



Морской бюллетень

Русский | № 31/2017

Международная федерация транспортников



Странам необходимы морские навыки

В этом выпуске:

Скрытый мир удобных флагов

Новые меры защиты от абандона

Ваш вклад в руководство по получению помощи



Содержание

4

**Кампания против
удобных флагов
в цифрах**

5-8

**Жизнь
на море**

Рассказы
с передовой

9-11

**Профсоюзы
в действии**

Алжир, Мьянма
и Украина

12-15

**Защищаем
рабочие
места**

Каботаж

16-17

**Угрозы
на море**

Пиратство
и «зайцы»

18

Профиль

Штурман
с новаторским
подходом

**Вкладыш
руководства**

Восемь страниц
контактных данных
и консультаций

19-21

**Ваше здоровье
и благополучие**

Стресс
и депрессия

22-24

**Удобные флаги
и глобализация**

Скандал
раскрылся

25-26

**Обновленная
информация о MLC**

Меры защиты
от абандона

27-28

**События
в отрасли**

Автономные
суда

29

**Вопросы
Фонда моряков**

Советы для хорошего
самочувствия

30-31

Докеры

Крепление грузов
и охрана труда

32-34

Рыбаки

Надежда
на горизонте?

35

**Транспортные
узлы**

Объединяем
алжирских работников

Международная федерация транспортников (МФТ) является международной федерацией транспортных профсоюзов, представляющей около 4,5 миллионов работников транспорта в 700 профсоюзах примерно в 150 странах мира, включая 300 000 моряков. Она организована в восемь отраслевых секций: моряков, рыбаков, работников внутреннего водного транспорта, докеров, железнодорожников, работников автомобильного транспорта, гражданской авиации и туристического сектора. Она представляет транспортников на мировом уровне и защищает их интересы через глобальные кампании и акции солидарности. МФТ имеет 137 инспекторов и контактных лиц, работающих в портах по всему миру.

МОРСКОЙ БЮЛЛЕТЕНЬ МФТ № 31/2017 г.

Опубликован в 2017 году **Международной федерацией транспортников (МФТ)**, 49/60 Borough Road, London SE1 1DR, United Kingdom. Дополнительные экземпляры Морского бюллетеня (на английском, арабском, китайском, немецком, индонезийском, японском, русском, испанском и турецком языках) можно получить в МФТ по вышеуказанному адресу. Вы также можете скачать в формате PDF на: www.itfglobal.org/en/resources/reports-publications/seafarers-bulletin

Веб-сайт: www.itfseafarers.org | **Email:** mail@itf.org.uk | **Tel:** +44 (20) 7403 2733 | **Fax:** +44 (20) 7357 7871

Фото на обложке: Jörgen Språng/ISWAN

Добро пожаловать



О ненасытной корпоративной жадности и уклонении от уплаты налогов писали панамские газеты в апреле 2016 г. Но подобное уже давно творится в мутном мире судов, работающих под удобными флагами, где судовладельцы избегают соблюдения правил и обязанностей посредством сложных структур собственности. Мы рассмотрим этот вопрос и расскажем две истории, которые иллюстрируют социальные издержки для моряков, работающих на судах под удобными флагами.

Мы еще раз рассмотрим важность сохранения навыков и рабочих мест национальных моряков во внутренней морской отрасли страны, широко известной как каботаж. Мы расскажем о продолжающейся борьбе, которую ведут профсоюзы во многих странах, и приведем несколько положительных примеров побед для вдохновения и вселения надежды.

В нашей рубрике о вашем благополучии мы порассуждаем о печальной проблеме депрессии и самоубийств, а также о причинах того, почему, в частности, вы, моряки, можете подвергаться риску. Мы информируем вас о службах поддержки и дадим некоторые полезные советы о том, как заботиться о себе.

Мы остановимся на вполне реальных опасностях для моряков, которых заставляют выполнять работу докеров, и предоставим информацию, необходимую вам, чтобы сообщать об этом. Что касается темы докеров, мы расскажем о новом крупном исследовании, которое показывает, что нисходящий принцип, которым руководствуются глобальные контейнерные терминалы в отношении охраны труда и безопасности работников, лишает их сотрудников защиты. Мы призываем к подходу, предполагающему более широкое участие, что позволит добиться более полной защиты для наемных работников.

Вы должны быть осведомлены о новых важных механизмах защиты, предусмотренных в Конвенции о труде в морском судоходстве, если вы оказались брошенными. Но если вы попадете в такую ужасную ситуацию, то должны действовать быстро, поэтому просим вас найти время, чтобы внимательно прочитать нашу статью на эту тему.

Мы представим вам динамичного молодого штурмана Синтию Диас. Она и тысячи других молодых активистов из числа мужчин и женщин - это будущее нашего профсоюзного движения транспортников.

Вы также найдете наш традиционный вкладыш руководства о том, где и как получить помощь, если она вам понадобится.

Рад сообщить, что у нас есть много позитивных рассказов от профсоюзов и инспекторов МФТ об их будничной работе - и победах - на местах, чем они занимаются от вашего имени. Встречается бесчисленное множество других случаев эксплуатации и злоупотреблений в отношении моряков, в частности, в рыбном хозяйстве; однако мы надеемся, что вы услышите посыл о том, что принадлежность к профсоюзу как части международной семьи МФТ является наилучшим способом защитить себя и свои права.

Стив Коттон
Генеральный секретарь МФТ

Кампания МФТ против удобных флагов в цифрах

Инспекции МФТ

(на момент сдачи в печать)

Общее число инспекций судов с разбивкой на число без проблем и на число с проблемами.



Общее число инспекций **9 502**

С проблемами **7 082**

БЕЗ проблем **2 420**

Общая сумма взысканных задолженностей по зарплате

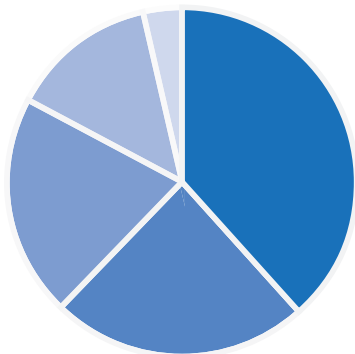
(на момент сдачи в печать)



Доллары США
35 074 372

Пять основных проблем, обнаруженных во время инспекций МФТ, по типу

(на момент сдачи в печать)



Договор **2 685**

Задолженность по зарплате **1 665**

Нарушение условий контракта **1 442**

Несоответствие международным стандартам **947**

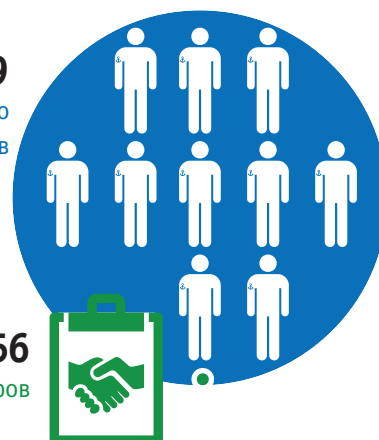
Медицинское обслуживание **236**

Суда и моряки, на которых распространяется действие договоров МФТ

(на момент сдачи в печать)

309 909
Общее число
охваченных моряков

12 056
Общее число договоров



Рассказы с передовой



Падение моряка в обморок демонстрирует риски выполнения работы докеров

Инспектор МФТ Кристиан Роос был свидетелем чуть не приведшего к смертельному исходу обморочного состояния моряка вследствие истощения, показавшего риски для моряков, выполняющих работу докеров

Экипаж был собран на *Elbfeeder* в начале сентября 2016 года, чтобы послушать инспекторов МФТ из Бельгии, предупреждающих об опасности выполнения работы докеров; а в это время один из моряков упал в обморок.

Члены экипажа рассказали, что он работал в течение 28 часов, поэтому мы вернулись на судно, чтобы провести расследование. Мы выяснили, что экипаж был вынужден заниматься креплением грузов в порту другой страны. Такие действия означают, что у экипажа остается слишком мало времени, чтобы отдохнуть, сходиться в увольнение на берег и пообщаться с семьей, а рутинные обязанности, обычно вы-

полняемые в свободное время в порту - такие, как стирка белья - приходилось делать перед отдыхом.

Мы выяснили, что экипаж *Elbfeeder* часто работал в режиме 14-часовых смен, и каждый месяц у них набиралось до 100 часов больше гарантированных 103 часов сверхурочных. Поразительно, но многие работали до 375 часов в месяц, явно не соблюдая предусмотренные в MLC нормы максимальной продолжительности рабочего времени. Некоторые из них принимали витамины, чтобы избежать обморока при такой огромной рабочей нагрузке.

Компьютерные программы, которые обычно контролируют

предельную продолжительность рабочего времени, не позволяют регистрировать постоянные нарушения - запись должна быть откорректирована до того, как сохранить файл. Таким образом, они облегчают манипуляции со временем труда и отдыха, чтобы соответствовать международным нормам.

Удивительно, но администрация *Elbfeeder* заявила, что наймет на судно курсанта, чтобы сократить продолжительность рабочего времени рядового состава. Но ведь курсант должен обучаться специальности, а не использоваться в качестве дешевой рабочей силы. ■



Судья приходит на судно с иском о компенсации за невыплату заработной платы для экипажа

Рениальдо де Фрейтас, инспектор МФТ в Сантосе, Бразилия, стал свидетелем беспрецедентного шага судьи

Находящийся в турецкий собственности танкер-химовоз *Chem Violet* под мальтийским флагом и его груз были арестованы за неуплату заработной платы его турецкому экипажу.

Когда брошенный экипаж направила иск о погашении задолженности по заработной плате в суд по трудовым спорам в Макаэ, Бразилия, в июле 2016 года, он ожидал рутинных слушаний. Однако судья Клаудио Виктор де Кастро Фрейтас удивил всех.

Он отложил слушание и принял решение, что суд в полном составе должен посетить судно, которое было пришвартовано на терминале Petrobras, чтобы лучше понять проблемы экипажа.

Судья осмотрел все объекты корабля - камбуз, капитанский мо-

стик, машинное отделение - вместе с членами экипажа, юристами, представителями администрации порта, полиции и фрахтователей. Затем он решил продолжить слушание на борту судна, в каюте капитана.

Судья постановил, чтобы фрахтователь Petrobras выплатил экипажу и капитану задолженность по зарплате за два месяца - около 100 000 долл. США - и репатриировал их, что и произошло в июле. Он также распорядился, чтобы экипажу была выплачена заработная плата за остающиеся три месяца и за моральный ущерб - в общей сложности около 850 000 долл. США - за счет средств от продажи судна. Люди ждут следующего судебного слушания в ноябре, чтобы узнать, когда они это получат. ■

Побег из Сеуты

Координатор по Испании Хосе Мануэль Ортега описывает продолжающуюся борьбу за компенсацию задолженности по заработной плате



Нас попросили оказать помощь экипажу буксира, пришвартованного в испанском анклав Сеута на побережье Северной Африки.

Находящееся в итальянской собственности судно *Independence* под португальским флагом прибыло в Сеуту в феврале 2016 года с шестью индонезийскими и двумя украинскими членами экипажа. Судовладелец ссылаясь на финансовые трудности и задолжал людям жалование за четыре месяца. Моряки отчаянно хотели вернуться домой, не желая больше оставаться в Сеуте.

В дело вмешалась благотворительная организация «Белый крест Сеуты», обеспечив снабжение свежими и вареными продуктами, в то время как Красный Крест оказывал медицинскую помощь членам экипажа, страдающим от высокого давления и стресса.

В мае экипаж смог, наконец, покинуть судно. Посольство Индии в Испании занялось вопросом репатриации индонезийских моряков, а МФТ организовала репатриацию двух украинцев.

Моряки все еще ждут получения причитающихся им приблизительно 160 000 долл. США. Буксир был арестован, и мы надеемся, что когда суд примет решение о продаже его с аукциона, экипаж, наконец, получит эту сумму. ■

МФТ поддерживает не получающий зарплату экипаж на небезопасном судне

Инспектор МФТ К. Срикумар был потрясен, обнаружив травмированных моряков и не получающий зарплату экипаж на небезопасном судне

Экипаж оказался брошенным в Читтагонге

МФТ, местные профсоюзы и благотворительные организации пытаются помочь выдержать суровое испытание, которому подвергается брошенный экипаж, сообщает Олег Романюк, инспектор МФТ/служба поддержки моряков

30 сентября 2016 года МФТ узнала о том, что бангладешский экипаж из 18 членов и четыре вахтенных нефтяного танкера **Fadi E Rabbi** были брошены владельцем **Eden Line Limited** в Читтагонге. У них оставалось мало пресной воды, почти никакой еды и имелась задолженность по зарплате за пять месяцев.

Мы сразу же попросили генерального директора Департамента судоходства Бангладеш принять меры, так как приостановление контролей для найма экипажей процедуры найма/увольнения в отношении судна под панамским флагом фактически сделало членов экипажа заложниками.

На встрече 5 октября с директором службы социально-бытового обслуживания моряков, круизных агентов, представителей профсоюзов и управляющей компании судна мы узнали, что **Eden Line** бросила

как судно, так и управляющую компанию. Единственной возможностью для суда получить почти 128 000 долл. США задолженности по заработной плате было арестовать судно и продать его с аукциона. Капитан и экипаж добились ареста судна в адмиралтейском суде 10 октября и ожидают судебного слушания.

Администрация порта доставила на судно пресную воду, но сказала, что дальнейшие поставки без оплаты невозможны. МФТ выделила авансовые средства для экипажа на еду и питьевую воду, пока они ждут покидания судна, оплаты и репатриации.

МФТ и Международная палата по судоходству занимаются этим делом с администрацией флага. Морская администрация Панамы в настоящее время находится в контакте с государством порта, координируя помощь экипажу. МФТ направила в MOT отчет об абандоне. ■

Под огнем в Йемене



Работа в охваченном войной Йемене трудна для моряков и профсоюзов, говорит Мохамед Аррачеди, инспектор МФТ в Бильбао, Испания

Когда нефтяной танкер **Najdiah** под панамским флагом прибыл в порт Макулла 24 апреля 2016 года, экипаж оказался втянутым в спор между владельцами **Prime Tankers LLC** в Дубае и получателем груза.

Их паспорта были изъяты, и четверо вооруженных боевиков поднялись на судно.

В течение двух месяцев 16 индийских моряков испытывали нехватку продовольствия, пресной воды, топлива и медикаментов. Они не могли готовить, у них не было кондиционера, им было отказано в медицинской помощи. Свежие продукты, поставлявшиеся МФТ или индийским посольством, не могли долго храниться из-за отключений электроэнергии. К тому же они иногда слышали поблизости бомбардировки.

Мы оказывали давление на всех, кто имел отношение к судну, и добились освещения ситуации в местных средствах массовой информации. Посольство Индии и йеменские организации гражданского общества оказывали медицинскую помощь; солидарность проявил также входящий в МФТ местный профсоюз **Labour Committee of Aden Container Terminal**.

В конце концов, компания поставила топливо и продовольствие, а также выплатила задолженность по зарплате в размере 48 700 долл. США за март и апрель. Судно было разрешено встать на причал, и семь членов экипажа смогли посетить врача.

Najdiah покинуло порт 23 июня. Когда судно прибыло в Хамрия в Объединенных Арабских Эмиратах, компания организовала оплату всей задолженности по заработной плате в размере 79 360 долл. США, а также репатриацию 10 травмированных членов экипажа, хотя и вычла их расходы на проезд. ■



Когда мы поднялись на борт сухогруза **Кагаас** в Ченнаи, Индия, в июне 2016 года, то увидели, что экипаж из 21 члена - из Грузии, Индии, Турции и Украины - не получал жалования в течение трех месяцев.

К тому же на находящемся в турецкой собственности судне под панамским флагом были обнаружены неполадки в его балластных системах, системах оповещения проникновения морской воды, пожарной сигнализации, навигационном оборудовании, а также в спасательной шлюпке. Эти условия были явным нарушением

Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г.

Мы были шокированы, когда экипаж сообщил о двух происшествиях, которые представляли угрозу для их жизни, и о травматизме во время работы экипажа на борту судна. Кагаас ранее арестовывали в Турции в связи с аналогичными проблемами.

Высокий суд Мадраса арестовал Кагаас после того, как МФТ и капеллан местного общества моряков сообщили о недостатках. Было вынесено решение, что задолженность по заработной плате экипажу составляет 59 000 долл. США.

Девять членов экипажа были репатриированы, получив задолженность по зарплате (и заменены на девять индийских моряков), и все члены экипажа были уволены. Оставшиеся недостатки были устранены, поэтому Кагаас покинуло Ченнаи в сентябре. Когда судно прибыло в порт Салала, Оман, мы получили новые жалобы от индийского члена экипажа, в том числе на невыплату заработной платы и несколько отказов двигателя посреди океана. ■



Победа брошенного экипажа в Великобритании

Кен Флеминг, координатор МФТ в Великобритании и Ирландии, делится тем, как инспекторы МФТ помогли индийским экипажам двух судов, фактически оказавшихся брошенными в британских портах



Плановая инспекция МФТ в июне 2016 года находящегося в индийской собственности судна Malaviya Seven в Абердине, Шотландия, показала, что 15 членов экипажа не получали зарплату в течение, по крайней мере, четырех месяцев. Во время следующей инспекции на принадлежавшем тому же владельцу судне Malaviya Twenty в Грейт-Ярмут, Англия, обнаружилась та же самая история. В общей сложности, задолженность по зарплате нынешним и бывшим членам экипажа составила более 250 000 долл.

Мы подготовили арест судов от имени экипажей. Мы сотрудничали с Агентством морской безопасности и береговой охраны Великобритании, чтобы предотвратить выход в море обоих судов, пока не будет выплачена зарплата и не будут устранены другие недостатки.

Инспектор Пол Кинан узнал, что члены экипажа Malaviya Twenty брали кредиты для поддержки своих семей дома. Он добился полной выплаты 180 000 долл. США, причитающихся 12 оставшимся членам экипажа, а девять моряков были репатрированы в конце августа. Он также до-

бился выплаты большей части задолженности по заработной плате предыдущему экипажу судна, и в ближайшее время надеется компенсировать остающиеся 67 000 долл. США. Судно остается под арестом.

Инспектор Лиам Уилсон помог 15 членам экипажа Malaviya Seven получить свою зарплату до конца июля, а пять моряков были репатрированы. Однако вскоре у экипажа вновь возникли задолженности по заработной плате, и судно было задержано 5 октября органом контроля судов государством порта. ■

МФТ приветствует запрет Австралии на заход судна, бросившего экипаж

Исполняющий обязанности координатора МФТ Мэтт Перселл приветствует запрет Австралийского управления по морской безопасности на заход Five Star Fujian в прибрежные воды Австралии в течение 12 месяцев после того, как был брошен экипаж из 20 членов

Принадлежащий Китаю и ходящий под Гонконгским флагом углевоз был арестован в порту Гладстон, Квинсленд, фрахтовым брокером за долг в размере 38 000 долл. США, но был освобожден, потому что брокер не кормил или не платил экипажу во время попытки ареста.

В течение шести недель противостояния с 19 июля 2016

года экипаж не получал продовольствия и жалования за несколько месяцев.

Сара Магуайр, инспектор МФТ в Гладстоне, работала в тесном контакте с властями, добиваясь условий, соответствующих международным стандартам. Профсоюз Maritime Union of Australia помог нам организовать освещение в СМИ, чтобы усилить давление на власти и

правительство штата Квинсленд с целью разрешения ситуации.

Даже когда морякам платили, мы обнаружили, что они получали всего 1,50 долл. США в час, что значительно ниже международных стандартов.

Входящий в МФТ австралийский профсоюз был разочарован тем, что наши усилия, направленные на то, чтобы

экипажу разрешили увольнение на берег, были отклонены властями и представителями судовладельца, который также отклонил нашу просьбу посетить судно.

В конце концов, экипаж получил зарплату, и Five Star Fujian было разрешено выйти в море. ■

Первый украинский семинар для моряков

«Те, кто приходят на судно в первый раз, очень мало знают о своих правах. Семинар помог понять, что делать в ситуациях, когда не выплачивается зарплата, задерживается высадка с корабля, существуют неприемлемые условия на борту судна».

Дмитрий Алифанов, Intresco

Олег Григорюк, первый заместитель председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины (ПРМТУ), гордится тем, что в Украине прошла первая профсоюзная неделя



Это был пилотный проект МФТ по информированию моряков об их правах, так как Украина поставляет много моряков в мировую судоходную отрасль. МФТ планирует распространить программу на Россию, Индию и другие страны.

ПРМТУ насчитывает свыше 70 000 членов, более половины из них моряки. Мы осуществляем широкую социальную программу для наших членов и их семей, однако наша профсоюзная неделя (31 мая по 3 июня 2016 года) в Одессе помогла морякам обсудить важные для них вопросы.

Среди участников были около 400 моряков, курсантов и дру-

гих работников морской отрасли. Они узнали от инспекторов ПРМТУ и МФТ о важности независимых профсоюзов и преимуществах принадлежности к международной федерации профсоюзов. Знакомство с примерами из-за рубежа, такими как опыт создания и укрепления IFOMS в Мьянме, научил нас, как важно быть активным членом профсоюза, если хочешь, чтобы твой профсоюз стал сильнее.

Моряки имели возможность узнать о кампании МФТ против удобных флагов и услышать о важных событиях в отрасли, таких как Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве. Они также узнали о том, чего им следует ожидать

от положений типового коллективного договора МФТ с точки зрения заработной платы. Инспекторы обучали их, на что нужно обратить внимание для обеспечения того, чтобы они правильно получали причитающуюся им зарплату, и объясняли принципы индивидуального трудового договора МФТ для моряков.

Для моряков эти семинары были очень полезными, и они задавали множество вопросов. Теперь мы надеемся, что они знают, как использовать эти знания о своих правах.

Узнайте больше о ПРМТУ на www.mtwtu.org.ua.

Независимая федерация моряков Мьянмы (IFOMS) делает первый шаг к MLC

«Было приятно увидеть представителей крьюинговых агентов, морской администрации, должностных лиц и членов IFOMS, участвующих в конструктивном диалоге о MLC», - говорит Генеральный секретарь IFOMS Аун Чжо Линь после проведения семинара на тему MLC в Янгоне 3-6 октября 2016 года, на котором было около 40 участников

Семинар был организован совместно IFOMS (Независимой федерацией моряков Мьянмы) и МФТ при поддержке МОТ (Международной организации труда).

Его целью было ознакомление членов Исполнительного совета IFOMS, приглашенных моряков, крьюинговых агентов и представителей департамента ведомства морского транспорта с содержанием и механизмами реализации Конвенции.

Мероприятие почтил своим присутствием Тин Оо, шеф и



соучредитель НЛД (Национальной лиги за демократию), который подтвердил заинтересованность нового правительства в MLC, а также обязательства, связанные с этой конвенцией, являющейся одним из первых документов крупного международного регулирующего пакета, который оно ратифицировало.

Особое внимание было уделено требованиям, регулирующим деятельность служб найма и трудоустройства моряков, а также правам моряков согласно этой Конвенции.

Дебаты велись живо, и все стороны признали необходимость развития трехсторонних структур в целях обеспечения полного и эффективного осуществления MLC.

Группа IFOMS намерена добиваться того, чтобы все члены профсоюза хорошо понимали положения MLC. С этой целью они опубликовали перевод на мьянмарский язык руководства МФТ о MLC для моряков, которое можно скачать с веб-сайта IFOMS www.ifoms.org. ■

IFOMS пресекает мошенничество в отношении экипажа судна со стороны управляющей компании

Боцман Мин Тхейн служил на Chembulk Westport под панамским флагом. Когда он работал на одной из балластных цистерн 26 января 2016 года, площадка рухнула, сломав ему запястье.

Он был немедленно отправлен в местную клинику в Юре, Япония, а 4 февраля был доставлен в больницу Arida City Hospital и незамедлительно прооперирован. После его выписки из больницы 17 февраля Мин вернулся в Янгон. Там он обратился в больницу SSC 3 марта для дальнейшего лечения.

Мин представил все свои медицинские квитанции управляющей компании судна, MTM MC- Yangon Ship Management Ltd. Он не получил больничные или зарплату, и ему было сказано, что компенсация за его травму была уже переведена японским P&I Club.

Мин направил жалобу в IFOM 31 марта. Ее рассмотрели представитель МФТ Джон Вуд и инспектор Шве Тун Аунг. Они выяснили, что MTM вычитала членские взносы Japanese Seafarers' Union (JSU) в размере 40 долл. США в месяц за каждого члена экипажа, хотя на экипаж судна договор JSU не распространялся, и он никогда не платил свои профсоюзные взносы.

МФТ потребовала вернуть взносы JSU всем морякам Мьянмы. Мин Тхейн получил оставшуюся задолженность по зарплате, компенсацию за медицинские расходы и членские профсоюзные взносы в присутствии Генерального секретаря IFOMS Аунг Чжо Линна. В общей сложности экипажу было выплачено 6 314 долл. США.

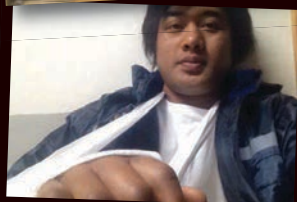
Успехи IFOMS в 2016 году (на 30 сентября)

Всего случаев 65 – 22 текущих

Выплачено долгов по заработной плате в размере 495 826 долл. США

Типы урегулированных дел:

Смертельные случаи 3
Травматизм 5
Заработная плата, репатриация и брокерские сборы 29



Морские профсоюзы помогают морякам в алжирских портах

Входящие в МФТ Федерации транспортных и портовых рабочих Алжира (UGTA) стали все более активно поддерживать моряков, оказавшихся в трудном положении в портах Алжира. Беррама Седдик в Алжире и Мелиани Абделла в Ороне - недавно назначенные контактные лица МФТ, курирующие эту работу - приводят два примера

Узнайте больше о UGTA на сайте: www.ugta.dz и о Egyptian Seafarers' Union на сайте: www.egsunion.com



Репатриация брошенного экипажа EOS

Национальная федерация транспортных рабочих (NTF) получила просьбу о помощи от экипажа EOS.

Восемь египетских и шесть индийских членов экипажа оказались в заложниках на борту судна под флагом Мадейры - без зарплаты, провианта и источников энергии, в самый разгар судебного дела. Суд распорядился наложить превентивный арест на EOS в порту Джиджел, потому что владелец груза утверждал, что сухой цемент на судне начинает портиться.

NTF тесно сотрудничала с Федерацией портовых рабочих, проявляя солидарность и оказывая поддержку экипажу. В течение 24 часов мы доставили на судно резервные запасы воды, продовольствия и других товаров первой необходимости. Для поставки дизельного топлива потребовалось немного больше времени.

Судовладелец снял с себя ответственность за членов экипажа, судебное разбирательство было затяжным и сложным. Но наша длительная кампания в тесном сотрудничестве с МФТ и Профсоюзом моряков Египта задействовала много людских и материальных ресурсов, и завершилась успехом. Морякам выплатили задолженность по зарплате в размере 152 500 долл. США и репатриировали, а с судна был снят арест.



Спасение экипажа во время аварии на Sea Honest

Сухогруз Sea Honest под панамским флагом перевозил балласт и шел из Мавритании в Стамбул с 20 членами экипажа на борту. На нем произошло несколько механических поломок в море и у алжирского побережья. Капитан был вынужден подать сигнал SOS.

Органы власти прибрежного государства начали спасательную операцию, отбуксировали судно в порт Алжир и доставили на берег экипаж из 11 турок и 9 украинцев. Моряки подумали, что их кошмар закончился.

К сожалению, он продолжился. На судне не было ни провианта, ни дизельного топлива, а экипаж не получал зарплату. Инспектор МФТ Мохаммед Аррачеди предупредил о этом представителя МФТ в Алжире, который прибыл на судно, чтобы встретиться с деморализованными членами экипажа и оценить их потребности. Мы убедили алжирские власти вмешаться, и это вынудило турецкого судовладельца взять на себя ответственность за снабжение судна, выплату зарплаты и репатриацию экипажа.

Центр моряков назван в память о Тони Сакко

Порт Чарльстон, члены совета директоров Общества моряков и волонтеры посвятили свой центр моряков памяти Тони Сакко, внезапно скончавшегося в марте 2016 года

Центр моряков имени Тони Сакко чтит память Тони, который служил моряком, прежде чем стать инспектором МФТ в регионе Чарльстон, где он служил последние 14 лет.

Фр Лен Уильямс, который председательствовал на торжественном открытии 12 октября, сказал, что Тони покорила сердца членов общества своей образцовой служ-

бой в качестве инспектора МФТ. Общество считает, что многое из того, что было достигнуто, связано с профсоюзом Seafarers International Union, руководством и финансовой помощью МФТ, что в значительной мере было реализовано благодаря усилиям Тони.

Председатель SIU и отец Тони Майкл Сакко рассказал о жизни Тони, отметив, что при-

своение его имени центру было большой честью для его семьи.

Выступая на мероприятии, координатор инспектората МФТ Стив Траусдейл выразил благодарность Тони от семьи МФТ, сказав, что несчетное количество моряков обязаны его благодарить за его преданность им. От МФТ также присутствовали Дейв Хайндл, председатель секции моряков

МФТ, и Рикки Эзопа, координатор МФТ по Восточному побережью.

Центр также объявил о новой именной стипендии в память о Тони, которой будут награждаться студенты местного колледжа весной 2017 года. ■



Рабочие места для национальных моряков имеют значение

Каботаж гарантирует, чтобы внутренняя морская торговля государства была зарезервирована для его собственных граждан, помогая сохранять квалифицированных рабочих и достойные рабочие места, которые могут обеспечить будущее морской отрасли страны. Он действует в 47 странах, но находится под угрозой во многих из них со стороны гонящихся за прибылями судовладельцев и проводимых в настоящее время международных торговых переговоров. Морской бюллетень вникает в эту проблему.



Странам необходимы морские навыки

Правительства могут - и должны - делать больше для защиты национальных морских навыков и рабочих мест на благо своих стран, а также остановить социальный демпинг, который снижает стандарты для наемных работников. Стив Янделл - старший заместитель председателя секций моряков, рыбаков и работников внутреннего водного транспорта - рассказывает

Моряки жизненно необходимы для процветающей морской отрасли, которая является двигателем существенного экономического роста и укрепляет независимость и безопасность страны.

В то время как глобальный бизнес гоняется за большой прибылью, перенося свои операции в поисках более низкой заработной платы и более легкого регулирования, национальные моряки были заменены командами из стран с более низкой заработной платой, работающими по контрактам с худшими условиями труда.

Вот почему МФТ и ее профсоюзы борются за рабочие места и навыки, которые должны быть защищены национальной государственной политикой. Они сосредоточились на трех основных направлениях: развитие базы морских навыков; безопасность на море и охрана окружающей среды, включая возрастающие морские перевозки грузов; а также оборона и национальная безопасность.

Навыки моряков необходимы для обеспечения работы в море, прибрежного судоходства и береговых морских служб, включая портовую инфраструктуру и услуги. Они могут помочь стране развивать сферу морской продукции и услуг высокого класса, судостроение или машиностроение.

Многие страны Африки пытаются сохранить национальные флоты и моряков. Сектор внутреннего судоходства Нигерии перешел в руки иностранных судоходных компаний, что приводит к значительным потерям рабочих мест для нигерийских моряков - отчасти потому, что правительство не использовало правила каботаж, чтобы защитить его.

Правительства могут работать с частным сектором над обеспечением инвестиций для местных фирм, чтобы они могли конкурировать с крупными международными судовладельцами. В Нигерии такая поддержка может значительно улучшить возможности для экспорта твердых полезных ископаемых, рыбы и морских продуктов.

В Австралии длительная кампания профсоюза Maritime Union of Australia и других за сдерживание долгосрочного упадка национального флота завершилась победой в 2012 году. Лейбористское правительство согласилось ввести в действие законодательство для регулирования внутренней судоходной отрасли, поддерживать суда под австралийским флагом, отдавать приоритет судам с австралийской генеральной лицензией над удобными флагами и поддерживать обучение. К сожалению, профсоюз был вынужден защищать эти завоевания после выборов нового и враждебно настроенного правительства в 2013 году, но недавно сумел триумфально выиграть судебное дело (см. страницу 8).

В Норвегии работа профсоюзов и судовладельцев в целях развития морских навыков привела к созданию Норвежского фонда повышения квалификации морских кадров в 2003 году. Сбор, выплачиваемый компаниями-участницами, используется для содействия обучению и трудоустройству норвежских моряков.

Соединенные Штаты имеют защиту в виде закона о торговом флоте (см. рамку ниже), но он постоянно подвергается нападкам со стороны политиков. Американские профсоюзы моряков работают с широким кругом игроков в морской отрасли с целью нахождения более веских аргументов в пользу сильной, экономически независимой отечественной отрасли.

Профсоюзы неустанно борются за сохранение согласованной национальной заработной платы, условий и эффективного регулирования прибрежного судоходства. Жизненно важно защищать моряков и удерживать судовладельцев от применения неэффективных методов в области занятости и от гонки уступок, не учитывающей более широких последствий.

Абдулгани Серанг, Генеральный секретарь и по совместительству казначей индийского профсоюза NUSI, объясняет, что каботаж в различных регионах мира имеет совершенно разный профиль. В развитых экономиках с высокими затратами и высокой заработной платой он может стать единственной возможностью сохранить морскую рабочую силу, интегрировав ее в морскую отрасль страны. В таких случаях очень важно сохранить эти рабочие места для национальных моряков.

Но в других странах, таких как Индия или Филиппины, предпочтения моряков обусловлены хорошими условиями и заработной платой, что обычно означает работу в международном судоходстве. Для них суда под национальным флагом, хотя и являются существенной частью экономики, возможно, не станут первым выбором, если есть лучшие варианты. Здесь в центре внимания профсоюзов должно быть жесткое регулирование для обеспечения достойных условий. ■

Закон о торговом флоте в США (Закон Джонса)

Закон о торговом флоте имеет федеральный статус, регулирующий прибрежную торговлю в Соединенных Штатах Америки и определяющий, какие суда могут на законных основаниях участвовать в этой торговле, а также правила, по которым они должны работать. Обычно он запрещает любому построенному за границей судну или судну под иностранным флагом участвовать в прибрежной торговле в США.

Борьба с социальным демпингом в Бразилии

Карлос Мюллер из профсоюза SINDMAR (Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante) описывает борьбу за обеспечение участия бразильских работников в национальной внутренней морской торговле



Будущее морской отрасли Бразилии зависит от сохранения национальных квалифицированных работников и достойных рабочих мест, а также от обеспечения морской подготовки для молодых людей, желающих прийти в эту отрасль.

В результате лоббирования с использованием этих доводов SINDMAR и другие членские организации конфедерации профсоюзов CONTTMAF утвердили положения, которые конкретизируют определенную долю бразильских моряков, нанимаемых на работу в бразильских территориальных водах.

Но любое резервирование каботажных и морских рабочих мест для национальных работников подвергается постоянной угрозе со стороны судовладельцев и их союзников. Несколько крупных перевозчиков, которые доминируют в мировом судоходстве, предпочитают нанимать моряков на худших условиях, чем те, с которыми могут согласиться бразильцы.

В Бразилии большинство работодателей для моряков являются международными судоходными компаниями с представителями или дочерними компаниями в стране. Transpetro, транспортная дочерняя компания Petrobras, выпадает от этого ряда, так как это последняя крупная компания

под бразильским флагом, принадлежащая государству.

Профсоюзы моряков CONTTMAF вели трудовой спор с Transpetro в течение 10 месяцев по двум вопросам - гарантии занятости для бразильских моряков и дискриминационные практики в отношении моряков, которые потенциально подрывали идентичность национального флага морского и каботажного флота Transpetro. Недавний наем компанией Petrobras нескольких танкеров и судов обеспечения платформ, чьи владельцы часто не соблюдают законодательство Бразилии, дал профсоюзам повод вновь вести борьбу против социального демпинга.

В 2016 году мы подписали коллективный договор с Transpetro после того, как высокий суд по трудовым спорам Бразилии провел согласительные слушания. CONTTMAF предупредила суд о попытках Transpetro сорвать забастовку работников посредством угроз в адрес экипажей и антипрофсоюзных действий после того, как она не смогла предотвратить забастовку законными средствами.

В завершение борьбы с Transpetro бразильские моряки добились всего, за что они выступали, благодаря тесной солидаризации с их профсоюзами и их поддержке коллективной борьбы. ■



Австралийские оффшорные работники вздохнули с облегчением

Попытки правительства Австралии предоставить неограниченные права на работу не австралийским работникам в морской отрасли были пресечены высоким судом страны 31 августа 2016 года

«Это большая победа в деле защиты прав работников в оффшорной отрасли во всем мире».

Жаклин Смит, морской координатор МФТ

Единогласное решение суда было вынесено по делу, возбужденному профсоюзом Maritime Union of Australia (MUA) и Australian Maritime Officers Union (AMOU).

Это постановление отменило решение министра по

вопросам иммиграции Питера Даттона в декабре 2015 года освободить работников на судах, работающих в оффшорной нефтяной и газовой промышленности с многомиллиардным оборотом от

внутренних визовых требований.

Приветствуя это решение, президент МФТ и национальный секретарь MUA Гэдди Крамлин сказал: «Привлечение зачастую подвергающихся эксплуатации

Соблюдая канадские стандарты

Важный успех в суде означает, что канадских моряков, работающих в водах страны, ожидает лучшее будущее



«TiSA и CETA представляют собой угрозу для всего, что дорого профсоюзам - надежных, безопасных и достойных рабочих мест, а также для сохранения важных, завоеванных в тяжелой борьбе стандартов.

Никто не должен удивляться тому, что мы взяли на себя обязательство ... продолжать борьбу с ними».

Пэдди Крамлин, Президент МФТ

Профсоюз SIU узнал из просочившегося в 2015 году электронного сообщения, что каботаж должен быть открыт для компаний ЕС в соответствии с морскими положениями CETA (Комплексное экономическое и торговое соглашение между ЕС и Канадой).

На каботаж распространяется действие канадского закона о прибрежной торговле, который гласит, что любые грузы или пассажиры должны перевозиться между канадскими портами на судах под канадским флагом, укомплектованных экипажами из канадских граждан.

Соглашение CETA может серьезно подорвать эту защиту. Оно позволило бы ЕС и некоторым находящимся во владении ЕС судам под удобным флагом перевозить грузы

между Галифаксом и Монреалем, и транспортировать порожние контейнеры в Канаде. Оно также открыло бы иностранным судам доступ к контрактам на дноуглубительные работы и некоторые фидерные перевозки.

В течение 2014 и 2015 годов сотни судов прибыли в Канаду в рамках системы, разрешающей действовать по обстановке без ущерба для партнера, которая позволяла судам не под канадских флагов осуществлять каботаж, если не было в наличии канадского судна. SIU выяснил, что этим экипажам запрещалось работать в Канаде без временных разрешений на привлечение иностранной рабочей силы. Согласно законодательству Канады, эти разрешения не могут быть выданы, если имеются в распоряжении канадцы, которые могут выполнять эту работу. А они были. Их сотни.

Это был большой шанс для профсоюза, чтобы приостановить вступление в силу CETA в случае его ратификации. Если иностранному судну разрешено осуществлять деятельность в Канаде в рамках CETA, как можно сохранить рабочие места для канадцев? SIU сосредоточился на вопросе о выдаче разрешений на работу и добился, чтобы правительство следовало закону.

В 2015 году профсоюз подал иски против федерального правительства в связи с незаконной выдачей разрешений на работу иностранным членам экипажей на трех нефтяных танкерах под удобным флагом, задействованных в морских перевозках в Канаде: New England под флагом Маршалловых Островов, Sparto под флагом Кипра и Amalthea под флагом Греции.

В июле 2016 года в деле о New England SIU стал первым профсоюзом в Канаде, получившим постановления федерального суда о судебном рассмотрении в связи с разрешениями на работу, выданными иностранным работникам, и добившимся отмены разрешений. В результате члены SIU впервые укомплектовывают суда под иностранными флагами, работающие в рамках системы, разрешающей действовать по обстановке без ущерба для партнера.

Предстоит пройти еще долгий путь. Но более отзывчивое национальное правительство дает SIU возможность высказывать свою позицию при формировании политики. Теперь он надеется защитить каботаж без необходимости прибегать к судебному иску. ■

иностранного рабочего является опасной атакой на права и безопасные условия труда моряков, независимо от их национальности ... Оффшорная отрасль на территории любой страны должна быть сферой национальной рабочей силы, так как это предполагает развитие суверенного и общественного богатства данной страны».

Каботаж под угрозой, связанной с международными торговыми переговорами

МФТ проводит кампанию в защиту каботажа в свете международных торговых переговоров, которые угрожают серьезно подорвать защиту национальных морских навыков и рабочих мест.

Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство (TTIP) представляет собой серию переговоров между Европейским Союзом (ЕС) и США по сокращению административных барьеров в торговле.

Соглашение о торговле услугами (TiSA) является международным договором о торговле,

по которому ведутся переговоры между 23 странами, в том числе ЕС и США. МФТ опасается, что соглашение сведет на нет годы, потраченные на разработку правил в области морских перевозок, так как оно может открыть доступ удобным флагам к транспортировке национальных грузов и привести к серьезным проблемам в сфере экологии и безопасности. Она утверждает, что TiSA также представляет угрозу для авторитетных агентств, таких как МОТ и ИМО, которые контролируют глобальные трудовые технические стандарты и стандарты безопасности на морском транспорте.

Комплексное экономическое и торговое соглашение (CETA)

означает серьезное посягательство на канадской морской каботаж, поскольку оно открывает возможность перевозки фидерными судами ЕС (в том числе судами, находящимися в собственности ЕС, работающими под флагом третьей страны, который может быть и удобным флагом) того, что будет классифицироваться как национальный груз между Галифаксом и Монреалем. Оно также предполагает, что канадские владельцы должны быть в состоянии конкурировать на равной основе, что означало бы смену регистрации их судов с национального флага на удобный и использование иностранных экипажей.

Угрозы на море

Морской бюллетень делится двумя последними докладами консультативной группы специалистов по вопросам морского транспорта Gray Page, которые предлагают глубже взглянуть в суть угрозы пиратства и безбилетных пассажиров

Остерегайтесь безбилетных пассажиров в Южной Африке

Если ваше судно направляется в Южную Африку, проявляйте особую осторожность, чтобы не стать жертвой «профессиональных безбилетников»



Традиционно «зайцы» проникают на борт судна, чтобы бесплатно добраться из одной части мира в другую. Но данные из Южной Африки свидетельствуют о появлении нового класса профессиональных безбилетников с совершенно другими целями.

Обычно найти «зайца» можно достаточно быстро, тесно сотрудничая с оператором судна, администрацией порта и мест-

ными должностными лицами. Однако с 2014 года перспективы быстрого решения проблемы в Южной Африке становились менее очевидными, а потенциальные издержки судоводных компаний постепенно повышались.

С любым, кто садится на судно в порту, обращаются как с нарушителем, и могут снять с рейса с вероятностью наложения штрафа на месте совершения правонарушения, если индивидум не сможет доказать, не оставляя каких-либо сомнений, что он является южноафриканским гражданином или имеет законное право находиться в Южной Африке.

В случае, если это не может быть доказано, власти рассматривают такое лицо как безбилетного пассажира. Он не может сойти на берег, пока пароходство не договорится о его

репатриации в течение 24 часов. Как правило, это означает приобретение авиабилетов на родину и обеспечение охраны до двух человек, чтобы сопроводить его до выхода на посадку в аэропорту.

Если безбилетный пассажир незаконнопослушен, авиакомпания может не разрешить ему сесть в самолет. Так что неподобающее поведение может привести к непопаданию на рейс, длительному пребыванию под стражей и бронированию новых авиабилетов - все за счет пароходства. Это может составить 10 000 долл. США или намного больше.

Кажется, что логика властей заключается в том, что в отсутствии документов, подтверждающих, что индивидум находился в Южной Африке на законном основании, можно считать, что он зашел на

Борьба с пиратством на море требует стабильности на суше

Пиратство и вооруженный разбой на море упали до самого низкого уровня за последние 20 лет, однако географическая картина неоднозначна

Первые шесть месяцев 2016 года регистрировалось снижение случаев, как пиратства, так и вооруженного разбоя на море, в основном за счет успешного международного вмешательства и регионального сотрудничества.

В двух бывших пиратских «горячих точках» - сомалийском бассейне и Малаккском проливе - продолжилось уменьшение случаев нападений на

морской транспорт. В Сомали это объясняется развертыванием многонациональных военно-морских патрулей и усилением мер безопасности на судах торгового флота. В Малаккском проливе Сингапур, Малайзия и Индонезия совместными усилиями отказали пиратам в убежище.

Но в других местах ситуация выглядит иначе. У берегов Нигерии, в Гвинейском заливе число нападений с целью за-

хвата грузов сократилось, но количество похищений людей с целью выкупа увеличилось. Хотя правительство Нигерии продолжает заниматься решением проблемы этнической и религиозной напряженности, пытаясь реформировать свою коррумпированную, базирующуюся на нефтяном сырье экономику, связанные с этим волнения и растущий вакуум безопасности в значительной степени позволили пиратским бандам работать, не ощущая особой опасности.

Аналогичным образом, начало угона судов и захват экипажей исламистской группировкой Абу Сайяф у южного побережья Филиппин может быть связано с отсутствием государственного контроля на суше. Три нападения в 2016 году привели к приостановке поставок угля на Филиппины, и есть опасения, что продолжение нападений будет способствовать дальнейшему снижению уровня безопасности.

борт судна до его вхождения в территориальные воды страны.

В результате профессиональные «зайцы» - банды или индивидуумы, которые выбрасывают документы и заходят на суда не для бесплатного проезда из Южной Африки, а для изымания денег из судовых операторов в обмен на быстрый и спокойный отъезд. ■

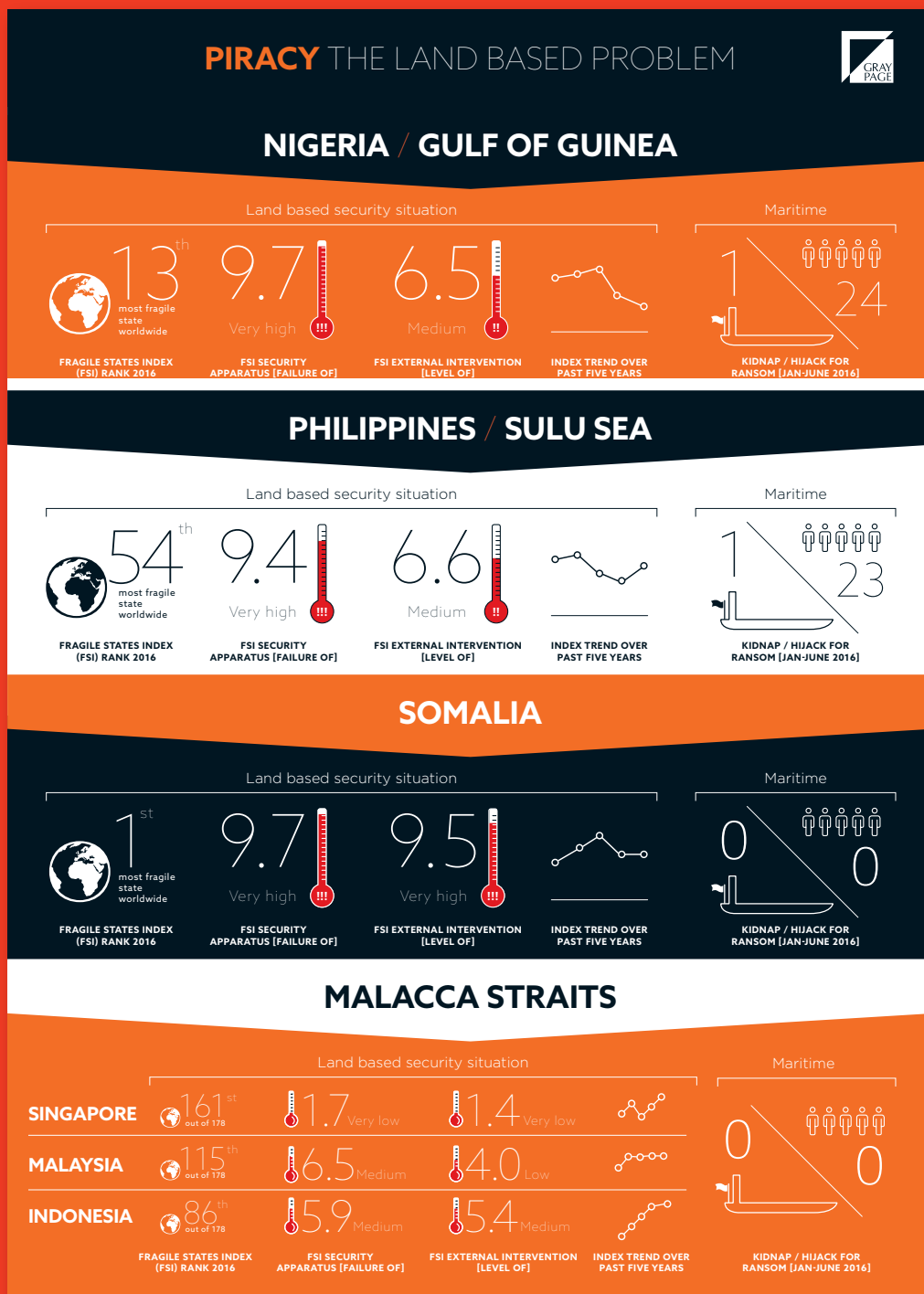
Рекомендации по предотвращению попадания безбилетных пассажиров на ваше судно

Операторы судов должны обеспечивать их безопасность во время нахождения в порту:

- Круглосуточно нести вахту
- Не разрешать никому заходить на борт без разрешения прохождения в порт и доступа ОСПС
- Нанимать частных охранников для патрулирования со стороны причала, на котором находится судно, и обеспечить пропускной режим у трапа со стороны берега
- Использовать стратегически расположенные камеры видеонаблюдения - это может помочь вам доказать, где именно и когда «заяц» попал на корабль
- Соблюдать строгие меры безопасности у трапов и швартовых.

Малайзия, Индонезия и Филиппины пообещали работать вместе, чтобы противостоять этой угрозе, однако без широкого военного присутствия на основе наземного базирования на юге Филиппин, усилия, направленные на обеспечение морской безопасности, скорее всего будут неэффективными.

Нестабильность в этих прибрежных зонах вряд ли будет преодолена в ближайшее



время, так как торговые маршруты не такие значительные, чтобы надо было обеспечивать международную защиту. А доходы от похищений людей и преступной деятельности все чаще поддерживают субэкономику.

Победа над пиратством является долгосрочным проектом. Пиратов, базирующихся в Сомали, удалось лишь поставить под контроль. Корень проблемы -

конфликты и нестабильность в стране - не исчез. Для таких государств, как Сомали, которые изо всех сил пытаются навязать свою власть и имеют ограниченные ресурсы, чтобы заниматься решением проблемы нищеты, эта борьба, скорее всего, продолжится. До тех пор, пока в стране продолжается беззаконие, потенциал для пиратства будет сохраняться. ■

Grey Page является консультативной группой специалистов по вопросам морского транспорта, которая занимается решением проблем по всему миру для организаций, действующих на международном рынке морских перевозок.

www.graypage.com

Приводим молодежь и женщин в профсоюзы

Знакомьтесь с Синтией Магали Диас, штурманом с новаторским подходом, которая недавно была избрана молодежным представителем секции внутреннего водного транспорта МФТ. Ей 25 лет, она из Буэнос-Айреса, Аргентина, является членом исполнительного комитета своего профсоюза Centro de Patronos y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo

«Нахождение на борту судна является большим приключением – это как большой семейный дом».

Синтия Магали Диас



Чем привлек Вас внутренний водный транспорт? Мне было 14 лет, когда я начала обучаться профессии штурмана торгового флота в национальном штурманском училище. Мой дед был штурманом в аргентинском военно-морском флоте, и мне очень хотелось работать на судах и учиться в учреждении с высокими академическими требованиями и преподаванием новых интересных предметов.

Расскажите о своей работе. Как штурман я являюсь старшим на штурманском мостике и вхожу в команду, которая включает в себя старшего помощника и капитана. Я отвечаю за рулевое управление и маневрирование судов, управление и наблюдение за грузами и документацией экипажа, а также управление системами безопасности и спасательными системами.

Я хожу по реке Парана и ее притокам. Ее многочисленные излучины и узкие участки требуют постоянной связи с другими судами.

Как Вы попали в профсоюз? В Аргентине женщины начали работать во внутреннем судоходстве в 2008 году. Я

закончила учебу в 2009 году и была одной из третьей группы женщин-выпускников национального штурманского училища, пришедших работать на внутренний водный транспорт.

В профсоюзе не было представителя женщин; и мои коллеги-женщины, и я сама чувствовали большую ответственность за привлечение женщин в эту профессию. В 2012 году я была избрана представителем женщин, а в 2013 году стала первой женщиной, вошедшей в состав центрального исполнительного комитета.

Чего бы Вы хотели достичь в качестве представителя молодежи? Мне бы хотелось, чтобы молодые люди, особенно женщины, принимали более активное участие в функционировании внутреннего транспорта. Я хочу быть там, где они, слушать, что они говорят, больше узнавать об их жизни, побуждать их присоединяться к борьбе и отстаивать их права. Нам необходимо вместе организовывать кампании, оставаться в тесном контакте и расширять солидарность в период конфликтов. Мы должны также показывать важность судоходных рек и транспортных преимуществ, которые

предлагают реки.

Как мы можем добиться того, чтобы молодые работники были активными в своих профсоюзах? Молодые люди задают вопросы и хотят изменить положение вещей. Лучший способ добиться перемен – это участвовать в них. Профсоюзам нужны молодые люди, и у них должны быть конкретные способы, чтобы слушать и привлекать их. Учреждения должны предоставлять в распоряжение инструменты, необходимые для того, чтобы молодые мужчины и женщины имели возможность приобретать лидерские навыки для обеспечения роста профсоюза в долгосрочной перспективе.

Я хотела бы вдохновить молодых работников словами о том, что прислушивание к различным точкам зрения, обмен опытом с коллегами в других частях мира, совместный рост очень обогащает и мотивирует. Мы иногда удивляемся тому, что наши ситуации схожи, несмотря на расстояние между нами.

И, наконец, как Вы проводите свое свободное время? Я люблю читать, особенно греческую и римскую литературу, а также заниматься спортом. ■

ВАШЕ РУКОВОДСТВО МФТ ПО ПОЛУЧЕНИЮ ПОМОЩИ



Как найти профсоюз моряков или инспектора МФТ

Вашим первым контактом должен быть ваш профсоюз - если вы не член, выясните, как вступить в него. Если вам нужна помощь прямо сейчас, или если вы являетесь членом профсоюза, но вам сложно связаться с вашим профсоюзом, обратитесь к инспектору МФТ. Все контактные данные можно найти в данном руководстве.

Вы можете посмотреть список членских организаций МФТ на сайте: www.itfseafarers.org щелкните на закладку «Найти инспектора или профсоюз»

Если у вас есть мобильный телефон или планшет, скачайте БЕСПЛАТНОЕ приложение ITF Seafarers сейчас на www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

- Найдите контактную информацию о ближайшем инспекторе, координаторе или членском профсоюзе МФТ;
- Найдите судно и проверьте условия на борту, прежде чем подписывать договор о найме на какое-либо судно
- Позвоните по телефону горячей линии МФТ
- Проверьте, соответствует ли рекомендациям ваше время отдыха

Скачайте бесплатно код QR на вашем смартфоне, а затем отсканируйте этот код.



Доступно на



Как связаться с МФТ

МФТ имеет круглосуточную Глобальную линию поддержки. Люди, отвечающие на ваши звонки, говорят на нескольких языках и обучены решению ваших проблем. Они предоставляют первоначальные консультации и информируют о ваших проблемах и вопросах лучший ресурс МФТ, например, инспектора или штаб-квартиру МФТ.

В рабочее время вы можете связаться с МФТ в Лондоне: **+44 (0) 20 7940 9287**
Горячая линия МФТ (24 часа): **+44 (0) 20 7940 9280**
Текстовая строка SMS: **+44 (0)7950 081459**
Электронная почта: seafsupport@itf.org.uk

Прежде чем позвонить

Иметь наготове соответствующую информацию, используя следующий контрольный список:

О себе

- Фамилия
- Должность на судне
- Национальность
- Контактная информация

О судне

- Наименование
- Флаг
- Номер ИМО
- Местонахождение в настоящее время
- Численность экипажа и национальность

О проблеме

- Опишите проблему
- Как долго вы находитесь на судне?
- Испытывают ли все члены экипажа ту же проблему?

Центры моряков

Центры моряков предоставляют консультации, людей, к которым можно обратиться, средства для связи с домом и место, где можно отдохнуть, когда вы находитесь не на судне.

Чтобы найти ближайший центр моряков, скачайте БЕСПЛАТНОЕ приложение Shoreleave на:

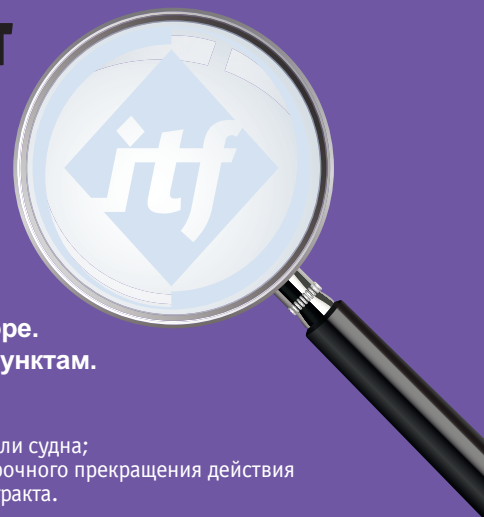
www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Доступно на   

Наем на работу Крюинговые агенты

Конвенция о труде в морском судоходстве гласит, что деятельность частных крюинговых агентств должна регулироваться. Она запрещает: взимать с моряков плату за подбор вакансий на суда; производить противоправные удержания из заработной платы; а также практику создания «черных списков» моряков. Судовладельцы должны пользоваться услугами только тех крюинговых агентов, которые соответствуют этим требованиям. Дополнительную информацию о том, как определить хорошего агента, смотрите на странице 8 настоящего руководства.

Перед тем, как подписать контракт Советы МФТ по заключению контракта для работы в море



Лучшую гарантию нормальных условий найма на работу в море дает только подписание контракта, основанного на одобренном МФТ коллективном договоре. Если подписать договор МФТ не удастся, проверьте контракт по следующим пунктам.

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

● Никогда не подписывайте незаполненный контракт или контракт, который обязывает вас подчиняться условиям, которые **не конкретизированы** или с которыми вы не знакомы.

● Проверьте, есть ли в контракте, который вы собираетесь подписать, ссылка на **коллективный трудовой договор**. Если есть, удостоверьтесь в том, что вам известны положения коллективного договора, и храните его копию вместе со своим экземпляром контракта.

● Проверьте, четко ли оговорен **срок действия контракта**.

● Не подписывайте контракт, в котором предусматривается возможность изменения **срока его действия** судовладельцем в одностороннем порядке. Любые изменения срока действия контракта должны производиться по обоюдному согласию.

● Непременно проверьте наличие в контракте четкого указания **основной ставки заработной платы** и продолжительности **основного рабочего времени** (например, 40, 44 или 48 часов в неделю). По нормам Международной организации труда (МОТ) основное рабочее время не должно превышать 48 часов в неделю (208 часов в месяц).

● Удостоверьтесь, что в контракте четко оговорены порядок и ставка оплаты **сверхурочного времени**. Может быть оговорена фиксированная почасовая ставка оплаты за все время, отработанное сверх основного. Или может быть фиксированная ежемесячная сумма доплат за гарантированный объем переработок, и тогда должна быть четко указана ставка оплаты часов сверх гарантированного объема сверхуроч-

ных. По нормам МОТ сверхурочные часы должны оплачиваться по коэффициенту не ниже 1,25 к основной часовой ставке.

● Убедитесь в том, что в контракте четко сказано, сколько дней **оплачиваемого отпуска** вы получите за каждый отработанный месяц. По нормам МОТ оплачиваемый отпуск должен быть не менее 30 дней за год (2,5 дня отпуска за календарный месяц).

● Проверьте, расписаны ли **отдельными позициями** контракта основная ставка оплаты труда, оплата сверхурочного времени и отпуска.

● Проверьте, указано ли в контракте, что затраты по вашей **репатриации** должен оплатить наниматель. Никогда не подписывайте контракт, в котором содержатся положения, предусматривающие вашу ответственность за оплату любой части затрат по прибытию на судно или по репатриации.

● Не подписывайте контракт, в котором предусматривается право судовладельца задерживать сроки оплаты или производить удержания из заработной платы в течение срока действия контракта. В конце каждого календарного месяца вы должны получать **заработную плату в полном объеме**.

● Помните, что индивидуальный договор найма не всегда содержит конкретные указания на **дополнительные льготы**. Поэтому вы обязаны постараться получить подтверждение (желательно в виде письменного соглашения или вытекающих из контракта обязательств) размера компенсации, выплачиваемой в случае:

- болезни 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, в котором содержатся положения, ограничивающие ваши права быть членом профсоюза, общаться, консультироваться или поручать представление своих интересов любому **профсоюзу по своему выбору**.

● Позаботьтесь получить и сохранить свой **экземпляр контракта**, подписанного вами.

● Проверьте условия расторжения контракта, в том числе касающиеся того, за сколько дней судовладелец обязан **предупредить** вас о расторжении контракта.

● Помните... какими бы ни были положения и условия – добровольно заключенный вами контракт/договор будет признан **юридически обязывающим** документом в суде большинства государств.

Чтобы выяснить, распространяется ли на ваше судно одобренный МФТ договор, посетите itf.seafarers.org и нажмите на закладку «Посмотреть судно».

Для поиска судна пользуйтесь новым приложением Фонда моряков МФТ для мобильных телефонов и планшетников: www.itfseafarer-apps.cfm

Списки инспекторов МФТ

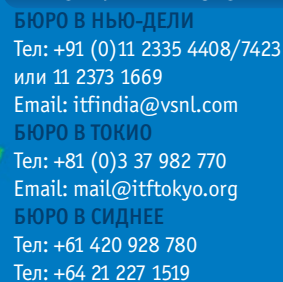
3

ФАМИЛИЯ	ДОЛЖНОСТЬ	СТРАНА	ПОРТ	РАБОЧИЙ ТЕЛЕФОН	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН	ЭЛЕКТРОННАЯ ПОЧТА
Roberto Jorge Alarcón	Координатор	Аргентина	Росарио	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	Инспектор	Аргентина	Буэнос-Айрес	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Ben West	Контактное лицо	Австралия	Ньюкасл		+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Dean Summers	Координатор	Австралия	Сидней	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Keith McCorriston	Инспектор	Австралия	Фримантл	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Matt Purcell	Помощник координатора	Австралия	Мельбурн	+61 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Sarah Maguire	Инспектор	Австралия	Гладстон		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	Инспектор	Бельгия	Зебрюгге	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Инспектор	Бельгия	Антверпен	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Инспектор	Бельгия	Антверпен	+32 3 224 3443	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Souradjou Alassane Foussemi	Контактное лицо	Бенин	Котону	+229 97080213	+229 95192638	sfoussemi2002@yahoo.fr
Ali Zini	Инспектор	Бразилия	Паранагуа	+55 41 34220703	+55 41 9998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Инспектор	Бразилия	Сантос	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Инспектор	Болгария	Варна	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Karl Risser	Инспектор	Канада	Галифакс	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Peter Lahay	Координатор	Канада	Ванкувер	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Инспектор	Канада	Монреаль	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Инспектор	Чили	Вальпараисо	+56 32 2217727	+56 992509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Инспектор	Колумбия	Барранкилья	+57 310 657 3300	+57 310 657 3300	sanchez_miguel@itf.org.uk
Mario Sarac	Инспектор	Хорватия	Риека	385 51 325 349	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	Инспектор	Хорватия	Сибеник	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Romano Peric	Координатор	Хорватия	Дубровник	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Jens Fage-Pedersen	Инспектор	Дания	Копенгаген	+45 36 36 55 94	+45 22 808188	fage-pedersen_jens@itf.org.uk
Morten Bach	Инспектор	Дания	Копенгаген	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Talaat Elseify	Инспектор	Египет	Порт-Саид	+20 66 3324 100	+20 100 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Инспектор	Эстония	Таллинн	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Heikki Karla	Инспектор	Финляндия	Хельсинки	+358 9 61520255	+358 40 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkkinen	Инспектор	Финляндия	Хельсинки	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkkinen_ilpo@itf.org.uk
Jan Örn	Помощник координатора	Финляндия	Турку	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Координатор	Финляндия	Хельсинки	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Corine Archambaud	Инспектор	Франция	Гавр	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Инспектор	Франция	Сен-Назер	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Инспектор	Франция	Брест	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Pascal Pouille	Координатор	Франция	Дюнкерк	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Yves Reynaud	Инспектор	Франция	Марсель	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Инспектор	Грузия	Батуми	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
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
Susan Linderkamp	Помощник координатора	Германия	Бремен	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Sven Hemme	Инспектор	Германия	Бремен	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	Инспектор	Германия	Гамбург	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Darren Procter	Инспектор	Великобритания	Саутгемптон		+44 7949 246219	procter_darren@itf.org.uk
Liam Wilson	Инспектор	Великобритания	Шотландия	+44 1224 582 688	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Инспектор	Великобритания	Гулль	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	Инспектор	Великобритания	Абердин	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Costas Halas	Инспектор	Греция	Пирей	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Координатор	Греция	Пирей	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Januario Jose Biague	Контактное лицо	Гвинея-Биссау	Биссау	+245 5905895	+245 6605246	bia_januar@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	Инспектор	Гонконг, Китай	Гонконг	+852 2541 8133	+852 9735 3579	jason_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Инспектор	Исландия	Рейкьявик	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	Инспектор	Индия	Вишахапатнам	+91 8912 502 695 / 8912 552 592 +91 5	+91 890 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Инспектор	Индия	Калькутта	+91 33 2459 1312	+91 8300 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
Narayan Adhikary	Инспектор	Индия	Халдия	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Инспектор	Индия	Кочи	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	Координатор	Ирландия	Дублин	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	Инспектор	Ирландия	Дублин		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Shwartzman	Инспектор	Израиль	Хайфа	+972 4 8512231	+972 54 4699282	shwartzman_michael@itf.org.uk
Bruno Nazzari	Инспектор	Италия	Ливорно	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzari_bruno@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Координатор	Италия	Генуя	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Francesco Saitta	Инспектор	Италия	Сицилия	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Инспектор	Италия	Таранто	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	Инспектор	Италия	Неаполь	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Инспектор	Италия	Триесте		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Инспектор	Берег Слоновой Кости	Абиджан	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Calixte Kodjara	Контактное лицо	Берег Слоновой Кости	Сан-Педро	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Kape Hie	Контактное лицо	Берег Слоновой Кости	Сан-Педро		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	Координатор	Япония	Токио	+81 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Инспектор	Япония	Чита	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Инспектор	Кения	Момбаса	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Инспектор	Корея	Пусан	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Hye Kyung Kim	Координатор	Корея	Пусан	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Инспектор	Латвия	Рига	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Инспектор	Литва	Клайпеда	+370 46 410447	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Контактное лицо	Мальта	Валетта	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Diaz	Инспектор	Мексика	Веракрус	+52 229 932 3023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Контактное лицо	Черногория	Бар	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@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
Grahame McLaren	Инспектор	Новая Зеландия	Веллингтон	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Cyril A Nzekwe	Контактное лицо	Нигерия	Лагос	+234 803 3091057		cyril.nzekwe@yahoo.com

Оказание помощи морякам во всем мире



Полные контактные данные инспекторов МФТ смотрите на www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm



ФАМИЛИЯ	ДОЛЖНОСТЬ	СТРАНА	ПОРТ	РАБОЧИЙ ТЕЛЕФОН	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН	ЭЛЕКТРОННАЯ ПОЧТА
Deborah Adekemi Akinware	Контактное лицо	Нигерия	Лагос	+234 708 7331148	+234 7025801024	ambassadordeborah@gmail.com
Goodlife Elo Okoro	Контактное лицо	Нигерия	Лагос	+234 1 774 0532	+234 8068468607	elolightmwunif@gmail.com
Henry Akinrolabu	Инспектор	Нигерия	Лагос	+234 803 835 9368	+234 803 835 9368	akinrolabu_henry@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Координатор	Норвегия	Осло	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Tore Steine	Инспектор	Норвегия	Берген	+47 55 23 00 59	+47 907 68 115	steine_tore@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Инспектор	Норвегия	Порсгрунн	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Инспектор	Норвегия	Тромсё	+47 (0) 77 69 93 46	+47 (0) 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Инспектор	Панама	Кристобал	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Инспектор	Филиппины	г. Себу	+63 2 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinaldo	Инспектор	Филиппины	Манила	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Инспектор	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
Felipe Garcia Cortijo	Инспектор	Пуэрто-Рико	Сан-Хуан	+1 787 999 8130	+1 787 410 1344	garcia_felipe@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Инспектор	Румыния	Констанца	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@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 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Sergey Fishov	Координатор	Россия	Санкт-Петербург	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Vadim Mamontov	Инспектор	Россия	Калининград	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Mouhamed Diagne	Контактное лицо	Сенегал	Дакар	+221 775364071	+221 775364071	syndmarine@gmail.com
Seydina Ousmane Keita	Контактное лицо	Сенегал	Дакар		221 77 692 64 08	souskeita@gmail.com
Daniel Tan Keng Hui	Контактное лицо	Сингапур	Сингапур	+65 6379 5660	+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
Cassiem Augustus	Инспектор	Южная Африка	Кейптаун	+27 21 461 9410	+27 82 773 6366	augustus_cassiem@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Инспектор	Испания	Лас-Пальмас		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Joan Mas Garcia	Инспектор	Испания	Барселона	+34 93 481 27 66	+34 629 302 503	mas_joan@itf.org.uk
Jose M Ortega	Координатор	Испания	Альхесирас	+34 956 657 046	+34 699 436 503	ortega_jose@itf.org.uk
Juan Ramon Garcia	Инспектор	Испания	Валенсия	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Luz Baz	Инспектор	Испания	Виго	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	Инспектор	Испания	Бильбао	+34 944 93 5659	+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Ranjan Perera	Инспектор	Шри-Ланка	Коломбо	+94 112 583040	+94 773 147005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Координатор	Швеция	Стокгольм		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Инспектор	Швеция	Умео	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Инспектор	Швеция	Гётеборг	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Инспектор	Швеция	Норчёпинг	+46 8 791 4100	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Sven Save	Инспектор	Швеция	Хельсингборг		+46 70 57 49 713	save_sven@itf.org.uk
Sanders Chang	Инспектор	Тайвань, Китай	Тайчжун	+886 2658 4514	+886 955 415 705	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Инспектор	Тайвань, Китай	Гаосюн	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Franck Kokou Séyram Akpossi	Контактное лицо	Togo	Ломе	+228 90 04 24 07	+228 99 50 53 35	paxhominibus@hotmail.com
Muzaffer Civelek	Инспектор	Турция	Стамбул	+90 216 4945175	+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
Barbara Shipley	Инспектор	Соединенные Штаты Америки	Балтимор/Норфолк	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Координатор	Соединенные Штаты Америки	Новый Орлеан		+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Координатор	Соединенные Штаты Америки	Нью-Йорк	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Координатор	Соединенные Штаты Америки	Сизл - Такома	+1 360 379 4038	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
John Metcalfe	Контактное лицо	Соединенные Штаты Америки	Портленд, Мэн – Бостон	+1 207 785 4531	+1 207 691 5253	metcalfe_john@itf.org.uk
Martin D. Larson	Инспектор	Соединенные Штаты Америки	Портленд		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Michael Baker	Контактное лицо	Соединенные Штаты Америки	Кливленд	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Инспектор	Соединенные Штаты Америки	Хьюстон	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Инспектор	Соединенные Штаты Америки	Лос-Анджелес – Южная Калифорния	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	Инспектор	Соединенные Штаты Америки	Порт Канаверал	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk

Хотите бастовать?

Сначала прочтите это

МФТ настойчиво помогает морякам на судах под удобными флагами добиваться достойной заработной платы и адекватных условий коллективных договоров.

Иногда морякам приходится возбуждать судебные иски в местных судах. В других случаях может быть предпринят бойкот судна. В разных местах уместны разные действия. Действия, правильные в одной стране, вполне могут быть ошибочными в другой.

Обратитесь за консультацией к местному представителю МФТ. Контактные адреса и номера вы найдете в центральной вкладке этого бюллетеня. Вам также следует проконсультироваться у местного юриста, прежде чем предпринимать какие-либо действия.

В некоторых странах, если вы объявите забастовку, законодательство будет направлено против вас и ваших коллег по экипажу, и в таком случае представители местного профсоюза МФТ объяснят вам это.

Но все же во многих странах главным способом выиграть спор остается забастовка. Опять же, это зависит от полученных вами на месте рекомендаций. Во многих странах вы имеете законное право проводить забастовку, если ваше судно находится в порту, а не в море.

Во время любой забастовки важно помнить о том, что необходимо проявлять дисциплину, миролюбие и единство. Помните о том, что право на забастовку относится к основополагающим правам человека, гарантированных законом или конституцией многих стран.

Какие бы действия вы ни выбрали, не забудьте сначала поговорить с местными представителями МФТ, прежде чем делать что-либо. Работая вместе, мы сможем победить в борьбе за справедливость и основные права.

Происшествия на море

Существуют международные стандарты по справедливому обращению с моряками после происшествия на море – будь то со стороны судовладельцев, порта, прибрежного государства, государства флага или законодательства их собственной страны. Далее следуют ваши права, если это происходит с вами:

- Вы имеете право на адвоката. Попросите его, прежде чем отвечать на какие-либо вопросы или делать какие-либо заявления, так как они могут быть использованы против вас в любом будущем судебном деле.
- Вы должны быть способны понимать, что говорится – попросите представителей власти прекратить задавать вопросы, если вы не понимаете. Если у вас возникли трудности из-за используемого языка, попросите переводчика.
- Ваша компания обязана вам помогать – свяжитесь с вашей компанией, или если это сложно, с вашим профсоюзом, чтобы обратиться за консультацией и помощью.

Дополнительная информация на: www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

Крюинговые агенты, крюинговые компании, службы найма и трудоустройства... Как вы определите хороших?

Все моряки имеют право на эффективную и хорошо регулируемую систему найма и трудоустройства

Если вам недостаточно повезло и у вас нет навыков, которые пользуются большим спросом и за которыми охотятся, то вам, как и большинству людей, придется конкурировать с другими, чтобы получить желаемую работу, а также производить самое лучшее впечатление.

Однако следует потратить некоторое время, чтобы проверить агентство, занимающееся наймом. Существует огромная разница между агентствами с сомнительной репутацией и надлежащим образом управляемыми учреждениями, которые предоставляют услуги для судовладельцев, при этом по-настоящему заботясь о моряках в своих системах отчетности. Подписание контракта с безответственным

агентом может иметь катастрофические последствия, если ситуация ухудшится, когда вы находитесь на море.

Ни при каких обстоятельствах агентства не должны:

- Вести черные списки
- Взимать с моряков плату за трудоустройство или любые другие необоснованные сборы
- Производить необоснованные вычеты из вашей заработной платы

Все частные агентства должны:

- Обновлять реестр моряков
- Обеспечить, чтобы вы понимали ваш трудовой договор, объясняющий ваши права и обязанности, в том числе особенности проводимой компанией политики
- Проверять, чтобы ваш конт-

ракт соответствовал имеющему к этому отношению коллективному договору или положению

- Передать вам копию подписанного контракта
- Убедиться, что у вас есть должная квалификация для данной работы
- Убедиться в том, что компания, в которой вы собираетесь работать, имеет стабильное финансовое положение и вряд ли бросит вас в заграничном плавании
- Иметь функционирующую процедуру рассмотрения жалоб
- Иметь какой-либо вид страхования, чтобы защитить вас от финансовых убытков в том случае, если судовладелец не выполнит свои обязательства перед вами

Задайте себе следующие вопросы:

- Имеет ли агентство лицензию в соответствии с национальным законодательством?
- Имеет ли это агентство хорошие отношения с добросовестными компаниями и с членскими профсоюзами МФТ?
- Действуют ли они на конфиденциальной основе при рассмотрении ваших персональных данных?
- Хорошо ли они осведомлены о положении в отрасли, в том числе о соответствующем морском регулировании вопросов подготовки, сертификации и трудовых норм?

Помните, что ведение черных списков и взимание платы с моряков за трудоустройство, или любых других необоснованных взносов запрещено Конвенцией о труде в морском судоходстве 2006 года. Судовладельцы должны убедиться, что они пользуются услугами надлежащих служб.

Если вы подвергались подобной эксплуатации, вы можете подать жалобу в инспекцию государства порта в любой стране, которая ратифицировала Конвенцию, или обратиться в свой профсоюз, или к инспектору МФТ.

Эмоциональные и психологические стрессы – обычное явление, но зачастую о них бывает очень трудно говорить. Бывает сложно узнать, куда обратиться за помощью, если напряжение достигает своей высшей точки, когда вы чувствуете депрессию или даже склонность к самоубийству. Морской бюллетень анализирует, почему это является особенной проблемой для моряков и рассматривает, какую поддержку вы можете получить

Улучшение доступа к Интернету имеет решающее значение для психического здоровья моряков

В то время, как Фонд моряков МФТ инициирует крупный проект по содействию психическому здоровью и благополучию моряков, его руководитель Кимберли Карлсхедж говорит о том, что долгие морские путешествия могут быть фактором риска депрессии и суицида моряков

Известно, что сложно осознать масштаб этой проблемы, как из-за того, что на самом деле бывает трудно добраться до моряков, так и из-за того, что депрессия и суицид являются очень тяжелыми темами для разговора. Проводимые в течение многих лет исследования и анализы приносили сильно отличающиеся друг от друга результаты.

Например, исследование МФТ о положении моряков в 2015 году показало, что шестеро из 100 и 41 из 122 респондентов (в зависимости от страны) знали коллег, которые подумывали о самоубийстве. В то же время из Отчета Международной палаты по судоходству о личном составе торгового флота в том же году вытекало, что абсолютное большинство ее репрезентативной выборки были «удовлетворены», «довольны» и «очень довольны», когда их спрашивали об их степени удовлетворенности.

В некоторых исследованиях сообщается о высоких уровнях стресса и тревоги; в других выявляется хороший общий уровень здоровья и благополучия. Существуют различные данные о случаях самоубийства и стресса с разбивкой по рангам – согласно одним из них, почти 90 процентов случаев самоубийств моряков в период между концом 1970-х и началом 2000-х годов произошли среди рядового состава и персонала службы питания; по другим данным, самые высокие уровни стресса были обнаружены среди офицерского состава.

Такой большой разброс результатов побудил Фонд тщательно изучить несколько анализов и исследований, чтобы посмотреть, сможем ли мы подойти ближе к сути проблемы. Полученные результаты будут определять нашу работу на ближайшие годы.

Наш анализ показал, что большинство случаев самоубийства моряков происходят на больших глубоководных морских судах – в одном отчете было сказано, что на них приходилось 87 процентов зарегистрированных случаев самоубийства моряков в период между 1976 и 2002 годами.

Это позволяет предположить, что нахождение на море в течение нескольких недель или месяцев в изолированных условиях, как социальных, так и трудовых, вдали от семей, может представлять собой ключевой риск для психического здоровья и благополучия моряков. Это также, как представляется, подчеркивает необходимость обеспечения лучшего доступа к Интернету и возможность подключения на борту, над чем Фонд уже работает в рамках своего проекта мобильного Wi-Fi, целью которого является улучшение возможности подключения на борту судов, когда они находятся в порту.

Фонд разрабатывает глобальную стратегию содействия позитивному психическому здоровью и решения проблемы социальной изоляции, депрессии и суицида среди моряков. Это поможет нам предложить современные, инновационные и основанные на фактических данных программы содействия психическому здоровью и оздоровлению, а также услуги, стимулирующие готовность к переменам и продвижению здоровой общей модели поведения на протяжении всей жизни.

Эти программы и услуги могут помочь в улучшении психического здоровья моряков, как на море, так и дома. Они также могут непосредственно смягчить негативные последствия социальной изоляции, депрессии и суицида. ■

Вопросы, где вам может потребоваться помощь

- Профилактика самоубийств и борьба с суицидальными чувствами
- Управление гневом
- Злоупотребление алкоголем или наркотиками
- Тревога и депрессия

- Разрыв отношений
- Проблема азартных игр
- Преодоление горя
- Социальная изоляция
- Управление вашими финансовыми вопросами
- Проблемы на рабочем месте, такие как запугивание и притеснения

Смотрите «10 лучших советов для благополучия» от Фонда моряков на странице 29



Забота о вашем психическом здоровье

Гэвин Келсо, глава компании Hunterlink National, оказывающей помощь сотрудникам, объясняет, как его организация поддерживает и способствует психическому здоровью и благополучию моряков в портах по всей Австралии

Если вы моряк, испытывающий эмоциональный или психологический стресс, у нас есть специализированная группа советников по морскому делу, чтобы оказать вам поддержку посредством индивидуальных консультаций тет-а-тет. Мы принимаем звонки и среди ночи, потому что понимаем, что кризис не выбирает удобное время.

Мы также предлагаем обучение для моряков на тему, как сохранить или укрепить вашу способность к восстановлению психического здоровья. У нас есть множество ресурсов по психическому здоровью, чтобы помочь вам; некоторые из них вы можете увидеть на этих страницах.

В случае происшествия на море, смерти на море или других критических инцидентов Hunterlink также поддерживает экипажи, направляя к вам наших консультантов.

Возможно, менее широко известна наша Глобальная сеть Hunterlink. Она оказывает под-

держку и содействие морякам всех национальностей, находящимся в австралийских водах и испытывающим эмоциональные или психологические проблемы.

Мы внимательно изучаем культурные различия и обращаемся с каждым клиентом с учетом культурных особенностей. Однако, несмотря на очевидные культурные различия, имеются определенные общие черты, которые выходят за рамки всех границ, культур и традиций.

Говоря о всех моряках, которые часто работают вдали от дома на протяжении многих

недель подряд, мы осознаем стрессы, с которыми они сталкиваются, такие как отсутствие партнеров и членов семьи, тоска по дому. Может быть, очень тяжело и грустно, когда вам приходится пропустить какой-либо этап развития маленьких детей - возможно, когда они делают свои первые шаги или впервые идут в школу. Возможно, вы расстроены из-за того, что не можете поддержать своих близких, когда им плохо или они больны, или что не можете принять участие в похоронах кого-то из членов семьи. ■

Источники бесплатной конфиденциальной помощи, если вы ощущаете депрессию или у вас суицидальное состояние

В Австралии: телефон доверия Hunterlink. Позвоните на 1800 554 654. Работает 24 часа в сутки, 7 дней в неделю, 365 дней в году
В Великобритании и Ирландии: the Samaritans – звоните на 116 123. Открыто 24 часа в сутки, 7 дней в неделю, 365 дней в году
Друзья по всему миру - посетите www.befrienders.org, чтобы найти детали телефона доверия в стране, в которой вы находитесь

Конкретный пример

Поддержка членов экипажа после смерти в море

Одним из примеров критического инцидента, которым недавно занималась Hunterlink Global, была смерть украинского моряка в Северном Квинсленде в Австралии.

Этот моряк был популярным среди частично украинского экипажа балкера. Он скончался на борту судна от очевидного сердечного приступа. Hunterlink откликнулась незамедлительно, направив старшего консультанта для поддержки членов экипажа, которые были огорчены случившимся.

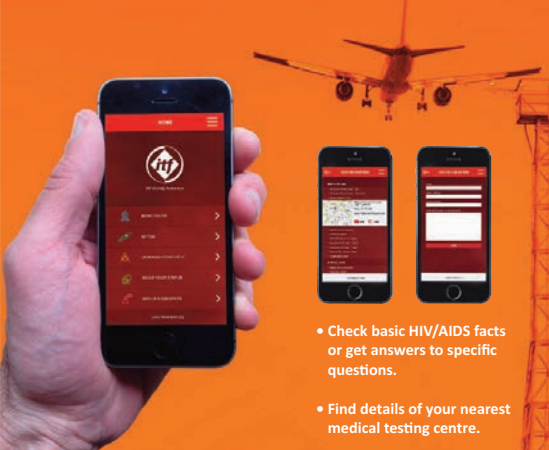
Большинство моряков, работающих в международной морской отрасли, знают о том, что украинские экипажи пользуются репутацией сдержанных, а часто мужественно переносящих невзгоды людей. Ими восхищаются за их выносливость, самостоятельность и твердость. И все же смерть близкого коллеги по работе травмирует всех на борту: от капитана до рядового состава.

В данном случае мы успешно помогли справиться с утратой близкого человека и побеседовали с каждым членом экипажа на борту, а также связались с экипажем, поделившись рассказами о доме и семье.

Мы также предоставили экипажу информацию об их правах. Мы объяснили, что независимо от страны проживания или должности конкретного работника все моряки имеют право на незамедлительную эмоциональную и психологическую поддержку во время нахождения в порту захода.

Hunterlink также оказывала постоянную поддержку членам экипажа - именно такая успешная связь с травмированными международными морскими экипажами отличает Hunterlink от служб поддержки общего профиля.

HIV/Aids awareness



- Check basic HIV/AIDS facts or get answers to specific questions.
- Find details of your nearest medical testing centre.

Download your FREE ITF HIV awareness app now at: www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Find out more about us at: www.itfglobal.org

Available on:  



ITF HIV/AIDS Awareness

-  BASIC FACTS >
-  MYTHS >
-  WORKING POSITIVELY >
-  KNOW YOUR STATUS >
-  ASK US A QUESTION >

www.itfseafarers.org

Получайте информацию о ВИЧ/СПИДе в новом приложении wellbeing app

Теперь вы можете легко получить доступ к актуальной информации и рекомендациям по проблеме ВИЧ/СПИДа на мобильных устройствах благодаря новому приложению wellbeing app, запущенному МФТ в июле. Координатор глобальной программы МФТ по вопросам ВИЧ/СПИДа и благополучия Асиф Алтаф объясняет подробности

Вы можете получить бесплатное приложение для таких устройств, как Android и IOS. В нем содержатся основные факты о ВИЧ/СПИДе - как он передается, каковы его симптомы, как можно предотвратить заражение и какое лечение доступно.

В нем также приводятся примеры работников, которые бросили вызов предрассудкам, связанным с этой болезнью, а также излагается, какие международные и национальные права имеет ВИЧ-инфицированный работник.

Кроме того, 12 «Разрушителей легенд» отделяют факты от вымысла об этом заболевании. Например, многие люди считают, что человек с ВИЧ больше не может работать. В приложении объясняется, что это ложь, что ВИЧ-инфицированный человек может претендовать на любой тип занятости наравне с другими. Заражение вирусом не изменяет его способность функционировать также, как и все остальные.

Морской координатор МФТ Жаклин Смит говорит: «Моряки - как и многие работники транспорта - особенно уязвимы в отношении ВИЧ/СПИДа. Мы надеемся, что данное приложение поможет вам узнать больше об этом заболевании, а также быстро и легко находить информацию, где бы вы ни находились: в море, в порту или дома. Мы хотим помочь вам поддерживать безопасность, как самих себя, так и ваших семей».

Другие вопросы благополучия будут периодически добавляться в приложение. ■

Скачать бесплатное приложение МФТ wellbeing app на: www.itfseafarers.org
Узнать больше о деятельности членских профсоюзов МФТ в связи со Всемирным днем борьбы со СПИДом на: www.hivprevention2016.org



Скрытый мир удобных флагов

Публикация панамских документов выявила широкое использование оффшорных налоговых убежищ влиятельными корпорациями с целью сокрытия их богатств. Однако судовладельцы использовали удобные флаги уже в течение многих лет, чтобы обходить стандарты и правила, касающиеся рабочей силы, безопасности и финансов. Три автора разъясняют, почему это действительно важно для моряков

Проливаем свет на удобные флаги

Большинство людей и предприятий платят свои налоги, а удобные флаги и многие крупные корпорации используют любую возможность, чтобы сократить налоги, которые они платят, сообщает Стив Янделл, первый заместитель председателя секций моряков, работников рыбного хозяйства и внутреннего водного транспорта

На протяжении многих десятилетий удобные флаги привлекают судовладельцев своим минимальным регулированием и низкими уровнями налогообложения.

Страны также конкурируют, стремясь предложить более низкие налоговые ставки, чтобы привлечь крупные компании и поставщиков финансовых услуг, а некоторые позволяют этим компаниям избежать нормальных форм финансового регулирования. В Великобритании эту роль иногда выполняли Британские заморские территории, в то время как в судоходной отрасли Великобритании многие морские регистры Red Ensign Group привлекли судовладельцев, ищущих низкие налоги и низкие уровни регулирования.

Финансовые активы в офшорах оцениваются почти в 32 трлн. долл. США, и эта сумма растет. Большинство транснациональных компаний имеют филиалы в офшорных налоговых убежищах, и их богатство дает им возможность нанимать лучших бухгалтеров и налоговых консультантов, чтобы найти способ обойти требования международной налоговой системы. Не удивительно, что согласно исследованию Международной конфедерации профсоюзов всего 50 компаний владеют совокупным богатством, эквивалентным доходам 100 стран.

Компании Shell часто используются крупными корпорациями для укрывания денег от налоговых органов или незаконного перевода денег между компаниями и госу-

дарствами. Этот высокий уровень уклонения от уплаты корпоративных налогов имеет серьезные последствия для способности правительств изыскивать достаточно средств, чтобы финансировать основные государственные услуги, на которые полагаются рядовые граждане.

Ряд налоговых договоров регулирует жизненно важный обмен информацией, когда приносящий доход бизнес в одном месте находится в собственности резидента из другой страны с тем, чтобы налоговый орган резидента смог оценить налоговые обязательства в отношении активов и доходов бизнеса за границей. Однако налоговые договоры не являются обязательными, и многие страны не жаждут свободно обмениваться информацией.

Публикация панамских документов в апреле 2016 года создала дополнительные предпосылки для перемен. Вскоре после их оглашения пять крупнейших экономик Европейского Союза - Германия, Франция, Испания, Италия и Великобритания - объявили о новом соглашении о доле участия в истинном владении предприятиями и фондами. Это означает, что мы будем знать больше о реальной собственности компаний в этих странах.

Многие страны удобного флага являются замкнутыми и планируют свои коммерческие операции таким образом, чтобы минимизировать регулирование и налогообложение.

Возьмите Либерию. Ее суда и реестр коммерческих органи-

заций находятся в ведении компании Liberian International Ship & Corporate Registry (LISCR), находящейся в полном владении и управлении США. LISCR - которая хвастается, что является глобальным пионером в предоставлении услуг по ведению офшорного бизнеса - имеет штаб-квартиру в штате Вирджиния, США, но в целях налогообложения зарегистрирована в Делавэре, штате США, хорошо известном как налоговое убежище для корпораций.

Реестр Либерии позволяет создавать доверительные и частные фонды с очень ограниченной публикуемой отчетностью, и ее система налогового администрирования серьезно не ограничивает уклонение от уплаты налогов или незаконное занижение налогов. Либерия также не участвует в Стандарте по автоматическому обмену информацией ОЭСР, созданном в 2014 году 47 странами.

Это важно для моряков, потому что то, как действуют многие страны удобного флага, может в конечном итоге стоить вам оплаты по вашему договору, как показывает шокирующая воображение история с Blumenthal (справа).

Когда миллионы людей страдают от последствий мер жесткой экономии, становится еще более важно пролить свет на эти нетронутые сконцентрированные богатства. Мы должны положить конец системе удобных флагов и добиться истинной связи между владельцем судна и флагом, под которым оно ходит.

Экипаж терпит неудачу в судебной тяжбе по поводу того, кто его нанимает

Многие моряки ведут борьбу за свою заработную плату, в то время как одно Гамбургское пароходство, по всей видимости, обходит немецкое трудовое законодательство, говорит Марк Видманн из газеты Die Zeit

Украинский капитан Роман Банцев думал, что договор о найме на судно, который он держал в руках в январе 2014 года, был таким же, как многие другие, которые он заключал в прошлом, и что заработная плата была соответствующая.

Он полагал, что снова будет служить капитаном на Martha в Гамбургском пароходстве Johann M.K. Blumenthal, так как договор был подписан его уполномоченным представителем с правом подписи Хайнцем-Дитером Чехом. Поэтому он не был обеспокоен тем фактом, что в этом договоре Гамбургское пароходство было заменено другой компанией, с адресом в Либерии. Он подписал его.

Это решение вызвало судеб-

Продолжение >

Панамские документы: более 11,5 миллионов финансовых и юридических записей просочились в прессу в апреле 2016 года, которые обличают систему, допускающую преступность, коррупцию и правонарушения под видом скрытных офшорных компаний.

Узнайте больше о кампании МФТ против удобных флагов на www.FOC-campaign.org

Экипаж терпит неудачу в судебной тяжбе по поводу того, кто его нанимает продолжение

ные разбирательства, которые продолжаются до сих пор.

Капитану Банцекову скоро пришлось объявить Martha не пригодным для плавания, и он высадился в Сингапуре в июле 2014 года, после пяти месяцев нахождения на море. Его ведомость об окончательном расчете была на сумму 11 686,01 долл. США; однако вернувшись домой, он получил только 3 540,81 долл. США. Первый помощник капитана Martha подписал аналогичный договор с одноименной компанией, и у него также возникла задолженность по заработной плате.

После нескольких недель попыток добиться причитающихся денег капитан сообщил, что против него были выдвинуты обвинения, так что из его заработной платы были вычтены затраты на его перелет домой и на проезд его преемника. Он заявил о своей невинности и потребовал свою зарплату. Blumenthal порекомендовала, чтобы он обратился к компании, указанной в его договоре - First Class Bulk Shipping Limited по адресу 80 Broadstreet, Monrovia, Liberia.

По этому адресу находится филиал регистра судоходства Либерии, так что пароходства, желающие, чтобы их суда плавали под дешевым либерийским флагом, должны зарегистрироваться там. Им не разрешается вести активный бизнес в Либерии, но в случае с Blumenthal она начала выступать в роли работодателя моряков.

Когда инспектор МФТ Ульф Кристиансен занялся делом Martha

в конце 2014 года, он уже оказывал помощь главному инженеру принадлежавшего Blumenthal судна Carola и успешно помог трем морякам на двух других судах Blumenthal получить причитающуюся зарплату через суд в 2013 и 2014 годах.

Все дела были связаны с невыплатой окончательных платежей по заработной плате и с бездоказательными обвинениями. Но в предыдущих случаях Blumenthal фигурировала в договорах в качестве работодателя.

В июне 2015 года гамбургский суд по трудовым спорам отклонил иск Банцекова о том, что за либерийской компанией стояла Blumenthal и, следовательно, она была его работодателем и обязана выплатить причитающуюся ему зарплату. МФТ финансировала его обжалование в областном суде по трудовым спорам в начале 2016 года, но он снова проиграл. Blumenthal успешно утверждала, что она предоставляла активные службы персонала для First Class Bulk Shipping и что должно быть применено либерийское право, так как украинский моряк сознательно и свободно заключил контракт с либерийской компанией.

Кристиансен посоветовал членам экипажа Martha и Carola направить свои иски в адрес реестра судоходства Либерии, головной офис которого находится в Соединенных Штатах Америки. Дело продолжается. ■

Капитан Банцеков говорит, что есть одна вещь, которую он теперь будет делать всегда - очень внимательно читать свои трудовые договоры, от первого до последнего слова.

«Светлана» выдвигает на первый план скандал вокруг удобных флагов

Повествование о плохом обращении с экипажем на субстандартном судне «Светлана» выдвигает на первый план скандал вокруг удобных флагов и отсутствие регулирования, говорит инспектор МФТ Томми Моллой.



Судно «Светлана», находящееся в собственности и управлении компании Victoria Maritime Trading, и зарегистрированное под флагом Мальты в Валлетте, было задержано в Кардиффе, Уэльс, 20 октября после того, как было обнаружено, что экипаж не получал жалование в течение многих месяцев.

Всего через восемь дней после того, как оно было задержано, инспекция государства порта при Агентстве морской безопасности и береговой охраны выявили 11 недостатков, в том числе в противопожарном магистральном трубопроводе, покрытом коррозией до такой степени, что образовались дыры, неисправность индикатора в системе пожарной сигнализации в грузовом отсеке, а также отсутствие вспомогательного электродвигателя рулевого привода.

Агентство морской безопасности и береговой охраны попросило МФТ помочь экипажу и рассчитать их задолженность по заработной плате. На борту я узнал, что состоящий из россиян, украинцев и болгар экипаж лишь изредка получал небольшие наличные платежи. Одному человеку не

платили, так как он был переведен на корабль в июне; у него также оставалась задолженность по заработной плате за три месяца его работы на предыдущем корабле.

Оплата труда была самой низкой, которую я видел в течение длительного времени, значительно ниже минимума МОТ, определенного в Конвенции о труде в морском судоходстве. Экипаж также был вынужден сам покупать себе средства индивидуальной защиты перед наймом, что совершенно неприемлемо.

МФТ направила требование о повышении зарплаты, основанное на минимальной ставке МОТ по причитающейся заработной плате, а также о плате за дополнительные работы, которая была обещана. Мы предложили владельцам обсудить подписание договора МФТ, что обеспечило бы приемлемые минимальные нормативы организации и оплаты труда для экипажа.

Компания отреагировала, обвинив меня в шантаже и незаконных действиях, настаивая на том, что будет выплачивать только суммы, записанные в контрактах, какими бы низкими они ни были. В конце концов, экипажу заплатили почти 60 000 долл. США в счет долга, после чего судно было освобождено.

MLC требует от ратифицировавших государств разработать процедуры определения минимальной заработной платы с учетом того, что было установлено МОТ. Этот случай поднимает вопросы о том, подлежит ли установленный МОТ минимальный размер оплаты труда исполнению органами контроля судов государством порта, и о роли государств флага, когда они узнают, что судовладелец не платит по минимальной ставке МОТ. ■

Новые гарантии против абандона

18 января 2017 года вступили в силу новые поправки к Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года, направленные на борьбу с бедствием, вызванным оставлением экипажей.

В течение многих лет МФТ проводит кампанию за то, чтобы судовладельцы и правительства серьезно подходили к своим обязательствам перед моряками, а также за запрет практики оставления моряков в беде, когда компании попадают в трудное финансовое положение или просто занимаются неэффективной деятельностью. Теперь появился свет в конце туннеля.

Так что же означает для вас новое правило?

Это означает, что судовладельцы должны иметь вид страхования, непосредственно доступный для членов экипажей, с достаточными средствами, чтобы обеспечить своевременную финансовую помощь в случае оставления моряков. Это означает, что больше не будет моряков, остающихся в течение нескольких месяцев подряд без еды, без какого-либо жалования и возможности попасть домой.

Все суда, чьи государства флага ратифицировали MLC (на момент написания охватывающие 91 процент мирового тоннажа), должны размещать копии страхового сертификата на английском языке «на видном месте» на борту судна.

Если вы считаете, что вам может грозить оставление, не ждите слишком долго. В первую очередь вы должны попытаться связаться с судовладельцем. Вы найдете имя судовладельца и его контактные данные в находящемся на судне «Документе о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве». Если вы оказались брошенным, направьте жалобу непосредственно в страховую компанию судовладельца.

Страхование (или другая форма финансового обеспечения) может возникнуть, «Если судовладелец:

- не покрывает расходов по репатриации моряка; или
- оставил моряка без необходимых средств к существованию и поддержки; или
- иным образом, в одностороннем порядке разорвал свои связи с моряком, включая неуплату предусмотренной контрактом заработной платы за период не менее двух месяцев».

Вы будете иметь право претендовать на компенсацию за невыплаченное жалование за период до четырех месяцев, а также на другие выплаты в соответствии с вашим трудовым договором или коллективным договором от гаранта финансовой безопасности судовладельца. Поэтому важно это слишком не затягивать. Если вы будете ждать шесть месяцев, чтобы подать иск, вы получите компенсацию только за четыре месяца.

Страховка должна также покрывать все разумные расходы, включая расходы на репатриацию, достаточное питание, одежду в случае необходимости, жилье, питьевую воду, соответствующее топливо для выживания на борту и всю необходимую медицинскую помощь. Расходы на репатриацию означают «надлежащее и быстрое» путешествие - как правило, самолетом, в том числе все разумные расходы на проезд, такие как питание, проживание и транспортировку личного багажа. Страхование будет применяться с момента оставления моряка до момента прибытия домой.

Международная группа клубов P & I (смотрите следующую страницу) взяла на себя обязательство создать 24-часовые «горячие линии», которые вы найдете в сертификатах на борту или в Интернете. Обязательно связывайтесь с ними, как только вы поймете, что оказались брошенными.

Как только система будет создана и заработает, государства флага и порты должны будут проверять, чтобы надлежащие сертификаты страхования на случай оставления были размещены на борту судов. ■

Вы брошены?

Ваш судовладелец:

- **Отказывается платить за репатриацию, даже если ваш контракт заканчивается?**
- **Не снабжает судно питанием, водой или мазутом?**
- **Задерживает выплату жалованья за последние два месяца или больше?**

Если вы сталкиваетесь с какими-либо из этих проблем, вы считаетесь «брошенными» в соответствии с международными правилами, установленными в Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года.

Обратитесь в страховую компанию по поводу оставления (посмотрите на доске объявлений вашего судна сертификат с контактными данными, или ознакомьтесь с нижеследующим списком). Вы также можете бить тревогу, обратившись к представителю государства флага, сотруднику контрольного органа государства порта или инспектору МФТ.

Действуйте быстро, прежде чем ситуация начнет обостряться.

Вы получите задолженность по заработной плате за период до четырех месяцев, поэтому слишком не затягивайте с подачей жалобы!

Международная группа клубов P & I:

- (Шведский клуб) The Swedish Club www.swedishclub.com
- (Британский клуб) UK P & I www.epandi.com
- (Скулд) Skuld www.skuld.com
- (Британния) Britannia www.britanniapandi.com
- Steamship Mutual www.steamshipmutual.com
- (Гард) Gard www.gard.no
- (Лондонский клуб) The London P & I www.londonpandi.com

- (Запад Англии) West of England www.westpandi.com
- (Север) North www.nepia.com
- (Судовладельцы) The Shipowners www.shipownersclub.com
- (Стандарт) The Standard www.standard-club.com
- (Американский клуб) The American Club www.american-club.com
- (Японская ассоциация взаимной помощи и возмещения ущерба судовладельцев) The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association www.piclub.or.jp

Морской бюллетень знакомит вас с самыми последними, касающимися моряков событиями в Международной морской организации (ИМО), имеющими отношение к автоматизированным судам

Новости из ИМО

Бранко Берлан, представитель МФТ в ИМО, рассказывает об озабоченности профсоюзов по поводу новой категории производственного персонала, а также о фактической укомплектованности и усталости

Мы обеспокоены воздействием на моряков, связанным с созданием категории производственного персонала, так как это открывает путь к изменению способов комплектования экипажей судов.

Это уже применяется на практике в морском бурении с передвижным основанием и приводит к нахождению на судне двух типов работников - моряков и производственного персонала.

Это может привести к минимальному числу находящихся в морских отделах моряков для несения штурманской вахты и вахты в электромеханической части, в то время как производственный персонал располагается в производственном отделе на борту судна для выполнения любой другой работы: такой, как техническое обслуживание и ре-

монт, швартовка, организация питания и уборка.

Даже на дистанционно управляемых судах без вахтенных по-прежнему существует потенциальная потребность в бортовом персонале для технического обслуживания, ремонта и технической поддержки. Это новое определение означает, что эти позиции могут быть заполнены нерегулируемым производственным персоналом, а не моряками, квалифицированными в соответствии с Кодексом ПДНВ и охватываемыми другими международными и национальными законами, защищающими права и условия труда моряков.

Этот шаг может потенциально дестабилизировать существующие нормативные и правовые рамки, применимые к морякам, судовладельцам и администрациям, и иметь целый ряд разру-

шительных и непредсказуемых последствий. Он может входить в противоречие с Конвенцией о труде в морском судоходстве 2006 года, которая в настоящее время ратифицирована 79 странами и охватывает 91 процент мирового флота.

Фактическая укомплектованность и усталость вызвали озабоченность у моряков и МФТ в течение длительного времени. Текущие дискуссии в ИМО направлены на внесение изменений в существующие руководящие принципы в отношении усталости, и МФТ настаивает на том, что они должны включать в себя положение о надлежащей фактической укомплектованности экипажей как основного решения проблемы снижения уровня усталости.

Это означало бы, что каждый из предложенных пересмотренных

руководящих принципов будет организован в семь модулей, каждый из которых должен учитывать международные правила, такие как Кодекс МКУБ, минимальный безопасный состав экипажа и MLC, чтобы обеспечить достаточное число людских ресурсов для безопасной работы на судах.

МФТ также обеспокоена огромным объемом контрольно-административного бремени, ложащегося конкретно на суда и членов экипажа. Это продолжает оказывать дополнительный нажим с целью введения ответственности за потенциальную криминализацию капитанов и членов экипажа, против чего решительно возражает МФТ. Со всеми моряками следует обращаться честно и справедливо. ■

Copyright Rolls-Royce

Моряки жизненно важны для безопасной и экономически эффективной эксплуатации судов



Copyright Rolls-Royce

Джордж Куик, заместитель председателя входящего в МФТ профсоюза International Organization of Masters, Mates and Pilots в США, анализирует, что могут означать для моряков автоматизированные суда без экипажа

Достижения в области информационных и коммуникационных технологий и робототехники уже начинают сказываться на морской отрасли.

Но большинство представлений о будущем автоматизированном судоходстве было основано на амбициозных утверждениях производителей оборудования и поставщиков услуг.

Они основывают свою концепцию на событиях, которые в значительной степени применимы только к контролируемой среде производственных отраслей и сферы распределения. Весьма сомнительно, что эту модель можно перенести в уникальную, динамичную, глобальную и неконтролируемую морскую среду.

Международная морская организация уже пытается разработать и внедрить технологию для поддержки электронной навигации, которая могла бы привести к появлению подлинно автоматизированных судов без экипажа, принимающих свои собственные решения, использующих только искусственный интеллект.

Однако широко распространено мнение о том, что стоимость строительства корабля с необхо-

димой технологией для эксплуатации с дистанционным управлением может быть выше, чем стоимость обычного судна, даже без экипажа и без размещения экипажа. Для этого потребовалась бы дорогая береговая инфраструктура для мониторинга, контроля и технического обслуживания, ремонта и других функций, то есть задач, которые сейчас в основном выполняют моряки из стран-поставщиков более дешевой рабочей силы.

Автоматизированные суда будут эксплуатироваться за счет рабочих мест моряков. Тем не менее, согласно квалифицированным оценкам, затраты на комплектование экипажа составляют лишь шесть процентов от общей стоимости эксплуатации судна. Так что трудно понять, как экономия издержек - даже при сокращении всех рабочих мест моряков - могла бы компенсировать эти дополнительные затраты на создание и эксплуатацию автоматизированной судоходной отрасли.

Пока судовладельцы не проявляли особого энтузиазма по поводу этой идеи. Они признают ее только в том случае, если это даст конкурентное преимущество.

Люди, предпочитающие автома-

тизированные суда, говорят, что они бы снизили издержки и повысили безопасность за счет устранения риска человеческой ошибки. Однако существует очень реальный риск появления новых источников ошибок в технических системах, линиях связи, киберзащиты, а также удаленных людей-операторов, которые изолированы от реалий на судне и его фактической среды.

Они также утверждают, что сложные, высокоавтоматизированные системы потребуют высококвалифицированных операторов, будут способствовать обучению моряков новым знаниям и навыкам, и их переводу на более высокооплачиваемые места. В других отраслях такой опыт не наблюдается. Основные компетенции и функции принятия решений более низкого уровня встраиваются в технологии, а машины, которые думают, создают людей, которым не нужно этого делать.

В динамичном и сложном морском мире оценки и суждения, основанные на опыте, имеют основополагающее значение для решений, часто принимаемых в условиях жестких ограничений по времени, которые определяют разницу между успехом

или катастрофой.

Профсоюзы не против новых технологий. Но мы очень обеспокоены «технологической безработицей», когда рабочие места сокращаются из-за появления новых технологий только ради повышения прибылей.

Перемены, которые приносят технологии, сравнивают с четвертой промышленной революцией. Они повлияют не только на работников и характер труда, но и на будущее общества, нашей экономической системы и наших политических институтов.

Профсоюзы смогут помочь морякам пройти через это только в том случае, если мы поможем формировать влияние этих перемен на работников и общество. Именно поэтому нам необходимо обосновывать нашу позицию, заключающуюся в том, что моряки необходимы для эксплуатации судов с точки зрения как эффективности затрат, так и безопасности.

Узнайте больше о International Organization of Masters, Mates and Pilots на www.bridgedeck.org. ■

МФТ создала рабочую группу для изучения автоматизированного судоходства, чтобы она могла в полной мере представлять ваши интересы по этому вопросу в ИМО. Всемирный морской университет заказывает подготовку доклада о судах без экипажа.

Лучшие советы по улучшению вашего благополучия

Фонд моряков предлагает 10 лучших советов, последовав которым вы можете повысить уровень вашего благополучия

1 Здоровый разум, здоровое тело

Мы склонны думать о нашем теле и разуме как об отдельных системах. Употребление здоровой пищи, или 10-минутные занятия физкультурой выпускают эндорфины и улучшают владение своим телом, повышая уровень выносливости.

2 Общайтесь с людьми

Привязанность к судну в течение нескольких месяцев подряд дает время, чтобы установить тесные связи со своими коллегами. Но это может также дать время для возникновения клаустрофобии. К счастью, наше автономное приложение Shoreleave (www.seafarerstrust.org/apps) предоставляет всю необходимую информацию, чтобы найти центр моряков и знакомиться с новыми людьми, или, что важнее всего, получить доступ к Wi-Fi, чтобы позвонить домой.

3 Делайте что-нибудь для других

Если вы хотите почувствовать себя хорошо, делайте добро! Оказание помощи своим собратьям морякам не только хорошо для них, это также делает счастливее и здоровее вас. Давать другим не значит, что это должно быть сложно: это может быть всего лишь доброе слово, улыбка или продуманный жест.

4 Постоянно учитесь новым вещам

Обучение помогает нам сохранять любопытство и заинтересованность, повышая уверенность в себе и способность восстанавливать душевные силы. Почему бы не выучить новый язык с помощью приложений, таких как Duolingo на www.duolingo.com, или не использовать бесплатные учебные ресурсы, такие как недавно опубликованный курс ИМО по эффективности использования энергии моря? - посетите <https://goo.gl/D7oyqc>.

5 Имейте цели, к которым можно стремиться

Будь то определение цели в отношении вашего веса, изучение учебного модуля или звонок домой, работа над достижением целей может способствовать радостному настроению. Это также может помочь направлять и фокусировать внимание, вызывая чувство выполненного долга, когда мы достигнем того, что намеревались сделать.

6 Живите осознанно

Красивый закат на море или интересный визит во время увольнения на берег ... будьте внимательны к тому, что происходит в настоящее время; и будьте в полной мере

осведомлены о том, что вас окружает - что вы можете видеть, слышать, до чего дотронуться и попробовать на вкус.

7 Ищите то, что хорошо

Жизнь полна взлетов и падений, но поиск в жизни положительных эмоций – таких как гордость за свою работу или удовольствие от интересной книги - создает «восходящую спираль», помогая наращивать ресурсы.

8 Способность восстанавливаться

Часто мы не можем выбирать то, что происходит с нами, но в принципе мы можем выбирать наше собственное отношение к тому, что происходит. Знание - сила, и важно применять предупреждающий подход. Понимание ваших законных прав и средств правовой защиты во время нахождения в море является первым шагом. Посмотрите Международное приложение о правах моряков на: www.seafarersrights.org.

9 Не испытывайте неудобств от того, какой вы есть

Месяцы, проведенные вдали на корабле, вдали от вашей домашней сети поддержки, а также нахождение в периодически повторяющейся среде, могут означать, что мы отодвигаем на второй план свои кажущиеся несовершенства. Примите как факт, что никто не идеален, в том числе и вы.

10 Будьте частью чего-то большего

Научные исследования показывают, что наличие связи с чем-то большим, чем мы сами, делает нас счастливее и здоровее. Это может быть религиозная вера или духовная связь, активное участие в работе вашего профсоюза, удовольствие от выполнения работы, изменяющей ситуацию к лучшему, или занятие йогой.



Посмотрите наш список приложений, обязательных для моряков, с помощью штрих-кода ниже.



Присоединяйтесь к кампании

Докеры: поговорите с вашим профсоюзом о том, как вы можете поддержать кампанию в вашем порту.

Моряки: если вас попросили заняться креплением или раскреплением грузов в порту: направьте подробную информацию по электронной почте на: ReclaimLashing@itf.org.uk, указав название и местонахождение судна.

Призыв ко всем морякам: крепление грузов – это работа докеров

Кристиан Роос, инспектор МФТ в Бельгии, объясняет, почему МФТ и ЕФТ активизируют работу по прекращению практики выполнения моряками работы докеров

Крепление грузов в портах является работой докеров, и она должна выполняться только обученными докерами. Это чрезвычайно опасная работа, и если она будет выполняться необученными работниками, это может привести к травмам, проблемам со здоровьем или даже смерти. Членов экипажа никогда не следует просить заниматься креплением или раскреплением грузов в порту, чтобы не ставить под угрозу безопасность экипажа и судна.

Если вы моряк, работающий на борту судна под удобным флагом, на ваше судно может распространяться действие одобренного МФТ коллективного договора –

проверьте это с помощью приложения МФТ для моряков.

Каждый одобренный МФТ коллективный договор содержит следующую статью: «Крепление и раскрепление грузов является работой докеров, и членов экипажа не следует просить выполнять эту работу, если отсутствует предварительное согласие со стороны местного профсоюза докеров МФТ». Компании, капитаны или офицеры, которые просят моряков на судах под удобными флагами заниматься креплением и раскреплением грузов, не имея на это письменного разрешения, нарушают настоящую статью коллективного договора МФТ.

Профсоюзы в Северной Европе, входящие в МФТ и ее европейскую структуру ЕФТ, проводят кампанию за возвращение докерам работ по креплению и раскреплению фидерных грузов. В течение первой недели сентября 2016 года инспекторы МФТ развернули эту кампанию на судах. Читайте о посещении Elbfeeder на пятой странице. ■

Распространяйте информацию

Прочитайте новую листовку МФТ о креплении грузов на последней странице Морского бюллетеня.

Разместите ее на судне, так чтобы весь экипаж был осведомлен о рисках и знал свои права.



Важное исследование должно привести к улучшению положения с охраной труда в контейнерных портах

Шэрон Джеймс, Секретарь секции докеров МФТ, анализирует новое исследование с наиболее полными фактическими данными о здоровье, безопасности и благополучии работников в мировой контейнерной портовой отрасли, в котором говорится, что крупным операторам контейнерных портов необходимо делать больше для обеспечения охраны труда портовых работников.

Семья МФТ помогает докерам Гданьска заключить коллективный договор

Польские докеры подписали коллективный договор с компанией Deep Water Container Terminal (DCT) после проведения активной организационной кампании и благодаря широкой поддержке со стороны семьи МФТ, рассказывает Адам Тыльски, ведущий организатор Solidarność в Гданьске



Национальные секции моряков и портовых рабочих профсоюза NSZZ Solidarność начали организационную кампанию в DCT в Гданьске в 2012 году. К концу апреля 2013 года мы создали новый профсоюз и сумели быстро привлечь в него 20 процентов рабочей силы. В июле 2013 года мы подписали с администрацией соглашение о признании первичной профсоюзной организации.

Однако DCT явно рассматривала это соглашение как работу «для галочки». По мере того как профсоюз становился сильнее и активнее, администрация становилась все более враждебной. Руководители допрашивали работников, угрожали им увольнением за замедление работы терминала и уволили двух профсоюзных активистов.

Мы обратились к МФТ за поддержкой. Мы выяснили, что фи-

нансирование строительства второго причала (который был открыт в октябре 2016 года) обеспечивалось за счет кредита Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР). В условиях займа было указано, что должник обязан признавать право работников на вступление в профсоюз и ведение коллективных переговоров. DCT использовала соглашение с профсоюзом в качестве доказательства хорошего поведения.

Действуя от нашего имени, МФТ обратилась в ЕБРР, который рассмотрел политические последствия официальной жалобы профсоюза и свой второй транш финансирования. Результат был ошеломляющий. DCT начала с нами разговаривать.

Тем не менее, DCT не продлила трудовые договоры с заместителем председателя профсоюза и двумя другими активистами, а также запретила профсоюзным организаторам вход на террито-

рию терминала после того, как мы вручили главе компании петицию во время его встречи с заказчиками по поводу строительства причала.

Мы решили обратиться к обществу. Мы подали жалобу в прокуратуру о нарушении прав, устраивали акции протеста на Балтийской транспортной конференции, организовали многочасовой митинг и провели двухчасовую блокаду терминала.

Входящий в МФТ профсоюз Maritime Union of Australia помог нам целенаправленно действовать в отношении банка Australian Macquarie Bank, владеющего DCT, и обратиться к акционерам этой компании. Вместе с МФТ, ее европейской структурой ЕФТ и входящими в них профсоюзами ver.di, FNCT-TFEL-Landesverband и Unite the Union мы организовали пикеты перед офисами Macquarie по всей Европе. Объектом для

МФТ и ее членского профсоюза 3F была компания Maersk, крупнейший заказчик DCT; МФТ также инициировала кампанию LabourStart в Интернете.

DCT нигде не могла укрыться и, в конце концов, пригласила нас к переговорам, которые привели к подписанию колдоговора.

После этой кампании ЕБРР подписал соглашение о тесном сотрудничестве с Международной конфедерацией профсоюзов в области будущих проектов, которые он финансирует.

Узнайте больше о деятельности Solidarność на: www.solidarnosc.org.pl

Данное исследование показывает, что крупные операторы глобальной сети терминалов занимаются решением вопросов управления безопасной эксплуатацией в своих терминалах, но не в достаточной степени привлекают наемных работников и профсоюзы к разработке и осуществлению политики в сфере охраны труда.

Согласно исследованию, портовые работники и администрация смотрят на вещи по-разному; работники сообщают о более высоких уровнях связанного с работой вреда, чем указывается в статистической информации компании. Около 70 процентов считают, что их безопасность подвергается высокой степени риска, в то время как по мнению 60 процентов они подвергаются серьезному риску нанесения связанного с работой вреда

своему здоровью. Работникам кажется, что многие общие факторы воздействия их труда на здоровье не были должным образом учтены в мероприятиях по охране труда, и что механизмы социального обеспечения не в полной мере отвечают их потребностям.

Исследование выявило значительные различия в уровнях защиты, предоставляемых работникам на разных работах, в разных терминалах и в разных странах. Среди прочих, ключевыми проблемными сферами являются:

- Недостаточное внимание к конкретным потребностям работающих женщин.
- Акцент на непосредственных рисках для безопасности за счет более долгосрочных последствий для здоровья.
- Результаты мероприятий по

охране труда хуже для субподрядных работников.

- Целевые показатели повышения производительности труда подрывают желание уделять приоритетное внимание вопросам охраны труда и социально обеспечения.
- Непоследовательный подход к управлению охраной труда, по крайней мере, с точки зрения применения самых высоких стандартов независимо от страны.

В исследовании содержится призыв к изменению политики и методов охраны труда в целях поддержки мер по их усвершенствованию, а также настоятельные рекомендации ответственным органам рассмотреть мероприятия по охране труда на уровне компаний и терминалов с целью устранения недостатков, выявленных в отчете.

МФТ рекомендует, чтобы эти результаты учитывались при пересмотре свода практических правил МОТ по охране труда в портах, осуществляемом в настоящее время.

Исследование проведено по заказу МФТ и IOSH (Институт профзаболеваний и охраны труда) Кардиффским университетом.

Вы можете скачать «Глобальные контейнерные терминалы – мероприятия по охране труда и социальному обеспечению» на: www.iosh.co.uk

Злоупотреблений имеется в избытке, но на горизонте появилась надежда для рыбаков



Исследуем темную сторону жизни на море

Журналист New York Times Ян Урбина провел более двух лет, исследуя и изобличая преступления и насилие в море в ряде нелицеприятных статей под названием «Океан вне закона». Морской бюллетень выясняет подробности

Что пробудило интерес к тому, что происходит на море? С детских лет я был очарован синими пятнами на карте. Затем в аспирантуре университета в Чикаго я изучал антропологию и некоторое время работал на научно-исследовательском судне из Сингапура, где особенно заинтересовался жизнью моряков и рыбаков. Так что, когда я пришел в The New York Times, я уже давно вынашивал идею убедить газету оплатить мою командировку на море, чтобы исследовать эту неуправляемую и не поддающуюся управлению стихию, составляющую две трети поверхности планеты.

Вы говорите, что наибольшие злоупотребления происходят в рыболовстве. Какие наиболее распространенные нарушения Вы выявили? Перед серией статей была поставлена цель показать многообразие преступности, которая существует, выходя далеко за рамки сомалийского пиратства в стиле Капитана Филиппа. Мы обнаружили и исследовали целый ряд преступлений, в том числе незаконный лов рыбы, преднамеренный демпинг, случаи убийства, рабства, принудительного труда, злоупотребления в отношении безбилетных пассажиров и торговлю оружием. В таких местах, как Южно-Китайское море, десятки тысяч мигрантов, в основном, молодых мальчиков незаконно привозят в порты и посылают в море против их воли. Правительства не имеют ни стимулов, ни финансовых средств, чтобы охранять океаны. Убийство в море снято на камеру, но никто не занимается расследованием. Интерпол публикует списки отъявленных браконьеров, но ни одна страна не готова начать следствие или арестовать их.

Что было самым худшим злоупотреблением, которое Вы обнаружили? Одна из историй, которую мы раскрыли, касается попадания в рабство Ланг Лонга в Южно-Китайском море (см. стр. 34). Его экипаж в основном ловил тралом мелкую непромысловую рыбу у побережья Таиланда, где держали Ланг Лонга. Основная часть ее продается в Соединенных Штатах, как правило, для консервированной пищи для кошек и собак, или корма для птицы, свиней и рыбы в рыболовческих хозяйствах, которую потребляют американцы.

Как Вы получили доступ к судам? Это звучит сложнее, чем есть на самом деле. Убеждать капитанов становится проще по мере того, как ты оказываешься все дальше в море, это как игра в классики. Первый прыжок – из порта до первого судна – был самой большой проблемой. Капитанов плавбаз можно было убедить взять нас, но

они были непреклонны, запрещая нам подниматься на борт в порту, где люди хорошо осведомлены о западных журналистах и правозащитниках, выставляющих их в неприглядном свете. Поэтому мы наняли небольшую лодку, отвозившую нас за 10 миль, проезжали на плавучей базе 50 миль, затем капитан направлял по радио сообщение еще на одно судно, на котором мы проплывали еще 50 миль. Может потребоваться до трех прыжков, чтобы добраться до судна, которого нам хотелось.

И три прыжка обратно в порт – Вам не было страшно? У нас был только один спутниковый телефон, так что если бы мы его лишились, мы были бы полностью отрезаны от внешнего мира. Это было страшно, но опасность оказалась связанной с условиями на борту и с погодой. Чем дальше оказываешься в море, тем меньше капитаны и члены экипажа видят в нас угрозу, так что у них не было каких-либо оснований навредить нам. Мы были просто какие-то странные ребята, которым захотелось попасть на их кишасе кры- сами судно, чтобы документировать, как они работали.

Вы планируете продолжать исследования и писать о рыбном промысле? Да, в конце 2016 года я планирую возобновить серию статей, снова начать путешествовать и писать очередные истории. Для достижения этой цели я буду посещать города по всему миру, делая презентации о проблемах и отчетности. Эти презентации весьма визуальны – состоят из фотокадров и видео из историй. Формат предусматривает 40-минутную беседу о проекте: мотивы, цели, тактики, неожиданности, вызовы, предыстории, выводы, политические последствия.

Что-нибудь меняется в лучшую сторону? Есть ли у Вас надежда на будущее? Да, я думаю, что многое меняется, хотя и не достаточно быстро. Произошел целый ряд событий, которые мы раскрыли на примере конкретных историй, в том числе уголовные расследования в отношении незаконных действующих лиц, активизация деятельности портового надзора и государственные реформы.

А на более высоком уровне новым движением становится отслеживаемость морепродуктов, которое пытается повысить уровень прозрачности и подотчетности глобальных цепочек поставок, чтобы мы могли отслеживать, где ведется лов рыбы, а также права тех, которые занимаются ее ловом. ■

Вы можете прочитать полную серию статей Яна Урбина на: www.nytimes.com/oceans.

или направить сообщение по электронной почте непосредственно Яну на urbina@nytimes.com получить бесплатные погашения Outlaw океана.

История Ланг Лонга

Наблюдая за тем, как его младшие братья и сестры голодают, потому что небольшой участок принадлежащей его семье рисовой плантации в Камбодже не мог прокормить всех, Ланг Лонг принял предложение торговца устроить его на работу в строительную компанию за границей.

Но когда Ланг прибыл на место, вооруженные люди удерживали его в течение нескольких дней в комнате возле порта Самут Пракан, а затем вместе с шестью другими мигрантами загнали на дрянное деревянное суденышко. Это было началом трех жестоких лет в неволе в море.

«Я плакал», - рассказывал 30-летний Ланг, вспоминая, как его два раза перепродавали из одного рыболовного судна на другое. После многократных попыток побега один из капитанов стал приковывать его за шею, когда приближались другие суда.

Когда появилось судно Сом Нанга, Лангу надевали и снимали оковы уже в течение почти девяти месяцев.

По словам Сом, после 10-минутной выгрузки рыбы он спросил, почему Ланг был прикован, и капитан ответил: «Потому что он постоянно пытается сбежать». После возвращения в порт Сом связался со Стеллой Марис, которая занялась сбором средств – 25 000 бат, или примерно 750 долл. США - необходимых для освобождения Ланга.

Во время своего шестидневного плавания обратно к берегу на плавучей базе Ланг большую часть времени плакал и спал, скрываемый членами экипажа, чтобы другие рыболовные суда не узнали об их роли в его спасении.

Ланг рассказывал, что сначала он пытался следить за проходящими днями и месяцами в море, делая надрезы в деревянных перилах. В конце концов он перестал это делать. «Я уже не думал, что когда-нибудь увижу землю снова».



МФТ собирается приступить к инспекции рыболовных судов

Инспекторы МФТ из многих стран собрались в порту Виго, Испания, в октябре 2016 года, чтобы проанализировать, как реагировать на растущее число просьб о поддержке от экипажей рыболовных судов

До сих пор МФТ не проводила регулярные проверки рыболовных судов, как она это делает на торговых судах.

«Однако», - говорит Лус Баз, инспектор МФТ по Галисии и Астурии, Испания, - «предстоящее вступление в силу Конвенции МОТ 188 будет означать улучшение условий работников морского рыболовства. В настоящее время они полностью брошены с точки зрения права, работая при этом в наиболее опасной окружающей среде».

«Таким образом, сейчас для

МФТ самое подходящее время, чтобы договориться о том, при каких обстоятельствах и каким образом наши инспекторы должны реагировать на все более учащающиеся призывы о помощи, которые мы получаем от экипажей по поводу несправедливого обращения или рисков для их здоровья».

Конвенция 188 является важным документом, который будет устанавливать минимальное время для отдыха, дополнительные меры безопасности, страховое покрытие заболеваний, связанных с работой в ка-

честве рыбаков, медицинское обслуживание на борту, размер жалования для экипажа, а также улучшение условий проживания и питания.

В июне на страстный призыв База на заседании Организации Объединенных Наций незамедлительно ратифицировать Конвенцию 188 глава Европейского Союза откликнулся предложением распространить минимальные трудовые нормы и на рыболовные суда.

Баз привлек внимание к злоупотреблениям со стороны недоб-

росовестных судовладельцев, которые пользуются бесплатной регистрацией и бесплатным управлением их судами, и извлекают прибыли за счет эксплуатации рабочих из некоторых наиболее бедных стран на планете.

Инспекторов поддержали посланник Испании в Международной морской организации (ИМО) Антонио Падрон, а также представители морской крестинговой компании Albacora и Социального морского института. ■



Расширение отраслевых транспортных узлов в арабском мире

Ежедневно приезжая на работу в порт Алжир, Хаму Туахриа, член влиятельного профсоюза нефтяников Алжира, прекрасно осведомлен о ситуации в сети работников транспорта, подсобных рабочих и других окружающих его наемных работников, которые обеспечивают функционирование самого крупного порта его страны



Отраслевые транспортные узлы, такие как порт Алжир, находятся в центре внимания программы глобальных профсоюзов МФТ и IndustriALL, направленной на то, чтобы побуждать работников из различных секторов, которые трудятся в определенном географическом регионе или вокруг него, наращивать свою коллективную силу путем поддержки друг друга. Эта концепция знакома морякам и докерам.

Успешный пилотный проект был реализован в британских портах Феликстоу, Хамбер и Грейнджмут в 2015 году при участии входящего в МФТ Unite the Union, крупнейшего профсоюза в Великобритании и Ирландии. Теперь программа для транспортных узлов распространяется и на арабский мир.

Алжирские профсоюзы, представляющие интересы работников в морской, нефтяной и газо-

вой отрасли страны, создали альянс с профсоюзами, действующими в секторе автомобильного, железнодорожного транспорта и гражданской авиации. Они будут работать вместе, чтобы способствовать своим членам в проведении организационной работы в транспортных узлах, и изучить возможности эффективного представления интересов наемных работников во всех отраслевых секторах в транспортных узлах.

Три профсоюза входят в Union Générale des Travailleurs Algériens (UGTA): the Federation nationale des travailleurs des transports (FNTP); the Federation Nationale des Travailleurs des Ports Algériens; и профсоюз Хаму Туахриа, the Fédération Nationale des Travailleurs du Pétrole, du Gaz et de la Chimie.

Туахриа говорит: «Важность этого альянса в транспортных узлах на начальном этапе заключается в том, чтобы показать, чем мы занимаемся как наемные работники, обмениваться опытом и знаниями о нашей роли как работников в наших учреждениях, а также продемонстрировать, что мы делаем для наших работников посредством коллективных договоров и улучшения положения с правами работников».

Проект для алжирских транспортных узлов будет официально инициирован на региональной конференции МФТ для арабского мира в феврале 2017 года. ■

«Участие женщин в программе для альянса в алжирских транспортных узлах поможет повысить их роль на местах в вопросах дальнейшей поддержки и повышения роли женщин в их профсоюзах и в обществе»

Джамил Мадони, координатор по социальным услугам, Federation Nationale des Travailleurs du Pétrole et du Gaz

Узнайте больше о Программе отраслевых транспортных узлов на www.itfhubs.org и отслеживайте происходящее в социальных сетях, используя #OurHubs.

Узнайте больше:
UGTA www.ugta.dz
Unite the Union
www.unitetheunion.org
IndustriALL - глобальный профсоюз представляет интересы работников в горнодобывающей, энергетической и обрабатывающей промышленности
www.industrialall-union.org

ПРИЗЫВ КО ВСЕМ МОРЯКАМ

Просят ли вас выполнять работы по креплению и раскреплению контейнеров на судах в портах?

Мы получаем сообщения о том, что это происходит все чаще, потому что транспортные компании стремятся ускорить работу портов или сэкономить деньги на найме квалифицированных докеров для выполнения этой работы.

За выполнение этих работ морякам не платят ничего или очень мало. В конечном итоге у них возникают стресс и усталость из-за длительного рабочего времени и жесткого расписания движения судов. У них не остается времени сходить в увольнение на берег, чтобы отдохнуть или связаться с друзьями и семьей на родине. Моряки даже получают травмы или гибнут, потому что у них нет должной подготовки, чтобы заниматься креплением грузов, но их все равно просят это делать.

Это очень опасная работа. Именно поэтому в коллективном договоре МФТ в статье 3 ясно записано, что «крепление и раскрепление грузов входит в обязанности докеров, и членов экипажей не следует просить браться за эту работу, если нет предварительного согласия со стороны местного профсоюза докеров, входящего в МФТ». Мы считаем, что договор МФТ должен распространяться на каждое судно.

Если ваша компания, капитан или офицер просит вас заниматься креплением и раскреплением грузов в портах, не имея на это письменного разрешения от местного профсоюза докеров, значит он нарушают настоящий договор. Дайте нам знать, если это произойдет с вами, направив нам письмо с подробным описанием того, что произошло, указав название и местонахождение судна:

ReclaimLashing@itf.org.uk МФТ обеспечит конфиденциальность ваших данных и не сообщит об этом вашему работодателю.

**Защитите вашу безопасность и поддержите ваших братьев и сестер
в доках, отказываясь заниматься креплением и раскреплением
грузов в портах на судах, на которые
распространяется договор МФТ.**

МФТ является глобальным профсоюзом, представляющим
интересы 4,5 миллионов работников транспорта
по всему миру. Узнайте больше на:

www.ReclaimLashing.org

