации находится в Лондоне, Великобритания, (ITF — Information and Police Department 49-60 Borough Road London SE1 1DR, fax +44 20 7357 7871).

Бюджет данной организации складывается за счет взносов национальных профсоюзов.

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, свободного мирового профсоюзного движения, помощи и идеалов ILO — International Labour Organization (МОТ — международной организации труда), и декларации, принятой в Филадельфии (США) от 1944 г.

2. Федерация должна оказывать помощь:

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

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

в) оказывать помощь этим организациям в решении проблем улучшения условий труда, выполнения рабочего законодательства, возрастания роли профсоюзной организации в жизни коллектива и повышения уровня образования ее членов;

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

3. ИТФ будет оказывать помощь профсоюзным организациям в следующих вопросах:

а) установления тесных контактов с профсоюзными организациями, объединениями и поддержкой их национальных и международных интересов;

б) оказание помощи работникам транспорта по вступлению в профсоюзные организации, в повышении юридического образования, особенно в своих странах, где, как экономическое развитие, так и на-



ность, быт, уют, питание, отдых и развлечения пассажиров, оказание медицинской помощи и различных услуг, включая услуги по связи (телефон, факс, телекс с любой точкой мира), и т.д.

Обычно количество членов экипажей к количеству пассажиров идет в пропорции 1:2, 1:3, а на больших пассажирских, круизных судах 1:5.

В настоящее время на всех судах в состав экипажа входят кадеты морских учебных заведений (после 2, 3, 4-го курсов), как по машине, так и по палубе. Один кадет обходится судовладельцу в 3-4 раза дешевле, чем матрос, моторист или буфетчик. С другой стороны международная конвенция ПДНВ-95 и кодекс ПДНВ рекомендует брать таких практикантов кадетами, для последующего их роста в компании, приобретения кадетами хороших профессиональных знаний, а также шире принимать женщин для работы на море и в морские учебные заведения.

С 1 июля 2004 г., в связи с вступлением в силу международного кодекса по охране судов и портовых сооружений, в составе экипажа каждого судна должен быть офицер по безопасности (SSO — Ship Security Officer) и его заместитель. В морских компаниях судовладельцев должен быть обязательно береговой офицер по безопасности и его заместитель.

Вопросы для обсуждения

1. Дайте определение минимального состава экипажа судна.
2. Объясните, какие члены экипажа входят в состав сухогрузных и многоцелевых судов.
3. Охарактеризуйте состав экипажа рефрижераторного судна.
4. Объясните, какие члены экипажа входят в состав наливного судна.
5. Объясните, какие члены экипажа входят в состав пассажирского судна.

ЗАНЯТИЕ 7.

ТЕМА 7. ТИПОВОЙ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР МТФ

Теоретические положения

Международная федерация транспортных рабочих является одной из крупнейших международных производственных секретариатов международной конференции свободных профсоюзов, и была организована 1896 г. Сначала называлась международной федерацией рабочих

Глава XVI-A. Трудовой коллектив

Глава XVII. Государственное социальное страхование

Глава XVIII. Надзор и контроль за соблюдением законодательства о труде

Вопросы для обсуждения

1. Дайте определение основных положений КТМ Украины.
2. Объясните, в каких случаях репатриация членов экипажа осуществляется за счет судовладельца.
3. Охарактеризуйте основные положения устава ФРП Украины.
4. Определите, как устав ФРП Украины определяет состав экипажа судна.
5. Объясните, что конвенция МОТ требует от страны-участника данной конвенции.
6. Дайте характеристику термина «морская авария».
7. Объясните, что такое «серьезная авария».
8. Дайте определение следующих терминов: «аварийный случай», «судно», «мореходные качества», «эксплуатационные ограничения» и «навигационная безопасность».
9. Объясните, как классифицируются аварийные случаи.
10. Дайте определение основных положений закона Украины по охране труда.
11. Охарактеризуйте содержание следующих разделов закона Украины по охране труда: трудовой договор, коллективный договор, время отдыха, трудовая дисциплина.

ЗАНЯТИЕ 4.

ТЕМА 4. МЕЖДУНАРОДНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ ПО УПРАВЛЕНИЮ ЭКИПАЖЕМ СУДНА

1. Международная конвенция SOLAS 1974 с поправками: 1981, 1983, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002 годов.
2. Международные кодексы:
IBC, IGC, BLU, LGB, CSS, CTD, ICS, BC, OSV, HSC, SM, LSA, IMDG, GC, CTD, FTP, I NF, SS, ISPS, с поправками: 1987, 1989, 1990, 1992, 1994, 1996, 1997, 2000, 2001, 2002 г.
3. Международная конвенция COLREG 1972 (МППСС-72) с поправками: 1981, 1987, 1989, 1993, 2001 г.



4. Международная конвенция MARPOL-73/78 (МАРПОЛ) с приложениями: I, II, III, IV, V, VI с поправками: 1984, 1985, 1987, 1989, 1990, 1991, 1992, 1994, 1995, 1996, 1997, 1999, 2000, 2000, 2001 г.

5. Международные кодексы, обязательные для выполнения МАРПОЛ:

— IBC с поправками 1989, 1990, 1992, 1996, 1997, 1999, 2000 г.;

— BSH с поправками 1989, 1990, 1992, 1996, 1999, 2000 г.;

— приложения к международной конвенции МАРПОЛ от 1997 г.

6. Международная конвенция FAL 1965 с приложением к конвенции МАРПОЛ и поправками: 1969, 1977, 1986, 1987, 1990, 1992, 1993, 1996, 1999, 2002 г.

7. Международная конвенция о грузовой марке (Load Lines) 1966 — с приложением и поправками: 1971, 1975, 1979, 1983, 1988, 1995 г.

8. Международная конвенция о тоннаже 1969 (Tonnage 1969).

9. Международная конвенция о вмешательстве 1969 (Intervention 1969) с протоколом 1973 г. и поправками 1991, 1996, 2002 г.

10. Международная конвенция (CLC) 1969 «О гражданской ответственности за ущерб от загрязнения с судов нефтью» с протоколами 1976, 1992 г. и поправкой 2000 г.

11. Международная конвенция (Fund) 1971 «Об установлении международного компенсационного фонда за ущерб от загрязнения нефтью» с протоколами 1976, 1992, 2000, 2003 г и поправкой 2000 г.

12. Международная конвенция (CSC) 1972 «Международная конвенция о безопасности контейнеров» с поправками к приложениям 1981, 1983, 1991, 1993 г.

13. Международная конвенция Инмарсат (INMARSAT) 1976 «Конвенция о создании международной морской спутниковой организации» с поправками: 1985, 1989, 1994, 1998 г. и соглашение по использованию Инмарсат 1979 г. с поправками 1985, 1989, 1994, 1998 г.

14. Международная конвенция ПДНВ-78/95 (STCW-78/95) «О стандартах подготовки, дипломирования и несения вахты для моряков» 1978 г. с поправками 1995 г. и с дополнительными поправками 1991, 1994, 1995, 1997 г. и международный кодекс ПДНВ (STCW'95) «Кодекс подготовки, дипломирования и несения вахты моряками» с поправками 1997, 1998 г.

15. Международная конвенция SAR-1979 (SAR-1979) «О поиске и спасении на море» с поправкой 1998 г.

16. Международная конвенция SUA-1988 (SUA-1988) «О запрещении незаконных актов против безопасности мореплавания» с прото-

частичного или полного, может быть один моторист и два механика или только три механика без мотористов — при наличии авторулевого и системы ДАУ.

Обычно, требование к минимальному составу экипажа одно — **обеспечение движения судна** на ходу, несение навигационной вахты на мостике и питание членов экипажа. Общее минимальное количество членов экипажа может быть от 7 до 13-15 человек, в то время как, обычное количество 21-30.

1. **На сухогрузных, многоцелевых судах** обычно экипаж 20-22 человека, в состав которого входят: капитан, старпом, 2-й и 3-й помощники капитана, боцман, 4 квалифицированных матроса (Able Seaman — A/B), старший механик, 2-й и 3-й механики, электромеханик, три моториста, токарь, повар (он же пекарь), а также, буфетчик — один для командного и рядового состава.

2. **На рефрижераторных судах** экипаж состоит из 20-21 человек, но кроме вышеперечисленных в его состав входят: рефмеханик, иногда рефмоторист, электромеханик, если на борту имеются электрические или электрогидравлические краны для обработки груза.

3. **На наливных судах (танкерах, газовозах и химовозах)** — то же, что и в п.1, но матросов — три, палубный матрос — O/S (Ordinary Seaman), донкерман один или плюс один помповый машинист. Рефмехаников, рефмашинистов и электромехаников нет на судне нет.

4. **На пассажирских судах**, в зависимости от количества пассажиров и его прямого назначения — пассажирское или круизное, как правило имеют следующих членов экипажа:

а) капитан с дублером, старший помощник капитана с дублером, вахтенные помощники, иногда с дублерами, пассажирские помощники капитана по классам: люкс и 1-й класс, 2-й класс, 3-й класс, матросы от 6 до 8 человек, пожарные матросы от 8 до 10, радиоспециалисты и электроники;

б) главный и старший механики, 1-й механик, иногда с дублером, 2-й механик, иногда с дублером, рефмеханик, рефмашинист, старший электромеханик, 2-й и 3-й электромеханики, 3-4 электрика, вахтенные мотористы от 4 до 6 человек;

в) обслуживающий персонал на камбузе, в столовой, в салонах, буфетах, барах и ресторанах; официанты, группа поваров, пекарей, кондитеров, а также персонал в музыкальных салонах, саунах, массажных кабинетах; номерные по всем классам кают, старшая номерная, врачи, медсестры, старшие стюарды, стюарды, и другие.

В целом, в экипаж судна входят все необходимые специалисты, которые обеспечивают: навигационную и машинную вахты, безопас-



В России представительства МТФ имеются в городах: Новороссийске, Владивостоке, Санкт-Петербурге, Мурманске, Москве, а в Украине — Одессе.

В Украине на сегодняшний день работают несколько профсоюзных объединений для моряков:

1. «Украинский профессиональный союз плавсостава» — город Ялта.
2. «Профсоюз работников морского транспорта Украины» (ПМРТУ) — город Одесса.
3. «Крымский республиканский объединенный профсоюз плавсостава» — город Симферополь.

Эти профсоюзы имеют очень низкую популярность среди украинских моряков, поскольку они не в состоянии в полной мере защитить их права, как в своей стране, а тем более за рубежом. По этим причинам, наши украинские моряки в случае необходимости при работе на контрактах на судах судовладельцев за рубежом часто прибегают к помощи МТФ.

Вопросы для обсуждения

1. Дайте определение деятельности международной федерации транспортных рабочих.
2. Объясните основные функции международной федерации транспортных рабочих.
3. Назовите, какие профсоюзные объединения для моряков имеются на Украине.

ЗАНЯТИЕ 6

ТЕМА 6. СТРУКТУРА ЭКИПАЖЕЙ РАЗЛИЧНЫХ СУДОВ

Теоретические положения

Структура экипажа каждого типа судна зависит от его водоизмещения, валовой вместимости, цели, назначения, характера перевозимого груза, или выполняемых работ [1].

Свидетельство о **минимальном составе экипажа** любого судна, как правило, включает в себя следующих членов экипажа: капитан, старший помощник, вахтенный помощник, старший механик, 2-й механик, вахтенный механик, три моториста для несения вахты в машинном отделении и три матроса для несения навигационной вахты на мостике, боцман — не на всех судах и повар. В зависимости от класса автоматизации СЭУ судна и от вида его обслуживания: безвахтенного,

колом «О запрещении незаконных актов против платформ на континентальном шельфе».

17. Международная конвенция по спасению-1989 (SALVAGE-1989).

18. Международная конвенция о загрязнении нефтью, ответственности и сотрудничеству, 1990 (OPRC-1990).

19. Международная конвенция «Об ограничении ответственности по морским делам, 1976 (LLMC-1976), с протоколом 1996 г.

20. Международная конвенция «Об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой опасных и токсичных субстанций морем» 1996 (HNS Convention-1996) и протоколом OPRC/HNS 2000 г.

21. Международная Афинская конвенция «О перевозке пассажиров и их багажа морем» 1974г. с дополнениями 2003 г.

22. Все резолюции ИМО по безопасности мореплавания, предотвращению загрязнения и контролю судов государствами порта.

Требования судовладельцев в Украине и криминологических компаний к плавсоставу для работы на судах под иностранным флагом:

- 1) иметь все стандарты подготовки согласно конвенции ПДНВ-78/95 и кодекса ПДНВ-95 по профессии (на все типы судов);
- 2) опыт работы от двух лет и более (в зависимости от специальности и требований);
- 3) медицинское заключение установленного международного образца — на год;
- 4) возраст для рядового состава до 45, командного до 55-60 лет;
- 5) знание английского языка — «хорошо» по своей профессии, а также разговорный язык для старшего комсостава;
- 6) гражданство — украинское или любое другое;
- 7) паспорт моряка (можно получить через капитана порта) с действующим сроком не менее одного года;
- 8) паспорт заграничный «ОВИР» с действующим сроком не менее одного года;
- 9) опыт работы на иностранных судах для комсостава не менее одного контракта;
- 10) гражданский паспорт;
- 11) цветные фото 3x4 (белая рубашка + черный галстук) — 4-6 шт.;
- 12) ксерокопии **всех** документов;
- 13) действующий сертификат о вакцинации против желтой лихорадки;
- 14) отзыв о работе от предыдущих судовладельцев (не у всех моряков это требование выполнено).



Услуги агентств и инспекторов судовладельца:

- 1) постановка на учет (иногда платно);
- 2) проверка уровня знаний английского языка (чаще платно);
- 3) проверка документов ПДНВ-78/95 и ПДНВ-95 на легитимность (чаще платно);
- 4) тестирование на профессиональную пригодность (для рядового состава чаще собеседование);
- 5) консультационные и информационные услуги (бесплатно);
- 6) оформление документов на получение паспорта моряка (платно);
- 7) оформление других необходимых документов для получения допуска облгосадминистрации (платно);
- 8) помощь при переводе денег;

Уровень оплаты (от ставок ИТФ и ниже) в зависимости от зарубежной компании.

Отправка на суда, стоящие за границей, как правило, за счет плавсостава, при этом морякам необходимо сохранять все проездные документы, документы по визированию, счета за проезд, гостиницу, визирование, спецодежду, спецобувь и другие расходы.

Все расходные документы с прибытием на судно представить капитану вместе с заявлением на их компенсацию (основание капитану для выплаты моряку).

Начало контракта и оплаты начинается с момента прибытия на судно (с того же дня). Капитан должен расписаться в одном экземпляре контракта и поставить судовую печать и вернуть этот экземпляр моряку, а второй экземпляр остается на судне в файле капитана для предоставления органам ИТФ за рубежом. С приходом на судно, моряк должен передать капитану паспорта и все сертификаты. Чаще всего этим занимается 3-й помощник капитана, который готовит судовые роли. Репатриация моряка из-за границы осуществляется на основании его заявления, поданного капитану за месяц до окончания контракта, чтобы капитан мог проинформировать судовладельца или оператора судна. После получения подтверждения от судовладельца или оператора о месте, порядке и расписании, репатриация осуществляется через капитана. При этом с судна необходимо забрать все свои документы и получить **полный** расчет. В паспорте моряка должна быть подпись капитана, дата списания и судовая печать. Командному составу, обучаемым и кадетам необходимо взять оформленную справку о плавании и, отзыв о работе (все за документы за подписью капитана с судовой печатью, а для работников машинной команды и за подписью старшего / главного механика), а также судовую роль в количестве не менее 3-х экз.

Вопросы для обсуждения

1. Перечислите международные конвенции по управлению экипажем судна.
2. Перечислите международные кодексы по управлению экипажем судна.
3. Объясните, какие резолюции ИМО должны применяться для управления экипажем судна.
4. Определите, какие требования предъявляются к плавсоставу для работы на иностранных судах судовладельцами и крьюинговыми компаниями.
5. Назовите, какие услуги предоставляют крьюинговые компании.

ЗАНЯТИЕ 5.

ТЕМА 5. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ И ПРОФСОЮЗНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ В УКРАИНЕ

ITF – International Transport Worker's Federation (МТФ — международная федерация транспортных рабочих) имеет филиалы и свои представительства практически во всех странах мира. Оказывает большую помощь морякам в защите их прав, при найме, работе на иностранных судах всего мира, выполнении условий контрактов, оплате труда и репатриации, оплате при частичной или полной потери трудоспособности или в случае смерти [13].

Федерация имеет огромный вес среди всех судовладельцев, операторов и фрахтователей. К работе привлекаются инспектора страховых обществ, страховые компании, юридические и адвокатские фирмы. Международная федерация транспортных рабочих работает в рамках требований международных конвенций, кодексов ИМО и МОТ, с учетом международного морского права и внутреннего законодательства стран, имеющих и эксплуатирующих свой морской флот. МТФ ежегодно заключает договоры со всеми судовладельцами мира на соблюдение **типового коллективного договора** при найме, оплате, решении трудовых конфликтов и выполнения требований МОТ.

Сертификат, подписанный представителем МТФ и судовладельцем, является важным юридическим и правовым документом. Он дает право судовладельцу успешно сдавать свои суда в аренду морским пулам и фрахтователям, которые и обеспечивают их работой. Сертификат, оформленный, подписанный обеими сторонами и скрепленный печатью федерации, хранится у капитана на судне вместе с судовыми документами.

