



Русский | № 35/2021

Морской бюллетень

Международная федерация транспортников



**Спасибо,
моряки-герои!**

В этом выпуске:

Воздействие коронавируса и кризис смены экипажей

Мошенники, использующие социальные сети

Ваша справочная вкладка для получения помощи



СОДЕРЖАНИЕ

4

Кампания
против
удобных
флагов

5-12

Кризис
смены
экипажей

13-14

Рассказы
с переднего
края

15-16

Профсоюзы
в действии

17

MLC

Правила, касающиеся
продолжительности
рабочего времени
и времени отдыха

18

Биография:
Дэйв
Хайндель,
SIU

Справочная
вкладка

Восемь страниц
контактных данных
и советов

19-21

Оставление
судов

22-25

Биография:
Инспекторат

26-28

Мошени-
чество

29-30

Здоровье
и благополу-
чие

31

Докеры

32-33

Рыбаки

34-35

Фонд
моряков
МФТ

Международная федерация транспортников (МФТ) – это международная федерация транспортных профсоюзов, которая представляет интересы более 18 миллионов транспортников из почти 670 членских 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 132 инспектора и контактных лица МФТ.

МОРСКОЙ КОБЮЛЛЕТЕНЬ МФТ № 35/2021

Издан в 2021 г. Международной федерацией транспортников (МФТ): 49/60 Borough Road, London SE1 1DR, United Kingdom.

Дополнительные экземпляры Морского бюллетеня (на английском, арабском, китайском, немецком, индонезийском, японском,

бирманском, русском, испанском и турецком языках) можно получить в МФТ по вышеуказанному адресу. Вы также можете скачать PDF на

https://www.ifseafarers.org/en/resources/materials?search_api_fulltext=seafarers%27+bulletin&field_topic=All&sort_by=created_1

Вэб-сайт: www.ifseafarers.org | Email: seafsupport@if.org.uk | Тел.: +44 (20) 7403 2733 | Факс: +44 (20) 7357 7871

Фото на обложке: Ама Намин

Приветствие



Во-первых, я хочу сказать огромное спасибо от имени МФТ всем морякам и каждой из наших морских членских организаций за ваш профессионализм и усердие в выполнении своих обязанностей, несмотря на страх и неуверенность, порожденные пандемией Covid-19.

Во всем мире миллионы моряков по-прежнему занимались перевозкой товаров, которые кормили наши семьи и обеспечивали надлежащее медицинское обслуживание. Без ваших жертв — и жертв ваших семей — мировая торговля остановилась бы с гораздо более серьезными последствиями. Несмотря на все трудности, наши членские организации приняли этот вызов и продолжали оказывать столь необходимую поддержку своим членам.

В МФТ тема пандемии доминировала в ее работе в 2020 году, и мы упорнее, чем когда-либо, боролись за права моряков и вернули миллионы в качестве компенсации за невыплаченную заработную плату.

На глобальном уровне МФТ неустанно работала с широким кругом партнеров над повышением степени осведомленности о кризисе смены экипажей, когда многие из вас — на его пике до 400 000 — не могли вернуться домой или даже покинуть свой корабль в течение нескольких месяцев, часто без доступа к медицинской помощи или увольнению на берег.

Наше стратегическое взаимодействие с социальными партнерами и морской отраслью, особенно с Международной палатой судоходства (МПС) и Международным комитетом морских работодателей (ИМЕС), пользовалось поддержкой во всем мире, чтобы положить конец тому, что, по признанию Генерального секретаря Организации Объединенных Наций Антониу Гутерриша, является «гуманитарным кризисом». При поддержке Международной морской организации и Международной организации труда мы призывали страны признать вас «ключевыми работниками» и в срочном порядке способствовать смене экипажей. Мы продолжаем искать решения и обеспечивать повсеместную защиту ваших прав.

В этом выпуске *Морского бюллетеня* мы рассказываем об этих национальных и глобальных усилиях МФТ и ее семьи профсоюзов, а также изучаем, какое воздействие оказал вирус на глобальную морскую отрасль.

Ввиду растущего числа фактов, подтверждающих, что пандемия нанесла тяжелый ущерб здоровью и благополучию моряков, в этом выпуске заостряется внимание на том, какую поддержку МФТ продолжает вам оказывать. Мы также рассказываем о том, как Чрезвычайный фонд по борьбе с Covid-19 при Фонде моряков МФТ помогал в оказании помощи многим морякам и их семьям.

Масштабы бедствия, вызванного оставлением моряков в море, продолжают расти, и наши инспекторы и контактные лица всегда готовы прийти на помощь, как вы можете видеть в некоторых из душераздирающих историй, представленных в этом выпуске.

Вы также увидите, что мошеннические агентства по найму становятся умнее, а количество мошеннических вакансий, предлагаемых через социальные сети, значительно увеличилось. Мы предлагаем рекомендации, которые помогут вам защитить себя и не стать жертвой подобного мошенничества.

Как обычно, наша восьмистраничная вкладка наполнена информацией и советами, а также предоставляет вам контактные данные всех инспекторов МФТ.

С наилучшими пожеланиями более благополучного и здорового 2021 года,

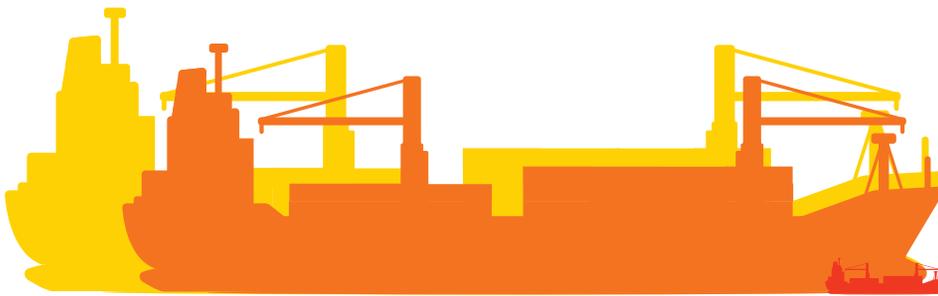
Стивен Коттон
Генеральный секретарь МФТ

Кампания МФТ против УдФ в цифрах

По состоянию на 1 декабря 2020 года:

Инспекции МФТ

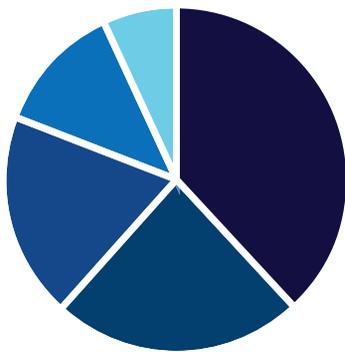
Общее число проверенных судов с разбивкой на суда без нарушений и суда с нарушениями.



Общая сумма
взысканных
задолженностей
по заработной плате

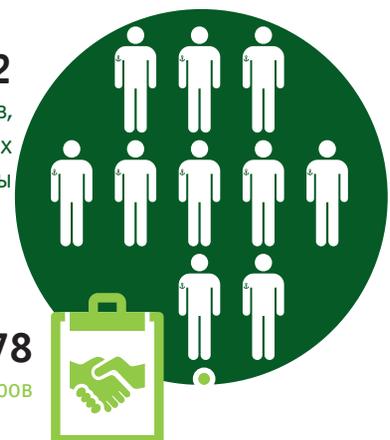


Пять основных нарушений по типу, обнаруженных во время проверок МФТ



Суда и моряки, на которых распространяются договоры МФТ

315 532
Общее число моряков,
на которых
распространяются договоры



13 378
Общее число договоров



Бездействие правительств привело к беспрецедентному кризису смены экипажей

Жизни моряков, работающих на круизных, грузовых и рыболовных судах, были ввергнуты в кризис, когда правительства не смогли принять практические меры, позволяющие производить смену экипажей во время пандемии коронавируса. *Морской бюллетень* рассказывает о реакции МФТ и уроках, которые следует усвоить отрасли



Моряки-герои жертвы кризиса смены экипажей

В январе 2021 года - через 10 месяцев с начала пандемии - сотни тысяч членов экипажей оказались брошенными на борту своих судов. Дэйв Хайндель, председатель секции моряков МФТ, рассказывает о том, как морская семья МФТ начала действовать, поддерживая моряков и добиваясь действий от правительств, чтобы положить конец кризису смены экипажей.

Когда в марте 2020 года разразилась пандемия, моряки, у которых заканчивался контракт, внезапно лишились возможности вернуться домой. Рейсы были отменены, а границы закрыты государствами порта, странами транзита и странами проживания моряков. По прошествии нескольких месяцев тревога моряков сменилась недоумением, а затем гневом, поскольку правительства оказались не готовы искать практические решения для выхода из их тяжелого положения.

Каждый месяц около 100 000 моряков должны были производить смену на судах, поскольку Конвенция о труде в морском судоходстве (MLC) определяет максимум 11 месяцев, когда моряк может находиться на борту. По истечении срока действия контракта моряк имеет право прекратить работу и вернуться домой за счет работодателя. Но реализовать это право стало чрезвычайно сложно во время пандемии Covid-19.

19 марта МФТ из-за пандемии неохотно, но все же согласилась на продление трудовых договоров экипажей при условии согласия моряков. В течение апреля и мая, пока моряки самоотверженно помогали поддерживать глобальные, жизненно важные поставки, МФТ, ее профсоюзы и морские работодатели с небывалым усердием вместе работали, консультируя правительства по вопросам о том, как лучше всего обеспечить смену экипажей. Они призывали правительства предоставить морякам статус ключевых работников, освобождая их от ограничений на поездки и транзит, чтобы они могли вернуться домой.

Их решение из 12 пунктов по смене экипажей было принято 6 мая Международной морской организацией (ИМО). 28 мая ИМО, Международная организация труда (МОТ) и Международная организация гражданской авиации (ИКАО) настоятельно призвали правительства действовать. 12 июня Организация Объединенных Наций (ООН) поддержала наш призыв о признании статуса ключевых работников.

Но все же кризис продолжал обостряться. Часть оказавшихся брошенными моряков находились на судах более года. Некоторые правительства не разрешили им выходить на берег для прогулки или даже для оказания скорой медицинской помощи. Моряки рассказывали нам, что они все больше устают, утомляются и отчаянно хотят покинуть

свои «плавающие тюрьмы». Их здоровье, благополучие и безопасность подвергались все большему риску. Ситуация становилась невыносимой.

В центре внимания оказалась тема влияния, оказываемого фрахтователями. Фрахтователи находят и фрахтуют суда от имени судовладельцев, что дает им право голоса при выборе маршрута и отклонений судов от курса. Во время пандемии многие фрахтователи начали включать в свои контракты с судовладельцами положения о запрете смены экипажей. Это означает, что в период активного фрахтования судна судовладельцу и крейтинговому агенту не разрешается заходить в какой-либо ближайший порт, что позволило бы произвести смену экипажа, независимо от того, как долго экипаж находится на борту.

С нас хватит

Через три месяца после начала пандемии МФТ заявила: «С нас хватит» и с 16 июня МФТ и входящие в нее профсоюзы моряков будут делать все, что в их силах, чтобы помочь морякам, у которых истек срок действия контрактов, воспользоваться правом прекратить работу и вернуться на родину. Мы подготовили руководство для моряков по этим правам, а также по их правам согласно MLC.

Генеральный секретарь МФТ Стив Коттон заявил: «Если убытие моряков с этих судов вызовет хаос в цепочках поставок, если порты будут оказывать поддержку от Сингапура до Сан-Франциско, и если это приведет к тому, что страховщики судов прекратят осуществлять страхование, а глобальная торговля замедлится, то это уже будет головная боль для политиков, а не для моряков всего мира».

Он добавил, что национальные правительства могут избежать этого, просто сделав несколько небольших практических исключений из ограничений по коронавирусу и позволив ключевым работникам проезжать транзитом через их территорию и возвратиться на родину, чтобы их сменил новый экипаж.

Сингапур содействовал смене экипажей, начиная с марта, и показал, как это делать. Он настоял на том, чтобы все экипажи находились в изоляции в течение двух недель, делали тест в утвержденном центре до прибытия в Сингапур и находились в изоляции в плавучих

помещениях на срок до 72 часов перед посадкой на судно.

Профсоюзы и отрасль помогли разработать согласованный стандарт для инфекционного контроля, чтобы стимулировать открытие портов. МФТ и Международный комитет морских работодателей (ИМЕС) подготовили пилотную программу в Маниле, Филиппины, по обеспечению моряков помещениями на две недели и проведению должным образом проверенных ПЦР-тестов на Covid в начале и в конце этого периода, прежде чем они вылетят в порты. К концу января 2021 года там находились 1 389 моряков, а в настоящее время размещены 214 моряков. У 61 из 1 389 человек тест дал положительный результат.

К концу августа ИМО сообщила, что около 50 стран применяют протоколы о смене экипажей. МФТ и ИМЕС совместно внесли 500 000 долларов США в фонд, созданный профсоюзами и морскими организациями в Сингапуре, чтобы поддержать страны-поставщики моряков в проведении безопасной смены экипажей. Фонд подготовил аудиторскую программу CrewSafe, основанную на модели Сингапура, чтобы создавать безопасные и адаптируемые «коридоры» для смены экипажей.

Международное давление нарастает

Шокирующие 60 процентов моряков, опрошенных МФТ в сентябре, считали, что они или члены их экипажей вероятнее всего «были причастны к происшествию, которое могло бы нанести ущерб человеческой жизни, имуществу или морской среде из-за их утомленности или усталости».

После представлений МФТ и Международной палаты судоходства (МПС) в знаменательном решении Комитета экспертов МОТ ООН в декабре 2020 года было установлено, что правительства во время пандемии полностью провалили выполнение своей обязанности проявлять заботливое отношение к морякам в соответствии с международным правом.

В совместном ответе генеральный секретарь МФТ Стивен Коттон и генеральный секретарь МПС Гай Платтен заявили: «Это решение... ясно дает понять, что все правительства должны следовать международному праву и срочно признать моряков ключевыми

работниками с практическими результатами. Это означает предоставление морякам разрешения выходить в портах для получения медицинской помощи... предоставление морякам возможности добраться до аэропорта и вылететь на родину, когда истечет срок действия их контрактов и ...предоставление возможности сменным экипажам пересекать границу страны, чтобы прибыть на ожидающие их суда без необходимости преодолевать множество бюрократических препон».

26 января 2021 года новое глобальное обязательство, подписанное более чем 300 лидерами морской отрасли и правозащитников, возложило на отрасль ответственность за использование своих рычагов влияния, чтобы положить конец кризису, связанному со сменой экипажей. В число сторон, подписавших Декларацию Нептуна о благополучии моряков и смене экипажей, вошли крупные транснациональные корпорации BP, Cargill, Rio Tinto и Shell.

Только 46 стран классифицировали моряков как ключевых работников, и лишь некоторые из них фактически применяют это, не создавая других барьеров, препятствующих морякам производить смену экипажей. МФТ надеется, что усиление международного давления положит конец этому гуманитарному кризису. ■

ЕГО СЕМЬЯ ОЧЕНЬ БЛАГОДАРНА И ПРИЗНАТЕЛЬНА ЗА УСИЛИЯ МФТ.



Моряк, доведенный до грани отчаяния

Инспектор МФТ Хамид Рачик и его коллеги из профсоюза **Mogosso Workers' Union (UMT)** пришли на помощь тяжело больному моряку.

Джовани Запанта — 27-летний филиппинский моряк, проработавший на море семь лет. В марте 2020 года он уже прослужил 11 месяцев третьим помощником капитана на борту «Leni Selmer» и очень хотел покинуть его. Но когда разразилась пандемия Covid-19, Марокко немедленно запретило смену экипажей, чтобы остановить распространение вируса.

Вынужденный оставаться на борту в порту Касабланки, Марокко, он продолжал бороться в течение двух месяцев, пока все это не стало для него невыносимым. 28 мая Джовани Запанта совершил попытку самоубийства.

Мы добивались получения разрешения от местных властей, которое позволило бы моряку немедленно высадиться и обратиться в больницу. Потребовалось пройти две комиссии по безопасности порта, прежде чем 30 мая судно смогло временно пришвартоваться; моряка немедленно госпитализировали.

Джовани Запанта оставался в больнице два месяца, проходя интенсивное лечение. В течение этого времени Рачик и товарищ из профсоюза регулярно навещали его, и он мог беседовать со своей семьей дома. 2 августа он вылетел на родину в сопровождении врача из больницы. Его семья очень благодарна и признательна за усилия МФТ. ■



Бюрократия в США препятствует смене экипажей

Британский инспектор Томми Моллой помог компании **Marlow Navigation** произвести смену экипажей на нескольких судах, включая **Yasa Golden Dardanelles**

Судно находилось в Хьюстоне, США. Экипаж был на борту более 12 месяцев, и сменный экипаж уже находился на судне. Однако срок действия американских виз у двух филиппинских членов экипажа истек, и Служба таможенного и пограничного контроля отказалась выдать им разрешение на высадку, даже с вооруженной охраной для сопровождения их в аэропорт.

Когда Marlow обратилась к нему, Моллой немедленно связался с инспектором Шве Тун Аунг в Хьюстоне, который обратился в Службу таможенного и пограничного контроля. Он объяснил, что на борту были 24 человека, что защитные средства были только у 22 человек, и что два моряка с истекшими контрактами будут фактически удерживаться в плену из-за бюрократии, поскольку планировалось, что в обозримом будущем судно будет работать вдоль побережья Мексиканского залива. Позиция Службы таможенного и пограничного контроля осталась неизменной.

Компании не оставалось ничего другого, как снова отправить двух членов сменного экипажа домой, лишив их заработной платы, которую они рассчитывали получить, и оставить на борту двух моряков, которые надеялись, в конце концов, вернуться домой. ■

... И К НАЧАЛУ НОЯБРЯ ОНА БЕЗОПАСНО И БЛАГОПОЛУЧНО ДОБРАЛАСЬ ДОМОЙ...



Моряки перестают работать, добиваясь репатриации

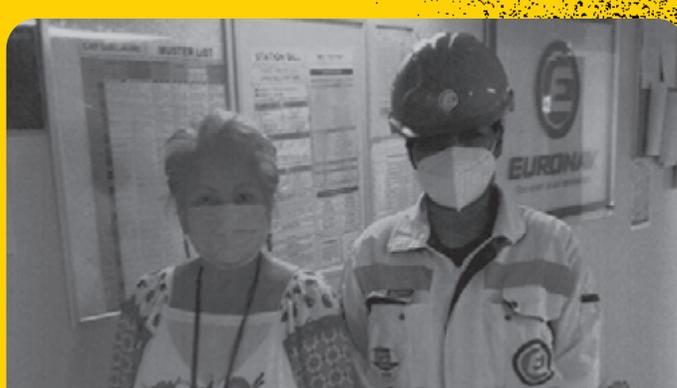
В июне 2020 года бирманский экипаж Unison Jasper связался с инспектором МФТ Мэттом Перселлом в порту Джилонга, Австралия, по вопросу репатриации после более чем 12 месяцев нахождения на судне.

Экипаж согласился с продлением, но когда капитан составил новые контракты, он проставил реальную заработную плату в договор найма моряка, что указывало на двойную бухгалтерию.

Мы тесно сотрудничали с Австралийским управлением по безопасности на море (AMSA), чтобы задержать судно в Джилонге и Брисбене в связи с репатриацией нескольких членов экипажа и взысканием долгов по заработной плате на общую сумму около 80 000 долларов США.

Во время обсуждения с Перселлом тайваньский владелец утверждал, что у судна не было договора. Выяснилось, что это ложь, когда инспектор Дин Саммерс занялся этим делом в Ньюкасле после заявлений экипажа о том, что с ними плохо обращались, запугивали и принуждали подписать продление контракта, что вынудило бы их оставаться на борту до 14 месяцев. МФТ и Maritime Union of Australia проинформировали AMSA, и судно было задержано в Ньюкасле. Там инспекторами МФТ были взысканы еще 60 000 долларов США в счет задолженности по заработной плате.

11 членов экипажа покинули судно в июле, и профсоюзы установили вокруг них в доке ветрозащитный щит, поскольку ограничения в связи с пандемией обязывали их находиться в пределах 13 метров от судна. Их перевезли в Сидней, где они ждали несколько часов, пока полиция согласовывала изъятия, чтобы их могли перевезти в отель на двухнедельный карантин. В конечном счете, в августе они улетели на родину. В сентябре AMSA запретила Unison Jasper заход в Австралию на шесть месяцев. ■



Застряли без санитарно-гигиенических изделий

Инспектор МФТ Шве Тун Аунг в Хьюстоне вспоминает, как 1 октября с ним связался расстроенный молодой панамский курсант, умоляющий о помощи в репатриации

Стажер-инженер на танкере, выполняющем лихтерные работы вдоль побережья Соединенных Штатов, находилась на судне с 20 февраля, хотя срок действия ее разрешения на лихтерные работы истек. Она написала: «У меня сложилась очень тяжелая ситуация с менструацией, и у меня нет прокладок, чтобы удерживать кровотечение. Я чувствую себя очень униженной и опасаясь за свое психическое здоровье».

Компания неоднократно пыталась убедить Погранично-таможенную службу разрешить курсанту высадиться, в том числе обращалась за помощью к морским властям Панамы. 1 октября Погранично-таможенная служба рекомендовала «отменить бронирование авиабилетов для моряка, учитывая, что в этом участвует консульство Панамы... и потребуется от одной до двух недель, прежде чем мы получим решение от Погранично-таможенной службы в Хьюстоне». Мольбы Аунга к Погранично-таможенной службе остались без ответа.

Тем временем курсант получила поддержку и санитарно-гигиенические принадлежности из центров моряков и целевой группы МФТ по смене экипажей в Техасе. Компания в конечном итоге перевела морячку на другое судно, чтобы она могла сойти на берег в следующем порту; и в начале ноября она в целостности и сохранности добралась до дома в Панаме. ■

Плавучие дворцы

становятся тюрьмами для экипажей

Одни из самых первых заголовков касались распространения Covid-19 на круизных лайнерах, когда испуганным и заболевшим пассажирам и членам экипажей отказывали в разрешении на швартовку к причалу или на карантин в порту. Председатель рабочей группы по круизным судам МФТ Йохан Ойен рассказывает о том, как реагировали МФТ и ее профсоюзы

Правительства работали над тем, чтобы как можно быстрее высадить пассажиров, но часто забывали об экипажах.

К середине апреля около 314 из 385 круизных судов, принадлежащих и эксплуатируемых крупными круизными линиями, были поставлены на прикол, многие из них с сотнями моряков на борту.

Договоры МФТ распространяются на более чем 80 процентов круизных судов, поэтому мы включились в работу вместе с нашими членскими профсоюзами моряков и другими морскими организациями, добиваясь репатриации экипажей. Но при этом мы столкнулись с огромными препятствиями.

Многие страны не выполнили свои обязательства в отношении Конвенции о труде в морском судоходстве и запретили морякам въезд или транзит через их территорию, несмотря на гарантии круизных линий, что они организуют чартерные рейсы для доставки моряков домой. Порты применяли дополнительные ограничения в отношении экипажей круизных лайнеров. Некоторые страны не разрешали въезд даже своим гражданам или замедляли этот процесс способами, наносящими ущерб их морякам.

В нескольких случаях члены экипажей застревали в аэропортах на несколько дней из-за того, что их документы были не в порядке, или у них не было необходимых виз. Некоторых из них высаживали в других странах, где они оставались по несколько месяцев, прежде чем, наконец, были репатриированы.

Трагическая статистика жертв

Стресс и неуверенность, вызванные нахождением в ловушке на борту судна, неизбежно сказывались на психическом здоровье моряков.

Сообщается, что четыре члена экипажей свели счеты с жизнью в течение двух недель. 30 апреля член экипажа из Польши выпрыгнул за борт Jewel of the Seas. 9 мая моряк из Венгрии был найден мертвым в своей каюте на борту лайнера Carnival Breeze. Китайский моряк на борту судна Mariner of the Seas умер 10 мая, когда судно стояло на якоре на Багамах. А украинская морячка, работавшая на Regal Princess, выпрыгнула за борт в Роттердаме, когда узнала, что ее рейс на родину был отменен.

МФТ призвала правительства и государства флага удвоить свои усилия, чтобы облегчить смену экипажей. Дэйв Хайндель, председатель секции моряков МФТ, утверждал, что «моряков наказывают строгими ограничениями ... чтобы сдерживать распространение вируса, несмотря на отсутствие обоснований или научных доказательств того, что моряки на круизных судах представляют больший риск, чем другие категории работников или граждане».

Крупный гуманитарный успех

К августу с круизных лайнеров были репатриированы около 200 000 моряков. Мы воздаем должное круизным компаниям и тем правительствам, которые работали с нами ради достижения этого крупного гуманитарного успеха. Это потребовало огромной логистической координации, особенно сталкиваясь с другими правительствами, в том числе государствами флага и порта, которые оказались не в состоянии соблюдать свои юридические обязательства и обязательства в области прав человека в соответствии с международным правом.

Заглядывая вперед

По мере того как кризисы медленно начинают возобновляться, МФТ и входящие в нее морские профсоюзы по-прежнему обеспокоены рисками для моряков и пассажиров.

Мы работаем с правительствами и круизными операторами, чтобы обеспечить принятие и соблюдение надлежащих мер по охране здоровья и безопасности, и чтобы страны, занимающиеся круизами, обязались разрешать морякам увольнение на берег и сходить с корабля для получения медицинской помощи и смены экипажей по мере необходимости.

Мы с нетерпением ожидаем сотрудничества с отраслью для обеспечения того, чтобы планы восстановления и возобновления деятельности совпадали с открытым разговором о том, как улучшить условия труда и жизни моряков на борту круизных лайнеров. ■

**ДОГОВОРЫ МФТ
РАСПРОСТРАНЯЮТСЯ НА
БОЛЕЕ ЧЕМ 80 ПРОЦЕНТОВ
КРУИЗНЫХ СУДОВ,
ПОЭТОМУ МЫ ВКЛЮЧИЛИСЬ
В РАБОТУ ВМЕСТЕ
С НАШИМИ ЧЛЕНСКИМИ
ПРОФСОЮЗАМИ МОРЯКОВ
И ДРУГИМИ МОРСКИМИ
ОРГАНИЗАЦИЯМИ,
ДОБИВАЯСЬ РЕПАТРИАЦИИ
ЭКИПАЖЕЙ. ОДНАКО
МЫ СТОЛКНУЛИСЬ
С ОГРОМНЫМИ
ПРЕПЯТСТВИЯМИ.**



Более 3000 членов экипажей на карантине на Mein Schiff 3

Инспектор МФТ Хамани Амаду подробно рассказывает о тех усилиях, которые потребовались для репатриации тысяч членов экипажей с одного круизного лайнера.

После высадки пассажиров из Mein Schiff 3 23 марта компания перевела на это судно 3 000 моряков с шести своих других судов. Оно отправилось в Германию для начала репатриации, пришвартовавшись в Куксхафене 28 апреля. Но вспышка заражения Covid-19 двумя днями позже вынудила компанию поместить на карантин всех находящихся на борту.

После нескольких недель интенсивных обсуждений с компанией Майя Швигерсхаузен-Гет из членской организации МФТ ver.di в Германии и я смогли 8 мая помочь с репатриацией примерно 1 200 моряков. Большинство остальных членов многонациональных экипажей с отрицательным результатом теста были репатрированы в последующие недели, за исключением 192 индийских моряков, которые остались на борту без какой-либо предполагаемой даты вылета и с ограниченной поддержкой со стороны правительства. В конечном счете они смогли вернуться на родину в конце июня.

Швигерсхаузен-Гет раскритиковала отсутствие ответственности, продемонстрированную компанией и государством флага Мальтой, отметив, что без поддержки со стороны правительства Германии и миссии моряков ситуация на борту могла бы быстро обостриться. ■

МЫ РАБОТАЕМ С ПРАВИТЕЛЬСТВАМИ И КРУИЗНЫМИ ОПЕРАТОРАМИ НАД ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТОГО, ЧТОБЫ ПРИНИМАЛИСЬ И СОБЛЮДАЛИСЬ НАДЛЕЖАЩИЕ МЕРЫ ПО ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТИ, И ЧТОБЫ СТРАНЫ, ЗАНИМАЮЩИЕСЯ КРУИЗАМИ, ОБЯЗАЛИСЬ РАЗРЕШАТЬ МОРЯКАМ УВОЛЬНЕНИЯ НА БЕРЕГ И СХОДИТЬ С КОРАБЛЯ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ И СМЕНЫ ЭКИПАЖЕЙ ПО МЕРЕ НЕОБХОДИМОСТИ.



Гуманитарный коридор в Уругвае для пострадавшего экипажа круизного лайнера

Правительство Уругвая санкционировало создание гуманитарного коридора, чтобы помочь высадиться инфицированным Covid-19 членам экипажа благодаря поддержке Unión de Trabajadores del Transporte Marítimo , Aéreo , Terrestre y Afines (UTT), рассказывает Эдгар Диас, региональный секретарь МФТ в Латинской Америке.

15 марта Greg Mortimer под флагом Багамских островов отплыло из Ушуайи, Аргентина. Неделю спустя у пассажиров появились первые симптомы. Им было отказано в высадке в Аргентине и Чили, потому что эти государства закрыли свои порты и границы. Правительство Уругвая разрешило судну пришвартоваться в Монтевидео 27 марта, где и была проведена операция по репатриации пассажиров.

Однако экипаж из 83 человек был вынужден остаться на борту, несмотря на распространение вируса, и у 39 моряков оказался положительный результат теста. Один филиппинский моряк скончался. Корабль провёл в море два месяца с инфицированным экипажем, изолированным в своих каютах без надлежащих санитарных условий.

20 апреля генеральный секретарь УТТ Франсиско дель Гаудио связался с экипажем, чтобы предложить поддержку профсоюза и МФТ. Ему рассказали, что связь по Интернету на борту была прервана, чтобы предотвратить утечку информации о серьезности ситуации, в том числе о попытках самоубийства среди членов экипажа и о подтверждении того, что у двух моряков, отвечающих за раздачу еды, был установлен положительный результат теста. Профсоюз, заключивший договор МФТ для экипажа судна, неоднократно запрашивал у компании информацию, но ответом было лишь молчание.

Реагируя на давление со стороны УТТ, правительство Уругвая объявило 8 мая, что всем членам экипажа будет разрешено высадиться на берег, пройти карантин, получить соответствующую медицинскую помощь, после чего они будут репатрированы. ■

Уроки, извлекаемые из пандемии, чтобы сделать судоходство лучше для моряков

Морской координатор МФТ Жаклин Смит делится своими размышлениями о том, как профсоюзы, отрасль и правительства реагируют на кризис смены экипажей, уделяя особое внимание урокам на будущее



них предоставили морякам статус ключевых работников.

Некоторые министры транспорта понимали ситуацию, но их коллеги в правительстве не очень разбираются в морском судоходстве. Вот почему мы хотим распространить на другие страны совместный пилотный проект МФТ и Международного комитета морских работодателей по безопасному карантину, осуществляемый на Филиппинах. Он хорошо демонстрирует необходимость взаимодействия не только с министерствами транспорта, но и с министерствами образования, здравоохранения, таможенными и иммиграционными органами, чтобы они лучше понимали процедуры смены экипажей и их роль в обеспечении безопасности.

Есть государства, которые до сих пор вообще не идут на сотрудничество. Каждое правительство контролирует свои границы, и мы не можем заставить их действовать. Я считала, что суда не должны заходить в страны, где правительства отказывают в разрешении производить смену экипажей; однако другие утверждали, что это плохо скажется на наиболее уязвимых странах.

Мы не понимаем, почему правительства относятся к морякам совсем иначе, чем к другим работникам, которые могут пересекать границу или передвигаться между границами, например, к работникам гражданской авиации.

Могли ли МФТ и ее профсоюзы реагировать иначе?

Оглядываясь назад, можно сказать, что нам следовало на более раннем этапе начать взаимодействовать с группами, с которыми мы обычно не так связаны, такими как бизнес и правозащитные организации, чтобы расширить круг наших потенциальных союзников.

Мы могли бы быть более активными в сетях, которые связаны с морской отраслью или зависят от нее. Мы также должны были на более раннем этапе оказывать давление на фрахтователей, чтобы отговорить их от включения статей о запрете смены экипажей в свои соглашения.

Каковы последствия для МФТ и морской отрасли?

Мы должны использовать более целостный подход, а не просто работать с нашими

традиционными социальными партнерами, что также поможет нашим членским организациям проникать в другие группы населения в своих странах, которые могли бы помочь. Нам необходимо создать группу по чрезвычайным ситуациям с нашими социальными партнерами, чтобы быстро разрабатывать планы действий и избегать дублирования работы. И наконец, нам нужно проанализировать неудачи системы УдФ и настаивать на прозрачной древовидной цепочке, которую можно будет проследить.

Как будет сказываться кризис смены экипажей?

К счастью, процент экипажей, нуждающихся в смене, снизился, но нам нужно продолжать оказывать давление на непокорные правительства, чтобы они обеспечили доставку остальных на родину.

Вакцинация сейчас имеет ключевое значение. Мы считаем, что моряки должны быть в начале списка, но с осторожностью относимся к тому, как будут разворачиваться программы вакцинации и что потребуют правительства. Сколько прививок, какой промежуток между ними? Будут ли признаваться медицинские свидетельства из другой страны? И учитывая, сколько моряков прибывают из развивающихся стран, как будут расставляться приоритеты для них?

Каковы морские приоритеты МФТ на предстоящий год?

Удержание и прием на работу женщин и молодых моряков имеют жизненно важное значение. Нам нужно будет работать вместе с представителями отрасли для обеспечения того, чтобы они получали необходимые навыки и обучение для их подготовки к работе на судне.

Мы также полны решимости не допустить того, чтобы временные послабления мер безопасности и ущемления прав моряков во время пандемии - такие как удаленные инспекции - стали постоянной практикой.

Ваш посыл морякам?

Спасибо вам. Продолжайте отстаивать свои права. Если вы не выражаете свое несогласие, нам сложно что-либо сделать. Обращайтесь к нам. Мы вас поддержим. ■

Насколько хорошо реагировала отрасль?

И МФТ, и отрасль были явно заинтересованы в том, чтобы предотвратить усталость среди моряков, что поставило бы под угрозу их безопасность и окружающую среду, и чтобы обеспечить безопасное и эффективное функционирование мировой торговли. В целом между нами сложилось очень хорошее, открытое общение и тесное сотрудничество.

Что касается менее позитивных фактов, я бы отметила, что классификационные общества, которые проводят проверки от имени государств флага, не проявляли особой активности и, похоже, реагировали несколько растерянно. Они хвалятся своими удаленными инспекциями, но это означает дополнительную работу, ложасьщуюся на плечи и без того измученного экипажа; особенно когда уровни укомплектованности экипажей являются минимальными, чтобы обеспечивать безопасность, поскольку очень сложно доставить на борт спасательную команду. Я также удивлена, что многие клубы P&I не проявили большей заботы о том, чтобы экипажи и корабли не подвергались риску. Ясно то, что система УдФ не смогла защитить моряков в этом кризисе, и что никто не взял на себя ответственность; временами попытка что-то сделать походила на передачу «горячей картошки», от которой хочется поскорее избавиться.

А как насчет правительств?

Некоторые правительства оказывали большую поддержку, но пока только 46 из

Hsin Chien Marine: агент и владелец грабят экипаж

Представители МФТ в Австралии, Мьянме и США помогают экипажам нескольких судов из Мьянмы и Китая, принадлежащих или эксплуатируемых Hsin Chien Marine на Тайване, взыскать нескольких сотен тысяч долларов причитающейся заработной платы. Но их усилия все больше усложняются крьюинговым агентом, утверждает Мэтт Перселл, помощник координатора МФТ в Австралии.



Компания Hsin Chien Marine (HCM) постоянно практикует двойную бухгалтерию на своих судах, чтобы избежать полной оплаты морякам за их труд. Моя группа имела определенный опыт с ее судами с «новым» названием, которые подпадают под действие договора МФТ с National Chinese Seamen's Union (NCSU), поэтому мы не удивились, когда нас попросили помочь экипажу на судне New Legacy под флагом Панамы в начале 2020 года. Мы обнаружили задолженность по заработной плате и засвидетельствовали ее выплату.

Когда эта новость распространилась, экипажи из Мьянмы на других судах HCM также выразили озабоченность по поводу существующей в настоящее время и в прошлом двойной бухгалтерии. Это привело к действиям МФТ в отношении судов HCM в нескольких странах, включая New Champ в Ньюкасле, Австралия, и New Aspiration в Пусане, Южная Корея. В результате HCM согласилась выплатить эту причитающуюся заработную плату, что засвидетельствовали должностные лица входящего в МФТ профсоюза IFOMS в Янгоне, Мьянма.

Вскоре после этого HCM отстранила от работы экипажи из Мьянмы со всех своих четырех судов, находившихся на Тайване, под предлогом Covid-19. Четыре моряка из New Champ мужественно отказались покинуть Тайвань до тех пор, пока каждый из них не получит двухмесячную базовую зарплату за расторжение трудового договора, на которую они имели право по договору МФТ/NCSU. Их солидарность помогла обострить борьбу и будет способствовать защите всех бирманских моряков, подвергающихся плохому обращению со стороны судовладельцев.

Мы вернули около 190 000 долларов США задолженностей по заработной плате. Однако HCM по-прежнему должна около 380 000 долларов США по остающимся искам, поданным инспекторами МФТ в Австралии и Америке при содействии канадских инспекторов.

Мы были потрясены, обнаружив, что на протяжении всего этого процесса крьюинговое агентство — Sunrise Marine Enterprises Ltd в Янгоне:

- Терроризировало экипаж, требуя вернуть расчетные платежи; для этого у него были поддельные квитанции, подтверждающие его ложные утверждения о том, что платежи были произведены.
- Заставляло членов семей экипажей открывать банковские счета, а

Hsin Chien Marine: агент и владелец грабят экипаж *продолжение >*

затем передавать все чеки, которые они предварительно подписали, обратно в Sunrise, чтобы оно могло контролировать и иметь доступ к зарплатам членов экипажей.

- Заключало трудовые договоры, которые отличались от договоров, заключенных для судов HCM.
- Принуждало членов экипажей подписывать письма о том, что причитающаяся им заработная плата должна переводиться на совместный банковский счет с Sunrise, чтобы агентство могло платить экипажу столько, сколько захочет.

В письме в Управление морской администрации в Янгоне от 26 ноября 2020 года координатор инспектората МФТ Стив Троусдейл написал: «Все эти действия абсолютно неприемлемы и нарушают договор МФТ об общей стоимости экипажа и Конвенцию о труде в морском судоходстве».

Он отметил, что МФТ могла бы предоставить веские доказательства, и попросил «немедленно провести расследование в отношении Sunrise Marine Enterprises Ltd в связи с неэтичной и незаконной деловой практикой, а также ненадлежащим

управлением и незаконным присвоением средств, причитающихся гражданам Мьянмы, и что, если оно будет признано виновным, мы будем выступать за приостановление его деятельности или лишение сертификата MLC в качестве поставщика услуг по найму моряков».

Мьянма приостановила работу Sunrise на время расследования иска МФТ. А в конце 2020 года продолжились дискуссии между HCM, МФТ и NCSU, а также другими членскими профсоюзами по решению этих проблем. ■



Филиппинские моряки вернулись домой после более чем года в море

Бразильский инспектор Али Зини и его профсоюз CNTTL помогли репатриировать моряка, который оказался в ловушке, в течение 16 месяцев работая на борту сухогруза Western Eyde

Моряк официально попросил у управляющей компании разрешения покинуть судно, на что ему было сказано, что нет никаких гарантий, что его смогут репатриировать в следующем порту. Поэтому он обратился за помощью в МФТ.

Я встретился с экипажем 30 августа, когда судно под флагом Панама прибыло в Паранагуа, Бразилия. Я проверил бухгалтерские книги, чтобы убедиться, что моряки выполнили условия своих трудовых договоров и что компания выплатила всю причитающуюся им заработную плату. Я также узнал, что еще семь моряков находились на судне 13 месяцев.

На это компания сообщила мне, что смена экипажа произойдет в следующем порту. Я предупредил, что это нарушает MLC, и компания быстро пересмотрела свою позицию. На той же неделе восемь членов экипажа высадились в Паранагуа и вылетели домой на Филиппины, а их заменил новый филиппинский экипаж. ■

15 месяцев на борту без оплаты

Когда буксирное судно Diavlos Force под флагом Панама направлялось в Норвегию, инспектор Сивер Грестад в Бергене вспоминает, как родственник одного из моряков предупредил его о том, что экипажу не платят.

Я начал общаться с членами экипажа (из Греции, России, Филиппин, Индии и Индонезии). Они сказали мне, что судно прибывает в Норвегию в начале сентября, и что им не платили шесть месяцев. Часть экипажа находилась на борту с июня 2019 года, то есть почти 15 месяцев.

Мы провели инспекцию совместно с представителями Морской администрации Норвегии, которые затем задержали судно в порту из-за задолженности по заработной плате (238 036 долларов США). МФТ арестовала судно несколько дней спустя, чтобы обеспечить требования экипажа.

Греческий владелец сказал членам экипажа, что они смогут вернуться на родину, если откажутся от всех требований по заработной плате, на что моряки ответили отказом. Топливо и продовольствие начали заканчиваться, когда в октябре владелец оставил судно на произвол судьбы. Мы связались с Клубом P&I, ответственным за страхование судна, и смогли найти решение.

Менее чем через четыре недели после прибытия в Норвегию экипаж отправился на родину и получил четырехмесячную зарплату (139 475 долларов США). Мы будем добиваться выплаты оставшихся денег. ■

Двадцать месяцев на борту, оказавшись в тупиковой ситуации из-за стоянки

Тупиковая ситуация вокруг места стоянки двух углевозов в китайских портах привела к тому, что 41 моряк — некоторые из них находились на борту более 20 месяцев — не мог вернуться домой. Абдулгани И Серанг, генеральный секретарь National Union of Seafarers of India, описывает усилия МФТ и профсоюзов по разрешению ситуации.



Jag Anand с 23 моряками и Anastasia с 18 моряками на борту не могли пришвартоваться, соответственно, с июня и августа 2020 года. К середине ноября 2020 года 15 моряков на Jag Anand завершили 16 месяцев непрерывного несения службы на судне, а остальные восемь — 13 месяцев. Некоторые завершили почти 20 месяцев. Все члены экипажей обоих судов были морально и физически истощены и нуждались в срочной смене.

МФТ настойчиво призывала правительства Китая, Индии и Австралии к сотрудничеству и безотлагательному поиску выхода из тупика после того, как федерация и NUSI неоднократно поднимали этот вопрос перед компанией, а также по официальным каналам через Международную морскую организацию.

Хотя пандемия сильно осложнила ситуацию, координатор секции моряков и внутреннего водного плавания МФТ Фабрицио Барчеллона отметил: «Дело в том, что экипаж Jag Anand уже 15 месяцев находился на судне, когда он загрузил этот уголь в Австралии. Максимальный международный стандарт для нахождения в море — 11 месяцев. Австралийские власти не должны были разрешать судам выходить в плавание, не отправив этих моряков на родину и не сменив экипаж».

МФТ и NUSI призвали оказать помощь морякам. Многие откликнулись: индийское правительство; судовладелец, пытавшийся организовать выгрузку груза с судна и чартерный рейс для смены экипажа; а также некоторые соседние страны, которые даже предложили купить уголь, чтобы судно могло затем отправиться дальше и высадить экипаж в следующем удобном порту.

В конце декабря мы надеялись, что экипаж Jag Anand сможет прибыть на родину в Индию в середине января; однако о Anastasia таких хороших новостей не было. ■

Большая победа для бастующих работников морского транспорта Бангладеш

Более 200 000 наужанов (работников речного судоходства) добились значительного улучшения своих условий труда после забастовки против Ассоциации владельцев грузовых судов Бангладеш. Об этом сообщает Ашикул Алам Чоудхури, генеральный секретарь входящей в МФТ Bangladesh Noujan Shramik Federation (BNSF)



Эта победа была достигнута после трехдневной забастовки работников речного судоходства под знаменем BNSF в октябре 2020 года. Среди прочих достижений было признание работодателями давнего требования работников морского транспорта о выплате надбавок на питание экипажам судов речного плавания.

Это стало для нас эмоционально заряженным вопросом, и мы только и спрашивали, что написано в Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC) в отношении надбавок на питание экипажам грузовых судов. MLC предусматривает, чтобы работодатели обеспечивали моряков пищевыми продуктами и питьевой водой хорошего качества. На более крупных судах обычно есть квалифицированный повар; однако адекватная надбавка — это еще один способ для работодателей выполнить свои обязательства, если судно слишком маленькое, чтобы держать на нем повара и камбуз.

В рамках разрешения спора ассоциация судовладельцев согласилась рассматривать хартию из 11 пунктов, разработанную работниками. В хартии содержатся следующие требования:

- предоставление работникам писем о назначении
- выдача удостоверений личности и послужных книжек

- обеспечение социальной безопасности работников
- выплата надбавок на питание
- прекращение вымогательства и грабежей на судах
- формализация рабочих мест для работников
- соблюдение шкалы оплаты труда 2016 года

Всего год назад работодатели пообещали предпринять действия в отношении хартии, включая надбавки, и профсоюз отменил запланированную забастовку в ноябре 2019 года. Но работодатели не сдержали свое обещание.

На этот раз дела для работников выглядят иначе, отчасти потому, что октябрьская забастовка нанесла ущерб грузовой сети владельцев. Ассоциация владельцев грузовых судов Бангладеш эксплуатирует 5 000 грузовых судов по всей речной сети, которые доставляют грузы на 50 базовых судов у моря, и от них по внутренним водным путям к речным портам и терминалам, расположенным выше по течению. Забастовка полностью парализовала эту систему и заставила серьезно отнестись к работникам морского транспорта.

На октябрьских переговорах работодатели и должностные лица профсоюзов в присутствии Министра труда и занятости договорились,

что работникам судов различного размера немедленно начнут выплачивать добавки на питание в размере от 1 000 до 1 500 бангладешских так в месяц. После этого мы попросили Управление внутреннего водного транспорта Бангладеш (BIWTA) созвать трехстороннюю встречу для обсуждения увеличения этой суммы до более реалистичной.

Еще одним положительным шагом после забастовки стало то, что генеральный директор пароходства дал указание судовому инспектору обеспечить, чтобы письма о назначении, послужные книжки и удостоверения личности были включены в его контрольный список и чтобы все члены экипажа имели эти документы.

В 2021 году наша большая кампания будет направлена на реализацию соглашения о социальном обеспечении работников речного судоходства. Мы продолжим бороться, чтобы положить конец вымогательствам и грабегам на судах, и мы будем вести переговоры о следующем тарифном соглашении о заработной плате для наших работников внутреннего судоходства. ■

Правила о предотвращении усталости моряков не работают на практике

Система регулирования продолжительности рабочего времени и времени отдыха моряков хорошо выглядит на бумаге, но не работает на практике, говорится в новом исследовании Всемирного морского университета. Кэти Хиггинботтом, глава Фонда моряков МФТ, финансировавшего это исследование, делится ключевыми выводами.



В отчете поднимаются серьезные вопросы о способности действующей системы регулирования предотвращать усталость моряков, которая наносит вред их здоровью и благополучию, и увеличивает риски морских аварий.

В нем подтверждается широкое распространение злоупотреблений, что подрывает доверие к Конвенции о труде в морском судоходстве и другим международным нормам, касающимся продолжительности рабочего времени. Это вызывает особую тревогу, учитывая, что большое количество моряков служат намного дольше, чем предусмотрено условиями трудового договора, и что им приходится брать на себя дополнительные задачи вследствие пандемии Covid-19.

Коренная причина нарушений, по-видимому, заключается в недостаточном комплектовании экипажей, особенно в условиях пиковой нагрузки. Это говорит о том, что государства флага не всегда выполняют свои обязательства или обеспечивают выполнение судовладельцами своих обязанностей в отношении эффективных и достаточных уровней комплектования экипажей судов.

Судоходные компании больше обеспокоены негативными последствиями неудачных инспекций, чем их обязательством по-настоящему соблюдать международные правила.

Поскольку трудоустройство моряков ненадежно и сопровождается финансовыми стимулами, нормой стала культура корректировки, а не достоверность учета. Для моряков единственной причиной учета продолжительности рабочего времени/времени отдыха является подтверждение соблюдения и недопущение нарушений графика; так что они считают это простым бумаготворчеством.

Многие компании, кажется, не заинтересованы в обратной связи с моряками по этому вопросу;

и исследования, проводимые государствами флага, ограничиваются рассмотрением документации, без проверки фактической работы на борту. Неизбежно мы должны подвергнуть сомнению эффективность Международного кодекса управления безопасностью (ISM).

Система регулирования основывается на контроле со стороны государства порта (PSC) в плане обеспечения соблюдения, но инспекторы PSC принимают за чистую монету точность представленных учетных документов и редко проверяют их. И это может не ограничиваться отчетами о продолжительности рабочего времени и времени отдыха. Исследование показало, что международные и региональные морские организации, судоходная отрасль, морские профсоюзы и сами моряки были убеждены в том, что любые учетные документы в одинаковой степени подлежат корректировке.

В докладе «Культура корректировки» рекомендуется провести дополнительные исследования с целью определения безопасных уровней комплектования экипажей для всех условий эксплуатации, сделать обзор эффективности Международного кодекса управления безопасностью и рассмотреть вопрос «хронического недоверия между береговым и судовым персоналом в сочетании с характерной особенностью отсутствия гарантии занятости в многочисленных трудовых договорах моряков».

Дэйв Хайндель, председатель Фонда моряков МФТ, прокомментировал: «Результаты чрезвычайно всеобъемлющи. Теперь на государствах флага, государствах порта, отрасли и профсоюзах лежит ответственность объединиться на благо моряков, чтобы способствовать изменению в культуре и восстановить доверие к международным морским правилам».

Вы можете скачать «Культура корректировки» и ее краткое изложение на веб-сайте WMU — https://commons.wmu.se/lib_reports/66/ ■

Большое будущее мореплавания в наших руках

Дэйв Хайндель, председатель секции моряков МФТ и секретарь-казначей Seafarers' International Union of North America (SIU) поделился своими мыслями с «Морским бюллетенем» о будущем отрасли в условиях пандемии коронавируса.



Что привело вас в эту отрасль?

Я моряк во втором поколении. Мой отец плавал старшим стюардом, и когда я вырос, он записал меня в Центр морской подготовки и образования имени Пола Холла при SIU. Это семейное дело — два моих старших сына тоже стали моряками.

Чему вас научила ваша работа?

Я начал работать в море в машинном отделении неквалифицированным рядовым матросом, а затем работал по всем специальностям рядовых и старшин, пока в 1979 году не стал третьим помощником механика с лицензией. После этого я сошел на берег, став должностным сотрудником SIU.

Я считал, что мореплавание доставляет мне большое удовольствие, как эмоционально, так и материально. Но начиная с 1973 года, отрасль изменилась — сокращение экипажей, автоматизация, постоянное обучение и бесчисленные правила — и романтика плавания ушла. Но где еще молодой человек или девушка из среднего класса или малоимущих слоев могут найти работу, которая позволяла бы путешествовать по миру, достойно жить и знакомиться с интересными людьми?

У этого есть темная сторона. С распространением системы удобных флагов моряки могут стать и становятся жертвами недобросовестных судовладельцев и крьюинговых агентов. Даже несмотря на то, что Конвенция о труде в морском судоходстве устанавливает минимальные отраслевые стандарты, существует множество пробелов, которые необходимо устранить, чтобы сохранить актуальность MLC.

Что морская отрасль извлекла из пандемии коронавируса?

На мой взгляд, самый важный извлеченный урок заключается в том, что мы, как отрасль, и работники, и работодатели, должны вывести морскую отрасль из тени, просвещая граждан о ее жизненно важных связях с их повседневной жизнью. Без общественной поддержки и национальных лидеров, понимающих важность морской цепочки поставок, мы рискуем столкнуться с другими событиями, такими как продолжающийся кризис смены экипажей, который выявил незащищенность моряков. Проблема, когда страны могут присоединиться к MLC, но в условиях кризиса отказываются ее соблюдать, ДОЛЖНА быть разрешена.

Еще один извлеченный урок заключается в том, что, работая вместе, мы можем добиться

более крупных успехов.

Наши встречи с представителями отрасли позволили выработать единую позицию по борьбе с коронавирусом и вызванным им кризисом смены экипажей. Хотя мы не преодолели кризис полностью, я считаю, что мы достигли гораздо большего, чем могли бы добиться по отдельности.

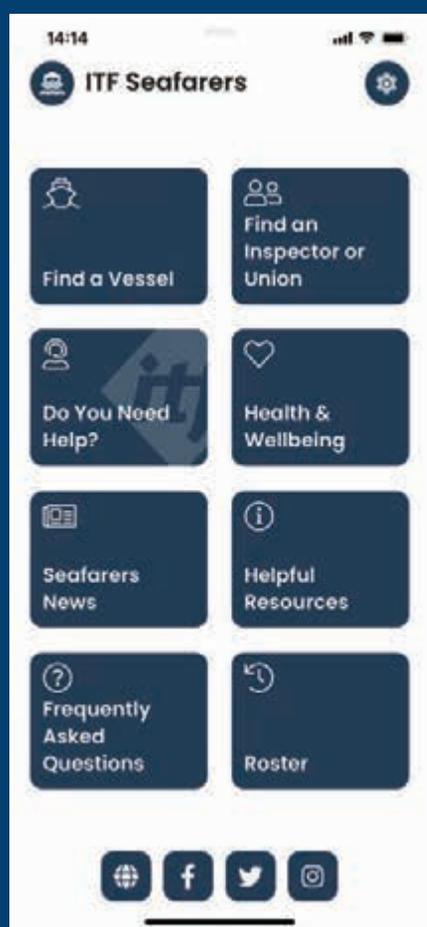
Вы с оптимизмом смотрите в будущее мореплавания?

Я считаю, что у мореплавания большое будущее, но оно в наших руках.

Есть много вызовов, например, как нам нанимать и удерживать моряков, что жизненно важно для поддержания отрасли, и как лучше всего защитить морскую среду от загрязняющих веществ.

Как профсоюзы, мы обязаны добиваться, чтобы выбранная нами профессия приносила удовлетворение и обеспечивала безопасную рабочую среду. Отрасль обязана работать с нами, чтобы найти баланс между нашими ожиданиями и ее способностью конкурировать в самом морском транспорте и с другими видами транспорта. ■

ВАШ СПРАВОЧНИК МФТ: ПОИСК ПОМОЩИ



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 времени отдыха на соответствие нормативам

Загрузите бесплатный QR-код на свой смартфон, а затем отсканируйте этот код



Доступно на



Как связаться с МФТ

SMS/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?



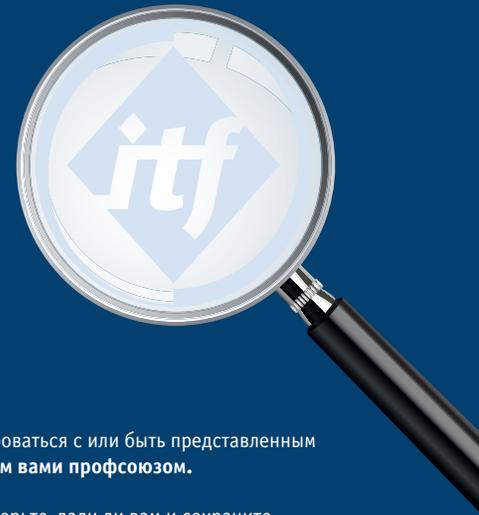
[www.facebook.com/
itfseafarerssupport](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)

Трудоустройство Крюинговые агенты

В Конвенции о труде в морском судоходстве (2006) сказано, что деятельность частных крюинговых агентств подлежит 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 по поводу вашего контракта на работу в море

Лучшей гарантией надлежащих условий найма на работу в море является **подписание контракта, составленного в соответствии с одобренным 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 договор.** 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.**
 - Обязательно сохраните копии вашего контракта, платежных ведомостей и другую корреспонденцию от судовладельца и агента по укомплектованию персоналом, которая касается ваших условий работы, даже после того, как вы закончили работу на судне. Они понадобятся вам в качестве доказательства в случае, если что-то пойдет не так и вам нужно будет подать иск о заработной плате или компенсации.
- 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

ФАМИЛИЯ	РОЛЬ	СТРАНА	ПОРТ	ОФИСНЫЙ ТЕЛЕФОН	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН	ЭП. ПОЧТА
Hassen Mellis	Инспектор	Алжир	Алжир	+213 21 65 31 87	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Координатор	Аргентина	Росарио	+54 (0) 11 4300 9700	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ian Bray	Координатор	Австралия	Фримантл	+61 2 92679134	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Matt Purcell	Помощник координатора	Австралия	Мельбурн	+61 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Dan Crumlin	Инспектор	Австралия	Сидней	+61 2 92679134	+61 400 418 871	cumlin_dan@itf.org.uk
Sarah Maguire	Инспектор	Австралия	Гладстон		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	Инспектор	Бельгия	Зебрюгге / Гент	+32 2 549 11 03	+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Инспектор	Бельгия	Антверпен	+32 3 224 3419	+32 475 77 57 00	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 (61) 3322-3931	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Инспектор	Бразилия	Сантос	+ 55 (61) 3322-3931	+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
Miguel Sanchez Enciso	Инспектор	Колумбия	Барранкилья	+57 310 657 3399	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Инспектор	Кот-д'Ивуар	Абиджан	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Romano Peric	Координатор	Хорватия	Дубровник / Плоче	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simic	Инспектор	Хорватия	Риека	+385(0)51 325 340	+385 97 793 9521	simic_luka@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 88 92 03 55	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Инспектор	Дания	Копенгаген	+45 36 36 55 85	+45 30 58 24 56	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
Iipo Minkkinen	Инспектор	Финляндия	Хельсинки		+358 40 7286932	minkkinen_iipo@itf.org.uk
Pascal Pouille	Координатор	Франция	Джюнкер	+33 3 28 21 32 89	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Инспектор	Франция	Гавр		+33 6 85 52 27 67	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 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
Markus Winchmann	Инспектор	Германия	Гамбург	+49 40 2800 6811	+49 151 18868438	winchmann_markus@itf.org.uk
Catherine Haizel	Инспектор	Гана	Тема		+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	Инспектор	Великобритания	Шотландия	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
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 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 6184	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	Инспектор	Индия	Ченнаи	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Инспектор	Индия	Мумбаи	+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
Thomas Sebastian	Инспектор	Индия	Кочи	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Michael Whelan	Инспектор	Ирландия	Дублин		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Assaf Hadar	Инспектор	Израиль	Хайфа	+972 48 51 22 31	+972 522 977 127	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
Gianbattista Leoncini	Инспектор	Италия	Таранто	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	Инспектор	Италия	Неаполь	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Инспектор	Италия	Триест		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Fusao Ohori	Координатор	Япония	Токио	+81 3 5410 8320	+81 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	Чиба	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	Инспектор	Япония	Токио	+81 3 5410 8320	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Инспектор	Кения	Момбаса	+254 41 230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
HK Kim	Координатор	Корея	Инчхон	+82 32 881 9880	+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	Пусан	+82 51 469 0294	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Инспектор	Латвия	Рига	+371 677 09242	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Инспектор	Литва	Клайпеда		+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Инспектор	Мальта	Валлетта	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Diaz	Инспектор	Мексика	Веракрус	+52 229 932 1367	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Ramirez	Инспектор	Мексика	Мансанильо		+52 314 172 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	+212(0) 5 22 21 96 26	+212 (0) 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun	Контактное лицо	Мьянма	Янгон	+ 95 1 203874	+959 250 143 678	tun_han@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		+31 624 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
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 77 69 93 46	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk

Помощь морякам по всему миру



ШТАБ-КВАРТИРА МФТ

ЛОНДОН, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ
Тел.: +44 (0) 20 7403 2733
Эл. почта: mail@itf.org.uk

ЕФТ ЕВРОПА

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

МФТ АМЕРИКИ

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

Для получения полной контактной информации инспекторов МФТ посетите сайт

ФАМИЛИЯ	РОЛЬ	СТРАНА	ПОРТ	ОФИСНЫЙ ТЕЛЕФОН	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН	ЭЛ. ПОЧТА
Luis Carlos Fruto	Инспектор	Панама	Кристобаль / Бальбоа	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	Инспектор	Филиппины	Манила		+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Инспектор	Филиппины	Себу	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Координатор	Польша	Щецин	+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	+1 212 425 1200	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalciou	Инспектор	Румыния	Констанца	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciou_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Координатор	Россия	Санкт-Петербург	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Инспектор	Россия	Санкт-Петербург	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Инспектор	Россия	Новороссийск	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Инспектор	Россия	Владивосток	+7 4232 401240	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Rodion Sukhorukov	Инспектор	Россия	Санкт-Петербург	+7 812 718 6380	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk
Vadim Mamontov	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	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Контактное лицо	Сингапур	Сингапур	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Координатор	Испания	Виго		+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Esteban Pereda	Inspector	Spain	Vilbao	+34 94 4037700	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Инспектор	Испания	Лас-Пальмас		+34 638 809 166	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
Ranjan Perera	Инспектор	Шри-Ланка	Коломбо	+94 112 583040	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Координатор	Швеция	Мальме		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Помощник координатора	Швеция	Умео	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Инспектор	Швеция	Гетеборг	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Инспектор	Швеция	Норрчёпинг	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@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
Nataliya Yefrimenko	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
Eric White	Инспектор	США	Флорида		+1 813-576 9805	white_eric@itf.org.uk
Martin D. Larson	Инспектор	США	Портленд		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Sam Levens	Инспектор	США	Сан-Франциско		+1 415 490 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
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 удобным флагом, добиваться справедливой оплаты труда и надлежащей защиты коллективным договором.

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

За консультацией обратитесь к местному представителю МФТ. Адрес электронной почты и номера телефонов вы найдете в центральной вкладке этого бюллетеня. Прежде чем предпринимать какие-то действия, вам также следует обратиться за консультацией к местному юристу.

В некоторых странах закон будет фактически работать против вас и ваших товарищей по экипажу, если в случае морской аварии вы начнете

забастовку. В таком случае представители местного профсоюза МФТ объяснят вам это.

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.

Морские аварии

Есть международные рекомендации, обеспечивающие морякам справедливое обращение в случае попадания их судна в морскую аварию со стороны судовладельцев, администрации порта или прибрежного государства, государства флага или по законам их собственной страны. Вот какие права есть у вас, если это произойдет 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 остановить опрос, если вы не понимаете вопросов. Если трудности вызваны используемым языком, попросите 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

Это мошенничество!

Случаи мошенничества при найме моряков увеличиваются и становятся все более ухищренными. Если вы видите отличную вакансию, рекламируемую в социальных сетях, или неожиданно-негаданно получаете предложение о фантастической работе, будьте осторожны. Вероятно, это афера, и вам следует немедленно отказаться

Если вы получили предложение об отличной работе с фантастической заработной платой по электронной почте или в одном из ваших аккаунтов в социальных сетях, удалите его и предупредите своих друзей. Это мошенничество. Известные судоходные и круизные компании не рассылают предложения о работе по собственной инициативе.

Если в Facebook, WhatsApp или других социальных сетях рекламируется отличная работа, не обращайтесь на нее внимания. Это мошенничество. Легальные компании не рекламируют вакансии в социальных сетях.

Мошенничество при найме на работу — это большой бизнес. Обычно это делается следующим образом. Мошенники создают веб-сайт, используя подлинное название и логотип какой-либо компании. Они распространяют информацию через социальные сети, адресную рассылку писем по электронной почте, рекламу и бесплатную регистрацию. И выжидают, чтобы вас заманить.

После того, как вы подадите заявку на вакансию или примете поддельное предложение о работе, у вас попросят разовый взнос — возможно, за проезд до корабля, визу или административные расходы. Это незаконно. Согласно Конвенции о труде в морском судоходстве, вы не должны ничего платить, чтобы устроиться на работу. А визовый сбор должен оплачивать судовладелец. Ничего не платите.

У вас также попросят персональные данные — дату рождения, домашний адрес, скан вашего паспорта, реквизиты банковского счета. Никогда не предоставляйте их. Их могут использовать, чтобы заполнить ваши идентификационные данные и очистить ваш банковский счет.

Что еще вы можете сделать?

- Если вы ищете работу, посещайте сайты известных круизных линий и крупных судоходных компаний. Ищите на сайте предупреждения о мошенничестве и обращайтесь в официальную штаб-квартиру, если у вас есть какие-либо сомнения. Официальные сайты круизных операторов обычно имеют специальный раздел с вакансиями на берегу и на судне, куда вы можете отправить свое резюме; многие операторы также проводят бесплатные ярмарки вакансий.
- Остерегайтесь вакансий на веб-сайтах, которые якобы принадлежат судоходным или круизным компаниям, и поддельных вакансий работы на реальных веб-сайтах, особенно тех, на которых можно бесплатно размещать перечни вакансий и объявления о вакансиях.
- Тщательно изучайте любое объявление о вакансии в социальных сетях на признаки мошенничества (см. стр. 28).

И скоро ...

В качестве реакции на растущую проблему у МФТ теперь есть специальный веб-сайт ITF ShipBeSure (www.itfshipbesure.org) для консультации моряков по вопросам мошенничества и мошеннических агентств.

Если у вас есть сомнения, напишите в МФТ по адресу электронной почты jobscam@itf.org.uk для получения консультации.

Общие признаки мошенников

- 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.
- Электронные сообщения от компаний со свободными провайдерами услуг электронной почты, такими как gmail, globomail, yahoo .
- Адреса электронной почты, в которых домен страны отличается от предполагаемого местонахождения офиса.
- Орфографические и грамматические ошибки в сообщениях.

Предостережение для моряков: случаи оставления судов учащаются

Случаи оставления судов достигли рекордно высокого уровня; это видно из того, что моряки приводят больше примеров задолженности по заработной плате за два или более месяцев, и что все больше компаний разоряются из-за пандемии. Координатор инспектората Стив Трусдейл отмечает, что МФТ и ее профсоюзы могут помочь брошенным морякам только в том случае, если они обратятся за помощью.

Когда в 2020 году ситуация осложнилась в финансовом отношении, все большее число судовладельцев решили сократить свои убытки и игнорировать свои обязательства перед моряками в соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве (MLC), часто сворачивая свой бизнес с оставленным на борту экипажем и тысячами долларов невозмещенных расходов. Некоторые моряки оказывались застрявшими на судах в течение двух или более лет, находясь в ужасающих условиях.

Государства флага, ратифицировавшие MLC, имеют обязательства перед моряками. Они играют центральную роль в обеспечении брошенных членов экипажа провизией, причитающимися выплатами, а также их проезда на родину. А когда морякам не выплачивали зарплату, МФТ часто просит морскую администрацию государства флага оказать содействие или принудить судовладельца произвести причитающиеся выплаты. Тем не менее, во многих случаях, с которыми мы имели дело, морская администрация государства флага предпринимала неэффективные или недостаточные действия, или вообще отказывалась что-либо делать.

Мы настоятельно рекомендуем морякам проверять всю доступную информацию о судне, прежде чем что-либо подписывать. Существует множество веб-сайтов, на которых размещены данные о местонахождении и пункте назначения судов, а в совместной базе данных ИМО/MOT имеются списки всех брошенных судов.

Когда вы находитесь на судне, имейте в виду, что невыплата заработной платы в течение нескольких недель, а затем месяцев является типичным признаком того, что работодатель, возможно, собирается оставить судно и экипаж. Он продолжает обещать выплатить задолженность по заработной плате и репатриировать вас на родину, если срок действия ваших контрактов истек. Затем он внезапно перестает отвечать на ваши сообщения. Согласно MLC моряки должны получать зарплату, по крайней мере, ежемесячно. Если вы не получаете полную оплату более месяца, это является нарушением MLC.

Моряки рассказывают нам, как трудно спорить с их работодателем по поводу заработной платы из-за возможных последствий в том случае, если

они выразят свое беспокойство. Им могут угрожать даже просто за обращение в МФТ. Они могут быть занесены в черный список судовладельцем или криминовым агентом, что означало бы лишение возможности заключения контрактов в будущем. А поскольку согласно MLC работодатели должны оплачивать расходы на прибытие моряков на суда и на обратный путь, разгневанный судовладелец обладает полномочиями отложить репатриацию или отказать в ней.

Легко понять, почему многие моряки предпочитают не раскачивать лодку, пока не окажутся совсем в отчаянном положении. Но МФТ необходимо, чтобы вы сделали первый шаг и попросили о помощи, прежде чем мы сможем предоставить такую помощь и поддержку. И если вы опасаетесь, что можете оказаться брошенными, вы должны подать жалобу и как можно скорее связаться со страховщиком, чтобы избежать финансовых потерь. ■



Если вам нужна помощь или совет, напишите по адресу seafsupport@itf.org.uk
посетите страницу в Facebook «Поддержка моряков МФТ»
База данных ИМО/MOT <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>

Душераздирающие сообщения от брошенного на произвол судьбы экипажа



Большинство случаев оставления судов происходит в Арабском мире. Мохамед Аррачеди, координатор сети МФТ в регионе, приводит два примера

«Мы брошенные моряки. Нам не выплачивали нашу зарплату. Мы не получали еду со вчерашнего вечера».

Мы получили это сообщение от члена экипажа грузового судна Reggae. Сначала оно было оставлено в Тунисе в 2019 году, а затем направилось в Турцию. В марте 2020 года экипаж написал судовладельцу, прося о репатриации, указав на проблемы с психическим здоровьем и невыплату зарплат за пять месяцев. Их проигнорировали. К настоящему времени они остались без еды и воды, и отчаянно нуждались в помощи.

МФТ неоднократно призвала государство флага — Коморские Острова — принять меры. Ответа не последовало. В течение нескольких месяцев судно плавало из Туниса в Грецию и Турцию, и затем обратно в Грецию.

Турецкие моряки больше не могли терпеть. Они высадились в порту на своей родине 1 апреля, при этом часть их заработной платы не была уплачена. Но пять индийских членов экипажа оставались на борту до 28 июля, пока не улетели на родину к своим семьям, полностью получив 52 850 долларов США своей заработной платы.

«На судне закончилось дизельное топливо для освещения. Я действительно боюсь, что случится что-то плохое; клянусь, члены экипажа могут что-то с собой сделать».

Этот моряк был оставлен на судне Nader под танзанийским флагом в порту Суакин, Судан, в ноябре 2019 года. Условия на борту 43-летнего грузового судна были ужасными. В течение девяти месяцев шесть египетских членов экипажа почти ежедневно испытывали нехватку пищевых продуктов, пресной воды и топлива, чтобы поддерживать освещение на судне. С помощью администрации порта МФТ, в частности, наше контактное лицо Абдельхафиз, помогли морякам с топливом и провизией. МФТ помогла экипажу вернуться на родину в июле 2020 года и взыскать 60 308 долларов США задолженности по заработной плате. ■

Экипаж Viet Tin 01 на родине, но все еще ждет зарплаты

Двенадцать моряков были брошены у побережья Малайзии без пищевых продуктов, воды и топлива, когда судно Viet Tin 01 было оставлено вьетнамским владельцем. Координатор сети МФТ в Азиатско-Тихоокеанском регионе и инспектор из Гонконга Джейсон Лам высоко оценивает усилия профсоюза по оказанию им помощи

Когда в июне 2020 года этот случай привлек внимание МФТ, наша членская организация, National Union of Seafarers Peninsular Malaysia (NUSPM), начала поставлять пищевые продукты и пресную воду; помощь также оказывалась со стороны посольства Вьетнама в Куала-Лумпуре.

«Нехватка топлива оставила экипаж без вентиляции и стремительно повышающуюся днем жару, и без критически важного навигационного освещения в течение ночи», — рассказал исполнительный секретарь NUSPM Икмал Азам Танарадж Абдулла.

«Члены экипажа были в ужасном состоянии. Они страдали от жажды, голода и подвергались большому риску получить травму или утонуть, если другое судно столкнется с ними, пока они спят, из-за отсутствия освещения на борту. Это была аварийная ситуация, которая лишь ждала своего часа».

NUSPM связывался с Управлением морского транспорта Малайзии и соответствующим агентом, чтобы получить разрешение на высадку экипажа на берег. У всех был отрицательный результат теста на Covid-19. МФТ разместила моряков в гостинице, оплатив их расходы на питание и проживание, и одновременно пытаясь добиться получения ими заработной платы и репатриации.

Спустя два тревожных месяца вьетнамский экипаж, в конце концов, вернулся на родину в сентябре. Его члены надеются, что получат задолженность по заработной плате из средств от продажи судна. ■

Одно судно, два брошенных экипажа

МФТ пришлось помогать и репатриировать два экипажа с одного и того же оставленного судна в течение нескольких недель, сообщает Луз Баз. Она взялась рассматривать случай, когда инспектор МФТ в Чили Хуан Вильялон-Джонс внезапно скончался в ноябре 2020 года после оказания помощи первому экипажу в возвращении домой



В июне 2019 года судно Manantial под флагом Эквадора отплыло из Гуаякиля, Эквадор, перевоза большой кран в Вальдивию, что на юге Чили. После регулировки крепежа крана в Кальяо, Перу, плавание продолжилось, однако кран упал за борт. Судно было арестовано и поставлено на якорную стоянку в заливе Консепсьон, Чили, в сентябре следующего года, где оно и остается с тех пор.

В феврале 2020 года экипаж позвонил Вильялон-Джонсу. Они оказались брошенными, но не были готовы начинать судебный процесс против судна. Инспектор выяснил, что Manantial уже было арестовано тремя чилийскими судами. В июле экипаж снова связался с ним. Условия на борту были плохими, единственная пища, которая у них была, поставлялась эквадорцами, живущими в Чили, и они не получали зарплату. Некоторые моряки уже продлевали ранее

свои контракты и находились на судне более года. Экипажу потребовался еще месяц, чтобы официально попросить МФТ о помощи.

Переговоры Вильялона-Джонса с судовладельцем Marboni Shipping Cia ни к чему не привели. Он обратился в чрезвычайный фонд по борьбе с Covid при Фонде моряков МФТ и получил деньги на репатриацию 11 эквадорских моряков 28 сентября.

Всего несколько недель спустя сменный экипаж связался с Виллалон-Джонсом по поводу тех же проблем и обратился в МФТ за помощью.

Я связывался с моряками, судовладельцем, местным агентством Agental, а также с администрациями государств порта и флага. Agental согласилось срочно отправить на борт провизию и воду, но Marboni утверждала, что, поскольку судно было арестовано, у нее не было денег на выплату зарплаты.

Фонд моряков МФТ оплатил все расходы по репатриации, тестированию и карантину, и пятеро моряков прибыли на родину 26 ноября; но за Marboni по-прежнему оставалась задолженность по зарплате в размере 22 000 долларов США. ■

Инспекторы из Италии заставляют Palmali выплатить зарплату экипажам на пяти оставленных судах

Накопивший долги на сумму более 900 000 долларов США и признанный банкротом, турецко-азербайджанский судовладелец Palmali в 2020 году оставил много судов и их экипажей в Средиземном море. Ливия Мартини, помощник координатора МФТ в Италии, рассказывает об усилиях, которые потребовались итальянским инспекторам и профсоюзам, чтобы добиться справедливости в отношении азербайджанских, российских, украинских и турецких моряков на пяти судах под мальтийским флагом в трех портах



IB Ористано суда General Shikhliinsky и Khosrov Veu были оставлены в марте 2020 года, и весь экипаж оставался без зарплаты почти целый год. В июне МФТ поддержала требование моряков арестовать суда и выяснила, что страховки P&I были поддельными. Экипаж General Shikhliinsky представил всю документацию в поддержку своего требования о выплате заработной платы в размере 154 075,85 долларов США, и, в конце концов, страховщиком стал новый Клуб P&I. К октябрю все моряки были репатриированы и получили четырехмесячную зарплату. Большинство членов экипажа Khosrov Veu сейчас дома, но все еще ожидают решения суда, потому что новый Клуб P&I пока не появился.

Некоторые из 13 членов азербайджанского экипажа Zeinalbdin Tagiyev находились на борту в Венеции 16 месяцев. МФТ убедила администрацию порта, береговую охрану и других предоставлять пищевые продукты и поддержку, а также собрала доверенности от экипажа для ареста судом от их имени. Один из банков согласился выплатить заработную плату до октября 2020 года и покрыть расходы на репатриацию. К началу декабря все четверо моряков были на родине.

В Равенне были брошены экипажи судов Gobustan и Sultan Bey. Наше местное контактное лицо вместе с береговой охраной и местным комитетом по социально-бытовому обслуживанию моряков помогали обоим экипажам и оказывали давление на грузополучателей Gobustan. Это привело к выплате зарплаты за четыре месяца (на общую сумму 116 000 долларов США). Экипажу Sultan Bey потребовалось больше времени, чтобы подать иск, так как они очень боялись владельца. Оба экипажа были репатриированы в конце октября 2020 года. Издержки для Gobustan были оплачены его Клубом P&I, но, поскольку страховка Клуба P&I для Sultan Bey оказалась поддельной, МФТ оплатила расходы и потребует возврата денег от администрации мальтийского флага. Оба судна были арестованы судом Равенны, и экипажи ждут своих окончательных платежей после проведения аукциона.

*** По состоянию на февраль 2021 года более 3,2 миллионов долларов США по-прежнему причитаются морякам, когда-то служившим на 12 судах Palmali в Италии и Турции, где в мае 2020 года были оставлены шесть судов с небольшим количеством пищевых продуктов, воды или топлива для моряков, оказавшихся в ловушке на борту. *** ■

Если вы считаете, что рискуете оказаться брошенными, если вам не платили в течение двух или более месяцев, не снабжали пищевыми продуктами и другими предметами первой необходимости, и если вы хотите быть репатриированы, действуйте быстро. Подайте жалобу и напрямую свяжитесь со страховщиком, или попросите МФТ подать заявление от вашего имени. В противном случае вы можете проиграть в финансовом плане.

Инспекторы МФТ здесь для вас 24/7

Инспекторы МФТ продолжали оставаться на связи 24 часа в сутки, 7 дней в неделю, оказывая постоянную поддержку нуждающимся морякам. *Морской бюллетень* представляет новых инспекторов, биографии японской команды и обновленную информацию о региональных сетях контактных лиц профсоюзов МФТ

Встречайте новых инспекторов

Ян Брэй

(Фримантл, Австралия)

Ян плавал матросом с 1984 по 2003 год, когда он был избран в Maritime Union of Australia в качестве заместителя секретаря его региональной организации в Западной Австралии. В 2010 году он стал заместителем национального секретаря профсоюза, а в январе 2021 года был назначен координатором МФТ в Австралии. Он хочет изменить мир к лучшему, отстаивая права моряков и используя свой опыт проведения кампаний.



Дэн Крамлин

(Сидней, Австралия)

Дэн был моряком и докером, а затем сменил работу, став должностным лицом региональной организации Maritime Union of Australia. Он считает, что без МФТ невозможно было бы говорить о достоинстве и правилах приличия при трудоустройстве моряков. Он стал инспектором, чтобы защищать и улучшать условия труда и жизни моряков, а также защищать их права.



Ассаф Хадар

(Хайфа, Израиль)

Ассаф — 49-летний капитан. Получив степень бакалавра экономики, он 12 лет служил на израильском торговом флоте. Являясь членом Israeli Sea Officers Union, он всегда боролся за права и благополучие своего экипажа, и как инспектор МФТ будет продолжать помогать и поддерживать моряков.



Арвин Иван Перальта

(Манила, Филиппины)

Арвин окончил Морскую академию Азиатско-Тихоокеанского региона и работал суперинтендантом по судостроению, судовым механиком, офицером по плавпрактике, инструктором и экспертом по морским вопросам. Он рад возможности служить морякам, которые внесли свой вклад в его образование.



В центре внимания: японская команда

Объем торговли окруженной морем Японии на 99,6% обеспечивается морским транспортом. Она импортирует сырую нефть из Персидского залива, железную руду из Южной Америки и Австралии, а также зерно из Южной и Северной Америки. Япония экспортирует автомобили, электронные детали и сталь по всему миру.

Контейнеровозы и сухогрузы, на которых нанято много азиатских моряков, ежедневно прибывают в порты Японии, следуя в другие страны. На заходящих круизных лайнерах работают моряки со всего мира. А богатые рыболовные районы Японии привлекают бесчисленное количество рыбацких лодок. Некоторые из этих моряков зарабатывали ниже международных норм или работали дольше срока действия контракта даже до того, как разразилась эпидемия Covid-19.

Четыре инспектора МФТ из профсоюзов моряков и докеров помогают морякам в Японии. Их профсоюзы создали системы отчетности с инспекторами государственного портового контроля.



Фукао Охори (Токио) стал инспектором в 2002 году и координатором с 2011 года. Он работал судовым механиком и инженером-механиком, и знаком с обстоятельствами жизни моряков. Прошел обучение по рыболовным и круизным судам в МФТ, а также занимается делами брошенных моряков.



Джунья Ишино (Нагоя) родился в семье моряков и с 2012 года работал в All-Japan Seamen's Union (JSU). Именно профсоюзная работа вдохновила его на то, чтобы стать инспектором. Он понимает, что молодые члены экипажей стремятся получить на судне, и открыт для общения с ними.



Сигэру Фудзика (Чиба) проработал докером около 12 лет. Он стал сотрудником Zenkoku-Kowan (National Federation of Dockworkers Unions of Japan) и был назначен инспектором МФТ. Он уважает моряков, потому что Япония перешла на экспорт и импорт товаров по морю. Он также защищает интересы докеров в удобных портах.



Ёсихиро Тойомицу (Токио) стал инспектором МФТ в 2018 году, проработав в течение 15 лет в отделе по международным связям JSU. Порт, куда он был назначен, находится в одном из самых оживленных районов мира, через который проходят моряки разных национальностей и культур. Он будет делать все возможное, чтобы защищать права моряков и добиваться достойной работы для них.

Эстебан Переда

(Бильбао, Испания)

Эстебан был внештатным инспектором МФТ в Бильбао с 1994 по 2001 год. Затем он работал в профсоюзе басков ELA в Бильбао и в провинции Бискайя, отвечая за портовые операции и поддерживая связь с агентами по погрузке и отправке грузов морем, экспедиторами, докерами и администрацией порта. Эстебан сейчас работает штатным инспектором и готов помогать морякам в решении их проблем.



Лука Симич

(Риека, Хорватия)

После окончания морского училища в Бакаре Лука провел пять лет на факультете морских исследований Университета Риеки, а затем три года в качестве вахтенного помощника капитана на судах для перевозки сжиженного природного газа. С 2015 года он является председателем молодежного отдела в Seafarers' Union of Croatia. Как инспектор, он считает, что его опыт и знания помогут ему вносить свой вклад в расширение прав моряков.



Родион Сухоруков

(Санкт-Петербург, Россия)

36-летний мужчина последовал за своим отцом и дедушкой, выбрав морскую карьеру. Родион окончил Государственную морскую академию имени адмирала Макарова, стажировался на верфи и в судоходных компаниях, более 10 лет проработал в международных транспортных компаниях. Знакомство с проблемами моряков привело к тому, что он стал инспектором МФТ, отвечающим за океанские круизные суда и сектор речных круизов.



Эрик Уайт

(Флорида, США)

Эрик пришел в МФТ, чтобы иметь возможность использовать свой морской опыт на благо моряков во всем мире, добиваться справедливого и равного обращения со всеми экипажами. Он провел восемь лет на море, последнее время на судне Green Bay в должности старшего механика.



Хан Бо Тун

(Янгон, Мьянма)

Бо был соучредителем IFOMS, первого профсоюза моряков Мьянмы, и остается членом исполнительного совета. Он помогает морякам около 10 лет и чувствует благодарность, став контактным лицом МФТ, способным представлять интересы моряков, подвергающихся эксплуатации, лишенных права голоса. Он будет делать все возможное, чтобы искать лучшие решения для моряков, попавших в затруднительное положение, и улучшать их жизнь.

Сети МФТ в центре противодействия Covid-19

Сети контактных лиц МФТ действуют для оказания помощи морякам в странах и портах, где нет инспекторов МФТ, и работают над достижением того, чтобы судовладельцы соблюдали свои обязательства по обеспечению достойной оплаты труда, а также условий труда и жизни на судне. Контактные лица назначаются членскими профсоюзами МФТ

Сеть в Латинской Америке/ Карибском бассейне

Сеть работает там, где у МФТ нет инспекторов, в таких странах, как Сальвадор, Никарагуа, Гватемала, Гайана, Коста-Рика, Тринидад и Тобаго, Перу, Уругвай и Венесуэла. Она укрепляет позиции в регионе,

поддерживая моряков, нуждающихся в помощи, и проводя акции солидарности с докерами. Сеть активно участвует в кампаниях МФТ.

В ноябре 2020 года семья МФТ была потрясена, узнав о кончине Хуана Вильялона-Джонса, координатора сети в Латинской Америке/Карибском бассейне. Хуан был непревзойденным профессионалом, опытным инспектором и другом всех моряков; мы скорбим о его кончине.



Связь с координатором
сети в Латинской
Америке и Карибском
бассейне:

Стив Троусдейл (Лондон)
Эл. почта: seafsupport@ifm.org.uk

(14 контактных лиц в Коста-Рике,
Сальвадоре, Гватемале, Гайане,
Никарагуа, Перу, Тринидаде и Тобаго,
Уругвае и Венесуэле)

Азиатско-тихоокеанская сеть

Наши контактные лица оказывали конкретную поддержку и помощь морякам в своей стране и создали региональную сеть. Они делают это на добровольной основе и назначаются своей организацией.

По состоянию на 30 сентября 2020 года в этом году сеть занималась 41 случаем. Среди

них оставление судов в Таиланде и Малайзии, иски о невыплате заработной платы, задержки с выделением жилья, вопросы смены экипажей и репатриации, производственные травмы и просьбы о медицинской помощи. Мы добились выплаты морякам задолженности в размере 346 000 долларов США.

Во время пандемии координатор сети постоянно направлял контактным лицам обновленную информацию о политике в отношении смены экипажей в разных странах, чтобы они могли предоставлять точную информацию при оказании помощи морякам.



Связь с координатором Азиатско-Тихоокеанской сети:

Джейсон Лам (Гонконг)
Тел.: +852 9735 3579
Эл. почта: lam_jason@itf.org.uk

(8 контактных лиц в Бангладеш, Камбодже, Малайзии, Мьянме, Пакистане, Папуа-Новой Гвинее, Соломоновых островах и Таиланде)

Сеть в Западной Африке

В период с января по март 2020 года контактные лица занимались посещением судов под удобными флагами, которые заходили в их порты, в частности, в Бисау, Абиджан, Сан-Педро, Ломе, Дакар и Котону. С марта по июль 2020 года, когда пандемия достигла пика в нашем регионе, правительства закрыли порты, границы и

аэропорты, делая исключение для перевозки основных грузов. Мы рекомендовали нашим контактным лицам оставаться в безопасности дома и поддерживать связь с портом, департаментами труда и здравоохранения в случае возникновения чрезвычайной ситуации с каким-либо судном. Постепенно жизнь возвращалась в порты, и наши контактные лица смогли вернуться к своим обычным делам.

К концу октября наши контактные лица посетили более 50 судов и занимались случаями заболевания, задолженности по заработной плате, госпитализации и репатриации в связи с истечением срока действия контрактов.



Связь с координатором сети в Западной Африке:

Байла Соу (Буркина-Фасо)
Эл. почта: seafsupport@itf.org.uk

(12 контактных лиц в Бенине, Камеруне, Кот-д'Ивуаре, Гвинее-Бисау, Сенегале и Того)

Сеть в Арабском мире и Иране

Сеть МФТ в Арабском мире и Иране поддерживается активистами профсоюзов со всего региона, которых волнует благополучие моряков. Благодаря их неустанному труду была возвращена значительная часть из 6 213 683 долларов США, которые МФТ вернула в этом регионе в рамках

рассмотрения 176 случаев невыплаты зарплаты морякам в 2020 году.

В нашем регионе больше всего случаев оставления судов. В период с июня по декабрь 2020 года МФТ и контактные лица сети помогли более 135 морякам с 12 судов вернуться к своим семьям.

Теперь у нас впервые есть контактные лица в Ливии, Судане и Египте, а также больше контактных лиц в Ираке и Омане. Дальнейшее обучение и образование нашей команды запланировано на 2021 год; мы также выстраиваем новые и укрепляем существующие отношения с морскими властями региона.



Связь с координатором сети в Арабском мире и Иране:

Мохамед Аррачеди (Испания)
Тел.: +34 629 419 007
Эл. почта: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

(31 контактное лицо в Алжире, Бахрейне, Египте, Иране, Ираке, Иордании, Кувейте, Ливане, Ливии, Омане, Судане, Тунисе и Йемене)



В социальных сетях распространяются случаи мошенничества с вакансиями — моряки, будьте бдительны

Вам нежданно-негаданно предложили работу в Facebook? Увидели отличную работу, рекламируемую в WhatsApp? Это почти наверняка афера. Они просто задумали украсть ваши деньги или ваши идентификационные данные. Стив Троусдейл, координатор инспектората МФТ, получает тысячи сообщений в год от обманутых моряков

Остерегайтесь предложений о работе вашей мечты: они слишком хороши, чтобы быть правдой

Две жертвы мошенничества при найме на работу согласились поделиться своими историями на условиях анонимности, чтобы помочь другим морякам не попасть в ту же ловушку

Опытный моряк капитан Х был безработным после 29 лет работы в одной и той же компании. Г-жа Y решила перейти в морскую отрасль. Они оба искали работу и попали на нежданно-негаданно появившиеся предложения.

С капитаном Х связались через LinkedIn, с г-жой Y — по ее рабочему адресу электронной почты. Некто, утверждающий, что работает в законной морской организации, описал весьма привлекательную работу.

Для капитана Х — двухлетний контракт на должность капитана контейнеровоза компании Vroon Offshore Services Ltd, ежемесячный оклад в размере 12 550 ф. ст. (15 843 долл. США), двухмесячный вахтовый график работы, двухмесячный отпуск с полной оплатой и пособие на жилье. Для г-жи Y — агент по бронированию в Maritime Transport Ltd, работа из дома, не облагаемый налогом месячный оклад в размере 3 962 евро (4 471 долл. США) и ежемесячное пособие на «питание» в размере 1 081 евро (1 220 долл. США).

Обе компании являются законными, но не имеют абсолютно никакого отношения к найму персонала.

В должностных обязанностях, формах заявлений и последующих контрактах были логотипы реальных компаний и правильные

почтовые адреса, но мошенники подделали информацию и контактные данные, и допустили очевидные ошибки, в частности, использовали неправильное имя г-жи Y. Она погуглила компанию, и ее заверили, что ее корреспонденция исходила от настоящих сотрудников. Она не знала, что мошенники просто указали поддельные адреса электронной почты и номера телефонов в графе имен сотрудников.

Капитан Х и г-жа Y подписали свои контракты в мае 2020 года. Затем начались просьбы о деньгах.

Капитану Х пришло электронное сообщение от кого-то, назвавшегося сотрудником иммиграционной службы Великобритании, с просьбой заплатить 1 190 ф. ст. (1 500 долл. США) за номер национального социального страхования Великобритании, даже если он будет работать в море. (Вам никогда не надо платить за это.) Он переслал электронное письмо и контракт своему адвокату, который счел его законным. И капитан Х перевел деньги.

Затем капитану Х сказали, что номер национального социального страхования не может быть обработан, пока он не заплатит 2 400 ф. ст. (3 030 долл. США) за «Британскую национальную систему страхования» (такая не существует). Контактное лицо настаивало

на том, что оплата должна быть произведена на имя самого капитана Х, используя адрес в Великобритании, а отправитель должен быть ближайшим родственником или близким другом капитана. Капитану Х сказали, что как только номер национального социального страхования будет выпущен, он сможет немедленно снять средства. Встревоженный капитан Х связался со своим адвокатом, который попросил его не производить оплату, и после расследования подтвердил, что это было мошенничеством.

Г-жу Y попросили заплатить 399 евро (450 долл. США) за разрешение на работу из дома. Она чувствовала себя неловко, потому что деньги надо было переводить через Western Union какому-то офицеру в Гвинее, но контактное лицо заверило ее, что банки изменили методы работы из-за пандемии. Она заплатила деньги и получила разрешение — справку, выданную International Maritime Labour Union. Она не смогла найти его в Google (его не существует), а затем пришла вторая просьба о сборе за выдачу разрешения. Она связалась с горячей линией МФТ по вопросам мошенничества с вакансиями и узнала, что все это было мошенничеством.

Совместно капитан Х и г-жа Y были обмануты на сумму более 1 500 ф. ст. (1 956 долл. США). ■

Мошенники становятся умнее – следовательно, должны и вы. Когда-то это были просто электронные сообщения, реклама и поддельные веб-сайты; теперь они также будут зарабатывать на вас через Facebook, WhatsApp, LinkedIn, Instagram и другие социальные сети. Facebook является наиболее распространенной сетью, и очень сложно пытаться сообщить об этом компании.

Меняются способы связи аферистов с вами, но суть мошенничества остается прежней. Они обещают вам новую работу, которой, как выясняется, не существует. Они отнимают у вас деньги, а иногда и ваши идентификационные данные. Они цепляют вас за крючок и выкачивают из вас деньги. Вы остаетесь с чувством страха и стыда за то, что попались на их ложь.

Они используют названия законных компаний и создают поддельные веб-сайты, ложные номера телефонов и адреса электронной почты с помощью бесплатных провайдеров. Реальные компании ничего не знают о поддельных. А иногда мошенники создают и полностью поддельные компании.

Домены веб-сайтов не выполняют свою работу по контролю за сайтами, зарегистрированными на них. МФТ недавно представила доказательства, которые позволили закрыть два веб-сайта мошеннических компаний ABL Shipping Ltd и Maritime Centre UK.

Иногда работа является вполне реальной, но оказывается адской. Вам не платят, у вас забирают документы, вас бросают. И вы платите за это удовольствие.

Когда вы рассказываете нам о каком-либо случае мошенничества, мы делаем все возможное, чтобы раскрыть его или закрыть мошеннические схемы. Но мошенники, как правило, просто создают схемы под другим видом. Наиболее надежный способ остановить их – это в первую очередь обращать внимание на признаки.

В 2021 году МФТ запускает специальный веб-сайт под названием ShipBeSure, который вы сможете найти по адресу www.itfshipbesure.org. Мы будем использовать его для публикации рейтинга крьюинговых агентов, чтобы вы могли легко проверить, можно ли им доверять или нет. И на нем будет список лиц и агентов, которые, как мы знаем, являются мошенниками. ■

Аферист бросает моряков «на мели» в Турции

В начале июля 2020 года 20 украинских моряков подписали трудовые договоры через украинского крьюингового агента Артура Харатьяна, основателя компании Kharatyan Crew Management, для работы на судах Arif Kapitan и Rachel Borchard. Каждый из них заплатил Харатьяну от 1 500 до 7 000 долл. США



Их отвезли в отель в Карасу, Турция, где они должны были прибыть на суда. Но шли дни, смены экипажей не происходило. У моряков возникли подозрения. Через две недели Харатьян выключил телефон. Члены экипажа обнаружили, что их растущие счета за гостиницу не были оплачены. Владелец гостиницы изъял их паспорта, чтобы гарантировать выплату долга. Так моряки застряли в Турции.

В начале августа 14 из них вернулись домой в Украину за свой счет. Остальные шестеро не смогли оплатить долги за гостиницу и

вернуть свои паспорта; некоторые не могли позволить себе даже вернуться домой.

Вице-консул Украины в Стамбуле добился сокращения долга. При содействии МФТ Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine (MTWTU) смог покрыть долг и выкупить паспорта моряков.

«Экипажу были отправлены деньги на пищевые продукты и предметы первой необходимости, и мы забронировали билеты на следующий доступный рейс на родину», — сказал первый заместитель председателя MTWTU Олег Григорюк. «Учитывая, что экипаж готовился провести несколько месяцев в море, мы купили дополнительный багаж и позаботились о том, чтобы у них был трансфер из отеля в аэропорт Стамбула и из аэропорта Киева Борисполь в Одессу».

К 12 августа шесть моряков благополучно вернулись в Одессу.

Но на этом история не закончилась. Когда MTWTU связался с судовладельцами, оказалось, что ни один из них никогда не имел никаких отношений с Kharatyan Crew Management, и что Arif Kapitan находилось в отстое в течение трех лет. Также выяснилось, что Харатьян в течение ряда лет привлекался к уголовной ответственности

за вымогательство и получение взяток от моряков.

Обманутые моряки вместе с более чем 50 другими жертвами Харатьяна обратились за помощью в правоохранительные органы, чтобы задержать его. История получила широкую огласку в украинских СМИ.

Один из 20 моряков, кок Валерий Рак, сказал: «Что касается самого первого рейса, это был действительно тяжелый, горький опыт, но что я могу поделать? Благодаря МФТ мы смогли вернуться. Мы хотели заработать немного денег, но нам не повезло. В это тяжелое время довольно сложно найти что-нибудь — мы готовы были взяться за любую работу».

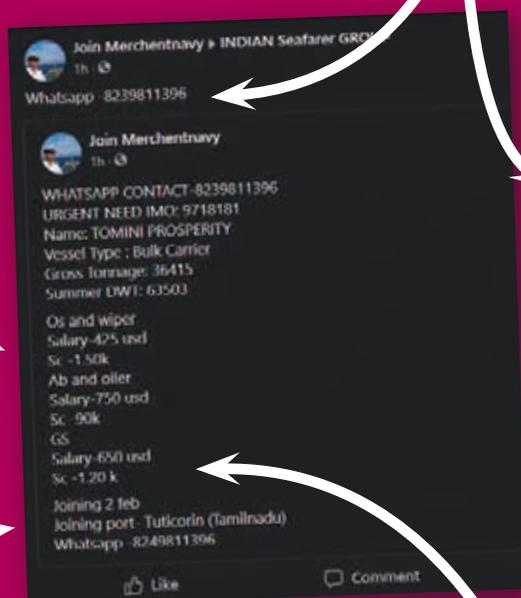
Григорюк прокомментировал: «Мы надеемся, что это послужит предостережением для других моряков: прежде чем отправиться куда-либо или довериться подозрительным посредникам, они должны проверить информацию о потенциальном месте работы — судне. Как всегда — обращайтесь в свой профсоюз ... Мы здесь для вас». ■

КАК ЧИТАТЬ РЕКЛАМНОЕ ОБЪЯВЛЕНИЕ ЧТОБЫ НАЙТИ ПРИЗНАКИ МОШЕННИЧЕСТВА

Ни одна законная компания
не будет использовать
WhatsApp

Быстрый поиск
показывает, что такой
компания не существует
(но есть MSC Cruises)

Зарботная плата ниже,
чем на судне с договором
МФТ



Информация о прибытии на судно
неверна — поиск судна показал, что оно
даже не прибудет в Тутикорин до 21 февраля.

По этому адресу на самом деле находится
штаб-квартира Princess Cruises

Незаконно заставляя моряка платить сбор за
обслуживание (здесь обозначено как sc) —
в этом случае для матроса I класса это было бы
1 200 долларов США.

* Подробнее об общих признаках мошенничества написано на странице 8
справочной вкладки *Морского бюллетеня*.

Если вы не уверены, обратитесь в свой профсоюз или напишите в МФТ
по адресу jobscam@itf.org.uk для получения совета.

Помогаем оставаться целыми и невредимыми в кризисной ситуации

Во время пандемии членские профсоюзы МФТ и другие организации продолжали реагировать на потребности моряков, касающиеся здоровья и благополучия. Они и федерация также адаптируют свои программы для решения проблемы возрастающего давления, которое испытывают моряки в результате кризиса смены экипажей. Д-р Сайед Асиф Алтаф, координатор программы здоровья и благополучия, более пристально рассматривает эту проблему

Испытываете проблемы с психическим здоровьем? Новое руководство МФТ ГОТОВО ПОМОЧЬ

Исследование, проведенное МФТ/Фондом моряков МФТ в 2019 году, выявило потрясающе высокие уровни депрессии и тревоги среди моряков; а пандемия Covid-19 создает обстановку еще большей неопределенности и страха.

Исследование показало, что четверть моряков рассказывали о депрессии, а 17% — о тревоге. Поэтому мы начали кампанию «Размышляйте, узнавайте и обращайтесь», в которой содержатся три основных послыла.

РАЗМЫШЛЯЙТЕ о сложных проблемах, с которыми вы сталкиваетесь. Очень важно понимать, что вы не одиноки. Примите тот факт, что есть события, которые вы не можете контролировать. В это трудное время нормально испытывать некоторую степень страха, беспокойства и стресса, и всем нам нужно заботиться о себе. Стресс — это нормальная часть жизни, но если его слишком много в течение слишком продолжительного времени, это может привести к физическим и психическим заболеваниям, подвергая риску все ваше благополучие. Хронический стресс может увеличить риск развития депрессии и других проблем с психическим здоровьем.

Есть шаги, которые вы можете легко предпринять, чтобы снять стресс на работе и дома, и взять ситуацию под контроль.



Испытываете проблемы с психическим здоровьем? Новое руководство МФТ готово помочь *продолжение >*



УЗНАВАЙТЕ признаки и симптомы стресса на ранней стадии – это ключ к лучшему управлению им. Стресс влияет на человеческий организм по-разному. Если вы не можете спать, у вас постоянные головные боли, вы потеряли аппетит и чувствуете себя одиноким, разочарованным, а иногда и очень злым, это могут быть признаки стресса. Все реагируют по-

разному, поэтому ваши симптомы могут отличаться от кого-то еще.

Ищите информацию на платформах социальных сетей ITF Wellbeing и Seafarers' Trust. МФТ и Norwegian Seafarers' Union (NSU) организуют регулярные прямые трансляции в Facebook, посвященные вопросам психического здоровья и благополучия, в том числе борьбе со стрессом.

ОБРАЩАЙТЕСЬ и получайте необходимую вам поддержку. Это особенно важно, если:

- вы чувствуете себя подавленным большую часть дня непрерывно в течение более двух недель;
- тревога мешает вашим повседневным делам; и/или
- вы чувствуете, что не можете контролировать свои эмоции.

Поговорите о своих чувствах с другом или членом семьи. Если вы по-прежнему плохо себя чувствуете, и у вас появляются мысли о причинении вреда самому себе, вам следует обратиться за поддержкой извне. Обратитесь к врачу или позвоните в круглосуточную

службу поддержки, имеющуюся во многих странах.

Членские профсоюзы МФТ, такие как NUSI, AMOSUP и NUSS, предоставляют консультационные услуги для моряков и их семей; их предоставляют и некоторые судоходные компании.

Найдите информацию о доступных услугах в справочнике МФТ по вопросам благополучия моряков по адресу <https://www.itfseafarers.org/en/wellbeing-directory>.

МФТ также разработала простые практические инструкции по управлению стрессом и другим проблемам благополучия — скачайте их по адресу <https://www.itfseafarers.org/en/guidance-factsheets>.

Обращайтесь за советом через приложение МФТ для моряков (которое можно бесплатно скачать из Google Play и Apple store) и на странице ITF Wellbeing в Facebook по адресу <https://www.facebook.com/ITFWellbeing>. ■

Позитивный настрой в кризис

Д-р Сайед Асиф Алтаф беседует с Джебсеном Гамидо, исполнительным директором Positibong Marino Philippines Incorporated (PMPi), единственной в мире сети ВИЧ-инфицированных моряков



Что вдохновило вас на создание PMPi?

Это связано с личным опытом позора и дискриминации, а также с необходимостью бороться с несправедливостью и воплощать мечты независимо от ВИЧ-статуса человека. Особенно сейчас, с развитием медицины и терапии, мир должен увидеть, что люди, живущие с ВИЧ, могут участвовать в жизни общества как полезные граждане.

Чего вы хотите достичь с помощью PMPi?

Здоровые моряки обычно счастливы, и наоборот. Наша миссия заключается в расширении прав и возможностей моряков, их семей и всей морской отрасли посредством образования и содействия здоровью и благополучию, чтобы обеспечить постоянную занятость и сообщества, свободные от клейма позора и дискриминации.

Как вы боретесь с дискриминацией со стороны агентов по найму в отношении ВИЧ-инфицированных моряков?

Мы подготовили лидеров, которые будут помогать обучать людей, попавших в беду, как действовать в отношении раскрытия информации, прохождения медицинского обследования и своих прав, путем предоставления конфиденциальных консультаций и обучения в очном формате или в Интернете. Мы также считаем, что спокойные переговоры могут помочь информировать судовладельцев и других лиц, находящихся у власти, о достижениях в области права и медицины, связанных с ВИЧ/СПИДом, тем самым побуждая их освободиться от предрассудков и нанимать моряков, живущих с ВИЧ.

В первые три года мы добились многих успехов, но преодолевать предрассудки бывает очень трудно. Например, компания отказалась повторно нанять члена экипажа танкера после того, как узнала, что он инфицирован ВИЧ. Когда моряк связался с нами, мы договорились

о встрече на высоком уровне с судоходным агентством, их юристом, представителями правительства и моряков, но тем не менее, агентство отказалось нанять его. Однако при поддержке PMPi моряк нашел работу в другой компании на судне под итальянским флагом, которое поддерживает беспристрастное, честное тестирование и конфиденциальность.

Как PMPi поддерживала моряков во время пандемии Covid-19?

Чрезвычайный фонд по борьбе с COVID-19 при Фонде моряков МФТ* поддержал наш трехмесячный проект для филиппинских моряков Pantawid, направленный на поддержку, расширение возможностей и повышение морального духа моряков, пострадавших от пандемии. С июля по конец октября наша специальная группа волонтеров предоставила примерно 1 000 морякам набор необходимых медицинских инструментов, бесплатные услуги трансфера и бесплатный карманный Wi-Fi; раздавала легкие закуски морякам и медицинским работникам; проводила кампанию за вакцинацию; а также установила партнерство с целью бесплатного обучения для аттестации моряков.

А что насчет будущего?

При поддержке и наставничестве со стороны МФТ и других партнеров мы сосредоточим внимание на краткосрочном и долгосрочном воздействии COVID-19 на психическое здоровье и благополучие моряков, а также будем продвигать кампанию МФТ «Размышляйте, узнавайте и помогайте». Мы также будем работать с профсоюзом AMOSUP и другими, чтобы предоставлять услуги по обучению и консультированию моряков и членов их семей.

Подробнее о чрезвычайном фонде при Фонде моряков читайте на стр. 34. ■

Связь между докерами и моряками остается прочной

В своей новой роли старшего помощника секции докеров МФТ Стив Биггс размышляет, как Covid-19 бросил вызов исторической связи между моряками и докерами

Докеров и моряков объединяет уникальная историческая связь. И тем, и другим приходится выполнять трудную и опасную работу на борту судов круглосуточно, без выходных, в экстремальных погодных условиях. Взаимодействие между ними имеет решающее значение для сохранения здоровья и безопасности всех. И докеры имеют давнюю традицию поддерживать моряков, с которыми плохо обращаются мошенники-работодатели.

Моя первая работа в качестве докера в начале 1990-х заключалась в том, чтобы подниматься на борт загрузочного судна и вставлять твистлоки в контейнеры, чтобы крепить их по месту — процесс, который мы называли подбиванием. Другие докеры в моей бригаде, включая отца, просили меня приносить комплекты перчаток и запасные комбинезоны.

Когда я прибыл на судно, то вскоре понял, почему. У экипажа было мало или совсем не было защитной одежды, а то, что у них было, было плохого качества; поэтому даже иногда неподходящая по размеру одежда, которую мы им давали, очень хорошо воспринималась.

Мне всегда нравилось разговаривать с членами экипажа об их путешествиях, и я радостью принимал их предложения что-то поесть, выпить чая, а иногда и чего-нибудь покрепче.

Пандемия чрезвычайно усложнила такое взаимодействие. Во время вспышки я работал в британском порту Саутгемптон. Большинство заходивших туда крупных судов прибывали из Китая, откуда и появился вирус. Это вызывало у докеров опасения, во многом вызванные отсутствием информации и указаний со стороны отрасли и правительства по поводу поднятия на борт и взаимодействия с экипажем.

Поскольку докеры были отнесены к ключевым работникам, критически важным для поддержания функционирования экономики, представители нашего профсоюза вместе с администрацией работали над заключением соглашения о Covid-19 на основе рекомендаций Министерства здравоохранения Англии и нашего опыта работы.

Мы также поддерживали связь с секцией докеров МФТ, чтобы добиваться повсеместного использования передового опыта, включающего в себя ограничение численности персонала на судне, протоколы для найтовщиков и соблюдение безопасного расстояния между членами экипажа.

Ситуация быстро изменилась, когда Китай практически искоренил вирус, а уровень заражения в Великобритании быстро повысился — экипажи судов теперь хотели защититься от нас.

Члены экипажей носили маски на борту с самого начала вспышки инфекции, и теперь требовалось, чтобы докеры делали то же самое и даже проверяли температуру. Мы не хотели носить маски. Найтовщики работали в жаркую погоду, и маски создавали неудобства, тогда как контролеру нужно было поддерживать радиосвязь с операторами кранов и группой контроля, а маски заглушали их речь.

В конце концов, мы пришли к компромиссу. Докерам будут измерять температуру, но они не будут носить маски, в то время как члены экипажа будут заходить на крепежные платформы с внешней стороны судна и, следовательно, работать сзади нас и на безопасном расстоянии от нас. До сих пор это работало хорошо. ■

Моряки освобождены из рабских условий в Дании

Два ганских моряка, с которыми в Дании более трех лет обращались как с рабами, были освобождены и возвращены на родину благодаря сотрудничеству между МФТ, полицией и Датским центром по борьбе с торговлей людьми. Инспектор МФТ Мортен Бах рассказывает



Когда этот случай привлек внимание полиции и центра по борьбе с торговлей людьми, меня попросили проверить заработную плату и трудовые договоры этих людей, и разузнать об их ситуации.

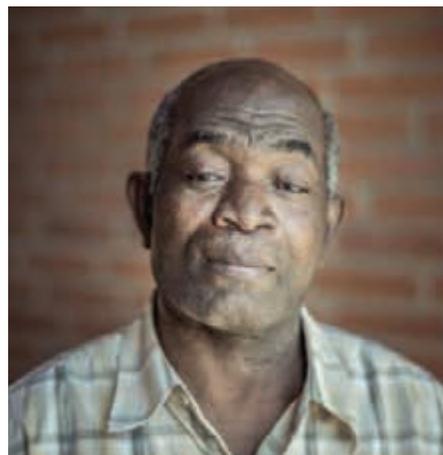
Граждане Ганы Рубен Котэи и Джастис Нумо отправились в Данию в надежде, что они вернуться домой в должности капитанов судов. Но их жестоко обманули.

Более трех лет они работали в рабских условиях на рыболовном судне Helene под флагом Белиза в датском поселке Тиборон. Они жили на судне и получали всего 1 200 евро (1 460 долл. США) в месяц, работая при этом по 11 часов в день шесть дней в неделю. Они общались со своими семьями только через свои планшеты. Судовладелец забрал у них паспорта и проездные документы. Когда срок их разрешения на работу и вид на жительство истек в апреле 2017 года, он предупредил мужчин, чтобы они не обращались в органы власти, поскольку у

них больше нет законного права оставаться в Дании.

После нашего вмешательства работодатель был обвинен в торговле людьми и нарушении датских законов об иностранцах. Прокуратура требовала тюремного заключения, штрафов и компенсации от имени моряков, а также конфискации судна Helene.

В начале января 2021 года судовладелец был приговорен к 18 месяцам тюремного заключения условно и оштрафован на три миллиона датских крон (491 000 долл. США). Он был уличен только в ростовщичестве (ссуде денег под непомерные проценты). Суд не издал распоряжения о выплате заработной платы мужчинам. Мы изучаем, как можно было бы им помочь. Итог удручающий, но, по крайней мере, люди благополучно вернулись домой. ■



Контактное лицо МФТ добивается выплаты долгов по заработной плате и репатриации экипажа

Местный представитель МФТ усердно работал, ведя переговоры с гражданскими и морскими властями, чтобы разрешить дело о брошенном и не получавшем зарплаты экипаже в Гвинее-Бисау, Западная Африка, вспоминает Гонсало Галан, инспектор МФТ в Лас-Пальмесе, Испания, и член сети инспекторов МФТ FishSupport.

Заболевший рыбак умирает, а рыболовство продолжается

Трагическая смерть перуанского рыбака у побережья Уругвая, к сожалению, не удивительна, поскольку рыбопромысловые районы на атлантическом побережье Южной Америки становятся растущим очагом эксплуатации и нарушений прав человека, рассказывает координатор по рыбному промыслу МФТ Россен Каравачев

2 ноября судно Verdemilho под португальским флагом пришвартовалось в порту Монтевидео, Уругвай. На борту находился гражданин Перу, который скончался после более чем 30-дневной болезни, не получая медицинской помощи.

Товарищи этого человека по службе сообщили Адану Суаресу из Transport Workers' Union (TWU) и контактному лицу МФТ в Уругвае, что капитан отказался заходить в порт, потому что у моряка были симптомы Covid-19. Если бы результаты теста оказались положительными, ему бы пришлось поместить судно на карантин, и он не смог бы продолжить промысел. Сегодня рыбак мог бы быть еще жив, если бы капитан поставил его здоровье выше прибыли и отвез его к врачу в Монтевидео.

Разгневанный Суарес сказал: «TWU борется с жестокими условиями труда десятков тысяч



рыбаков, которые прибывают в наш порт, чтобы выгрузить свой улов.

«Но даже мы были шокированы, когда увидели трудовые договоры членов экипажа Verdemilho. Там черным по белому написано, и работодатель фактически говорит этим работникам: «вы будете работать от 18 до 20 часов в день, каждый день», «вы будете мало отдыхать», «вы будете зарабатывать не более 600 долларов в месяц». Членам экипажа даже приходится самим платить взносы за социальное обеспечение и медицинскую страховку.

«Хуже всего то, что им сказали, что если член экипажа получит травму или заболит, и ему придется сойти на берег, чтобы его доставили в больницу... он и его семья должны будут сами оплатить все расходы. Этот работодатель готов забрать и те небольшие деньги, которые у них

есть, за «преступление», заключающее в том, что они заболели.

«Компания даже пыталась скрыть этот смертельный случай и заставить семью рыбака хранить молчание. Она хотела выплатить его дочери 15 000 долл. США в обмен на то, что она не будет подавать жалобу на компанию за халатность и нарушение прав человека. Теперь брат рыбака собирается подать иск против этой компании».

Поскольку рыбный промысел вокруг Фолклендских/Мальвинских островов оспаривается, некоторые юрисдикции настолько заинтересованы в продаже прав рыболовства, что игнорируют очевидные злоупотребления в отношении работников, происходящие прямо за пределами их портов. С 2018 года не менее 17 членов экипажей погибли на борту иностранных рыболовных судов в водах Уругвая. ■



В начале апреля четыре бангладешских и четыре индонезийских члена экипажа Tian Yi Ne 6 под флагом Доминики обратились за помощью к группе МФТ FishSupport и профсоюзу Amigos Irmaos dos Homens do Mar (AIHM) в Гвинее-Бисау.

Официально указанное в документах государства флага как судно рыболовного надзора, на практике оно является огромным рыбоперерабатывающим заводом и перегрузочным судном. Оно было оставлено в январе китайским судовладельцем, и с тех пор членам экипажа не платили жалование. Ни у кого из них не было трудовых договоров. Судно находилось в очень плохом состоянии. Они хотели, чтобы их репатриировали.

После запроса от контактного лица МФТ

Жануарио Хосе Биага из AIHM представители Maritime and Ports Institute задержали судно до тех пор, пока не будет выплачена зарплата и репатриирован экипаж. Ему также удалось разместить моряков в апартаменте, поскольку они опасались за свою безопасность на судне.

Задолженность по заработной плате составила 53 228 долл. США: 14 100 долл. США индонезийским членам экипажа и 33 800 долл. США бангладешским членам. Индонезийцы получили свою зарплату в полном объеме, но не могли быть репатриированы до 2 октября из-за кризиса Covid-19. Экипажу из Бангладеш пришлось ждать репатриации до 23 октября, после получения 23 800 долл. США, и до декабря, чтобы им выплатили оставшиеся 10 000 долл. США. После этого судно было отпущено. ■

Фонд выделяет 1,5 млн. ф. ст. на социально-бытовое обслуживание моряков в условиях чрезвычайной ситуации с COVID-19

Фонд моряков МФТ учредил чрезвычайный фонд по борьбе с Covid-19, чтобы оказывать помощь морякам и поддерживать их службы социально-бытового обслуживания во время кризиса. Руководитель Фонда Кэти Хиггинботтом рассказывает о том, как изменили жизнь к лучшему эти 1,5 млн. ф. ст.



Мы учредили этот фонд в конце марта 2020 года, чтобы иметь возможность предоставлять гранты для быстрого удовлетворения неотложных потребностей, связанных с пандемией. Деньги использовались для облегчения лишений, стресса и изоляции, которым подвергаются моряки и их семьи, а также для поддержания служб социально-бытового обслуживания моряков в это критическое время.

К концу ноября мы предоставили 61 грант в 34 странах, в основном профсоюзам и службам социально-бытового обслуживания в портах. Большинство грантов было предоставлено для проектов в:

- Европе (16 проектов на общую сумму около 364 000 ф. ст.) и Северной Америке (12 проектов на общую сумму около 203 000 ф. ст.), где расположено большинство центров моряков;
- Азии (11 проектов на общую сумму чуть более 308 000 ф. ст.) для профсоюзов-поставщиков рабочей силы и организаций, оказывающих помощь брошенным морякам.

Вот лишь краткий обзор того, как наши гранты помогали морякам.

Многие профсоюзы смогли обеспечивать средствами индивидуальной защиты (СИЗ) моряков, находящихся в портах и на карантине на судах.

Некоторые гранты выделялись на **улучшение санитарных объектов в портах**. Maritime Workers' Union of Nigeria (MWUN) распространил тысячи комплектов СИЗ и организовал образовательную программу о мерах профилактики заражения вирусом во всех 12 портах и терминалах страны.

Несколько **центров моряков смогли продолжить свою работу**. Центр TIPLAM в Сантосе, Бразилия, смог закупить новый автомобиль и нанять дополнительного сотрудника, чтобы иметь возможность продолжать работу в течение всего периода самоизоляции.

Мы финансировали новую молекулярную лабораторию в больнице для моряков AMOSUP в Интрамурсе, Манила, Филиппины, которая обрабатывает 300 тестов на Covid-19 в день и выдает результаты в течение 24 часов. Это **позволяет морякам заключать контракты на борту судна**. Когда потребность в тестировании на Covid-19 уменьшится, лаборатория будет проводить тестирование моряков на вирусы, включая грипп, респираторно-синцитиальный вирус (RSV), туберкулез и ВИЧ.

Iranian Merchant Mariners' Syndicate (IMMS) получил грант на поддержку работы своего комитета по борьбе с COVID-19, включая **информационно-просветительскую кампанию «Мы победим коронавирус»**, направленную на обеспечение безопасности моряков и их семей, создание **системы волонтеров** для оказания

медицинской помощи и раздачи СИЗ, а также **круглосуточной консультационной службы** поддержки брошенных моряков, оказавшихся в затруднительном положении. Он также сотрудничал с другими морскими организациями в Италии и Испании, оказывая поддержку морякам-негражданам или иностранным морякам, а также с посольством Индии в Тегеране по вопросу репатриации брошенных моряков.

Sindicato Nacional De Trabajadores De Rama (SNTT) в Колумбии получил возможность **доставлять продуктовые наборы и средства индивидуальной защиты** примерно для 540 рыбаков и моряков, живущих и работающих в Валье-дель-Каука, одном из наиболее пострадавших районов страны. Он также выдавал **им базовые комплекты биобезопасности и защитные костюмы**, чтобы они могли без риска вернуться к работе после отмены карантина.

Для нас было большой честью поддерживать героических профсоюзных активистов, социальных работников и волонтеров, предоставляющих услуги и оборудование для многих моряков и работников морского транспорта, которые действительно переживали трудное время, работая в течение всей пандемии. Там, где правительствам не удалось оперативно сотрудничать и способствовать смене экипажей, профсоюзы и благотворительные сообщества делали все возможное, чтобы с честью держать удар. ■

Фонд моряков — благотворительное подразделение МФТ — узнайте больше на www.seafarerstrust.org



«Герой на море» побеждает на чрезвычайно популярном фотоконкурсе

В конце октября 2020 года Фонд моряков МФТ объявил победителей своего фотоконкурса **Still at Sea**. Глава фонда Кэти Хиггинботтом была потрясена силой воздействия экспонатов

Когда мы предложили морякам присылать цифровые фотографии о их жизни на море во время пандемии, я и представить себе не могла такую ошеломляющую цифру — 3 000 фотографий — которые были присланы на этот конкурс.

Конкурс был задуман для того, чтобы привлечь внимание к морякам, которым приходилось оставаться в море намного дольше срока действия их контрактов и, возможно, в нарушение прав человека во время кризиса, связанного со сменой экипажей.

Яркие экспонаты показали огромное разнообразие ощущений моряков, из-за чего было очень сложно выбрать победителей.

Первый приз в размере 1 000 ф. ст. получил Айк С. Даганданан за свою фотографию «Герой на море», изображающую членов экипажа, изо всех сил пытающихся закреплять грузы в штормовом море после 40 дней нахождения в самоизоляции. Члены жюри выделили ее, так как на ней изображены опасности, с которыми сталкиваются моряки, драматические погодные условия и огромные масштабы корабля и морской стихии вокруг моряков.

Фотография Джея Майкла А. Эбуза «Под покровом тишины» завоевала вторую премию за красоту и композицию арктического прибрежного ландшафта, видимого с мостика корабля, и ее посыл о надежде и стойкости.

Третий приз получил Карло Дёксон Сантьяго за фотографию «Нет смены? Нет проблем!» с моряком, который «улетает» с судна на метле.

Как и во многих других экспонатах, здесь была продемонстрирована юмористическая и творческая реакция на удручающую ситуацию со сменой экипажей.

Члены жюри высоко оценили еще три фотографии — «Возвращение к работе» Сео Анджело Д. Фахардо; «Вечеринка в душе» Джона Руфо М. Бонтилао; и «Отважная женщина, которая может изменить мир к лучшему» Мэйвин Клома.

Победителей и получившие высокую оценку фотографии смотрите на сайте www.itfseafarers.org/en/still-at-sea/winners

Эти фотографии, а также сопутствующие истории и описания представляют собой уникальный архив, отражающий весь спектр ощущений моряков во время пандемии. Мы намерены использовать их для повышения осведомленности о жизни моряков в мире за пределами морского судоходства.

Членами жюри **Still At Sea** были:

Д-р Клеопатра Думбия-Генри, Президент Всемирного морского университета; Дженн-Хуэй Тан, глобальный руководитель Stewardship at Fidelity International; Пори Карнеги, титулованный фотограф; Стефан Ф. Линдберг, фотограф и писатель; а также Кэти Хиггинботтом.



Моряки — сделайте МФТ своим ежедневным портом захода для получения информации и советов

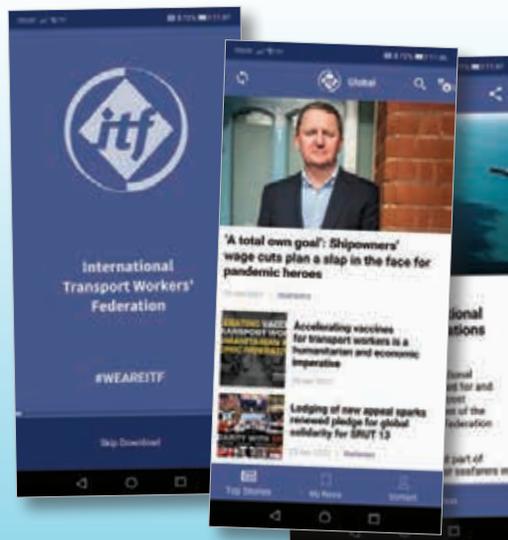
Бесплатные приложения МФТ — доступны для устройств Android и iOS.

Скачайте их из вашего **магазина приложений** или на сайте www.itfseafarers.org/en/look-up/-itf-seafarers-apps



Моряки МФТ

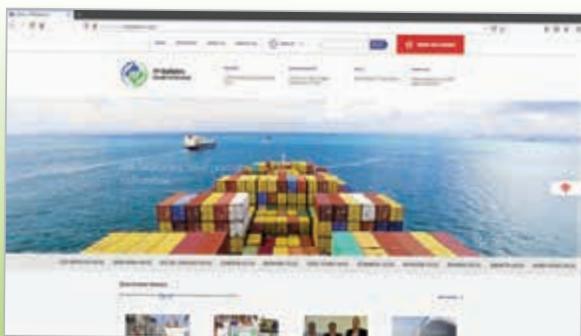
- Проверьте информацию о своем судне
- Узнавайте, где получить помощь в кризисной ситуации
- Свяжитесь с МФТ
- Найдите инспектора МФТ или морской профсоюз МФТ



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 на море и в порту, на нашем специализированном веб-сайте для моряков.



www.itfglobal.org

Следите за всеми последними событиями, затрагивающими интересы работников и членских профсоюзов МФТ, на веб-сайте ITF Global.

Социальные сети МФТ



• Следите и высказывайте свое мнение о последних новостях, используя **#itfseafarers** в *Twitter* и на сайте www.facebook.com/ITFseafarerssupport



• Нас можно найти в www.instagram.com/ITFseafarerssupport