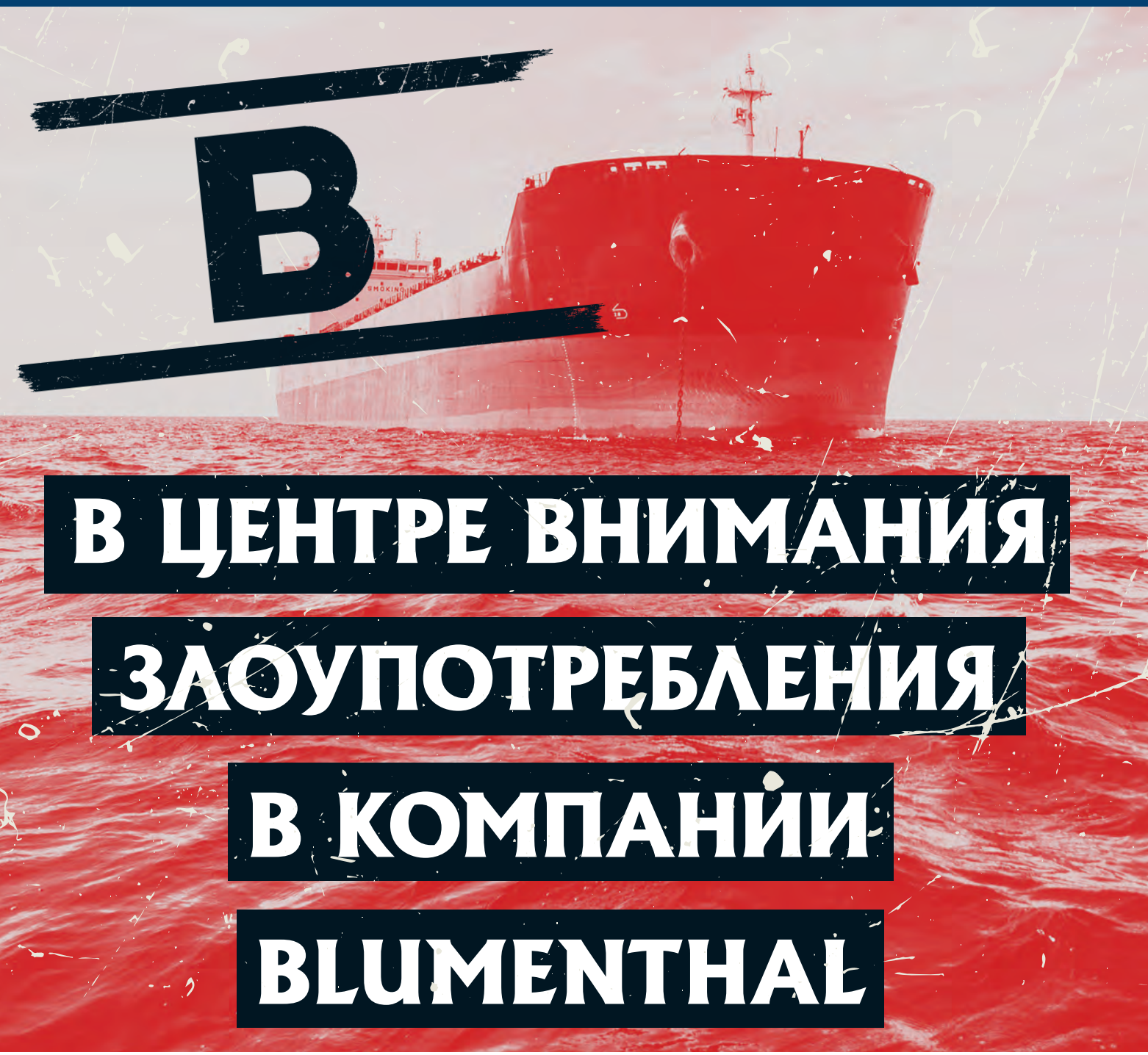
Морской бюллетень

Русский | №.34/2020

Международная федерация транспортников



В центре внимания злоупотребления в компании Blumenthal

В этом выпуске:

Криминализация: ваши права

Сети ускоряют помощь морякам

Справочная вкладка – где искать помощь

Содержание

4 Кампания против удобных флагов

5-10 Жизнь на море

11-13 Профсоюзы

14-16 Кримина-лизация

17-18 Конвенция MLC

Справочная вкладка

Восемь страниц контактов и советов

19 МОТ

20 Биография: Лена Дайринг, NSU

21 Опасные зоны

22-24 Инспекторы МФТ

25 События в отрасли

26-27 Здоровье и благо-получие

28-29 МФТ в Арабском мире и Иране

30 Точка зрения моряков

31 Докеры

32-33 Рыбаки

34-35 Фонд моряков МФТ

Международная федерация транспортников (МФТ) – это международная федерация транспортных профсоюзов, которая представляет интересы 18,5 миллионов транспортников, объединенных в 670 профсоюзов в 150 странах, включая более 910 000 моряков. Она состоит из восьми отраслевых секций: моряков, работников рыбного хозяйства, работников внутреннего водного транспорта, докеров, железнодорожников, работников автомобильного транспорта, работников гражданской авиации и работников туристического сектора. Она представляет транспортников на международном уровне и защищает их интересы посредством проведения глобальных кампаний и акций солидарности. В портах всего мира работают 143 инспектора и представителя МФТ.

Морской бюллетень №34/2020

Издан в 2020 г. Международной федерацией транспортников (МФТ): **International Transport Workers' Federation** (ITF), 49/60 Borough Road, London SE1 1DR, United Kingdom.

Дополнительные экземпляры Морского бюллетеня (на английском, арабском, бирманском, китайском, немецком, индонезийском, японском, русском, испанском и турецком языках) можно получить в МФТ по указанному адресу. Вы также можете скачать PDF: www.itfglobal.org/en/resources/reports-publications/seafarers-bulletin

Веб-сайт: www.itfseafarers.org | **Email:** seafsupport@itf.org.uk | **Тел.:** +44 (20) 7403 2733 | **Факс:** +44 (20) 7357 7871

Приветствие

Приветствуем Морской бюллетень, журнал, предназначенный для того, чтобы члены сообщества моряков, рыбаков, докеров были лучше осведомлены о своих трудовых правах и знали, куда обратится за помощью, если они окажутся в беде.

Мы расскажем о новой имеющей историческое значение Конвенции о борьбе с насилием и домогательствами в сфере труда, что должно сделать рабочую среду для всех трудящихся на море более безопасной и менее напряженной.

Вынесенная на обложку информация о проводимой МФТ кампании против немецкого судовладельца — компании Blumenthal, постоянного нарушителя прав моряков, и о том, как использование социальных сетей помогло расширить наши акции против компании.

Мы рассмотрим риски, с которыми сталкиваются моряки, когда их делают козлами отпущения при расследовании по уголовному делу, если ваше судно становится участником происшествия или на его борту обнаруживают контрабанду. Мы расскажем об ужасном опыте украинского капитана Геннадия Гаврилова и дадим советы о том, как надо поступать, если вам предъявляют уголовное обвинение.

В разделе «Жизнь на море» рассказывается об успехах наших инспекторов, профсоюзов и других организаций по улучшению условий работы и жизни на борту, возврату заработной платы и помощи брошенным морякам в их репатриации.

Я рад представить вам наших новых инспекторов и рассказать о расширении наших региональных сетей контактов, которые облегчают наши возможности по охвату новых портов и дают возможность реагировать на все возрастающее количество звонков с просьбой о помощи. Есть также хорошие новости из нашего региона Арабского мира и Ирана.

О высокой степени рисков в работе моряков и их тяжелом душевном состоянии вы прочтете на страницах, посвященных здоровью и благополучию моряков, и Фонду моряков МФТ, а также об усилиях, предпринимаемым МФТ по изменению положения дел в отрасли.

Мы берем интервью у Лены Дайринг из Профсоюза моряков Норвегии, и кадет рассказывает о своем опыте новичка на борту.

Учим вас как избежать мошенничества при найме и даем советы по заключению контрактов на нашей восьмистраничной вкладке, где также указано, как вступить в контакт с инспекторами МФТ.

В профсоюзе МФТ вы станете сильнее. Присоединяйтесь к нам.

Стивен Коттон
Генеральный секретарь МФТ

Кампания МФТ против УдФ в цифрах (2019 г.)

Инспекции МФТ

(на дату сдачи в печать)

Общее число проверенных судов с разбивкой на суда без нарушений и суда с нарушениями.

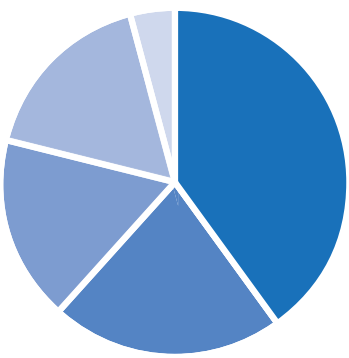
- Общее число проверок **9 798**
- С нарушениями **7 662**
- БЕЗ нарушений **2 136**

Общая сумма взысканных задолженностей по заработной плате

(на дату сдачи в печать)

Пять основных нарушений по типу, обнаруженных во время проверок МФТ

(на дату сдачи в печать)



- Договор **3 001**
- Нарушение контракта **1 611**
- Задолженность по зарплате **1 296**
- Несоблюдение международных стандартов **1 253**
- Заболевания **307**

Суда и моряки, на которых распространяются договоры МФТ

(на дату сдачи в печать)

311 489
Общее число моряков, на которых распространяются договоры

12 818
Общее число договоров

Рассказы с переднего края

Экипаж Qaaswa был репатриирован после 13-месячных тяжких испытаний

Репатриация членов экипажа Qaaswa после того, как они в течение 13 месяцев были отрезаны от внешнего мира, является развязкой одного из самых печально известных случаев оставления судна, с которыми он сталкивался, рассказывает Мохамед Аррачеди, инспектор МФТ и координатор сети контактных лиц Арабского мира и Ирана.

Будучи брошенным в порту Сфакс, Тунис, без зарплаты, еды и топлива, экипаж Qaaswa в конце концов вылетел на родину 31 мая 2019 года.

12 моряков из Индии, Бангладеш, Пакистана и Мьянмы возвращались домой с тысячами долларов выплаченной задолженности по заработной плате за восемь месяцев на общую сумму 130 952 долларов США.

Репатриация стала возможна только благодаря сотрудничеству и поддержке в течение этих долгих и трудных месяцев со стороны членской организации МФТ — Federation Nationale des Transports/UGTT и Федерального транспортного управления ОАЭ.

За последние три года это был третий экипаж на борту танкера под флагом ОАЭ, которому МФТ успешно помогла репатриироваться после того, как они были брошены в море компанией Alco Shipping Services. В то время как члены экипажа и их семьи страдали, Alco Shipping Services не считала себя обязанной отвечать за последствия совершаемых действий.

Методам Alco Shipping Services не должно быть места в современной морской отрасли. Ни один моряк не должен терпеть такие ужасные переживания. Оставление моряков — это раковая опухоль морской индустрии, искоренять которую все игроки отрасли должны сообща. ■

“Мы возвращаемся домой после 13 месяцев. Спасибо МФТ, и особая благодарность Мохамеду Аррачеди и капитану Маджеду (контактное лицо МФТ в порту Сфакс) за вашу поддержку. Мы возвращаемся домой со своей зарплатой. Большое спасибо”

Моряк Qaaswa перед вылетом на родину

МФТ целенаправленно действует в отношении Blumenthal перед лицом постоянной эксплуатации моряков

Johann M K Blumenthal из Гамбурга — старая и традиционная немецкая компания. К сожалению, говорит Свен Хемм, инспектор МФТ, она известна другой традицией — настроем против профсоюзов и отношением к своим морякам как к рабам. Здесь он раскрывает целенаправленную кампанию МФТ, которую она проводила против этого постоянного нарушителя трудовых прав

Blumenthal имеет 30 судов под удобным флагом (УдФ) — 19 судов в Либерии и 11 на Каймановых островах. В статьях ее чартерного соглашения обычно содержится запрет на коллективные договоры, а зачастую и положения, запрещающие фрахтователям использовать свои суда в портах и странах с сильным влиянием МФТ.

Когда инспекторы МФТ собираются посещать ее суда, Blumenthal «просит» свои экипажи подписать заявления о том, что у них все хорошо и что они не хотят никаких контактов с МФТ или ее профсоюзами. В некоторых случаях в этих заявлениях содержатся угрозы направить судебный иск против вмешательства профсоюзов.

Такое психологическое давление создает атмосферу страха среди моряков на борту судна, страха перед тем, что они не получат новый трудовой договор, страха перед другими угрозами в отношении себя или даже их семей.

МФТ разбиралась с многочисленными случаями на судах Blumenthal. Целенаправленная кампания инспектората МФТ в отношении этой компании последовала за задержанием в марте 2019 года зарегистрированного в Либерии сухогруза Anna-Elisabeth в Австралии после того, как экипаж пожаловался на недостаточное питание, задержку и удержание зарплаты, издевательства на борту и отказ в предоставлении увольнения на берег.

По мере развития кампании мы обнаружили еще более ужасающее свидетельство того, что подобное жестокое обращение и запугивание моряков носили системный характер по всему глобальному флоту Blumenthal.

Возьмите Lita под флагом Либерии. В мае 2019 года, когда судно стояло на якоре в бразильских территориальных водах, члены экипажа связались с МФТ, чтобы сообщить, что они были вынуждены собирать брезентом дождевую воду, чтобы обеспечить себя водой в достаточном количестве.

1 июля 2019 года после жалобы моряков инспекторы Бельгийской службы государственного портового надзора (СГПН) поднялись на борт Lita и выявили 35 нарушений, касающихся безопасности и условий труда. Среди них были такие серьезные нарушения, как неработающее аварийное освещение; непригодные спасательные средства; недостаточная противопожарная подготовка экипажа; а также общие нарушения, касающиеся правил и процедур безопасности на борту. Инспекторы также обнаружили ряд структурных проблем, в том числе ржавые, небезопасные и поврежденные двери. Надлежащее обслуживание судового оборудования так же важно, как и надлежащее обращение с моряками — несоблюдение любого из них может привести к серьезным авариям. Судно Lita было задержано СГПН и выпущено только через восемь дней. Однако 23 августа в Антверпене, Бельгия, в ходе последующей проверки выяснилось, что девять недостатков так и не были устранены.

В рамках этой кампании инспекторы и контактные лица МФТ проверяли и проводили аудит флотилии этой компании в портах по всему миру с целью обеспечения благополучия ее экипажей. Они проверяли, чтобы экипажам надлежащим образом платили жалование, адекватно кормили, и чтобы соблюдались все их права. Защита прав моряков, работающих на судах Blumenthal, является нашим приоритетом номер один.

Кампания также включала в себя протесты у сходных трапов, лоббирование заинтересованных игроков и инновационное использование социальных сетей, включая LinkedIn, для усиления воздействия. У нас было более полумиллиона обращений к постам в Facebook, осуждающим плохое управление со стороны компании; многие участники отрасли вели мониторинг этого общения.

Призыв к осведомителям по каналам социальных сетей МФТ привел к тому, что нынешние и бывшие моряки Blumenthal делились тревожными сообщениями о запугивании, угрозах и жестоком обращении, включая принудительную работу в сверхурочное время, удержание заработной платы и дискриминацию по признаку национальности.

Во всем мире происходили перебои, связанные с флотом Blumenthal, и многие фрахтователи все более неохотно используют суда этой компании. Maersk, заключающий договор фрахтования на определенный срок контейнерного судна Blumenthal Tiger, не обновил его после 14-летних отношений.

Либерийский флаг также отреагировал, заставив, например, Blumenthal оформлять новые и соответствующие трудовые договоры с моряками и увеличить минимальные уровни укомплектования экипажей для всех судов Blumenthal после того, как МФТ обнародовала данные об опасно низкой численности экипажей. Также улучшилось положение с провизией и доступом к бесплатной пресной воде.

“Моряки рассказывали о случаях жестокой эксплуатации и дискриминации на судах Blumenthal, методах, которым нет места в морской отрасли. Такое системное нарушение основополагающих прав моряков - ужасная реальность многих судов под удобным флагом, управляемых недобросовестными операторами, такими как Blumenthal”

Жаклин Смит, морской координатор МФТ

Однако, несмотря на влияние нашей кампании и на тот факт, что отрасль пристально следит за компанией, Blumenthal по-прежнему отказывается вступать в переговоры о заключении коллективных договоров с немецким профсоюзом ver.di и другими членскими профсоюзами МФТ. Мы по-прежнему ждем положительного ответа на наше приглашение президенту Blumenthal Матиасу-К Рейту сотрудничать с МФТ в целях повышения стандартов для работников во всем флоте под удобным флагом. Мы напомнили ему, что ответственные фрахтователи выбирают суда, сертифицированные МФТ, при принятии решения о фрахтовании судов, и что нерегулируемая система УдФ, допускающая эксплуатацию и плохое обращение с моряками, представляет собой риск, на который они не готовы идти.

Похоже, что Blumenthal отказывается участвовать в переменах, улучшать положение в морской отрасли и обеспечивать права, свободы и условия труда моряков. МФТ будет продолжать проявлять бдительность и оказывать давление на этого недобросовестного оператора. ■

Инспекторат добивается значительных улучшений для экипажа April Dream

Последующая проверка показала, что владелец судна исправил большинство своих предыдущих недостатков, сообщает инспектор МФТ Милко Кронжа

Когда судно April Dream под флагом Молдовы загружало лесоматериалы в Бакаре, Хорватия, в марте 2019 года, инспекторы МФТ поднялись на борт, чтобы проверить, были ли устранены ранее выявленные недостатки.

Среди жалоб в МФТ были задержка заработной платы, недостаточное питание и отказ позволить врачу посетить судно, возраст которого составляет 43 года.

Эта вторая проверка показала, что владелец Concordia Maritime и управляющая компания Blue Bay Investments Ltd. - оба с Маршалловых островов - сотрудничали со службой государственного портового надзора с целью устранения некоторых недостатков. Мы увидели заполненные едой холодильники, достаточные на два месяца для 13 членов экипажа. Каюты были в хорошем состоянии, стиральные машины работали. Экипаж в целом находился в добром здравии, было также согласовано посещение стоматолога для хирургического вмешательства.

Задолженность по заработной плате за январь была выплачена, и капитан заявил, что компания уже выделила средства на заработную плату за февраль (хотя он не смог предоставить доказательства этого). Судно больше не нарушало положения MLC в отношении выплат заработной платы.

Месячная зарплата на April Dream ниже минимума МОТ, но на данный момент мы можем только предупредить владельца, поскольку соблюдение минимальной основной ставки заработной платы МОТ рассматривается только как рекомендация, содержащаяся в Конвенции о труде в морском судоходстве.

Во время индивидуальных бесед с экипажем моряки — в основном из Сирии и Египта — выражали удовлетворение условиями на борту. ■

Австралия запрещает заход в порты сухогрузам за нарушения прав моряков

Инспекции МФТ привели к тому, что в один день двум сухогрузам был запрещен заход в австралийские порты за нарушение основополагающих прав моряков, сообщает инспектор МФТ Сара Магуайр

“Оператор Fortune Genius действовал нечестным и хищническим образом по отношению к своим морякам, а оператор Xing Jing Hai продемонстрировал системную неспособность обеспечить должную оплату труда моряков”

AMSA (служба государственного портового надзора Австралии)

13 сентября 2019 года Австралийское управление по безопасности на море (AMSA) наложило запрет на Fortune Genius в Гладстоне и Xing Jing Hai в Брисбене на 12 и 18 месяцев соответственно за неуплату в полном размере и своевременно жалования членам экипажа, что является серьезным нарушением Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC).

Инспекторы МФТ поднялись на борт Fortune Genius под флагом Панамы, когда судно пришвартовалось в Гладстоне 5 сентября 2019 года после того, как члены экипажа сообщили, что задолженность по заработной плате достигла десятков тысяч долларов.

Судно принадлежит располагающейся в Китае компании Marine Fortune Union и управляется дочерней компанией New Fortune Genius Management Limited. Оно было зафрахтовано корейской компанией Five Ocean Corporation для транспортировки угля из Гладстона в Тхэа́н, Южная Корея.

На борту находились восемь членов экипажа из Мьянмы, каждому из них намеренно недоплачивали от 8 000 до 10 000 долларов США в период с апреля по август.

Мужчины рассказали нам, что их запугивают и заставляют работать сверхурочно, не получая за это деньги. Они попросили помощи с репатриацией в Мьянму, потому что беспокоились за свою безопасность, если останутся на борту.

Мы также обнаружили поддельную документацию, включая два комплекта счетов, на которые перечисляется заработная плата, которые использовались для сокрытия кражи заработной платы и нарушений MLC.

Служба государственного портового надзора AMSA немедленно отреагировала на обнаруженные нами факты и задержала судно.

Моряки были отправлены на родину 13 сентября 2019 года с наличными в размере 69 987,72 долларов США. Для каждого из них мы добились получения невыплаченной за два месяца зарплаты в полном размере, недоплаты их жалования за предыдущие три месяца и основной ставки заработной платы еще за два месяца в соответствии с коллективным договором с членскими организациями МФТ в Гонконге.

Мы столкнулись с похожей историей о преднамеренной невыплате жалования на Xing Jing Hai. Экипажу было выплачено с опозданием за май и июнь, а заработная плата за июль и август в размере более 103 070 долларов США все еще не выплачена. Моряки решили остаться на борту и подтвердили, что оплата была произведена через 24 часа после проверки МФТ.

Оператор, Dalian Ocean Prosperity International Ship Management, ранее был предупрежден о невыплате заработной платы на принадлежащем ему судне Xing Jing Hai в Тасмании. ■

МФТ возбуждает дела против тайваньских судов УдФ

Национальный координатор МФТ Дин Саммерс и помощник координатора Мэтт Перселл осуждают постоянные нарушения договоров МФТ на тайваньском флоте судов под удобным флагом (УдФ)

> “Мы считаем, что суда Wisdom направляют на родину фальшивые квитанции о заработной плате. Недавно предоставленная Telex информация о восьми судах усилила наши подозрения в том, что Wisdom, как и ее дочерняя компания SW Shipping, платит только половину предусмотренной в договоре МФТ заработной платы”

В начале 2019 года МФТ подала иск о выплате компенсации в размере 3 млн. долларов США в отношении тайваньской фирмы SW Shipping. Он включал в себя удержание заработной платы для ее бирманского экипажа и разницу между договором МФТ для расчета общей стоимости экипажа и низкой шкалой заработной платы компании. Позднее в том же году дочерняя компания Wisdom Maritime, похоже, стала еще большей проблемой.

Wisdom эксплуатирует 130 сухогрузов, участвующих в транспортировке сыпучих грузов по всему миру под удобными флагами. Мэтт Перселл координирует международные усилия по разоблачению систематических злоупотреблений в отношении моряков путем недоплаты жалования китайским, бирманским и вьетнамским морякам.

Мы считаем, что суда Wisdom направляют на родину фальшивые квитанции о заработной плате. Недавно предоставленная Telex информация о восьми судах усилила наши подозрения в том, что Wisdom, как и ее дочерняя компания SW Shipping, платит только половину предусмотренной в договоре МФТ заработной платы.

Наглядным примером тирании Wisdom является тот факт, что молодой моряк был снят со своего судна в Барселоне и отправлен обратно в Китай по подозрению в том, что он обратился в МФТ. В МФТ сообщили, что представители компании встретили его в аэропорту Шанхая и отвезли в полицейский участок, где он был якобы избит и задержан.

На следующий день сестра моряка связалась с МФТ, заявив, что у него нет проблем с компанией, что вся зарплата выплачена, и что он не хочет дальнейшего расследования в отношении Wisdom. После этого МФТ подтвердила, что моряка больше не задерживают и что сообщений о новых угрозах его благополучию не поступало.

По стечению обстоятельств, была проведена проверка на двух судах Wisdom в Мельбурне и Ньюкасле, и были собраны свидетельства, подтверждающие наш иск о хищении при выплате зарплаты. В Мельбурне местные агенты пытались предотвратить посещение судна Мэттом, и только после длительного противостояния и поддержки викторианской структуры профсоюза Maritime Union of Australia (MUA) он смог подняться на судно.

На данном этапе мы возбуждаем дело в отношении Wisdom и SW Shipping, и постараемся продемонстрировать австралийским властям, почему эти суда следует не только задерживать, но и запретить заход в австралийские порты. ■

Инспекторы преследуют Gulf Mishref

В течение семи месяцев 2019 года девять инспекторов МФТ в нескольких портах участвовали в преследовании Gulf Mishref из-за многочисленных случаев несвоевременной выплаты жалования. Хуан Виллалон-Джонс, инспектор МФТ в Чили, рассказывает эту историю

Нефтяной танкер Gulf Mishref под флагом Либерии был впервые задержан инспектором Энрике Лосано 5 мая в Веракрус, Мексика. Заработная плата не выплачивалась два месяца, и срок действия большинства трудовых договоров моряков истек. Управляющая компания в Дубае, Gulf Nav, выплатила 176 998 долларов США в счет причитающейся зарплаты индийским членам экипажа и пообещала заплатить четырем украинским членам, когда они прибудут на родину. Судно было освобождено и направилось в Панаму.

25 июня инспектор Луис Фруто попросил службу государственного портового надзора (СГПН) в Бальбоа, Панама, подняться на борт Gulf Mishref в связи с новыми жалобами на невыплату заработной платы членам экипажа, чьи контракты истекли. Судно было задержано. В конечном счете, компания заплатила 5 000 долларов США в счет причитающейся зарплаты, но отказалась платить четырем украинцам, оставшимся в Мексике. Судно направилось в Хьюстон, США, где 4 августа инспектор Шве Тун Аунг вынужден был вмешаться по поводу остающейся задолженности по зарплате и добился компенсации в размере 145 542 долларов США.

2 октября Gulf Mishref прибыло в Гавр, Франция. Несколько членов экипажа утверждали, что компания снова не выплатила им заработную плату. После двух инспекций СГПН судно было задержано за нарушения в соответствии как с Конвенцией Международной морской организации, так и с Конвенцией о труде в морском судоходстве. Когда инспектор МФТ Корин Арчамбо (на фото выше) поднялась на борт, она проверила счета, на которые перечисляется заработная плата, и трудовые договоры моряков, а также побеседовала с экипажем из 20 членов. Она выяснила, что заработная плата в августе и сентябре не выплачивалась, что заработная плата двух матросов была ниже минимума, установленного Международной организацией труда, и что в трудовых договорах моряков содержались неверные расчеты по отпуску. Она направила иски МФТ по зарплате для каждого члена экипажа в адрес СГПН и компании.

После долгих переговоров компания согласилась перевести 103 550 долларов США на банковские счета моряков и выплатить причитающиеся 2 207 долларов США за отпуск наличными в своем следующем пункте назначения: Антверпен, Бельгия.

Судно было отпущено из Гавра, а инспектор Марк Ван-Нотен засвидетельствовал выплату в Антверпене, внес исправления в трудовые договоры моряков и оформил повышение ставок для рядовых матросов и разносчиков пищи до минимума МОТ.

Я подал новую жалобу об этих неоднократных действиях в СГПН во Франции с просьбой сообщить об этом в СГПН в Антверпене. Я уведомил компанию и государство флага, а также подал жалобу в МОТ. 14 октября, во время следующего захода судна в Роттердам, Нидерланды, инспекторы Гийс Мол и Коэн Кинен использовали это свидетельство, чтобы убедить Gulf Nav выплатить 7 655 долларов США, причитающиеся четырем украинским членам экипажа. Когда моряки сообщили нам, что получили деньги, мы подумали, что дело было решено, и я отозвал жалобу о MLC в Международную организацию труда и Либерию.

Но нет. Иммиграционная полиция Амстердама ночью поднялась на борт Gulf Mishref и не смогла найти пять трудовых договоров моряков. Моряки подняли панику, и Гийс поднялся на борт и сказал, чтобы компания разрешила морякам привлечь полицию.

Gulf Mishref направился в Палдиски, Эстония. Разносчик пищи позвонил инспектору Яанусу Куиву и сказал, что срок действия его контракта истек и что компания собирается репатриировать его, не заплатив ему по правильным ставкам МОТ, и что ни один из членов экипажа не получил зарплату за октябрь. Я вновь связался с Либерией и французской СГПН, чтобы запросить новую жалобу, в то время как Яанус направил в компанию предупреждение. Компания заплатила разносчику пищи и рядовому матросу причитающиеся им деньги (2 100 и 1 900 долларов США соответственно), но в середине ноября МФТ все еще боролась за выплату жалования за октябрь. ■

Проблемы с выплатой?

У вас есть проблемы с получением полного жалования? Если да, это может быть признаком того, что у вашей компании экономические проблемы. Как можно скорее свяжитесь с вашим профсоюзом, инспектором МФТ или с МФТ, написав на: seafsupport@itf.org.uk, чтобы защитить свою заработную плату и свое рабочее место.

Думаете, что оказались брошенными? Прочитайте совет на странице 18.

Победа профсоюза помогает финансовому положению курсантов

По словам генерального секретаря Seafarers' Union of Croatia (SUC) Невена Мелвана, хорватские курсанты радуются, что в их карманах стало больше денег благодаря усилиям его профсоюза и его социальных партнеров.

Раньше курсанты должны были сами платить пенсионные и медицинские страховые взносы.

Теперь, после инициативы SUC, правительство Хорватии согласилось софинансировать их жалования и обязательныt взносы. В 2019 году курсанты, которые уже выплатили свои взносы, получат компенсацию.

Это большой шаг к тому, чтобы сделать отрасль более привлекательной для молодых моряков; и происходит одновременно со вступлением в силу нового морского закона, который освобождает курсантов морских училищ от необходимости платить налог в будущем.

Такие успехи подчеркивают важность социального диалога для хорватской судоходной отрасли. Это является для нас приоритетом.

Мы были рады, что во время своей поездки в Хорватию в апреле 2019 года Генеральный секретарь МФТ Стивен Коттон встречался с представителями SUC, Хорватской ассоциации по комплектованию экипажей судов (CROSMA) и Ассоциации судовладельцев Mare Nostrum, чтобы обсудить меры защиты условий труда моряков.

Мы вместе работаем над улучшением качества системы обучения, чтобы полностью реализовать потенциал наших членов. Для достижения этого SUC начал бесплатное обучение для молодых моряков, которые должны сдать экзамен, чтобы получить сертификат вахтенного помощника капитана для судов с валовой вместимостью 500 т или более. Мы также организовали семинар в рамках профсоюзной недели с МФТ для повышения степени осведомленности о правах моряков и морских конвенциях. ■

Средиземное «удобное море» будет повышать стандарты

Профсоюз моряков обращается к работникам других секторов

Палитха Атукорале, председатель National Union of Seafarers Sri Lanka (NUSS), объясняет, почему его профсоюз активизировал оргработу среди моряков, а также среди лишенных защиты транспортников в других секторах

С 2018 года мы проводим организационную работу среди неформальных докеров и рыбаков, работающих по контракту логистических работников, а в последнее время и среди самозанятых таксистов, а также моряков.

И какова же причина выхода на других работников? Другие профсоюзы не хотели вести организационную работу среди них, потому что с ними очень трудно связываться. Возможность вычета членских взносов из зарплаты отсутствует, а подрядчики, нанимающие многих работников, очень тесно связаны в политическом плане. Мы мобилизовали свои усилия, чтобы помочь с решением проблем, с которыми они сталкиваются на рабочем месте.

Например, мы вмешались в расследование двух несчастных случаев с участием подрядных рабочих в портовом терминале. Один рабочий погиб, но как владелец терминала, так и подрядчик отказались брать на себя ответственность или помочь семье. Благодаря нашим усилиям семья смогла получить самый большой в стране компенсационный пакет за несчастный случай с подрядным рабочим со смертельным исходом. В другом случае, когда рабочий потерял ногу, мы убедили компанию заплатить за высококачественный ножной протез из Европы; она также согласилась открыть небольшой бизнес для этого человека. Благодаря нашей помощи все работающие по контракту на терминале вступили в наш профсоюз.

Проведение такой политики добавило NUSS около 7 600 новых членов, в том числе около 1600 женщин, включая 150 моряков, 900 докеров и 550 рыбаков. Это очень существенный рост в Шри-Ланке. Общее число моряков, входящих в профсоюз, теперь составляет 14 800 человек.

Вступление в NUSS уже многое изменило к лучшему для этих работников, включая улучшенные средства защиты для докеров, согласие работодателей выплачивать минимальную заработную плату по стране и сектору, а также пособия на рабочем месте, такие как оплата больничного листа и оплачиваемый отпуск. ■

Координатор МФТ в Хорватии Романо Перич объясняет, почему МФТ объявляет Средиземное море «удобным морем»

Средиземное море является внутренним морем, где встречаются три континента и 24 страны, и где сосуществуют многочисленные порты с интенсивным судоходством. Многие из судов, совершающих там плавание, являются субстандартными судами под национальным флагом в возрасте более 30 лет, до 6 000 брутто регистровых тонн (валовой зарегистрированный тоннаж), плохо обслуживаемыми и опасными для окружающей среды.

Моряки на этих судах часто не имеют необходимых сертификатов ПДНВ, их заработная плата не регулируется и намного ниже минимальной заработной платы, установленной Международной организацией труда. Во многих случаях моряки работают на борту более 12 месяцев без надлежащих трудовых договоров, на них не распространяется действие какого-либо национального или признанного МФТ коллективного договора, и они не имеют шансов на репатриацию.

Условия на борту этих судов часто ужасающие. Моряки проживают в плохих и негигиеничных условиях, лишены надлежащего снабжения качественной едой или питьевой водой. Они часто подвергаются риску криминализации, потому что либо без их ведома, либо под угрозой, они принимают участие в незаконной перевозке мигрантов, или их суда перевозят запрещенные или незаявленные грузы. Мы не можем позволить морякам жить и работать на таких субстандартных и опасных судах.

Вот почему мой профсоюз, Seafarers' Union of Croatia, призвал МФТ на Конгрессе в 2018 году объявить Средиземное море «удобным морем». Это означает, что инспекторат МФТ вместе со всеми профсоюзами Средиземноморья будет направлять недобросовестным владельцам и фрахтователям недвусмысленное сообщение о том, чего мы хотим в портах: ясные и справедливые условия для моряков, более безопасные и экологичные суда, а также повышение степени осведомленности о правах моряков.

В качестве первого шага в этой важной инициативе, комитет по справедливой практике МФТ собрался в конце 2019 года и договорился сделать четыре наиболее явно нарушающих законы государства своей мишенью, назвав их удобными флагами, а именно: Острова Кука, Палау, Сьерра-Леоне и Того. Это облегчит инспекторам доступ на их суда.

На заседании МФТ в начале 2020 года в Танжере, Марокко, будет объявлено о начале такой кампании. ■

Повышение степени осведомленности о профсоюзах среди моряков

Концепция осведомленности о профсоюзах была разработана в 2017 году для обучения и организационной работы среди моряков, которые действуют от имени своих коллег, но не являются членами профсоюза.

Их приглашают участвовать в семинарах, проводимых МФТ и ее членскими профсоюзами, чтобы расширить их понимание прав моряков и больше узнать о преимуществах членства в глобальной профсоюзной семье.

Семинары предлагают обучение по вопросам здоровья и благополучия, повышения уровня осведомленности о профсоюзах, коллективных переговорах, Конвенции о труде в морском судоходстве и спектре поддержки, предлагаемой МФТ морякам всего мира.

Пилотный семинар был проведен в Янгоне, Мьянма, в январе 2017 года, в котором в течение четырех дней приняли участие более 400 моряков; более 300 человек вступили в членский профсоюз МФТ, Independent Federation of Myanmar Seafarers (IFOMS).

С тех пор МФТ и ее профсоюзы провели еще шесть семинаров в Бангладеш, Шри-Ланке и Украине для более чем 1500 моряков. ■

Помощь и защита для вовлеченных в преступную деятельность моряков

Криминализация является одной из наиболее серьезных проблем, с которыми сталкиваются сегодня моряки. Моряки рискуют оказаться козлами отпущения, лишенными своих законных прав, если их судно окажется вовлеченным в происшествие на море или нарушит правила о недопущении загрязнения. В *Морском бюллетене* разъясняются ваши права и даются советы о том, куда обращаться за помощью, если вы оказались вовлечены в преступную деятельность.

Борьба за справедливое обращение

Когда морякам предъявляют уголовные обвинения, им, как правило, отказывают в доступе к ресурсам, которые должны быть предоставлены и которые помогают им защитить себя, рассказывает Стив Янделл, старший помощник секции моряков МФТ

Несправедливое обращение с моряками приводит к негативным последствиям для отрасли. Моряки неохотно участвуют в расследовании несчастных случаев, опасаясь, что против них будут выдвинуты несправедливые обвинения. Моряки также жалуются на отсутствие юридического представительства и устного перевода при проведении расследований.

В соответствии с законодательством некоторых стран моряки обязаны сотрудничать в расследовании происшествий на море. Информация является конфиденциальной и анонимной, поэтому не возникают опасения, что показания будут переданы и в конечном итоге использованы прокурорами. МФТ считает, что этот подход должен быть принят для использования всеми странами. Моряки должны чувствовать себя способными предоставлять доказательства в ходе расследования в целях повышения безопасности, не опасаясь при этом каких-либо криминальных последствий.

Кодекс международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (содержащийся в SOLAS) предоставляет определенные гарантии, которые должны применяться к морякам, когда они обязаны предоставлять доказательства. А именно, что доказательства должны быть предоставлены при первой же возможности, и что моряку должно быть разрешено вернуться на свое судно или репатриировать в возможно короткие сроки.

Кроме того, моряка необходимо проинформировать о характере и основе расследования безопасности на море, то есть разрешить доступ к юридическим консультациям, чтобы он был осведомлен о:

- любом потенциальном риске обвинения в совершении преступления в ходе любых последующих разбирательств, которые могут последовать за расследованием;
- его праве не свидетельствовать против себя и хранить молчание; и
- любых необходимых мерах защиты, которые должны быть предоставлены моряку для предотвращения последующего использования против него его свидетельств в ходе расследования безопасности на море.

Эти конкретные положения являются обязатель-

Шокирующие случаи криминализации моряков

Капитан Геннадий Гаврилов

Гражданин Украины Геннадий Гаврилов был капитаном Avant Garde — плавающего склада оружия, управляемого компанией со связями с правительством Шри-Ланки и военными структурами.

Он был арестован в 2016 году, когда судно вернулось в Шри-Ланку для инспекции класса; власти заявили, что на борту было слишком много оружия.

Во время проведения расследования капитан Гаврилов почти целый год содержался в тюрьме, а затем был освобожден под залог в 2017 году. Он ждал еще два года, не имея возможности вернуться домой, чтобы повидаться со своей семьей, прежде чем власти Шри-Ланки предъявили какие-либо обвинения.

МФТ считает, что капитан Гаврилов непричастен к каким-либо обвинениям и что были нарушены его права предстать перед судом без неоправданной задержки в соответствии с МПГПП (Международный пакт о гражданских и политических правах).

Капитан LR2 Poseidon

Капитан LR2 Poseidon был задержан турецкими властями в начале марта 2019 года. Во время своего содержания под стражей ему пришлось находиться в одной камере с заключенными, которые были осуждены за серьезные преступления, мириться с плохими бытовыми условиями; ему было разрешено звонить семье только раз в неделю в течение 10 минут. Кроме того, ему не разрешали носить одежду, соответствующую его религии, и давали еду, которая не соответствовала его религиозным убеждениям.

Инспектор МФТ в Гонконге Джейсон Лэм действовал от его имени, а бюро МФТ в Гонконге заявляло протесты турецким властям. Капитан был освобожден в октябре 2019 года, и компания организовала его возвращение домой.

Экипаж Seaman Guard Ohio

Экипаж антипиратского корабля Seaman Guard Ohio также отбывал срок в тюрьме, прежде чем с него были сняты обвинения, связанные с оружием, обнаруженным на борту, когда их корабль был задержан индийской береговой охраной в октябре 2013 года. МФТ поддержала апелляцию против их приговора по двум основаниям: если судно не находилось в международных водах, значит оно совершало «мирный проход»; и экипаж не должен был считаться ответственным за оружие.

Hebei Spirit

Один из наиболее заметных случаев криминализации произошел в Южной Корее после разлива нефти из Hebei Spirit в декабре 2007 года. Два индийских моряка, служивших на корабле, содержались в тюрьме, несмотря на протесты со стороны МФТ и судоходной отрасли в более широком плане. Люди находились в тюрьме в течение нескольких месяцев и были окончательно освобождены только после скоординированной кампании МФТ, поддержанной судовладельцем и правительством на родине моряков.

ными. Отдельный информационный листок о Кодексе содержится в информационном пакете секции моряков МФТ.

Руководство по справедливому обращению с моряками в случае происшествия на море было совместно согласовано Международной морской организацией (ИМО) и Международной организацией труда (МОТ) в 2006 году. Это руководство представляет собой международно принятый стандарт по справедливому обращению с моряками со стороны следственных органов, однако не носит обязательного характера. К сожалению, это руководство не соблюдается должным образом и имеют ограниченную сферу применения. Полная информация о руководстве включена в информационный пакет.

В результате обширной работы, проведенной МФТ в ИМО, юридический комитет ИМО включил вопрос о криминализации моряков в свою программу работы, и теперь он прилагает усилия, чтобы как можно шире пропагандировать это руководство по справедливому обращению.

МФТ поручила Международному центру юридической помощи и защиты прав моряков (SRI) провести широкое анкетирование моряков. Оно выявило масштабы несправедливого обращения с моряками, которым предъявлены уголовные обвинения. SRI также провел обширный опрос в государствах-членах ИМО, который показал, что, хотя некоторые подтвердили, что используют эти руководящие принципы, другие отметили, что типовое законодательство или информация ИМО помогут им при толковании и включении этого руководства в национальное законодательство.

Юридический комитет ИМО обратился с просьбой о том, чтобы страны провели региональные и национальные семинары по этой теме, которым способствовал и SRI, организовав совсем недавно такой семинар на Филиппинах.

Очень важно, чтобы национальные правительства соблюдали руководство ИМО/МОТ по справедливому обращению. Происшествия и загрязнения на море могут возникнуть в результате обстоятельств, находящихся вне контроля моряков. Но в случае бури в средствах массовой информации экипаж корабля может стать самой легкой мишенью для государственных органов, стремящихся продемонстрировать, что они принимают меры. Моряки имеют право выполнять свою работу, не опасаясь несправедливого обращения, необоснованного задержания и нарушения своих прав. ■

Что делать, если вам предъявлены уголовные обвинения

Если вы сталкиваетесь с расследованием, задержанием или уголовными обвинениями со стороны местных властей, международное право гласит, что с вами должны обращаться справедливо, независимо от обстоятельств и вины или невиновности вовлеченных лиц. Старший юрисконсульт МФТ Джонатан Уорринг предлагает несколько важных советов

Знайте свои основные права — и настаивайте на их соблюдении. В Международном пакте о гражданских и политических правах (МПГПП) подробно описываются права, которые должны предоставляться всем людям при аресте, задержании и судебном разбирательстве со стороны любого государства.

Совместное руководство ИМО/МОТ по справедливому обращению с моряками в случае происшествия на море содержит конкретные рекомендации для моряков, судовладельцев, государств флага и государств порта, касающиеся способов достижения того, чтобы с моряками обращались справедливо во время любого расследования, и чтобы любое задержание государственными органами длилось не дольше, чем это абсолютно необходимо.

Обращайтесь за помощью к людям или организациям, которые могут вам помочь — таким как ваш работодатель или судовладелец, должностные лица профсоюза, местный инспектор МФТ, местный консул или представитель посольства вашей страны, государство флага, семья, любая местная миссия моряков или центр моряков.

Сотрудничайте и дайте правдивую информацию. Вы имеете право не свидетельствовать против себя, поэтому вам не нужно предоставлять любую информацию, которая может указывать на то, что вы виноваты или совершили преступление. Чтобы воспользоваться этим правом, вы должны отвечать на вопросы фразой «без комментариев» или хранить молчание.

Попросите услуги переводчика, если следственные органы используют язык, который вам не знаком, и не предоставили переводчика. Вы имеете право отказаться подписывать документы, которые не были переведены на язык, который вы понимаете.

Юридическое представительство. Если вас арестовала полиция или задержали государственные органы, вам должно быть разрешено юридическое представительство. Возможно, вы сможете получить бесплатное представительство или, при определенных обстоятельствах, попросить своего работодателя предоставить адвоката. Вам должны разрешить разговаривать со своим адвокатом на конфиденциальной основе. ■

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ И СОВЕТОВ

Информационный пакет МФТ по криминализации (в нем рассказывается о ваших правах и содержится совместное руководство ИМО/МОТ).
http://bit.ly/39QFprb

Международный центр юридической помощи и защиты прав моряков (для получения информации о ваших законных правах).
http://bit.ly/2tLff8J

МПГПП.
www.ohchr.org/EN/ProfessionalInterest/Pages/CCPR.aspx

Насколько хорошо MLC работает в интересах моряков?

Действительно ли Конвенция о труде в морском судоходстве (MLC) меняет жизнь моряков к лучшему? МФТ стремится это выяснить, а директор Международного центра юридической помощи и защиты прав моряков (SRI) Дейрдре Фицпатрик рассказывает, как помогает ее команда

Тема MLC доминирует в дискуссиях о труде в морском судоходстве уже более десяти лет. Созданная для обеспечения равных условий, поддержки добросовестного судовладельца и установления минимальных стандартов, она была принята в 2006 году и действует с 2013 года. На сегодняшний день ее ратифицировали 94 страны, представляющие 91 процент мирового флота по валовой грузоподъемности.

MLC - это живой документ, меняющийся в соответствии с развивающимися стандартами и приоритетами в других областях морской отрасли. В нее трижды вносились поправки, обеспечивающие дополнительные механизмы защиты для моряков: в 2014 году (о финансовой безопасности в случаях оставления судна и предусмотренной контрактом компенсации на случай смерти или длительной нетрудоспособности моряков); в 2016 году (о запугивании и домогательствах на рабочем месте); и в 2018 году (о выплатах для моряков, находящихся в заложниках в результате актов пиратства или вооруженного ограбления).

MLC открыто приветствуют за модернизацию международного опыта посредством регулирования достойных условий жизни и труда моряков. Но насколько хорошо она действительно работает?

Чтобы ответить на этот вопрос, МФТ поручила SRI провести независимое исследование эффективности MLC и того, насколько хорошо она выполняется и применяется во всем мире. Мы рассмотрим роль заинтересованных сторон, включая государства флага, государства порта, судовладельцев и управляющих судами; мы также будем интересоваться мнением капитанов и моряков.

Важной заинтересованной стороной является инспекторат МФТ. Инспекторы ежедневно посещают суда по всему миру и имеют уникальную возможность сообщать о том, как MLC работает на практике. В 2020 году инспекторы МФТ проведут специальную инспекционную кампанию, чтобы рассказать о том, соответствуют ли суда, посещающие их порты, требованиям MLC, и есть ли у моряков на борту судов какие-либо жалобы, касающиеся MLC. Эти результаты будут включены в другие результаты проекта.

Общая оценка эффективности MLC будет полезна правительствам, работодателям, наемным работникам и всем заинтересованным сторонам, занимающимся вопросами прав и защиты моряков. Это будет стимулировать их к достижению того, чтобы MLC оставалась актуальной и пользовалась поддержкой в морской отрасли. ■

ВЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ БДИТЕЛЬНЫМИ, КОГДА СУДОВЛАДЕЛЕЦ:

- **не оплачивает стоимость вашей репатриации;**
- **оставил вас без необходимого обслуживания и поддержки; или**
- **каким-либо другим образом и в одностороннем порядке разорвал свои связи с вами, включая неуплату предусмотренной контрактом заработной платы в течение как минимум двух месяцев.**

Если произойдет что-либо из вышеперечисленного, вы должны немедленно обратиться к поставщику страховых услуг.

Действуйте быстро, если вы оказались брошенными

Если вы думаете, что можете оказаться брошенными, действуйте быстро. Крайне важно, чтобы вы как можно скорее подали жалобу и связались со страховщиком. В противном случае, предупреждает Фабрицио Барселлона, заместитель секретаря секции моряков МФТ, вы можете проиграть в финансовом плане

Финансовое обеспечение для защиты брошенных моряков является обязательным для всех судов, ходящих под флагом, который ратифицировал MLC, или выполняет рейсы с заходом в порты, где применяется MLC.

Судовладельцы должны иметь форму страхования, доступную непосредственно для членов экипажей, с достаточными средствами для оказания своевременной финансовой помощи брошенным морякам. Это означает, что им больше не придется месяцами оставаться без еды, без зарплаты и без возможности вернуться домой.

Крюинговые агенты и моряки должны проверить, имеет ли судно действительную страховку на случай оставления судна, прежде чем наниматься на работу. И вам следует дважды подумать, прежде чем подписывать контракт, если сертификация не может быть подтверждена.

Свидетельство о финансовом обеспечении должно быть размещено на судне на видном месте на английском языке. Оно называется «Свидетельство о страховании или другом финансовом обеспечении в отношении расходов и обязательств моряков по репатриации, как это требуется в соответствии с положением 2.5, стандарт A2.5.2 Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года, с внесенными поправками».

Убедитесь, что свидетельство еще действительно, осмотрев ваше судно на веб-сайте клуба P&I или страховщика, указанного в свидетельстве.

Если вы считаете, что существует риск оставления судна, или если вы не получали зарплату в течение двух или более месяцев, и вы хотите, чтобы вас репатриировали, действуйте незамедлительно. Подайте жалобу и свяжитесь напрямую со страховщиком, или попросите МФТ подать заявление от вашего имени.

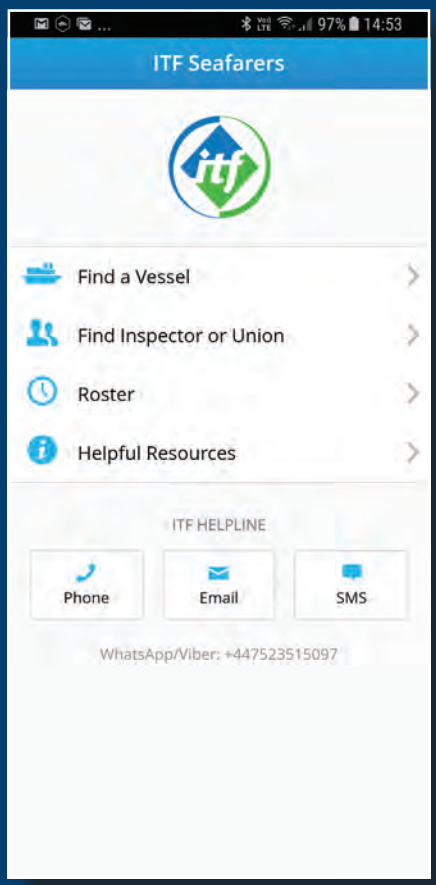
Страховка покроет не выплаченные вам зарплату и другие пособия за период до четырех месяцев в соответствии с вашим трудовым договором или коллективным договором. Вот почему важно с этим не затягивать. Если вы будете ждать шесть месяцев, прежде чем подать заявление, вы получите компенсацию только за четыре месяца.

Финансовое обеспечение также должно покрывать все разумные расходы, в том числе на:

- адекватное питание;
- одежду, когда это необходимо;
- проживание;
- питьевую воду;
- необходимое топливо для выживания на борту;
- любую необходимую медицинскую помощь; и
- расходы на репатриацию («надлежащий и срочный» проезд, как правило, воздушным транспортом, и все разумные расходы на проезд, такие как питание, проживание и перевозка личных вещей). ■

ВАШ СПРАВОЧНИК МФТ:

ПОИСК ПОМОЩИ



www.facebook.com/itfseafarerssupport

Как найти морской профсоюз или инспектора МФТ

Первым делом вам следует обратиться в свой профсоюз — если вы не член профсоюза, узнать, как туда вступить. Если помощь нужна сейчас и сразу, или если вы член профсоюза, но не можете с ним связаться, обратитесь к инспектору МФТ, все данные которого есть в этой вкладке.

Вы можете посмотреть членские профсоюзы МФТ здесь: **www.itfseafarers.org —** щелкните по Find и по Inspector или Union.

Если у вас есть мобильный телефон или планшетник, скачайте приложение FREE ITF Seafarers app по адресу: **www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm**

- Найдите контактные данные ближайшего инспектора МФТ, координатора или профсоюза
- Найдите судно и проверьте условия на борту до подписания договора
- Проверьте продолжительность отдыха на соответствие нормативам

Загрузите бесплатный QR код на свой смартфон, а затем сосканируйте этот код.

Доступно на

Как связаться с МФТ

SMS **+44 7984356573**
WhatsApp/Viber **+44 7523515097**
Email **seafsupport@itf.org.uk**

До вашего контакта с МФТ

Подготовьте сведения о себе, используя пункты списка:

О вас
- ФИО
- Должность на судне
- Национальность
- Контактные данные

О судне
- Название
- Флаг
- Номер ИМО
- Местонахождение в данный момент
- Численность и национальность экипажа

О проблеме
- Изложите проблему
- Как долго вы находитесь на борту?
- Является ли эта проблема общей для всего экипажа?

Центры моряков

Центры моряков предлагают помощь, собеседника, аппаратуру для звонка домой, а также возможность расслабиться от напряжения на судне.

Чтобы найти ближайший центр моряков загрузите БЕСПЛАТНО приложение Shoreleave здесь:

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Доступно на

Трудоустройство Крюинговые агенты

В Конвенции о труде в морском судоходстве (2006) сказано, что частные крюинговые агентства подлежат регулированию. Запрещается: взимать с моряков плату за трудоустройство; осуществлять незаконные отчисления из заработной платы; а также занесение отдельных моряков в «черные списки». Судовладельцы должны удостовериться, что используемые ими крюинговые агенты соответствуют этим стандартам.

До подписания контракта

Совет МФТ относительно вашего контракта на работу в море

Лучшей гарантией надлежащих условий найма на работу в море является подписание контракта, составленного в соответствии с одобряемым МФТ коллективным договором. Если это не получается, проверьте контракт по пунктам списка.

Не приступайте к работе на судне без **письменного контракта** на руках.

Никогда не подписывайте незаполненный бланк или контракт, который обязывает вас выполнять такие условия, которые **не оговорены** или которые вам не знакомы.

Проверьте, есть ли в контракте, который вы подписываете, ссылки на **коллективный трудовой договор** (CBA). Если да, удостоверьтесь, что вы знаете условия этого колдоговора и храните его копию вместе с контрактом.

Проверьте четко ли указан **срок действия контракта**.

Не подписывайте контракт, который позволяет судовладельцу изменять **срок действия контракта** по его собственной воле. Любые изменения согласованного срока действия контракта следует вносить по взаимному согласию.

Всегда проверяйте, чтобы в контракте были четко указаны **ставка заработной платы** и **продолжительность рабочей недели**(например, 40, 44 или 48 часов в неделю). Международная организация труда (МОТ) установила максимальную норму рабочей недели 48 часов (208 часов в месяц).

Проверьте, четко ли прописан в контракте порядок выплаты **сверхурочных** и по какой ставке. Должна быть указана единая почасовая ставка платы за все часы, отработанные сверх нормы. Или же в контракте может быть указана ежемесячная фиксированная сумма за гарантированные часы сверхурочных и тогда должна быть указана ставка оплаты сверхурочных сверх нормы. МОТ устанавливает, что все сверхурочные часы должны оплачиваться не ниже чем по 1,25 обычной почасовой ставки.

Проверьте, четко ли прописано в контракте число дней **оплачиваемого отпуска** за месяц работы. МОТ утверждает, что оплачиваемый отпуск должен быть не менее 30 дней в году (по 2,5 дня за календарный месяц работы).

Убедитесь в том, что платежи по основной ставке, сверхурочные и отпускные записаны в контракте **отдельными позициями.**

Проверьте, записаны ли в вашем контракте затраты на вашу **репатриацию**. Никогда не подписывайте контракт, в котором есть положение о том, что вы должны оплатить хотя бы часть затрат по прибытию на судно или затраты по репатриации.

Не подписывайте контракт, который позволяет судовладельцу удерживать или оставить за собой любую часть вашей зарплаты за срок действия контракта. Вам причитается **вся сумма заработной платы** на момент окончания каждого календарного месяца.

Знайте, что индивидуальный договор найма не всегда содержит конкретные указания на **дополнительные льготы**. Поэтому попытайтесь получить подтверждение (предпочтительно в форме письменного соглашения или вытекающих из контракта обязательств) той компенсации, которая будет выплачена в случае:

- заболевания или травмы в течение срока действия контракта;
- смерти (сумма, выплачиваемая ближайшему родственнику);
- гибели судна;
- утраты личного имущества вследствие гибели судна;
- досрочного прекращения действия контракта.

Не подписывайте контракт, который содержит пункт, ограничивающий ваше право вступать, контактировать, консультироваться с или быть представленным **выбранным вами профсоюзом**.

Проверьте, дали ли вам и сохраните **экземпляр подписанного вами контракта**.

Проверьте условия расторжения вашего контракта, включая в том числе срок предварительного **уведомления**, который обязан предоставить вам судовладелец при расторжении вашего контракта.

Помните... какими бы ни были сроки и условия, но любой контракт/договор, заключенный вами добровольно, в большинстве юрисдикций будет признан **юридически обязывающим**.

Чтобы узнать о том, защищено ли ваше судно колдоговором, признаваемым МФТ, зайдите на itf.seafarers.org и щелкните по кнопке 'Look Up a Ship'.

Используйте новое приложение МФТ ITF Seafarer App для мобильных телефонов и планшетов, чтобы узнать про судно: **www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm**

Списки инспекторов МФТ

ФАМИЛИЯ	РОЛЬ	СТРАНА	ПОРТ	ОФИСНЫЙ ТЕЛЕФОН	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН	ЭЛ. ПОЧТА
Hassen Mellis	Инспектор	Алжир	Алжир	+213 21 65 31 87		mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Координатор	Аргентина	Росарио	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Dean Summers	Координатор	Австралия	Сидней	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Matt Purcell	Помощник координатора	Австралия	Мельбурн	+61 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Keith McCorriston	Инспектор	Австралия	Фримантл	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Sarah Maguire	Инспектор	Австралия	Гладстон		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	Инспектор	Бельгия	Зебрюгге	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Инспектор	Бельгия	Антверпен	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Инспектор	Бельгия	Антверпен	+32 3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	Инспектор	Бразилия	Паранагуа	+55 41 34220703	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Инспектор	Бразилия	Сантос	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Инспектор	Болгария	Варна	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	Координатор	Канада	Ванкувер	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Инспектор	Канада	Галифакс	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Nathan Smith	Инспектор	Канада	Ванкувер	+1 604 251 7174	+1 604 791 5216	Smith_Nathan@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Инспектор	Канада	Монреаль	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Инспектор	Чили	Вальпараисо	+56 32 2217727	+56 99 2509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Инспектор	Колумбия	Барранкилья	+57 310 657 3399	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Romano Peric	Координатор	Хорватия	Дубровник / Плоче	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Milko Kronja	Инспектор	Хорватия	Шибеник	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Инспектор	Дания	Копенгаген	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Инспектор	Дания	Копенгаген	+45(0)36 36 55 85	+45 30582456	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Инспектор	Эстония	Таллинн		+372 52 37 907	Kuiv_Jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Координатор	Финляндия	Хельсинки	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Помощник координатора	Финляндия	Турку	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Инспектор	Финляндия	Хельсинки		+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkkinen	Инспектор	Финляндия	Хельсинки		+358 40 7286932	minkkinen_ilpo@itf.org.uk
Pascal Pouille	Координатор	Франция	Дюнкерк	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Инспектор	Франция	Гавр	+33 232728295	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Инспектор	Франция	Сен-Назер	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Инспектор	Франция	Брест	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	Инспектор	Франция	Марсель	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Инспектор	Грузия	Батуми	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme	Координатор	Германия	Бремерхафен	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Помощник координатора	Германия	Бремен	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Инспектор	Германия	Росток	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Инспектор	Германия	Гамбург	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Catherine Haizel	Инспектор	Гана	Тема		+233(0) 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	Инспектор	Великобритания	Шотландия	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Инспектор	Великобритания	Северо-Восточная Англия	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	Инспектор	Великобритания	Северо-Западная Англия	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Координатор	Греция	Пирей	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Инспектор	Греция	Пирей	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Nikolaos Chalas	Инспектор	Греция	Пирей	+30 210 411 6610	+30 69420 35 881	Chalas_Nikos@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	Инспектор	Гонконг, Китай		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Инспектор	Исландия	Рейкьявик	+354 551 1915	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
B V Ratnam	Инспектор	Индия	Вишакхапатнам	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Инспектор	Индия	Калькутта	+91 33 2439 1312	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	Инспектор	Индия	Ченнай	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Инспектор	Индия	Мумбай	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Инспектор	Индия	Кандла	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Инспектор	Индия	Халдия	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Инспектор	Индия	Кочин	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	Координатор	Ирландия	Дублин	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	Инспектор	Ирландия	Дублин		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Assaf Hadar	Инспектор	Израиль	Хайфа	+972 4 8512231		hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Координатор	Италия	Генуя	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Bruno Nazzarri	Инспектор	Италия	Ливорно	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzarri_bruno@itf.org.uk
Francesco Saitta	Инспектор	Италия	Палермо, Сицилия	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Инспектор	Италия	Таранто	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serretiello	Инспектор	Италия	Неаполь	+39 81 265021	+39 335 482 706	serretiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Инспектор	Италия	Триест		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Fusao Ohori	Координатор	Япония	Токио	+81 (0)3 5410 8320	+81 (0)90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino	Инспектор	Япония	Нагоя	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Инспектор	Япония	Тиба	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	Инспектор	Япония	Токио	+81(0)3 5410 8320	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Инспектор	Кения	Момбаса	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
HK Kim	Координатор	Корея	Пусан	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Инспектор	Корея	Пусан	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Инспектор	Корея	Инчхон	+82 32 881 9880	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Инспектор	Латвия	Рига	+371 677 09242	+371 292 25236	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Инспектор	Литва	Клайпеда		+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Контактное лицо	Мальта	Валетта	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Инспектор	Мексика	Веракруз	+52 229 932 1367	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	Инспектор	Мексика	Мансанильо	+52 (314) 688-2936	+52 (1) 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Контактное лицо	Черногория	Бар	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	Инспектор	Марокко	Касабланка			rachik_hamid@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Инспектор	Нидерланды	Роттердам		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Инспектор	Нидерланды	Роттердам		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Инспектор	Нидерланды	Роттердам		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Инспектор	Нидерланды	Роттердам	+31 883680368	+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Инспектор	Новая Зеландия	Веллингтон	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk

Помощь морякам по всему миру

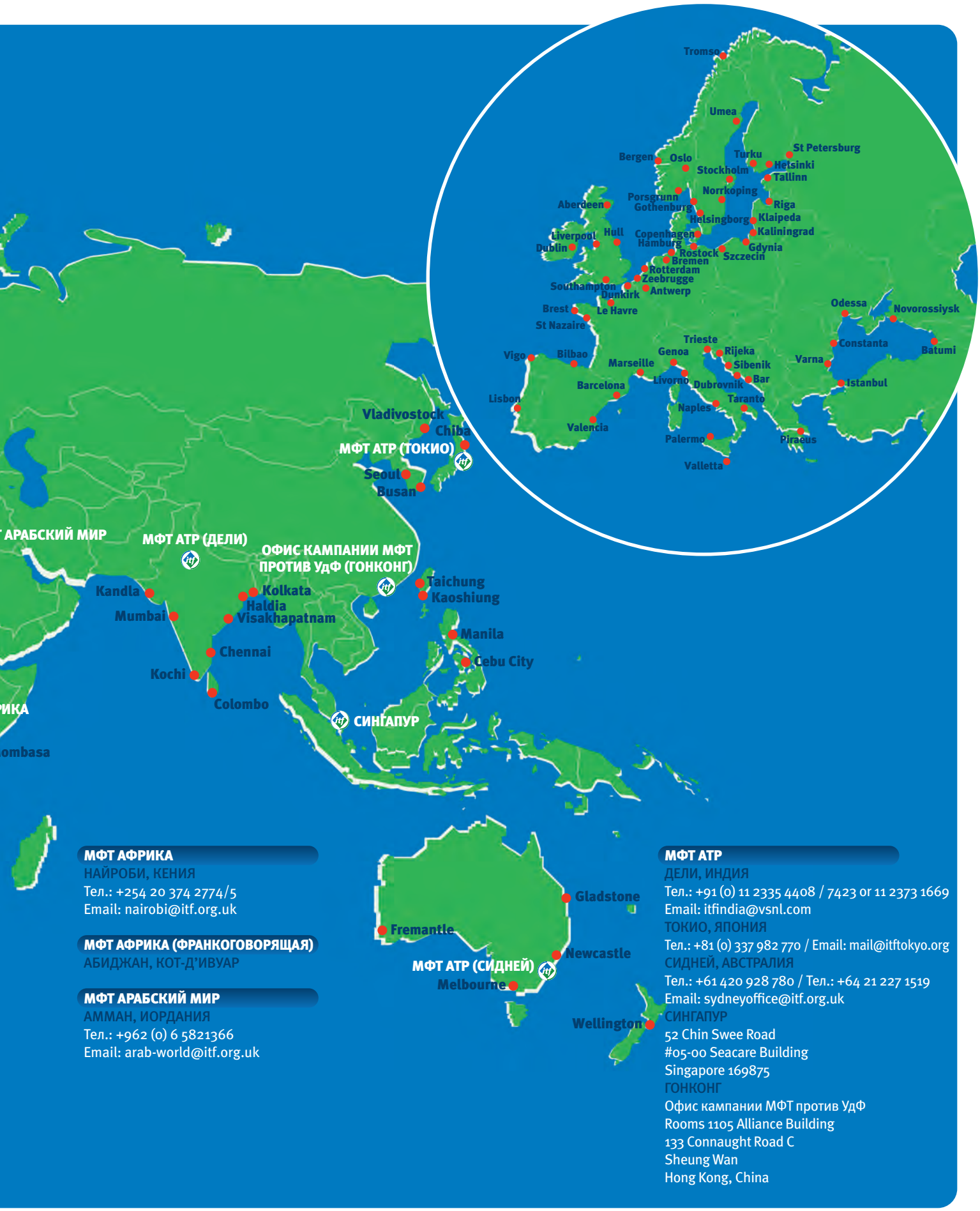
ШТАБ-КВАРТИРА МФТ
ЛОНДОН, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ
Тел.: +44 (0) 20 7403 2733
Email: mail@itf.org.uk

ЕФТ ЕВРОПА
БРЮССЕЛЬ, БЕЛЬГИЯ
Тел.: +32 (0) 2 285 46 60
Email: etf@etf-europe.org

МФТ АМЕРИКИ
РИО-ДЕ-ЖАНЕЙРО, БРАЗИЛИЯ
Тел.: +55 (21) 2223.0410
Email: itf_americas@itf.org.uk

Для получения полной контактной информации инспекторов МФТ посетите веб-сайт www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm

Инспекторы МФТ



МФТ АФРИКА
НАЙРОБИ, КЕНИЯ
Тел.: +254 20 374 2774/5
Email: nairobi@itf.org.uk

МФТ АФРИКА (ФРАНКОГОВОРЯЩАЯ)
АБИДЖАН, КОТ-Д'ИВУАР

МФТ АРАБСКИЙ МИР
АММАН, ИОРДАНИЯ
Тел.: +962 (0) 6 5821366
Email: arab-world@itf.org.uk

МФТ АТР
ДЕЛИ, ИНДИЯ
Тел.: +91 (0) 11 2335 4408 / 7423 or 11 2373 1669
Email: itfindia@vsnl.com
ТОКИО, ЯПОНИЯ
Тел.: +81 (0) 337 982 770 / Email: mail@itftokyo.org
СИДНЕЙ, АВСТРАЛИЯ
Тел.: +61 420 928 780 / Тел.: +64 21 227 1519
Email: sydneyoffice@itf.org.uk
СИНГАПУР
52 Chin Swee Road
#05-00 Seacare Building
Singapore 169875
ГОНКОНГ
Офис кампании МФТ против УдФ
Rooms 1105 Alliance Building
133 Connaught Road C
Sheung Wan
Hong Kong, China

Списки инспекторов МФТ продолжение

ФАМИЛИЯ	РОЛЬ	СТРАНА	ПОРТ	ОФИСНЫЙ ТЕЛЕФОН	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН	ЭЛ. ПОЧТА
Angelica Gjestrum	Координатор	Норвегия	Осло	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Инспектор	Норвегия	Порсгрунн	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Инспектор	Норвегия	Тромсё	+47 (0) 77 69 93 46	+47 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Инспектор	Панама	Кристобаль / Бальбоа	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Инспектор	Филиппины	Себу Сити	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinaldo	Инспектор	Филиппины	Манила	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Координатор	Польша	Щецине	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Инспектор	Польша	Гдыня / Гданьск	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Инспектор	Португалия	Лиссабон	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Jose A. Claudio Baez	Инспектор	Пуэрто-Рико	Сан Хуан	+1(0)212 425 1200	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Инспектор	Румыния	Констанцы	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Сергей Фишов	Координатор	Россия	Санкт-Петербург	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Кирилл Павлов	Инспектор	Россия	Санкт-Петербург	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Ольга Ананина	Инспектор	Россия	Новороссийск	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Петр Осичанский	Инспектор	Россия	Владивосток	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Вадим Мамонтов	Инспектор	Россия	Калининград	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Daniel Tan	Контактное лицо	Сингапур	Сингапур	+65 63795666	+65 9616 5983	tan_daniel@itf.org.uk
Gwee Guo Duan	Контактное лицо	Сингапур	Сингапур	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Координатор	Испания	Виго	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Инспектор	Испания	Лас-Пальмас		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Garcia	Инспектор	Испания	Валенсия	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Marti Gil	Инспектор	Испания	Барселона		+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	Инспектор	Испания	Бильбао	+34 944 93 5659	+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Ranjan Perera	Инспектор	Шри-Ланка	Коломбо	+94 112 583040	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Координатор	Щвеция	Мальмё		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Помощник координатора	Щвеция	Умео	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Инспектор	Щвеция	Гетеборг	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Инспектор	Щвеция	Норркёпинг	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Sanders Chang	Инспектор	Тайвань, Китай	Тайчжун	+886 22515 0302	+886 921935040	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Инспектор	Тайвань, Китай	Гаосюн	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	Инспектор	Турция	Стамбул		+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Наталия Ефрименко	Инспектор	Украина	Одесса	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Координатор	США	Побережье Мексиканского залива	+ 1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Координатор	США	Восточное побережье	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Координатор	США	Западное побережье		+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Инспектор	США	Балтимор / Норфолк	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Инспектор	США	Чарльстон		+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Martin D. Larson	Инспектор	США	Портленд		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Sam Levens	Инспектор	США	Сан-Франциско	+1 415 775 0533	+1 415 490 8956	Levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Инспектор	США	Хьюстон	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Инспектор	США	Лос-Анджелес – Южная Калифорния	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	Инспектор	США	Флорида	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk
Michael Baker	Контактное лицо	США	Кливленд	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

Мобилизация на защиту своих прав

Сначала прочтите здесь

МФТ настойчиво помогает морякам, несущим службу на судах под удобными флагами, добиваться справедливой оплаты труда и надлежащей защиты коллективного договора.

Иногда морякам приходится обращаться за правовой поддержкой в местные суды. В других случаях судно может подвергнуться бойкоту. В различной обстановке применяются различные действия. Правильное для одной страны действие вполне может оказаться ошибочным в другой.

За консультацией обратитесь к местному представителю МФТ. Адрес электронной почты и номера телефонов вы найдете на центральной вкладке журнала. Прежде чем предпринимать какие-то действия, вам следует получить совет местного юриста.

В некоторых странах закон будет работать против вас и ваших товарищей по экипажу, если вы начнете забастовку, и в таком случае представители местного профсоюза МФТ объяснят это вам.

Во многих других странах залогом успеха в споре является забастовка. Опять же, это зависит от советов на местах, которые вы получаете. Во многих странах вы имеете законное право на забастовку, если ваше судно стоит в порту, а не находится в море.

Во время забастовки важно помнить, что следует соблюдать дисциплину, быть дружелюбными и сплоченными. И помните, что право на забастовку является во многих странах одним из основных гарантированных законом или конституцией прав человека.

Какие бы действия вы ни выбрали, не забывайте поговорить с местными представителями МФТ прежде чем предпринять какое-либо действие. Действуя совместно, можно выиграть битву за справедливость и основные права.

Аварии на море

Есть международные рекомендации, обеспечивающие морякам справедливое обращение со стороны судовладельцев, администрации порта или прибрежного государства, государства флага или по законам их собственной страны. Вот какие права есть у вас, случись такое с вами:

- У вас есть право на юриста. Просите предоставить его вам до того, как отвечать на любые вопросы или делать какие-либо заявления, поскольку ответы и заявления могут быть использованы против вас в случае судебного разбирательства в будущем.
- Вы должны понимать то, что говорят – попросите администрацию остановить опрос, если вы не понимаете вопросов. Если трудности вызваны используемым языком, просите пригласить переводчика.
- Ваша компания обязана помогать вам — обратитесь в компанию и/или в свой профсоюз за советом и помощью.

Подробности: www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

Предостережение для моряков: опасайтесь мошенников!

Если вы ни с того, ни с сего получили предложение работы, которое слишком привлекательно, чтобы быть правдой, то это может быть фальшивкой — предупреждает моряков заместитель секретаря секции моряков МФТ Фабрицио Барселлона

Если вы получили непрошенное предложение работы по электронной почте, подумайте прежде чем делать что-нибудь. Пришло ли оно от хорошо известной вам судоходной или круизной компании? А предлагаемая заработная плата выше той, о которой вы только мечтали? Тогда это мошенничество.

Та же самая рекомендация распространяется и на сообщения о вакансиях, появляющиеся в Фейсбуке. Задайте сами себе вопрос: зачем судоходная компания или круизная компания будут пользоваться услугами этого лица и Фейсбука для вербовки людей?

Мошенничество при найме моряков и в особенности для работы на круизных судах разрослось как снежный ком. Мошенники открывают собственные вебсайты, обычно используя название и логотип действующей компании, а затем оповещают всех письмами по электронной почте, рекламными объявлениями и предложениями свободной регистрации и, во все большей степени, используют социальные сети.

Когда вы принимаете фальшивое предложение работы, вас просят сделать начальный взнос. Возможно, на проезд к судну, на оплату визы, на административные затраты. Это по умолчанию говорит о фальшивке, поскольку взнос на оплату визы должен оплачиваться судовладельцем, а взимание у моряка денег при трудоустройстве на судно является нарушением Конвенции о труде в морском судоходстве.

Не платите мошенникам ничего. Они будут продолжать запросы на дополнительную оплату.

Вы рискуете даже в том случае, если вы начали соглашаться на это предложение, но отказались оплатить первый взнос. Мошенники могут запросить дату рождения, домашний адрес, сканированную копию вашего паспорта. Они могут использовать это для кражи ваших персональных данных. Если вы указывали реквизиты счета, незамедлительно уведомите ваш банк, или ваш счет опустеет.

Что вы можете предпринять?

Отказаться от намерения. Не сообщайте свои персональные данные. Если вы что-то заплатили, остановитесь сейчас.

Проверяйте любые предложения работы. Удаляйте, если оно пришло по электронной почте без вашего запроса и предупредите своих друзей.

Также остерегайтесь от предложений работы на сайтах, которые представляются судоходными компаниями или компаниями по трудоустройству, а также от фальшивых предложений работы на реальных вебсайтах, в особенности на тех, где есть служба рассылки предложений работы и рекламы.

Если вы ищете работу, посещайте вебсайты реально существующих круизных линий или широко известных судоходных компаний. Ищите на сайте предупреждения и обращайтесь в реальную штаб-квартиру, если есть малейшие сомнения. На официальных сайтах круизных операторов обычно имеются специальные разделы с предложениями вакансий на берегу и на судах, куда вы можете направить ваши биографические данные, а многие операторы проводят бесплатные мероприятия по трудоустройству.

Если вы сомневаетесь относительно полученного предложения, перешлите его в МФТ по адресу: jobscam@itf.org.uk и спросите совета.

Общие признаки мошенников

- **Любое незапрошенное предложение работы**
- **Любое предложение о направлении денег**
- **Любой запрос банковских реквизитов**
- **Любой запрос на отсканированные личные документы, такие как паспорт или диплом**
- **Номер мобильного телефона, особенно если это главное контактное лицо в предполагаемом офисе**
- **Международный телефонный код, который выглядит сомнительным. Например, +234 это Нигерия**
- **Адрес электронной почты, не включающий название компании — он никогда не будет от свободных провайдеров, таких как gmail, globomail, Yahoo**
- **Адреса электронной почты, в которых домен страны отличается от предполагаемого местонахождения офиса**
- **Орфографические и грамматические ошибки в посланиях**

Исторический новый закон по борьбе с насилием в сфере труда

Первый международный закон о насилии и домогательствах на рабочем месте является значительным прорывом для моряков и других работников транспорта; он принят после многолетней кампании, проводимой МФТ и глобальными профсоюзами. *Морской бюллетень* сообщает

Новый закон был принят в июне 2019 года Международной организацией труда (МОТ). Он принят в форме Конвенции 190 (юридически обязательный международный договор) и Рекомендации 206 (необязательные руководящие принципы о том, как можно применять конвенцию).

Этот новый стандарт МОТ определяет право каждого человека на труд, свободный от насилия и преследований, и применяется ко всем секторам, особенно к транспорту.

Этот закон разъясняет, что сфера труда больше, чем рабочее место. Она охватывает несчастные случаи, происходящие в процессе работы, связанные с работой или возникающие из работы. Сюда включены несчастные случаи, происходящие в местах, где работник пользуется санитарными объектами, и когда работник едет на работу и с работы. Это действительно важно для всех транспортников — мужчин и женщин.

В качестве очень важного шага в нем также признаются последствия домашнего насилия, необходимость уменьшения воздействия домашнего насилия в сфере труда, а также описывается ряд мер, которые могут быть приняты.

Насилие и домогательства, особенно в отношении женщин, могут помешать работникам получить доступ к работе и продвигаться по служебной лестнице. Новый закон поможет устранить эти барьеры. Он закладывает прочную основу для обеспечения того, чтобы занятость основывалась на безопасном и достойном труде, где ни один работник не остается без защиты.

МФТ и ее членские организации в настоящее время ведут активную кампанию за то, чтобы правительства всего мира ратифицировали и вводили в действие новый закон, с тем чтобы изложенные в нем намерения стали реальностью для наемных работников на суше, на море и в воздухе.

Моряки, докеры и рыбаки из числа и женщин, и мужчин могут принять участие в этой кампании — просто напишите электронное сообщение на: women@itf.org.uk, чтобы узнать больше. ■

“Этот исторический новый глобальный стандарт должен определять действия, направленные на то, чтобы положить конец и предотвращать насилие и домогательства в сфере труда ... Непосредственным результатом будет улучшение жизни членов профсоюзов, входящих в МФТ, в частности, женщин-транспортников”

Диана Холланд, председатель комитета женщин-транспортников МФТ

Отстаиваем возможности для женщин-моряков

***Морской бюллетень* беседует с Леной Дайринг, директором круизных операций Norwegian Seafarers' Union, о ее жизни на море**

Почему вы выбрали карьеру в морской отрасли?

Я всегда живо интересовалась морским делом, так как здесь, в Норвегии, оно широко освещается в СМИ и имеет богатые традиции. Тем не менее, я начала работать в прибрежном гостиничном бизнесе, а затем случайно оказалась на море, когда в 2004 году переехала в Майами и встретила Йохана Ойена, легенду круизной отрасли NSU и борца за трудовые права. Я стала работать в NSU и больше не задумывалась о чем-либо другом.

Что Вас больше всего интересует в Вашей нынешней работе в NSU?

Трудовые права имеют решающее значение для достижения равенства для трудящихся и, в частности, для женщин. Мне повезло, что моя должность позволяет мне влиять на это немного по-своему. И я за это всегда благодарна, это придает смысл тому, что я каждый день просыпаюсь и иду на работу. Я также работаю в международной среде, в отрасли, которая постоянно меняется и развивается. Моя работа сочетает в себе два моих любимых занятия — морское и гостиничное дело.

Я много путешествую - в основном в связи с переговорами с круизными компаниями, посещением судов и выступлениями. Как координатор группы круизов, я посещаю наших представителей в Норвегии, Пуэрто-Рико и Индонезии. Они занимаются организацией большей части посещений судов, рассмотрением жалоб и проведением круизных семинаров.

Вы также являетесь представителем женщин в секции моряков МФТ — о чем идет речь?

Благодаря этой роли я являюсь представителем женщин-моряков всего мира в высших руководящих органах МФТ. Это также дает уникальную возможность рассказывать о проблемах и возможностях женщин в морском сообществе, и вносить вклад в позитивные изменения для женщин в этой отрасли.

Какие самые большие проблемы стоят перед женщинами-моряками сегодня?

Некоторые проблемы у женщин-моряков еще остаются. Сам факт того, что женщины составляют всего 1-2 процента от общего числа моряков, уже является проблемой, так как это может привести к тому, что некоторые женщины будут сильнее колебаться в том, стоит ли стремиться к карьере на море. Кроме того, все еще распространены традиционные представления, что мореплавание не для женщин. В некоторых частях света женщинам-выпускникам морских училищ очень трудно найти подходящую работу, даже если они имеют лучшие знания, чем их коллеги-мужчины. Сексуальные домогательства или даже просто страх стать жертвой сексуальных домогательств также являются сдерживающим фактором для женщин.

Но я хочу подчеркнуть, что в последние годы произошло много позитивных изменений. Все больше внимания уделяется привлечению женщин в морские профессии и их удержанию после прихода. Мы наблюдаем более активные усилия, направленные на создание более сбалансированной рабочей силы с учетом гендерных факторов и благоприятной рабочей среды на борту судов. Это улучшает качество рабочих мест и для мужчин, и для женщин. ■

МФТ поддерживает моряков в опасных зонах

Стив Янделл, старший помощник секции моряков МФТ, рассказывает об усилиях МФТ по минимизации рисков для моряков, служащих на судах в районах пиратства или конфликтов

Когда в море происходят акты пиратства или вооруженного грабежа, моряки оказываются на переднем крае, рискуя быть травмированными, подвергнутыми нападению, взятыми в заложники или убитыми.

Число нападений резко возросло, коснувшись тысяч моряков и их семей.

В Гвинейском заливе акты пиратства или вооруженного грабежа являются давними проблемами. За первые девять месяцев 2019 года на этот регион у берегов Нигерии, Гвинеи, Того, Бенина и Камеруна пришлось 86 процентов случаев пиратства, в ходе которых члены экипажа были взяты в заложники.

Однако этот ужасный вид преступления затрагивает и другие регионы мира. В последние годы Сингапурский пролив стал свидетелем многих нападений, особенно в Индонезии, Малайзии и на Филиппинах. Южная Америка стала последним из регионов, в котором наблюдается рост: в 2019 году было зарегистрировано несколько случаев вооруженного ограбления с применением насилия на судах, стоящих на якоре. Только постоянная бдительность и усиленное вооруженное патрулирование с привлечением международных военных кораблей предотвратили повторение многочисленных нападений, совершенных в районе Аденского залива несколько лет назад.

Непосредственно сталкиваясь с пиратством, экипажи кораблей могут пережить тяжкие испытания и ощущать тревогу при заходе в известную «горячую» пиратскую точку.

Ранним утром 4 ноября 2019 года вооруженные участники нападения поднялись на греческий танкер Elka Aristotle, когда он стоял на якоре у Ломе, Того. Четверо из 24 членов экипажа находились на борту и были похищены: два филиппинца, один грек и один грузин. В Тоголезском ВМФ сообщили, что вооруженные охранники пытались отбить нападавших, но один из них получил при этом огнестрельное ранение.

Это был второй случай пиратства за три дня после того, как норвежский сухогруз JJ Ugland был взят на абордаж и девять членов экипажа были похищены у побережья Бенина.

В июне 2019 года МФТ, Балтийский и Международный Морской Совет, Международная Палата Судоходства и Международный Морской Форум Нефтяных Компаний собрались вместе с представителями правительств, экспертами и заинтересованными сторонами отрасли для рассмотрения гуманитарного и экономического воздействия пиратства и вооруженного разбоя в Гвинейском заливе, и обсуждения возможных путей разрешения текущего кризиса.

Защита моряков в зонах конфликта

По инициативе МФТ морская отрасль призывает прекратить конфликт в Ормузском проливе, разгоревшийся из-за Оманского залива после захвата Stena Impero 19 июля 2019 года. Она позволила добиться, чтобы этот район был объявлен «Временной расширенной зоной риска», подобной военной. Это означает, что моряки, подвергшиеся нападению в этом районе, получат премию, а также компенсацию в двойном размере в случае гибели и инвалидности, если произойдет худшее.

В таких конфликтах МФТ работает с судоходной отраслью, чтобы инициировать призывы к дипломатическому решению, к тому, чтобы морякам было разрешено продолжать работу, оставаясь невредимыми, а также к тому, чтобы все государства помогали добиваться освобождения всех захваченных моряков. ■

Инспекторы МФТ на вашей стороне

Инспекторы МФТ работают по всему миру, борясь за права моряков и защищая их. *Морской бюллетень* представляет испанскую команду и новых инспекторов, и на оборотной стороне показывает, как инспекторы доходят до новых портов и стран

Встречайте новых инспекторов

Хосе Клаудио Баез

(Сан-Хуан, Пуэрто-Рико) был грузчиком и тальманом (руководил погрузкой и разгрузкой судов). Является председателем выборных комитетов в своем профсоюзе Local 1740. Быть инспектором значит, что он может защищать права моряков и следить за тем, чтобы к ним относились с уважением. Хосе стремится помочь морякам найти место для отдыха в свободное время с бесплатным Wi-Fi для общения со своими семьями.

Кэтрин Хейзел

(Гана) проработала на море 15 лет, после чего ушла на пенсию и стала лектором в региональном морском университете. В качестве инспектора она в основном занимается двумя портами: Тема и Такоради. Кэтрин хочет улучшить условия труда моряков и чтобы суда, заходящие в порты Ганы, работали в соответствии с коллективным договором.

Хассен Меллис

(Алжир, Алжир) служил моряком в течение 27 лет, в последнее время в качестве старшего помощника на алжирских судах, перевозящих сжиженный природный газ. Член профсоюза FNTT/UGTA, он работает в МФТ с 2017 года. Хассен считает работу инспектора «почетной задачей» и будет делать все возможное, чтобы помогать морякам, попавшим в трудное положение, и добиваться того, чтобы судовладельцы соблюдали национальные и международные трудовые нормы.

Хамид Рачик

(Касабланка, Марокко) был вахтенным и первым помощником капитана в течение 12 лет на марокканских и российских судах. Затем работал менеджером контейнерного терминала в порту Касабланки, является первым заместителем генерального секретаря секции докеров и моряков марокканского профсоюза работников UMT. Хамид хочет использовать свой опыт и знания, чтобы помочь морякам добиваться достойных, безопасных и заслуживающих уважения условий труда.

Сэм Левенс

(Сан-Франциско, США) привносит в МФТ богатый опыт — в том числе 14 лет работы палубным матросом в системе паромной переправы в заливе Сан-Франциско, а также организационной работы и активной деятельности в профсоюзе International Longshore and Warehouse Union и местных общественных организациях. Сэм будет рад оказывать большее влияние на права моряков во всем мире и на укрепление солидарности с общественными группами и профсоюзами во всей северной Калифорнии.

В центре внимания: испанская команда

Испанская группа инспекторов из пяти человек — одна из самых больших в МФТ, которая оказывает поддержку и помощь морякам вдоль побережья Испании длиной почти 8 000 км. Располагаясь в крупных портах, каждый инспектор несет ответственность и за другие порты.

Стратегическое положение Испании — на перекрестках Средиземного, Атлантического, Африканского побережья и Северного моря — означает, что команда помогает морякам из разных стран и занимается экстремальными случаями оставления судов.

Инспекторы работают в трех членских профсоюзах МФТ из Испании (FeSMC-UGT, CCOO и ELA). Они активно работают как команда и создали важную сеть морских контактных лиц, которая позволяет им хорошо взаимодействовать со службами государственного портового надзора при разрешении сложных случаев.

Лус Баз, **координатор группы (располагается в Виго, занимается северо-западом Испании).** Она получила квалификацию юриста и старшего помощника до назначения инспектором МФТ в 2006 году. Она считает, что ее работа «одна из лучших в мире», поскольку она сочетает в себе ее знания, опыт и страстное желание защищать права моряков и рыбаков.

Марк Марти **(располагается в Виго, занимается северо-западом Испании).** Он стал портовым агентом в возрасте 20 лет и был представителем профсоюза CCOO в течение восьми лет. Пребывание в условиях эксплуатации и незащищенности моряков привела его к тому, что он пришел в инспекторат в 2019 году.

Мохамед Аррачеди **(располагается в Бильбао, занимается севером Испании).** Он пришел в МФТ в 2001 году в качестве инспектора. Его языковые навыки и опыт общения с разными культурами приносят пользу морякам и группе. С января 2018 года Мохамед развивает сеть МФТ «Арабский мир и Иран» и координирует деятельность контактных лиц в этом регионе.

Хуан Гарсия **(располагается в Валенсии, занимается восточным средиземноморским побережьем протяженностью 776 км).** Его опыт работы в качестве члена экипажа и капитана в течение 16 лет познакомил его с трудностями жизни на море. Он пришел в МФТ в 2010 году и с тех пор провел около 900 проверок и расследований дел.

Гонсало Галан **(располагается в Лас-Пальмасе, занимается всеми Канарскими островами).** Инспектор с 2014 года, он также является одним из инспекторов МФТ, занимающихся с рыбным промыслом, и в течение 2019 года координировал случаи с рыболовными судами по всему миру.

МФТ расширяет сети инспектората

В странах и портах, где нет инспекторов МФТ по причинам, связанным с географией, политикой или возможностями, моряки особенно уязвимы.

Мало кто из инспекторов мог работать в Арабском мире, в котором встречаются наиболее экстремальные случаи эксплуатации. Так, в январе 2017 года МФТ создала структуру профсоюзных контактных лиц в этом регионе, чтобы расширить возможности МФТ по оказанию помощи морякам, попавшим в беду, путем рассмотрения и координации обращений моряков за помощью.

Успех этой сети побудил МФТ использовать аналогичный подход в других местах. В апреле 2019 года профсоюзы инициировали сеть стран Латинской Америки и Карибского бассейна, а сеть Азиатско-Тихоокеанского региона стала действовать позднее в том же году. В Западной Африке сеть работает с 2011 года, изменив свою модель в 2018 году.

Сети также работают над достижением того, чтобы судовладельцы выполняли свои обязательства по обеспечению достойной оплаты и условий труда и жизни на судах.

Контактные лица, назначенные членскими профсоюзами МФТ, участвуют в двухдневном учебном курсе о трудовых правах моряков в соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве (MLC), договорами МФТ и системой удобных флагов (УдФ), а также о роли инспектората МФТ в защите условий труда и жизни моряков.

Сеть Латинской Америки и Карибского бассейна

По всей Латинской Америке моряки и докеры подвергались нападкам на свои права на безопасный и достойный труд. Сеть из 23 членов защищает права эксплуатируемых моряков разных национальностей, моряков, работающих на внутренних маршрутах, и докеров, выполняющих тяжелую работу на берегу. Она помогает морякам, находящимся на борту в портах без присутствия инспекторов, и стремится охватить конкретные порты, в которых проблемы докеров занимают приоритетное место в повестке дня МФТ и профсоюзов в регионе. Как и в случае сети Арабского мира, она также помогает вести оргработу и собирать информацию для кампаний МФТ в морской отрасли.

Контактные данные координатора сети Латинской Америки и Карибского бассейна:
Хуан Виллалон-Джонс (Чили)
Тел.: +56 9 9250 9565
Электронная почта: villalon_juan@itf.org.uk
(Антигуа и Барбуда, Барбадос, Чили, Колумбия, Коста-Рика, Доминика, Сальвадор, Гватемала, Гайана, Никарагуа, Перу, Сент-Люсия, Тринидад и Тобаго, Уругвай, США — Сан-Диего, Венесуэла)

Азиатско-Тихоокеанская сеть

Эта сеть из восьми контактных лиц стремится оказывать на местах помощь морякам, работающим на морских судах. В феврале 2019 года она начала связываться с профсоюзами в странах, где нет инспекторов МФТ, чтобы получить поддержку в развитии сети контактных лиц. К октябрю 2019 года восемь стран согласились присоединиться, и МФТ в том же месяце успешно провела обучение назначенных контактных лиц.

Контактные данные координатора сети Азиатско-Тихоокеанского региона:
Джейсон Лам (Гонконг)
Тел.: +852 9735 3579
Электронная почта: lam_jason@itf.org.uk
(Бангладеш, Камбоджа, Малайзия, Мьянма, Пакистан, Папуа-Новая Гвинея, Соломоновы Острова, Таиланд)

Сеть Западной Африки

Сеть из 10 человек нацелена на совершенствование навыков и знаний контактных лиц, качества отчетов о посещении судов и наших отношений с местными властями, на которые распространяется действие MLC. Она также лоббирует правительства в регионе с целью ратификации MLC. Большинство проводимых ей проверок судов происходит в пяти из шести стран, где имеются контактные лица, в основном в Кот-д'Ивуаре. В 2018 году мы осуществили более 80 посещений судов, а в первой половине 2019 года — более 45. Мы намерены еще больше увеличить количество инспекций, поскольку в наших портах имеются серьезные трудовые проблемы на судах под УдФ).

Контактные данные координатора сети в Западной Африке:
Луис де Лима (Бразилия)
Тел.: +55 96455 7094
Электронная почта: delima_luiz@itf.org.uk
(Бенин, Кот-д'Ивуар, Гана, Гвинея-Бисау, Сенегал, Того)

Сеть Арабского мира и Ирана

Контактные координатора сети Арабского мира и Ирана:
Мохамед Аррачеди (Испания)
Тел.: +34 629 419 007
Электронная почта:
arrachedi_mohamed@itf.org.uk
(Алжир, Бахрейн, Иран, Ирак, Иордания, Кувейт, Ливан, Ливия, Марокко, Оман, Судан, Тунис, Объединенные Арабские Эмираты и Йемен)

Читайте последние новости от сети Арабского мира и Ирана на страницах 28-29.

Моряки всегда готовы к переменам

Моряки уже давно доказали, что умеют приспосабливаться к переменам. Так, утверждает Джихён Джина Ким, помощник по связям МФТ с Международной морской организацией, опытные моряки всегда будут играть определенную роль в морской отрасли, формируемой передовыми технологиями и цифровизацией

На протяжении более 200 лет морская отрасль претерпела множество изменений, включая внедрение автоматизации. Переход от паруса к пару, от пара к дизелю, от угля к нефти, от нефти к новым топливным смесям; а также внедрение радара, электронной картографической навигационной и информационной системы (ЭКНИС) и электронных сертификатов.

И на протяжении всех этих изменений моряки были рядом 24 часа в сутки/7 дней в неделю.

Автоматизация требовала, чтобы члены экипажа выполняли новые технические и эксплуатационные задачи при обслуживании машинного оборудования и постоянно принимали соответствующие решения. Она требовала, чтобы моряки адаптировались к различным обстоятельствам, располагая для этого надлежащей и своевременно применяемой компетентностью и квалификацией.

Моряки повсюду подвергались риску возникновения происшествий, иногда даже теряя свои жизни. И очень часто моряков обвиняли в не зависящих от них происшествиях и преступлениях. Но они выдержали и показали миру, на что способны.

Так что происходит сейчас? Речь идет о Судоходстве 4.0 или Морской отрасли 4.0, то есть о цифровизации и передовых технологиях. Возможно, нам больше знакомы термины беспилотные или автономные суда. Идет ли речь о полном или почти полном отсутствии людей, можно сказать, что автоматизация и цифровизация начались уже более полувека назад.

В настоящее время намерения состоят в том, чтобы снизить уровень загрязнения за счет использования чистого топлива; защитить жизнь на море; облегчить административное бремя; сделать суда и грузы более безопасными с помощью систем обмена данными с высокой степенью шифрования; и минимизировать время оборота судов и обработки грузов в портах для удовлетворения потребностей клиентов.

В отрасли прогнозируют, что морские перевозки будут расти из-за их экономических и экологических преимуществ, и что в условиях возрастающей связности между различными видами транспорта в цепочке поставок им придется играть новые роли. Потребуется больше персонала на судне или на берегу, с новыми квалификациями и компетенциями, чтобы он был способен лучше адаптироваться к высокоразвитой и динамичной обстановке.

Однако, несмотря на все это, подлинные знания, навыки, компетентность, опыт и профессионализм моряков в морском деле будут всегда востребованы. Технологическое развитие не сводится к устранению из морской отрасли человека как элемента системы; речь идет о повышении уровня безопасности. Мореплавание всегда будет считаться привлекательной, незаурядной специальностью, которая откроет двери в морскую отрасль и позволит морякам продвигаться по карьерной лестнице на протяжении всей жизни.

Я думаю, что нам нужны ответы на следующие вопросы о беспилотных судах:

Станут ли дистанционные контроллеры моряками с должным образованием? Считают ли судовладельцы экономически выгодным исключить обслуживающий персонал на судне и выполнять работы на берегу? Можем ли мы доверять нынешнему уровню кибербезопасности?

Но в целом я считаю, что технологии должны и будут использоваться надлежащим образом, потому что моряки всегда будут рядом. ■

Инвестирование в благополучие моряков

Морской бюллетень **рассказывает о том, как МФТ и входящие в нее профсоюзы пытаются добиться большей открытости и осведомленности о таких деликатных темах, как психическое и сексуальное здоровье, чтобы в морской отрасли более серьезно относились к благополучию моряков**

МФТ призывает включить тему благополучия в обучение моряков

Для достижения того, чтобы молодые моряки могли лучше следить за своим психическим и сексуальным здоровьем, МФТ разработала новый модуль по теме благополучия для морских учебных заведений. Д-р Сайед Асиф Альтаф, глобальный координатор программы МФТ по вопросам благополучия и ВИЧ/СПИД, объясняет

Исследование показывает, что существует высокий уровень стресса и депрессии среди моряков всех возрастов, национальностей и рангов. (Читайте подробнее на стр. 34.)

Исследований об уязвимости курсантов морских училищ к стрессу и депрессии немного, но некоторые вторичные данные вызывают большую тревогу. Около 40 процентов случаев гибели членов экипажей, заявленных британскому клубу P&I Club в 2015 году, были связаны с курсантами. В некоторых случаях в качестве факторов назывались изоляция и влияние социальных сетей.

Реагируя на это, МФТ хочет, чтобы все молодые моряки, начинающие свою морскую карьеру, могли лучше справляться со стрессом на борту и на берегу. Эксперты по изменению стиля поведения утверждают, что существует большая вероятность длительного воздействия, если проблемы психического здоровья решаются на раннем этапе.

Горячая линия предлагает помощь морякам, испытывающим стресс

Чтобы помочь морякам поддерживать свое благополучие, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP) открыл круглосуточную горячую линию для своих членов, испытывающих проблемы с психическим здоровьем на судах. Камилла Симбулан, руководитель и координатор специальных проектов AMOSUP для женщин и молодежи, рассказывает дальше

Моряки знают, что длительное пребывание в море и разлука с семьей могут повлиять на их эмоции и психическое здоровье. Исследования, проведенные МФТ и другими организациями, показали, что стресс, депрессия и ощущение тревоги создают серьезные трудности для моряков, и что хорошее психическое здоровье имеет решающее значение для производительности труда и общего благополучия.

Поэтому в 2019 году AMOSUP решил создать горячую линию, посредством которой моряки могут делиться своими проблемами. Подготовленные сотрудники психиатрической службы под руководством ведущего психолога д-ра Роммеля Папа отвечают на звонки моряков, классифицируя их по степени тяжести: звонки, требующие экстренного реагирования или эвакуации с судна; звонки, когда звонящие нуждаются в психиатрической поддержке или последующем наблюдении; и звонки, требующие мотивационного консультирования - «стимуляторы настроения».

Служба располагается в больнице для моряков AMOSUP в Маниле, что позволяет сотрудникам при необходимости направлять моряков к местным психологам или психиатрам.

Доктор Папа подчеркивает, что на горячую линию звонят моряки любого ранга и статуса. Служба уже занималась несколькими неотложными и экстренными случаями, причиной которых, как правило, были проблемы личного характера.

Один пациент сообщил о проблеме в семье, вызвавшей депрессию и даже суицидальные мысли. Моряк был в конечном итоге эвакуирован из-за острого кратковременного психоза и депрессии, которые привели к нанесению себе вреда. Другой моряк сообщил о чувстве дискомфорта, слабости, ночных кошмарах и болях в груди. Сотрудник прописал лекарство и распорядился высадить моряка в ближайшем порту для дальнейшей медицинской экспертизы.

Доктор Папа объясняет: «Правильная информация важна для содействия пониманию моряками того, что психические расстройства, как и физические, можно лечить. Медицинское обслуживание имеется везде».

Горячая линия психического здоровья - это новейшая услуга службы TELEHEALTH AMOSUP, которая была открыта в 2016 году и позволяет проводить консультации с больницами для решения неотложных медицинских проблем. Она также помогает лицам командного состава судна диагностировать и лечить больных или травмированных членов экипажа на борту или на морских объектах, где получить медицинскую помощь с берега невозможно.

Морской госпиталь также предлагает направления на прием к психологу для психологического консультирования и снятия стресса у женщин-моряков, которые подвергались издевательствам и преследованиям на судне. ■

Д-р Папа рекомендует ПОДДЕРЖКУ морякам, испытывающим проблемы, влияющие на их психическое состояние:

Обращение за помощью в случае необходимости;
Понимание ситуации с нескольких точек зрения;
Производительность является ключевым фактором;
Молитва, раздумье, созерцание или любая форма медитации, чтобы очистить разум;
Предложение помощи нуждающимся;
Уважение чувства собственного «я» и ценность времени, проведенного с пользой в одиночку;
Беседа со специалистом по психическому здоровью.

Вы можете связаться с горячей линией психического здоровья в любое время дня и ночи по двум телефонным линиям (+632) 241-9465 и (+632) 241-9463 и через Интернет.

"Когда я учился в морской школе, просветительской работы по вопросам благополучия не было. Теперь мы очень рады сотрудничать с МФТ, чтобы включить модуль по теме благополучия в учебную программу и таким образом помочь будущим морякам понять, что означает человеческий фактор в морской профессии. Это даст им знания и навыки, чтобы оставаться здоровыми и счастливыми"

Аунг Кьяв Линн, генеральный секретарь Independent Federation of Myanmar Seafarers (IFOMS)

Мы работаем в нескольких странах-поставщиках моряков, включая Индию, Филиппины, Украину, Мьянму, Шри-Ланку, Чили и Мексику, над тем, чтобы включить модуль по благополучию на море в учебную программу всех морских институтов.

Работая с другими участниками отрасли, мы разработали учебные модули, которые специально адаптированы к национальным законам и культурным традициям каждой страны. МФТ проводит обучение обучающих, чтобы мы могли быть уверены, что каждый студент в каждом морском учебном заведении получает знания, навыки и установки, чтобы справляться со стрессом, когда они приходят на корабль в качестве стажеров или курсантов, а также на протяжении всей своей морской карьеры.

Модуль также позволяет молодым морякам получить хорошее образование и правильное понимание уязвимости к ВИЧ/СПИД и другим инфекциям, передаваемым половым путем. Моряки - это очень мобильные работники, почти исключительно мужчины сексуально активного возраста, которые находятся вдали от своих жен или партнеров в течение длительных периодов времени. Молодые моряки, включая курсантов, могут сталкиваться с угрозой рискованного сексуального поведения или практики из-за давления со стороны сверстников или влияния старших коллег.

Традиционно морская подготовка была в основном сосредоточена на практических вопросах мореплавания, на том, чтобы провести корабли из пункта А в пункт Б самым быстрым и безопасным способом. Нам необходимо добиться, что человеческий фактор в профессии моряка также был приоритетом. ■

Усиление поддержки моряков в Арабском мире и Иране

Мохамед Аррачеди - руководитель сети контактных лиц МФТ в Арабском мире и Иране — рассказывает о последних событиях в регионе и приводит два примера успеха, достигнутого несмотря на безнаказанность судовладельцев и отсутствие сотрудничества со стороны государств флага

Усиление поддержки в случаях оставления судна

Значительно увеличилось количество случаев, которыми занималась сеть.

В 2017 году она рассмотрела 79 случаев и собрала более 600 000 долларов США в счет задолженности по заработной плате. В 2018 году было зарегистрировано более 100 случаев, касающихся исков о задолженности по заработной плате на сумму почти 2 000 000 долларов США. В конце октября 2019 года количество рассмотренных случаев составило 85, а сумма собранной задолженности по заработной плате — 3 768 616 долларов США.

Большая часть этих случаев связана с оставлением судов, что является общеизвестным фактом в портах Арабского мира.

Реагируя на растущую загруженность делами, МФТ в 2019 году провела семинары в Марокко и Ливане, чтобы убедиться, что все ее контактные лица в регионе полностью понимают Конвенцию о труде в морском судоходстве и приобретают навыки, необходимые для оказания качественной помощи морякам, особенно при рассмотрении сложных случаев оставления судов. На семинарах также объясняются преимущества коллективных переговоров для членских профсоюзов МФТ, которые проводят оргработу среди моряков. ■

МФТ впервые провела проверку на судне в Сирии

Делегация должностных лиц сирийских и ливанских профсоюзов поднялась на борт Lady Caroline под сирийским флагом в порту Латакия; это первый случай, когда МФТ осуществила посещение судна в Сирии.

В ответ на призыв о помощи в июне 2019 года Насер Наззал, председатель Lebanese Seaman's Syndicate и новое контактное лицо МФТ в Ливане, и Самир Хайдар, председатель Seafarers Syndicate of Syria, посетили пассажирское судно типа РО-РО, чтобы навестить брошенный на произвол судьбы экипаж. Они предоставили морякам финансовую помощь для покупки еды, воды, телефонных карточек и основных продуктов питания.

Судно было задержано по решению суда, и 13 моряков из Сирии, Индии, Египта и Турции подали судебный иск о компенсации задолженности по заработной плате. Шесть индийских членов экипажа попросили МФТ помочь им с репатриацией.

Насер Наззал потратил очень много времени и усилий, чтобы помочь экипажу. Он отправился в Сирию, посетил судно и детально изучил административные и логистические аспекты, связанные с репатриацией моряков по гуманитарным соображениям. Помощь профсоюзов и финансирование со стороны МФТ позволили им вылететь 2 октября на родину из аэропорта Дамаска. ■

Власти игнорируют дело о современном рабстве

В одном из самых печально известных случаев, с которыми столкнулась МФТ в этом регионе, было оставление трех пакистанских членов экипажа в течение почти двух лет на судне Borhan 3 под иранским флагом, что является очевидным случаем современного рабства.

Моряки были наняты в Пакистане и прибыли на судно в 2017 году. Они не получали заработную плату и 22 месяца оставались на борту в порту Бушер, Иран. Они жили там в ужасающих условиях, без какой-либо поддержки со стороны компании, государства флага или администрации порта. К тому времени, когда МФТ получила от экипажа просьбу о помощи, сроки действия их контрактов давно истекли. Моряки были доведены до крайнего изнеможения, а их семьи испытывали финансовые трудности. Они не имели понятия, когда получат зарплату или смогут вернуться домой.

Казалось, что судовладелец, Борхан Дарья Киш, намеренно следовал своему плану довести людей до отчаяния, чтобы они отказались от своих финансовых требований и просили только о репатриации. Именно это сделал предыдущий экипаж судна.

МФТ и наши контактные лица в Иране постоянно пытались связаться с судовладельцем, государствами флага и порта. Ответа не последовало. Мы были шокированы тем, как безнаказанно действовала компания, а также отсутствием чувства ответственности и сотрудничества со стороны иранского государства флага, морских властей и посольства Пакистана в Иране.

Несмотря на это, МФТ и Алиреза Моради, наше контактное лицо из профсоюза Iranian Merchant Mariners Syndicate, продолжали бороться и сумели добиться репатриации моряков на родину 27 и 29 сентября 2019 года, а также компенсации задолженности по заработной плате в размере 16 112 долларов США. ■

Сотрудничество в поддержке моряков в саудовских портах

МФТ и Королевство Саудовская Аравия договорились о более тесном сотрудничестве по вопросу поддержки моряков, заходящих в порты Саудовской Аравии.

Значительный шаг вперед был сделан на совещании в Лондоне 21 октября 2019 года с участием Постоянного представителя Королевства Саудовская Аравия в ИМО (Международной морской организации) Эссама Аламмари, Стива Трусдейла (координатора инспектората МФТ) и меня.

На встрече обсуждался ряд вопросов, в том числе последние просьбы о поддержке моряков в портах Саудовской Аравии, расширение сотрудничества между МФТ и морскими властями Саудовской Аравии, и ратификация Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC) 2006 года. Эти более тесные рабочие отношения быстро привели к положительному результату: успешной репатриации пяти моряков и получению причитающейся им заработной платой на судне MKN 205 в порту Даммам.

(Читайте о новых региональных сетях контактных лиц МФТ на стр. 22) ■

Позиция начинающего курсанта

Полный вперед, курсанты! Это сообщение, которое Доротея Самаржия хочет передать после своего первого опыта на борту в качестве палубного кадета

Будучи женщиной, я никогда не думала, что мне дадут возможность осуществить свою мечту и отправиться в плавание в качестве курсанта.

Но во время изучения корабельных технических средств после окончания факультета морских исследований в Риеке, Хорватия, в 2017 году со степенью бакалавра и званием морского инженера, мне была предоставлена возможность стать курсантом. Я находилась на важном перепутье моей жизни - продолжить учебу или воспользоваться возможностью, чтобы осуществить свое самое заветное желание. Я выбрала подготовку курсантов, чтобы применить на практике все, что я усвоила в теории.

Когда я прибыла на корабль в сентябре 2018 года, то почувствовала волнение и счастье, но в то же время не могла справиться с грустью, зная, что в течение нескольких месяцев я буду вдали от своего дома и своих близких. В первые дни на корабле я приложила немало усилий, чтобы сориентироваться, и вскоре почувствовала себя комфортнее в новой обстановке.

Я работала с офицерами из Индии и с членами экипажа, в основном филиппинцами. Я так благодарна им за то, что они указывали на мои ошибки, за то, что они щедро тратили свое время и усилия, помогая мне последовательно и грамотно выполнять свою работу. Я стремилась узнать как можно больше о моей будущей работе у офицера, с которым несла вахту.

У меня была возможность пройти через коффердам и попытать счастье в работе на палубе. В дополнение к работе на навигационном и капитанском мостике я проводила время в машинном отделении, изучала балластные и грузовые операции и вела бортовой журнал. Мы выполняли рейсы между портами в Индии, Китае, Южной Корее, Сингапуре и Малаккском проливе, где я могла наблюдать интенсивное судоходство.

В свободное время я посещала тренажерный зал, смотрела фильмы и общалась со своей семьей и друзьями через социальные сети. Я также использовала время, чтобы вновь продумать и закрепить то, что узнала в течение недели.

Мои четыре с половиной месяца на борту пролетели быстро. Когда наступил день высадки, мне было грустно покидать свой первый корабль и уже знакомую рабочую среду. Однако ностальгия по кораблю быстро исчезла в море чувств, которые я испытывала к своим близким и с которыми я скоро буду.

Я рада, что у меня был шанс испытать так много на практике, что мой первый рейс оправдал мои ожидания, и хочу продолжить свою карьеру в качестве моряка.

Хотела бы сказать будущим курсантам и курсанткам, что независимо от предубеждений других все возможно, если ваше желание достаточно сильно. Итак, «вперед, курсанты!». ■

Шокирующий рост смертности на море в замкнутых пространствах

Работникам нужно как минимум две вещи от воздуха на рабочем месте: чтобы им было безопасно дышать, и чтобы он не взрывался и не убивал их. Однако, рассказывает Питер Лахей, национальный координатор МФТ в Канаде, смертельные случаи в замкнутых пространствах — опасность, давно знакомая судоходной отрасли.

Смертельные случаи в замкнутом пространстве 1999-2018 гг. Источник Vistrato Limited 2018.

За прошедшие 20 лет 145 работников морского транспорта погибли, работая в замкнутых пространствах.

Шокирующий всплеск в период с января 2018 года по апрель 2019 года привел к гибели 28 человек - 16 докеров и 12 моряков - от удушья или взрывов в замкнутых пространствах, или от падений после случаев обморока из-за плохого воздуха.

Этот массовый рост случаев со смертельным исходом свидетельствует о бездушности тех, кто сегодня управляет судоходной отраслью; компаний, которые предпочитают сэкономить доллар, вместо того, чтобы обучать и оснащать работников безопасным для работы с оборудованием в условиях ограниченного пространства или инвестировать в культуру безопасности на судне, чтобы работникам предоставлялось время, необходимое для проветривания грузовых трюмов, обеспечения воздухом достаточно хорошего качества или исключения риска.

Работники морского транспорта могут быть не в полной мере осведомлены о разнообразных опасностях, которые представляют собой лесоматериалы, уголь, железная руда, зерно, газы и другие грузы.

Недопустимо, чтобы работник полагался только на открывание люков на 30 минут и надеялся на лучшее, или пытался защитить себя самостоятельно. Недостаточно, чтобы работники принимали все возможные меры предосторожности, но иногда все же оказывались без достаточной защиты из-за скопления газа и недостатка кислорода. И совершенно недопустимо, чтобы работникам приходилось иметь дело с бесчеловечной отраслью, рискуя собственной жизнью ради спасения своих упавших вниз коллег.

Судовладельцы обязаны заботиться о своем экипаже и докерах, нанятых для выполнения грузовых операций. Международная морская организация (ИМО) предоставляет международные руководящие принципы и требования в отношении перевозки насыпных или наливных грузов по всему миру — они включают в себя идентификацию и группирование грузов по степени их опасности, руководящие принципы по безопасной обработке и процедурам для испытаний.

Обучение и процедуры являются обязательными. Халатность судовладельцев, приводящая к игнорированию стандартных процедур и лишению жизни работников, должна наказываться пропорционально потерянным жизням.

МФТ работает с отраслью в рамках ИМО для обеспечения того, чтобы нормативные акты, касающиеся замкнутого пространства, были достаточно жесткими, чтобы защитить всех работников морского транспорта. Мы продолжаем бороться с операторами, которые регулярно заставляют работников выбирать между риском для жизни или их работой. Мы также поддерживаем призывы наших членских профсоюзов принять производственные законы о причинении смерти по неосторожности в отношении работодателей, которые умышленно рискуют жизнью работников. ■

Thai fishers' union продолжает укреплять свои позиции

Первый профсоюз рыбаков в Таиланде стремится к переменам в отрасли. Джон Хартоу, руководитель проекта МФТ в Таиланде, демонстрирует выдающиеся достижения FRN за первые два года

Рыбаки, работающие в Таиланде, сталкиваются с некоторыми из наиболее серьезных злоупотреблений в глобальной отрасли.

Чтобы отстоять свои права, в 2017 году рыбаки создали свой собственный профсоюз — Fishers Rights Network (FRN).

С тех пор правительство Таиланда реагирует на этот глобальный мониторинг: оно пересмотрело методы мониторинга и инспекции в отрасли, ратифицировало международную конвенцию МОТ о труде в рыболовном секторе № 188 и усилило национальное законодательство, в том числе ужесточение санкций за нарушение прав рыбаков. Но большинство рыболовов в Таиланде по-прежнему не защищены от злоупотреблений и эксплуатации.

Без соблюдения прав на рабочем месте и силы, которую представляют профсоюзы, нарушения трудовых прав и жестокое обращение с рыбаками будут продолжаться. Вот почему МФТ продолжает оказывать поддержку рыбакам-мигрантам, проводя оргработу в FRN, и вдохновлена значительным прогрессом, достигнутым в Таиланде.

Более 1 200 рыбаков FRN подписали петицию о Конвенции 188, призывающую правительство Таиланда принять национальный закон о рыболовстве, а также меры, необходимые для обеспечения полного выполнения положений Конвенции 188 и их эффективного применения в рамках законодательства и нормативных актов. В ноябре 2019 года в присутствии делегации ЕС в Таиланде они представили петицию высшим правительственным чиновникам из министерства военно-морского флота Таиланда, департамента труда, Командного центра по борьбе с незаконным рыбным промыслом (CCCIF) и Министерства охраны труда и социального обеспечения.

Организаторы и сотрудники FRN также проводят на местах разъяснительную работу и обучение по вопросам оказания первой медицинской помощи, искусственного дыхания, лечения и общим принципам охраны труда на судне. На сегодняшний день они обучили более 400 рыбаков экстренной медицинской помощи и эффективному использованию лекарств, а также раздали сотни аптечек первой помощи для судов в Сонгкхла, Ранонге, Паттани, Трате, Кхура Бури, Пханг-Нга и Районге.

FRN продолжает тесно сотрудничать с Международной организацией труда (МОТ) в рамках своего проекта «Права на судах и на берегу» в Таиланде, целью которого является предотвращение и сокращение недопустимых форм труда в таиландских секторах рыбного промысла и переработки морепродуктов. Это сотрудничество включает в себя ведение FRN организационной работы среди рыбаков в Трате, Сонгкхла и Ранонге, а также представление интересов рыбаков на важных координационных встречах по всей стране.

В последнее время FRN оказывает помощь расположенному в США Центру солидарности (АФТ-КПП) в реализации его проекта «Продвижение международно признанных прав трудящихся-мигрантов в Андаманских прибрежных провинциях».

FRN также проводил обучение рыбаков в Ранонге, Пханг-Нга и Кхура Бури по вопросам трудовых прав, ведения коллективных переговоров и санитарного просвещения.

В 2018 году МФТ согласовала Кодекс поведения судов с Thai Union, крупнейшей в мире компанией по промыслу тунца. В 2020 году FRN

МФТ продолжает оказывать давление в поисках урегулирования скандала с рыбаками в Ирландии

МФТ все еще наблюдает за действиями ирландского правительства, добиваясь эффективного выполнения согласованных мер по защите рыбаков-мигрантов, сообщает Джонатан Уорринг, старший помощник юриста

В мае 2018 года у МФТ не оставалась другого выбора, кроме как начать судебное разбирательство в отношении министра юстиции и равноправия в Ирландии после обнаружения более 15 потенциальных жертв торговли людьми, работавших в ирландском рыбном помысле.

Этому предшествовала более чем десятилетняя работа координатора МФТ в Великобритании и Ирландии Кена Флеминга по сбору доказательств систематического насилия и эксплуатации рыбаков-мигрантов в этой стране.

Расследования, проведенные МФТ, позволили прийти к выводу, что нестандартная схема работы для рыбаков, не входящих в ЕЭЗ, которая была введена в действие для улучшения условий и защиты рыбаков-мигрантов, на самом деле оказывала противоположный эффект. Она фактически привязывала рыбака к одному работодателю, который затем мог действовать с позиции силы в отношении тех, кто работал на его судах, и различные государственные органы не выполняли своих обязательств по контролю над такой схемой.

Министр отклонял приглашения к сотрудничеству с МФТ для решения связанных со схемой проблем даже после начала судебного разбирательства. МФТ передала это дело в Высокий суд, где государство яростно защищало схему, что привело к значительным задержкам в рассмотрении дела.

В апреле 2019 года МФТ и соответствующие государственные структуры начали посреднические дискуссии с целью незамедлительного согласования важных защитных механизмов для рыбаков-мигрантов в Ирландии. Через два дня МФТ удалось заключить соглашение с ирландским правительством о введении в действие комплекса мер по защите рыбаков-мигрантов от работы в условиях современного рабства и торговли людьми.

Главной уступкой правительства была гарантия того, что неевропейские рыбаки больше не будут привязаны к работодателю-спонсору, зарегистрированному в рамках этой схемы. Рыбак будет иметь право уволиться без разрешения работодателя, и ему будет предоставлено время для поиска альтернативной работы без угрозы немедленной депортации.

Другие обязательства включали в себя предоставление трудовых договоров и информации о правах как на родном языке рыбака, так и на английском языке, а также обязательство до 15 ноября 2019 года включить в ирландское законодательство директиву ЕС о максимальной продолжительности рабочего времени, минимальной продолжительности отдыха и требованиях к комплектованию экипажей на судах промышленного рыболовства.

В докладе Госдепартамента США о торговле людьми в июне 2019 года по-прежнему содержалась критика в адрес ирландского государства, и оно второй год подряд отнесено к государству уровня 2 из-за его неспособности обеспечить минимальные стандарты для ликвидации торговли людьми.

В конце октября 2019 года МФТ не замечала почти никаких свидетельств того, что ирландское государство серьезно относится к выполнению согласованных мер, или каких-либо значительных изменений в отношении рыбаков. МФТ продолжает внимательно следить за ситуацией и добиваться надлежащего участия ответственных государственных органов. ■

продолжит обучение всех поставщиков Thai Union по вопросам этого Кодекса, включая положения о коллективных переговорах и свободе ассоциации. Это прекрасная возможность для организационной работы и обучения рыбаков, осуществляющих поставки в Thai Union, и позволит активизировать усилия по заключению соглашений по охране труда и технике безопасности вдоль всей цепочки поставок.

На региональном уровне FRN играет ведущую роль в Форуме рыбного промысла в Юго-Восточной Азии в рамках МОТ, тесно сотрудничая с МФТ и ее членскими организациями: PSU (Pilipino Seafarers Union), KPI (Indonesia) и Independent Federation of Myanmar Seafarers (IFOMS), в целях укрепления региональной координации и активизации национальных усилий по борьбе с торговлей людьми и принудительным трудом в рыболовном секторе.

FRN также сотрудничает с МОТ, правительством Мьянмы и IFOMS в обучении бирманских рыбаков, направляющихся на работу в Таиланд, знакомя их с профсоюзом, их трудовыми правами и защитными механизмами в соответствии с законодательством Таиланда. ■

“Рыбаки-мигранты в Таиланде взяли на себя ответственность за создание собственного независимого демократического союза и отстаивают свои права. Это была борьба, но с помощью МФТ Fishers’ Rights Network (FRN) стал боевой силой, выступающей за перемены в рыбном промысле Таиланда и в регионе. Мы рады видеть достигнутый прогресс, и нам предстоит сделать вместе гораздо больше, чтобы добиться справедливости для рыбаков во всем регионе”

Джонни Хансен, председатель секции работников рыбного хозяйства МФТ

Следите за развитием Fishers’ Rights Network на сайте www.justiceforfishers.org

Уровень депрессии у моряков выше, чем у других работников

Новое исследование показывает, что у моряков уровень депрессии гораздо выше, чем у других работающих групп населения, что является шокирующим и удручающе знакомым результатом, говорит Кэти Хиггинботтом, глава Фонда моряков МФТ

Фонд заказал исследование в Йельском университете о психическом здоровье моряков с целью изучения причин депрессии, тревоги и суицидальных мыслей, а также поиска способов снижения рисков.

В исследовании проанализировано 1572 ответа от моряков из всей морской отрасли. Было обнаружено следующее:

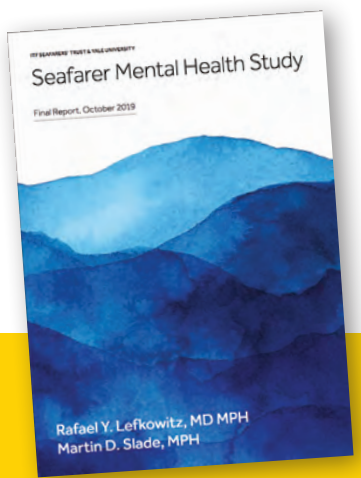
- четверть моряков страдала от умеренной до тяжелой формы депрессии,
- семнадцать процентов ощущали тревогу,
- по состоянию за две недели до завершения опроса двадцать процентов рассматривали возможность причинения вреда самим себе или самоубийства в течение, по крайней мере, нескольких дней,
- наибольшему риску в основном подвергаются моряки из числа молодежи и женщин.

Важно отметить, что моряки, испытывавшие депрессию или тревогу, с более чем двукратной степенью вероятности получали травмы и/или перенесли заболевания в течение предшествовавших 12 месяцев. Плохое психическое здоровье также оказывает серьезное воздействие на травмы и болезни, что, в свою очередь, влияет на жизни людей и эксплуатацию судов.

Отчет показывает, что риск выше, когда моряки работают в плохо управляемых компаниях, которые не заботятся о своих экипажах, когда они подвергаются насилию на рабочем месте и когда не испытывают удовлетворенности от работы. В подавляющем большинстве случаев моряки с высоким уровнем депрессии и тревоги также чувствовали себя недостаточно подготовленными для выполнения задач, которые им приходилось выполнять, и не могли влиять на принятие решений. Эти проблемы являются общими для многих работников и рабочих мест, и их можно решать.

Однако некоторые факторы повышают особые риски для моряков. Моряки в значительной степени невидимы для остального мира. Они находятся в изоляции на борту корабля, временами испытывают крайнюю усталость и несут ответственность за большой и ценный объект, который может вызвать экологическую катастрофу, влекущую за собой огромные штрафы и уголовную ответственность. Отсутствие постоянных трудовых договоров в сочетании с находящимся наготове резервом рабочей силы и превышением предложения судов над спросом ведет к конкуренции за счет людей, работающих в море. А морские законы и ответственность работодателя остаются непрозрачными, несмотря на принятие Конвенции о труде в морском судоходстве.

Психическое здоровье кажется очень личным вопросом, но на самом деле проблемы носят всеобщий характер: отсутствие контроля, отсутствие ухода и поддержки, а также отсутствие влияния, чтобы изменить положение вещей к лучшему. ■



В ОТЧЕТЕ ЙЕЛЬСКОГО УНИВЕРСИТЕТА СОДЕРЖАТСЯ СЛЕДУЮЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ:

- **Морская отрасль должна предусматривать стратегии поддержки психического здоровья там, где ресурсы ограничены, уделяя особое внимание морякам, подвергающимся более высокому уровню риска, находящимся в рабочей среде с более высоким уровнем риска и испытывающим периоды более высокого риска (такие, как последние дни пребывания дома, первые дни плавания и во время продления контракта).**
- **Морские учебные заведения должны заниматься вопросами психического здоровья моряков.**
- **Компании должны усилить поддержку курсантов и новых членов экипажа, а также обеспечить наличие соответствующих программ обучения для моряков;**
- **Морская отрасль должна стремиться дестигматизировать вопросы психического здоровья и создавать благоприятную, гармоничную среду на рабочем месте.**

Целевой грант для совершенствования работы службы телемедицины для моряков

Лука Томмаси, менеджер Фонда моряков, принимающий решения о выдаче грантов, объясняет, почему Фонд инвестирует в разработку программного обеспечения для телемедицины

Международная организация труда и Международная морская организация утверждают, что моряки должны иметь на судне доступ к медицинскому обслуживанию того же уровня, что и люди на берегу. Но это сложно осуществить на практике.

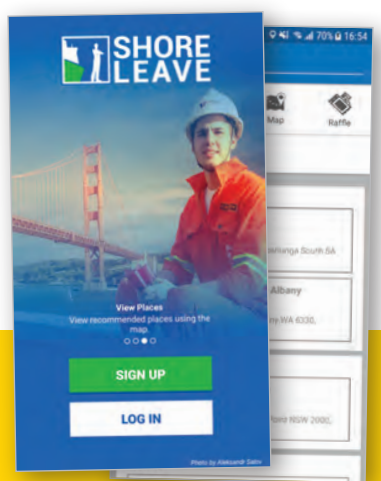
Нехватка медицинского персонала на судне, ограниченные медицинские знания персонала на борту и нехватка медикаментов – сочетание этих факторов ставит моряков в невыгодное положение. Члены экипажа часто пытаются решать незначительные проблемы со здоровьем самостоятельно, консультируясь со Службой морской телемедицинской помощи (TMAS) на берегу в более тяжелых случаях.

Много времени тратится на телефонные звонки и электронные сообщения между кораблем и TMAS, чтобы получить четкую картину состояния здоровья пациента. Без правильной информации поставить правильный диагноз крайне сложно, и это может поставить под угрозу жизнь моряков.

Чтобы улучшить ситуацию, Фонд моряков МФТ предоставил грант CIRM (Centro Internazionale Radio Medico), крупнейшей службе TMAS, используемой моряками, которая обслуживает почти 6 000 пациентов в год. Эти деньги пойдут на финансирование разработки программного обеспечения, которое поможет назначенному медицинскому работнику на борту предоставлять правильную информацию врачам TMAS.

Сбор данных CIRM о клинических случаях за последние 20 лет предоставит бесценный объем информации для программного обеспечения. Программное обеспечение будет обрабатывать эти данные в соответствии с симптомами, записанными моряком, и создаст трассу, которая поможет им составить полную учетную запись. Затем она будет отправлена в одном файле с фотографиями врачам TMAS.

Конечным результатом будет более надежное медицинское досье, объясняющее ситуацию более подробно, более быстрая связь между кораблем и берегом, и более точный диагноз. Это в конечном итоге улучшит качество медицинского обслуживания, предоставляемого судам удаленно. ■



ПРИЛОЖЕНИЕ ОБ УВОЛЬНЕНИИ НА БЕРЕГ

Приложение Фонда Trust's Shore Leave призвано помочь членам экипажа максимально использовать свое ограниченное свободное время в порту. Оно предоставляет в автономном режиме контактную информацию о центрах моряков и о круглосуточной службе помощи морякам ISWAN. Это бесплатное приложение доступно для Android и iPhone — более подробная информация на: www.seafarerstrust.org/apps.

Фонд моряков — благотворительная структура МФТ — узнайте больше на www.seafarerstrust.org

Моряки — сделайте МФТ вашим ежедневным портом захода за информацией и консультациями

Бесплатные приложения МФТ — доступны для устройств Android и iOS

Загрузите их из своего ***магазина приложений http://bit.ly/36SaOr2*** или из ***Google Play*** на ***http://bit.ly/36HTYex***

Моряки МФТ

- Узнайте о своем судне
- Узнайте, что может сделать для вас профсоюз
- Узнайте, куда обратиться за помощью в кризисной ситуации
- Обратитесь в МФТ
- Найдите телефон Инспектора МФТ или профсоюза моряков МФТ

Благосостояние МФТ

Вас беспокоит стресс, ВИЧ/СПИД, инфекции, передаваемые половым путем (ИППП), туберкулез (ТБ), малярия или вирус Зика?

Найдите всю последнюю информацию и советы:

- Симптомы • Распространение
- Лечение • Профилактика
- Распространенные заблуждения о болезни

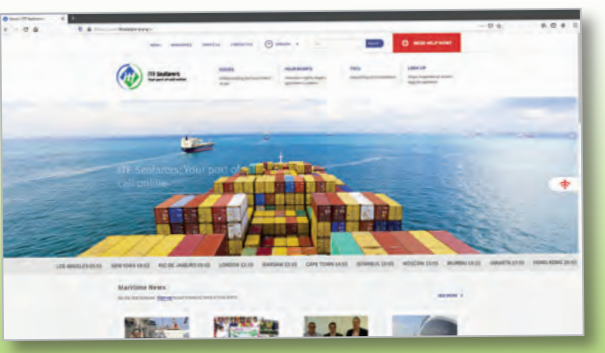
МФТ Глобально

- Следите за последними новостями МФТ и профсоюзов
- Будьте в курсе наших кампаний
- Узнайте больше о МФТ и входящих в нее профсоюзах

Сайты МФТ

www.itfseafarers.org

Узнайте о своих правах и о том, как инспекторы МФТ оказывают помощь в море и в порту, на нашем специализированном и обновленном веб-сайте для моряков.



www.itfglobal.org

Следите за всеми последними событиями, касающимися работников и профсоюзов МФТ, на новом глобальном веб-сайте МФТ.

Социальные сети МФТ

Будьте в курсе о жизни на море в социальных сетях:
Следите за новостями МФТ и профсоюзов, используя *@ITFSeafarersSupport* в Твиттере и на *www.facebook.com/ITFseafarerssupport*