



《海员公报》

中文版 | 第 31 期 / 2017 年

国际运输工人联盟



各国需要 海事技能

本期公报重点关注：

方便旗的神秘世界

防止被弃的新保障措施

活页帮助指南



目录

4

反对方便旗
运动
统计数据

5-8

海上生活

一线报道

9-11

工会
在行动

阿尔及利亚、缅甸和
乌克兰

12-15

保护工作

沿海航行

16-17

海上威胁

海盗行为和偷渡者

18

人物简介

先锋领航员

活页指南

八页具体联系方式
和建议

19-21

你的健康
与幸福

压力和抑郁

22-24

方便旗和
全球化

丑闻曝光

25-26

《海事劳工公
约》最新情况

防止被弃的保障措

27-28

行业发展

自主船舶

29

信托事项

幸福秘诀

30-31

码头工人

加固工作，健康
与安全

32-34

渔民

希望就在远方？

35

枢纽

将阿尔及利亚工人
团结起来

国际运输工人联盟（ITF）是由运输工人工会所组成的国际工会联盟，代表了约 150 个国家 / 地区中 700 个工会的 450 万名运输工人，其中包括近 30 万名海员。ITF 包括八个行业部门：海运、渔业、内河航运、港口、铁路、公路运输、民航和旅游业。ITF 代表全球的运输工人，并通过全球性运动与团结加强其利益。ITF 拥有 137 名检查员和联系人，分布在世界各地港口工作。

ITF《海员公报》第 31 期/2017 年

2017 年由国际运输工人联盟（ITF）发行，地址：49/60 Borough Road, London SE1 1DR, United Kingdom。

《海员公报》的其他语言版本（英语、阿拉伯语、缅甸语、中文、德语、印度尼西亚语、日语、俄语、西班牙语和土耳其语版本）可按上述地址向 ITF 索取。您还可以登录 <http://www.itfglobal.org/en/resources/reportpublications/seafarers-bulletin> 下载 PDF 格式版本。

网站：www.itfseafarers.org | 电子邮箱：mail@itf.org.uk | 电话：+44 (20) 7403 2733 | 传真：+44 (20) 7357 7871

封面照片：Jörgen Språng / 国际海员福利援助网

致辞



2016年4月曝光的“巴拿马文件”揭露了大型公司的贪婪和逃税行为。但在方便旗（FOCs）制度下黑暗的航运世界里，早已存在类似的问题，船东利用复杂的所有权结构逃避法规和责任。我们调查了这一问题，并作了两篇专题报道，说明方便旗船上船员付出的人力代价。

我们还在关注在一个国家的国内海事行业，即普遍意义上的沿海航行，保护本国船员技能和工作的重要性。我们报道了很多国家工会面对的持续斗争：他们取得了一系列积极成果，既鼓舞人心又带来希望。

在“你的幸福”这一专题报道中，我们关注抑郁和自杀这一严重问题，并解释作为海员，你的处境为何更加危险。我们将带你浏览支援服务项目，并告诉你一些照顾自己的实用小贴士。

我们重点关注海员被迫承担码头工人工作的实际危险，并为你提供报告这种情况的必要信息。就码头工人这一主题，我们报道了一项新的重要研究，研究表明，全球集装箱码头采取的自上而下保护工人职业健康和安全的措施让工人失望。我们呼吁采用能为工人提供更好保护的更具参与性的方法。

若被抛弃，你需要了解《海事劳工公约》规定的新的重要保护措施。但是如果你处在这种糟糕的情况下，应尽快行动，所以请静下心来认真阅读我们关于这一方面的文章。

我们将向你介绍一位年轻又有活力的领航员 Cinthia Diaz。她和数千名其他年轻的积极分子是我们运输工会运动的未来。

你还会看到关于在需要时如何以及从哪里寻求帮助的常规活页指南。

让人高兴的是，我们有很多关于工会和ITF检查员的积极报道，这些检查员日复一日地为你工作并不断赢得胜利。然而也有不计其数的剥削和虐待海员的事例，其中以渔业最为严重，但是希望你能明白，成为ITF国际工会大家庭中的一员是保护自己和自身权利的最好办法。

斯蒂夫·科顿（Steve Cotton）
ITF 秘书长

ITF 反对方便旗运动统计数据

ITF 检查

(截至本刊付印时)

被检查的船舶总数被划分成没有问题的船舶数量和有问题的船舶数量。



■ 检查总数 **9,502**

■ 有问题的船舶数量 **7,082**

■ 没有问题的船舶数量 **2,420**

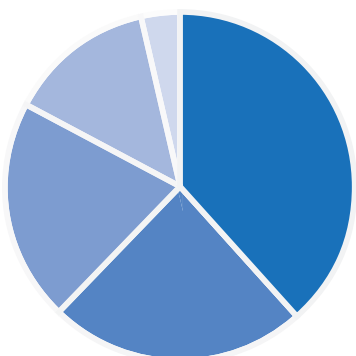
追讨拖欠工资共计

(截至本刊付印时)



ITF 检查过程中发现的五大类问题

(截至本刊付印时)



■ 协议 **2,685**

■ 拖欠工资 **1,665**

■ 违反合同 **1,442**

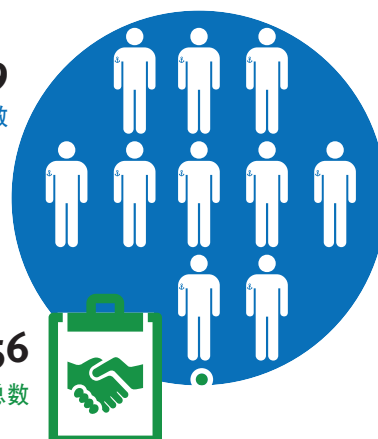
■ 未符合国际标准 **947**

■ 医疗问题 **236**

ITF 协议覆盖的船舶和船员

(截至本刊付印时)

309,909
协议覆盖的海员总数



12,056
协议总数



一线报道



船员晕倒，表明承担码头工人工作的风险

ITF 检查员 Christian Roos 亲眼目睹一名船员因过度劳累而晕倒，几乎危及生命，这表明船员承担码头工人工作的风险

2016年9月初，船员聚集在“Elbfeeder”号船上，听ITF比利时检查员对承担码头工人工作的危险发出警告，而当时这名船员突然晕倒。

检查员立刻拨打112求助，码头工人也带来除颤器和其它急救设备进行救助。随后登船的医护人员对这些急救行为提出赞扬，这挽救了这名船员的生命。入院治疗六天后，他被遣返回国。

这名船员称，他已连续工作28小时，于是我们再次登船进行调查。我们发现在另一个国家的港口，船员不得不负责加固

工作。这些工作意味着船员几乎没有休息时间，也无法享受上岸假或与家人联系，在港口，通常在空闲时间完成的日常工作——例如洗衣——需要在休息前完成。

我们发现“Elbfeeder”号船上的船员经常需工作14小时才能倒班，每个月他们的加班时间要比规定的103小时加班时间多出100小时。很多人每月的工作时长达到令人震惊的375小时，这显然违反了《海事劳工公约》最长工作时间的标准。在巨大的工作压力下，有些人服用维他命来维持体力。

通常用于监控工作时限的电脑程序无法记录持续违反标准的工作时间，于是若要保持文件，就需要先更正记录。因此，他们轻易篡改了工作和休息时间，使其符合国际标准。

让人意想不到的是，“Elbfeeder”号船的管理人员称他们将雇用一名海上实习生，从而减少普通船员的工作时间。实习生的任务是在工作岗位上学习知识，而不是充当廉价劳动力。■



法官登船处理船员索回拖欠工资的要求

ITF巴西桑托斯检查员 Renialdo de Freitas 见证了一名法官史无前例的举动

因拖欠土耳其船员工资，土耳其籍马耳他船旗“Chem Violet”号化学品货轮及船上货物被扣留。

当滞留船员于2016年7月向巴西马卡埃劳工法庭提起诉讼，要求索回拖欠工资时，他们本期待进行一场常规审讯。但是法官 Claudio Victor de Castro Freitas 的举动震惊了每个人。

他将审讯延期，并决定带领法庭全体人员登上这艘锚泊在巴西石油公司码头的船舶，从而更好的了解船员的问题。

法官在船员、律师、港口当局人员、警察和租船方的陪同下检查了船上的所有设施——厨

房、船桥、轮机舱等。随后他决定在船长室继续进行审讯。

法官命令租船方巴西石油公司向船员和船长支付两个月的拖欠工资——约10万美元，并将他们遣返回国，这在7月份达成。他还要求船员应得到三个月的未付工资以及精神损失费——共计约85万美元——费用出自拍卖该船所得。所有人员等待将在11月举行的下一次庭审确定何时能收到这些补偿。■

逃离休达

ITF西班牙协调员 José Manuel Ortega 讲述了为追回拖欠工资所进行的持续斗争



停靠在北非沿岸西班牙飞地休达的一艘拖船上的船员请求我们援助。

这艘意大利籍葡萄牙船旗“Independence”号船于2016年2月抵达休达，船上有六名印度尼西亚船员和两名乌克兰船员。船东声称遇到了经济困难，并已有四个月未支付船员工资。船员迫切地想返回家乡，不想再滞留在休达。

休达白十字会干预此事，为该船提供每日新鲜熟食，红十字会也向患有高血压和处在压力下的船员提供了医疗援助。

船员最终在5月上岸。印度尼西亚驻西班牙大使馆负责遣返印度尼西亚船员，而ITF组织遣返两名乌克兰船员。

船员仍在等待拿回约16万美元的拖欠工资。该拖船已被扣留，我们希望等到法庭裁定将其拍卖的时候，船员最终能够拿回工资。■

ITF向存在安全隐患的船上未拿到工资的船员伸出援手

ITF检查员 K Sreekumar 在一艘存在安全隐患的船上发现了受伤和未拿到工资的船员，他对此表示十分震惊

船员滞留在吉大港

ITF 检查团/海员支援部成员 Oleg Romanyuk 报告称，ITF、当地工会和福利机构正在努力解决滞留船员的困境

ITF 在 2016 年 9 月 30 日得知，“Fadl E Rabbi”号油轮上的 18 名孟加拉国船员和 4 名值夜人被船东 Eden Line 航运有限公司弃在吉大港。他们几乎没有生活用水和食物，且已有 5 个月未拿到工资。

由于该公司暂停运营这艘巴拿马船旗船，船员实际已成为抵押品，我们立刻请求孟加拉国航运局局长采取行动。

在 10 月 5 日与海员福利部门负责人以及船员中介、工会和船舶管理公司代表举行的会议上，我们得知 Eden Line 航运公司已弃用该船和管理公司。要拿到近 12.8 万美元的拖欠工资，唯一的办法是请求法院扣留该船并将其拍卖。船长和船员在 10 月 10 日请求海事法院扣留该船，并等待庭审。

港务部门向船上输送了生活用水，但称若不付钱，将不再提供任何日常用品。船员等待上岸、拿回工资并被遣返期间，ITF 已预付费用，使船员得到食物和饮用水。

ITF 和国际航运公会正寻求通过船旗国政府部门解决这一问题。现在，巴拿马海事部门正与港口国接触，共同向海员提供帮助。ITF 已向国际劳工组织提交了一份关于这次抛弃行为的报告。■

在也门受战争之苦



对海员和工会而言，在被战争蹂躏的也门工作非常艰难，ITF 西班牙毕尔巴鄂检查员 Mohamed Arrachedi 这样说道

2016 年 4 月 24 日，巴拿马船旗“Najdiah”号油轮抵达穆卡拉后，船员卷入一场船东迪拜 Prime Tankers 有限责任公司和货物接收方之间的纠纷。

他们的护照被扣留，四名持枪人员登船。

两个月里，船上食品、生活用水、燃料和药品匮乏，16 名印度船员艰难度日。他们无法做饭，没有空调，发出的医疗救助请求也被拒。由于断电，ITF 或印度大使馆提供的新鲜食品也无法长久保存。而且他们还能听到附近的爆炸声。

我们向与这艘船相关的所有人施加了压力，并使当地媒体对此作了报道。印度大使馆和也门民间社会组织提供了医疗救助，当地 ITF 同盟工会和亚丁集装箱码头工人委员会也团结一致。

最终公司向船上输送了燃料和食物，并支付了船员 3 月和 4 月共 48,700 美元的工资。该船被允许靠岸，七名船员得以就医。

“Najdiah”号船在 6 月 23 日驶离港口。抵达阿联酋 Hamariya 后，公司安排向船员支付了全部 79,360 美元的拖欠工资，并组织将 10 名受伤船员遣返回国——但是扣除了他们的交通费用。■



2016 年 6 月，当我们在印度金奈登上这艘“Karaagac”号散装货船时，发现来自格鲁吉亚、印度、土耳其和乌克兰的 21 名船员已有三个月未拿到工资。

这艘土耳其籍巴拿马船旗船的压载系统和进水系统、火警警报器、导航设备和救生艇被发现存在缺陷。这些情况显然违反了《2006 年海事劳工公约》的规定。

当船员向我们报告了两起威胁到他们生命并导致他们受伤的事件后，我们震惊了。“Karaagac”号船此前也因为类似的问题在土耳其被扣留。

在 ITF 和当地海员协会的牧师报告了这些不合格问题后，马德拉斯市高等法院扣留了“Karaagac”号船。法院发现船员被拖欠的工资达 5.9 万美元。

九名船员拿到拖欠工资后被遣返回国（他们被九名印度船员替代），所有船员合同终止。剩余的问题得到处理后，“Karaagac”船在 9 月份驶离金奈。该船抵达阿曼塞拉莱港后，我们又接到一名印度船员的投诉，称该船拖欠工资且海上行驶过程中出现了几次轮机故障。■



为在英国被弃的船员争取到胜利

ITF 英国和爱尔兰协调员 Ken Fleming 分享了 ITF 检查员如何向实际被弃在英国港口的两艘船上的印度船员提供了援助



2016年6月，ITF在苏格兰亚伯丁对印度籍印度船旗“Malaviya Seven”号船的一次例行检查中发现，15名船员至少有四个月未领到工资。随后在英格兰大雅茅斯对其姐妹船“Malaviya Twenty”号船的检查中发现了同样的问题。拖欠现任和前任船员的工资共计25万多美元。

我们准备代表船员申请扣留这两艘船。我们同英国海事与海岸警卫署合作，防止该船在付清船员工资并解决完其他不合格问题前驶离港口。

检查员 Paul Keenan 得知“Malaviya Twenty”号船上船员正贷款支付家人的生活费用。他帮助12名剩余船员讨回共计18万美元的拖欠工资，9名船员在八月底被遣返回国。

他为船上前任船员讨回大部分工资，希望也能尽快讨回拖欠的6.7万美元工资。该船仍被扣留。

检查员 Liam Wilson 帮助“Malaviya Seven”号船上的15名船员讨回他们至七月底的工资，5名船员被遣返回国。然而，不久之后，船员的工资再次被拖欠，该船在10月5日被港口国监督部门扣留。■

澳大利亚对抛弃船员的船舶发出禁令，ITF对此表示欢迎

澳大利亚海事安全局在“福建五星”号船20名船员被滞留后发出禁令，禁止其在12个月内进入澳大利亚沿海，ITF行动协调员 Matt Purcell 对此表示欢迎

这艘中国籍香港船旗运煤船因欠债3.8万美元在昆士兰格拉德斯通港被船运经纪人申请扣留，但随后因经纪人在扣留期间不能为船员提供食物和工资而被释放。

从2016年7月19日开始的为期六周的僵持期内，船上没有

食物，且船员数月未拿到工资。

ITF 格拉德斯通检查员 Sarah Maguire 与有关部门密切合作，将食物标准提高到国际水准。澳大利亚海事工会帮我们联系了媒体对此进行报道，以此向有关部门和昆士兰州政府

施加压力，解决这一问题。

即使船员拿到了工资，我们发现他们的收入仅为每小时1.5美元，远低于国际标准。

让ITF澳大利亚同盟工会崩溃的是，我们本努力为船员争取上岸假，但被有关部门和船东

代表拒绝，他们还拒绝了我们的登船请求。

最终船员得到工资，“福建五星”号船也被允许驶离港口。■

首届 乌克兰 海员研讨会

“那些第一次登船工作的船员对他们的权利知之甚少。研讨会帮助船员了解在拖欠工资、延迟上岸以及在船上遇到不可接受的条件时，该如何应对。”

Intresco 有限公司，
Dmitry Alifanov

乌克兰海上运输工人工会 (MTWTU) 第一副主席 Oleg Grygoriuk 非常自豪地主持了乌克兰首届工会周活动

这是一个 ITF 试点项目，目的是在乌克兰这一向世界航运业输送了大量海员的国家为海员普及他们的权利。ITF 计划将该项目扩展到俄罗斯、印度等其他国家。

MTWTU 拥有 7 万多名成员，其中半数以上是海员。我们为成员及其家人开展了一项大型社会项目，而在敖德萨举行的工会周（2016 年 5 月 31 日至 6 月 3 日）活动帮助海员讨论对他们而言重要的问题。

约 400 名海员、海上实习生和其他海事行业雇员参加了活动。他们从 MTWTU 和 ITF 检查员那里了解到独立工会的重要性，以及加入一个国际工会联盟的益处。通过听取海外工会活动的例子，例如缅甸海员独立联盟的创建和壮大的经验，我们了解到如果你想让自己的工会更加强大，成为一名积极的工会分子是多么重要。

海员借此机会了解了 ITF 反对方便旗运动，并听取了一些关键的行业发展事件，例如国际

劳工组织《海事劳工公约》的实施。他们还了解到根据 ITF 框架集体谈判协议中关于工资的规定，他们应该有何要求。检查员教他们为确保拿到足额的拖欠工资应该注意些什么，并解释了 ITF 个人海员合同。

海员们认为此次研讨会对他们大有帮助，并问了大量问题。现在我们希望他们知道如何运用这些知识维护自己的权利。

登录 www.mtwtu.org.ua 了解 MTWTU 更多信息。■



缅甸海员独立联盟在实施《海事劳工公约》的道路上走在前列

2016年10月3-6日在仰光举办的一次《海事劳工公约》研讨会后，缅甸海员独立联盟（IFOMS）秘书长 Aung Kyaw Lin 说，“看到劳务中介、海事管理部门以及 IFOMS 官员和成员参与关于《海事劳工公约》的建设性对话，非常振奋人心。”

这次研讨会由 IFOMS（缅甸海员独立联盟）和 ITF 共同组织，得到 ILO（国际劳工组织）的支持。

会议旨在使 IFOMS 执行委员会委员、受邀的海员、劳务中介和海事管理部门代表熟悉公约的内容和实施机制。



和创始人之一 Tin Oo 作为嘉宾出席会议，他强调了新政府对作为政府首批批准的国际法之一的《海事劳工公约》的关注以及贯彻该公约的决心。

会上特别关注了管理海员招募和分配服务规定的要求，以及公约规定的海员享有的权利。经过激烈的讨论，各方均认可有必要建立三方结构，确保《海事劳工公约》的完全有效实施。

IFOMS 团体意在确保所有工会成员对《海事劳工公约》的条款有一个成熟的认识。最后，他们面向海员发布了一份缅甸语版本的“ITF 关于《海事劳工公约》的指南”，可登录 IFOMS 网站 www.ifoms.org 下载。■

IFOMS 停止船舶管理人员对船员的盘剥

水手长 Min Thein 曾在巴拿马船旗“Chembulk Westport”号船上工作。2016年1月26日，当他在一间压载舱进行修缮工作时，脚手架倒塌，他的手腕骨折。

他立刻被送往日本由良当地的诊所，2月4日转入有田市立医院并立刻接受手术。2月17日出院后，Min 返回仰光。3月3日，他在 SSC 医院接受进一步治疗。

Min 将所有就医收据交给船舶管理公司 MTM MC-Yangon 船舶管理有限公司。但他未收到任何病假补偿或工资，并被告知他的伤病补偿金已被日本赔偿协会转走。

Min 在3月31日向 IFOMS 发起投诉。ITF 的 John Wood 和检查员 Shwe Tun Aun 展开调查。他们发现 MTM 已从每名船员那里扣除了每月40美元的日本海员工会（JSU）会员费，但是该船并未签订 JSU 协议，也从未支付工会会费。

ITF 要求将 JSU 会费退还给所有缅甸海员。在 IFOMS 秘书长 Aung Kyaw Linn 在场的情况下，Min Thein 收到了拖欠工资、医疗费和工会会费。为船员讨回共计6,314美元。

IFOMS 在 2016 年取得的成绩 (截至 9 月 30 日)

案例
总数 65-22 件正在进行中

讨回
拖欠
工资 495,826 美元

解决案例类型：

死亡事件 3

受伤事件 5

工资
遣返
和经纪人
费用 29



海事工会帮助阿尔及利亚港口的船员

ITF 同盟工会阿尔及利亚运输及港口工人联盟 (UGTA) 越来越积极地帮助阿尔及尔港口处在困境中的船员。最近受任监督这项工作的两名 ITF 联系人一位于阿尔及尔的 **Berrama Seddik** 和位于奥兰的 **Meliani Abdellah** 分享了两个事例



遣返“EOS”号船上滞留船员

全国运输工人联盟 (NTF) 接到“EOS”号船员的求救电话。

8名埃及船员和6名印度船员发现自己困在一艘马德拉群岛船旗船上，该船被卷入一起法律案件中，船员未拿到工资，且船上日常用品和燃料匮乏。作为预防措施，法庭已命令将“EOS”号船扣留在杰恩杰恩港，理由是货主称船上的散装水泥正在变质。

NTF与港口工人联盟密切合作，向船员表示出团结和支持。24小时内，我们已向该船紧急输送了水、食物和其他生活必需品。输送柴油的时间稍长。

船东逃避对船员应付的责任，诉讼程序漫长且复杂。但是通过与 ITF 和埃及海员工会的密切合作，我们在漫长的运动中部署了大量人力物力，收效良好。海员得到152,500美元的拖欠工资，并被遣返，随后该船被释放。



对“Sea Honest”号船员的紧急救援

巴拿马船旗“Sea Honest”号散装货船载着压舱物从毛里塔尼亚驶往伊斯坦布尔，船上有20名船员。该船在海上以及阿尔及利亚沿岸出现了几次机械故障。船长不得不发出紧急求救信号。

海岸国有关部门发起营救行动，将该船拖入阿尔及尔港，并将11名土耳其船员和9名乌克兰船员带上岸。船员本以为他们的噩梦已结束。

可惜现实并未如他们所愿。船上生活日用品和柴油匮乏，船员未领到工资。ITF 检查员 Mohammed Arrachedi 向阿尔及尔港的 ITF 联系人发出提醒，后者登船看望了情绪低落的船员并询问了他们的需求。我们说服阿尔及利亚有关部门进行干预，这使土耳其船东不得不承担起提供日常用品、支付船员工资并将他们遣返回国的责任。

登录 www.ugta.dz 和

www.egsunion.com 分别了解

UGTA 和埃及海员工会更多信息

海员中心纪念 Tony Sacco

查尔斯顿港口和海员协会委员会成员和志愿者以海员中心纪念2016年3月突然去世的 Tony Sacco

Tony Sacco 海员中心是为了纪念 Tony 而命名的，在过去的14年间在查尔斯顿地区担任 ITF 检查员之前，他曾是一名海员。

Len Williams 牧师主持了10月12日的纪念仪式，他说 Tony 作为一名 ITF 检查员凭借

模范服务赢得了协会所有成员的认可。协会表示，其所取得的成就多数要归功于国际海员联盟以及 ITF 的领导和财政帮助，而这在很大程度上是通过 Tony 的努力实现的。

国际海员工会主席、Tony 的父亲 Michael Sacco 讲述了

Tony 的生平，并称以 Tony 的名字命名该中心对他的家庭而言是莫大的荣誉。

ITF 检查团协调员 Steve Trowsdale 在仪式上讲话，表达了 ITF 大家庭对 Tony 的感谢，并称所有海员对他的奉献无以为报。ITF 海员部主席

Dave Heindel 和 ITF 东海岸协调员 Ricky Esopa 也代表 ITF 参加了仪式。

中心还宣布了一项新的 Tony Sacco 纪念奖学金，将于2017年春颁发给一名当地大学的学生。■



国家 海事工作 至关重要

沿海航行保证一个国家的国内海事贸易为国民保留，有助于维护技术工人和体面的工作，这能促进一个国家海事行业未来的持续发展。沿海航行在47个国家得到实施，但受很多利益至上的船东和当前国际贸易谈判的影响，在很多国家受到威胁。《海员公报》作了深入研究



各国需要航海技能

出于本国利益考虑，政府能够 — 且应该 — 作出更多努力保护本国海事技能和工作，并制止削弱工人标准的社会倾销。ITF 海员、渔业和内陆领航高级部门助理 Steve Yandell 这样说道

海员对海事行业的繁荣至关重要，而海事行业的繁荣则推动关键的经济增长，并巩固一个国家的独立和安全。

在全球各个行业通过寻求更低工资和更宽松监管方法追求更大利益的时候，一个国家的本国海员同样也被工资更低、雇佣条件更差的外国船员替代。

因此 ITF 及其同盟工会正寻求利用本国政府的政策保护工作和技能。他们关注三个主要方面：发展海事技能基础；海事安全和环境保护，包括增加货物的海上运输；防卫和本国安全。

要加强海上服务以及沿海航运及包括港口基础设施和服务的近海服务，海员技能必不可少。这些技能可以帮助一个国家开发高端海事产品和服务，以及造船业或工程项目。

非洲的很多国家在努力保留本国的船队和海员方面困难重重。尼日利亚国内航运部已被外国航运公司占据，导致尼日利亚海员的工作严重流失 — 这在一定程度上是因为政府没有利用沿海航行规定对本国航运进行保护。

政府可以与私营部门合作，为本地公司提供投资，使其与大型跨国船东竞争。在尼日利亚，这种支持可大大提高出口固体矿产、鱼类和海洋产品的机会。

在澳大利亚，澳大利亚海事工会等为抑制国家船队衰落而进行的长期斗争终于在 2012 年取得成效。工党政府同意立法监管国内航运业，支持澳大利亚船旗船，在持有澳大利亚一般许可证的船舶和方便旗船间给予前者优先权，并提供培训支持。可惜 2013 年新的反对党政府上台后，工会被迫捍卫已取得的成就，但最近取得一次法律上的胜利（见第 8 页）。

在挪威，工会和船东为提高海事技能而做的努力促成了 2003 年挪威海事能力基金会的成立。参与公司支付的税款被用于改善挪威海员的培训和招募。

美国有《琼斯法案》的保护，但是这一法案经常受到政客的攻击。美国海员工会与更广泛的海事行业合作，推动一个强大且自给自足的国内行业的发展。

工会正努力维护已通过的国家工资和条件标准，并确保沿海航运的有效监管。这对于保护海员起到了关键作用，并能防止船东采用不良雇佣惯例，不考虑更广泛的影响而无底线地开展竞争。

印度海员全国总工会（NUSI）秘书长兼司库 Abdulgani Serang 解释称，世界不同地区的沿海航行有着本质上的区别。在高成本和高收入的发达经济体中，保持海事劳动力满足该国海事经济的发展似乎是唯一的可能。在这种情况下，为本国海员保护这些工作是至关重要的。

但在其他国家，例如印度和菲律宾，海员的工作喜好受好的条件和优厚的薪水决定，这通常会使他们选择在国际航运公司工作。对他们而言，本国船旗船虽然是经济的关键组成部分，但有更好选择时，这可能不会成为他们的第一选择。这里，工会的焦点必须放在对合理条款和条件的强力监管上。■

美国《琼斯法案》

《琼斯法案》是一项联邦法规，控制美国境内的沿海贸易，决定哪些船舶可合法进行贸易以及它们必须遵守的规定。一般而言，该法案禁止任何外国建造或外国船旗的船舶在美国境内参与沿海贸易。

在巴西对抗社会倾销

来自 SINDMAR（商船高级船员全国联盟）的 Carlos Müller 描述了为确保巴西工人参与本国国内海事贸易而进行的斗争



巴西海事行业的未来依赖于对国家技术工人和体面工作的保留以及为意在加入这一行业的年轻人提供海事教育。

据此，SINDMAR 和水路和航空运输、渔业及港口工人全国联盟（CONTTMAF）的其他成员所进行的游说达成了一条例，规定在巴西境内海域工作的巴西船员应占一定的比例。

但是对沿海航行和国内工人近海工作的保护持续受到船东及其同盟的威胁。少数几个主宰着世界航运业的大型船舶运输公司倾向于以低于巴西工人可接受的标准雇用海员。

在巴西，多数海员雇主都是国际航运公司在巴西的办事处或附属公司。巴西石油公司的运输子公司 Transpetro 有所不同，因为它是最后一个国有大型巴西船旗公司。

CONTTMAF 海员工会与 Transpetro 之间就两个问题有着长达 10 个月的争议——巴西海员的就业担保，以及针对海事工人的歧视性行为，这潜在地削弱了 Transpetro 近海和沿海航行船队的国家船旗地位。最近，巴西石油公司租用的一些油轮和近海船舶的船东频繁违反巴西法律，这使工会再一次发起反对社会倾销的斗争。

2016 年，在巴西高等劳工法庭举行了一系列调解听证会后，我们与 Transpetro 签订了一份集体协议。CONTTMAF 向法庭申诉，Transpetro 通过法律手段阻止工人罢工未果，试图通过威胁船员和进行反工会行动破坏罢工。

在与 Transpetro 的斗争最后，巴西海员赢得了他们想要争取的一切——这要归功于他们与工会的紧密团结和对集体斗争的支持。■

澳大利亚近海工人长舒一口气

澳大利亚政府赋予近海行业非澳洲籍工人自由工作权利的提议在 2016 年 8 月 31 日被澳大利亚高等法院否决

澳大利亚海事工会（MUA）和澳大利亚海事高级海员工会（AMOU）提交了一个案例后，法院作出一致裁决。

这一裁决推翻了移民部部长 Peter Dutton 在 2015 年 12 月作出的决定，当时他决定免除产值数十亿美元的近海石油和天然气行业的船上工人的国内签证要求。

ITF 主席、澳大利亚海事工会全国秘书长帕迪·克拉姆林（Paddy Crumlin）对这一裁决表示欢迎，他说：“将通常处在被剥削地位的外国工人带入国内市场是对相关各国海员的权

“这是世界范围内在近海行业保护工人权利所取得的一次重大胜利。”

ITF 海事协调员
Jacqueline Smith

保持加拿大标准

对于在加拿大海域工作的加拿大海员而言，一次重大的法律成功意味着未来更加光明



“《国际服务贸易协定》(TiSA)和《综合性经济贸易协议》(CETA)是对工会最看重的因素——安全、可靠且有价值的工作以及对关键且得之不易的标准保护——的威胁。我们誓要继续与它们进行斗争，这一点不足为奇。”

ITF主席帕迪·克拉姆林

国际海员工会(SIU)从2015年被泄露的一封电子邮件中得知，根据CETA(加拿大与欧盟签订的《综合性经济贸易协议》)中的海事条款，加拿大沿海航行将向欧盟公司开放。

加拿大《沿海贸易法案》中涉及沿海航行，法案规定加拿大各港口之间运输的所有商品或乘客需由加拿大旗船舶运输，船员应为加拿大公民。

《综合性经济贸易协议》将严重破坏这一保护。它将允许欧盟

和一些欧盟籍方便旗船在哈利法克斯和蒙特利尔之间运输货物，并在加拿大境内运送空集装箱。它将向外国船舶开放疏浚合同和一些支线运输服务。

2014和2015年间，在豁免系统下，数百艘船舶进入加拿大，该系统允许在没有加拿大籍船舶时，非加拿大旗船可进行沿海航行。国际海员工会发现，那些没有临时外国工作许可证的船员是不允许在加拿大工作的。依据加拿大法律，若有加拿大人做这些工作，则不得颁发此类许可证。而实际有加拿大人做这些工作。有数百人。

若CETA得到批准，这将是工会阻止其影响的一次很大的机会。如果依据CETA，一艘外国船舶被允许在加拿大进行贸易，那如何能将工作保留给加拿大人呢？国际海员工会关注工作许可证的问题，并向政府施加压力，要求其遵守法律。

2015年，工会将联邦政府告上法庭，控诉其向参与加拿大航运的三艘方便旗油轮上的外国船员非法颁发工作许可证，这三艘油轮分别是马绍尔群岛船旗“New England”号船、塞浦路斯船旗“Sparto”号船和希腊船旗“Amalthea”号船。

2016年7月，在处理“New England”号船的案件中，国际海员工会收到法庭指令，准许其进行与颁发给外国工人的工作许可证相关的司法审查，并撤销许可证，这在加拿大工会中还是第一例。最终，在豁免制度下，国际海员工会成员首次成为外国船旗船上的船员。

未来依然还有很长的路要走。但是一个更加富有同情心的国家政府正给予国际海员工会在制定政策方面更大的发言权。如今，它希望无需诉诸法律便可保护沿海航行。■

利和安全工作条件的严重危害……任何国家的近海行业都必须是这个国家劳动力的工作领域，因为它涉及这个国家主权和公共财富的发展。”■

国际贸易谈判威胁沿海航行

国际贸易谈判严重损害对国家海事技能和工作的保护，ITF为此发起运动，保护沿海航行免受国际贸易谈判的威胁。

《跨大西洋贸易与投资伙伴协定》(TTIP)是欧盟(EU)和美国展开的旨在减少贸易管理壁垒的一系列谈判。

《国际服务贸易协定》(TiSA)是包括欧盟和美国在内的23方正在谈判的一项国际贸易协定。ITF担心该协定将会破坏在航运业形成多年的规定，因为它可能会向方便旗船开放国家货物运输，并产生严重的环境和安全隐患。ITF认为，TiSA对包括像国际劳工组织和国际海事组织这些已建立的监督海事运输中全球劳工技术和安全标准的机构也是一种威胁。

《综合性经济贸易协议》(CETA)严重威胁了加拿大海事沿海航行，因为它向欧盟支线船(包括欧盟籍挂第三国船旗的船舶，可能为方便旗船)开放本被归为哈利法克斯和蒙特利尔间的国家货物运输。ITF还认为，加拿大船东应该会在平等的基础上竞争，这意味着他们会以方便旗名义为船舶注册，并雇用海外船员。

海上威胁

《海员公报》与你分享最近发自海事专家咨询组 Gray Page 的两份报告，深度剖析海盗行为和偷渡者的威胁

警惕南非的偷渡者

如果你所在船舶正在驶向南非，需多加小心避免成为“专业偷渡者”的受害者



传统意义上的偷渡者会登上一艘船，试图免费从世界的一个地区去往另一地区。但来自南非的证据显示，一类新的专业偷渡者另有目的。

若发现偷渡者，通过船舶经营者、港口工作人员和地方官员之间的默契合作，问题通常很

快便能得到解决。但自 2014 年起，在南非，这种快速解决问题的希望越来越渺茫，而航运公司的潜在成本已飞速上涨。

任何在港口登船的个人都会被当作入侵者，并会被驱逐下船，面对一次象征性的司法审查——只要这个人能确凿证明他是南非公民或有合法权利在南非居住。

若不能作出证明，相关部门会认定此人为偷渡者。航运公司在 24 小时内适当安排将他们遣返回国前，这些偷渡者不得上岸。这通常意味着需要为他们

购买回程的机票以及派出至少两人的安全护送队，目送他们进入机场登机口。

若偷渡者不顺从，航空公司可能不会让他们乘飞机。所以这些不配合的举动便意味着错过航班、延迟拘留期并重新购买机票——所有花费都将由航运公司承担。这些花销可能达 1 万美元甚至更多。

有关部门的逻辑似乎是，若没有文件证明某个人可以合法在南非停留，他们便可被假设是在一艘船进入南非海域前便已登上该船。

应对海上海盗行为需要陆地上的稳定

海上海盗和武装抢劫事件数量已经降低至 20 年来的最低水平，但是在某些地区仍时有发生

2016 年前六个月中，海上海盗和武装抢劫事件数量已有所下降，这在很大程度上要归功于成功的国际干预和地区合作。

此前两个海盗“热点区域”，索马里流域和马六甲海峡，发生的船舶遇袭事件已经越来越少。在索马里，通过部署多国

海军巡逻队并增加商船上的安全措施，这一情况得到改善。在马六甲海峡，新加坡、马来西亚和印度尼西亚联合破坏了海盗的安全港。

但在其他地区，情况却有所不同。在几内亚湾的尼日利亚附近海域，以偷盗货物为目的的

劫持事件有所减少，但是为勒索赎金而进行的海上绑架事件有所增加。由于尼日利亚政府在试图改革以石油为支柱的腐败经济的同时，还在继续应对种族和宗教的紧张局面，由此引发的不安定和持续增加的安全空缺使得海盗团伙能够肆无忌惮的趁虚而入。

类似地，伊斯兰武装组织阿布沙耶夫 (Abu Sayyaf) 开始在菲律宾南部附近海域劫持船只并绑架船员，这也与政府在近海的管控缺失有关系。2016 年发生的三起袭击事件使通往菲律宾的运煤航线暂时关闭，人们担心更多的袭击事件将进一步降低安全度。

结果便是，专业偷渡者 — 团伙或个人 — 丢弃了他们的文件并登船，不是为了免费离开南非，而是作为一种从船舶经营者那里榨取钱财的手段，以此为代价使他们很快安静地离开。■

防止偷渡者登上你的船舶的建议。

船舶经营者应该确保他们的船舶在港口时的安全：

- 保持全天候看守
- 没有港口许可证和ISPS(国际船舶和港口设施保安规则)结关证的人不得登船
- 雇用私人保安队在船只靠近码头的一侧巡逻，在靠近岸边一侧的舷梯底部进行人员来往控制
- 策略性放置闭路电视监控 — 这能帮你准确证明偷渡者何时在哪里登船
- 在舷梯和系泊缆绳处严密安排守卫

马来西亚、印度尼西亚和新加坡已承诺联合抵制威胁，但是在菲律宾南部，若没有强大的陆上军事武装，这些为维护海事安全所做的努力似乎是白费功夫。

由于这些贸易航线重要性不足以引发国际保护，这些海岸的

不安定局面近期似乎不会改变。而绑架和犯罪活动的收益不断刺激着一种次级经济的发展。

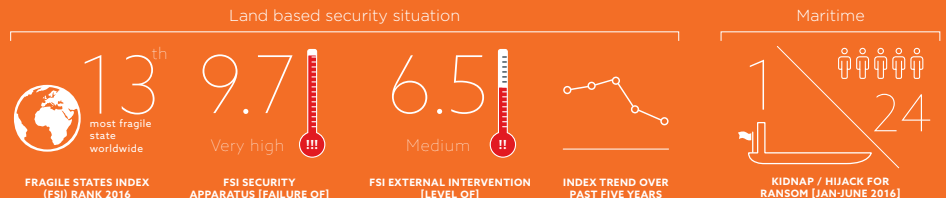
击退海盗是一项长期任务。索马里海盗仅仅是被控制住了。问题的根源 — 国家的冲突和不稳定 — 并没有消除。对于像索

马里这样依赖威权且应对贫困的资源有限的国家，斗争似乎仍将继续。陆上的违法行为仍在继续的同时，海盗行为发生的潜在性依然存在。■

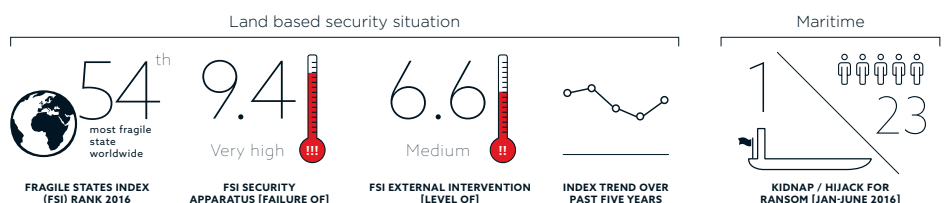
PIRACY THE LAND BASED PROBLEM



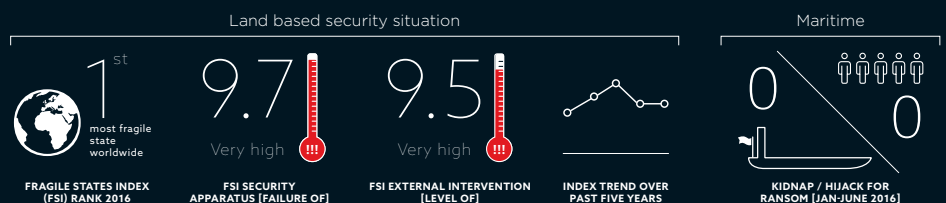
NIGERIA / GULF OF GUINEA



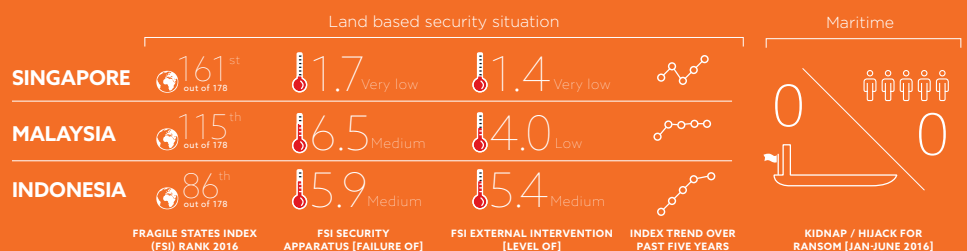
PHILIPPINES / SULU SEA



SOMALIA



MALACCA STRAITS



Gray Page是一个海事专家咨询团体，为世界各地参与国际航运市场运营的组织提供问题解决办法。

www.graypage.com

引导年轻人和女性加入工会

让我们来认识一下最近被选为ITF内河航运部青年代表的先锋领航员Cinthia Magali Díaz。她今年25岁，来自阿根廷布宜诺斯艾利斯，是所在工会——河流、渔场和海事沿海航行雇主和官员中心执行委员会委员

“在船上工作是一次
奇遇——这里就像一个
大家庭。”

Cinthia Magali Díaz



是什么吸引你来到内河航运部门？14岁时，我开始在国家航海学校接受培训，希望成为一名商船领航员。我的祖父是阿根廷海军的一名领航员，在船上工作、在学术要求严格的学校接受培训以及学习有趣的新知识都让我感到兴奋。

请向我们介绍你的工作。作为领航员，我负责桥楼驾驶台，属于包括大副和船长在内的团队的一部分。我负责船舶的驾驶和转向，管理和监督货物和船员文件，并管理安全和救生系统。

我沿着巴拉那河及其支流领航。这条河有很多弯曲和狭窄的延伸支流，这要求我们不断与其他船只沟通。

你如何加入了现在的工会？在阿根廷，女性从2008年开始在内河航运领域工作。我

2009年毕业，是从国家航海学校毕业的第三届女性毕业生中的一员，然后开始承担内河航运工作。

工会没有女性代表，我和我的女性同事认为有责任鼓励未来女性加入这一行业。2012年，我被选为女性代表，2013年，我成为第一名坐在中央执行委员会委员席的女性。

作为青年代表，你有什么目标？我希望更多年轻人，特别是年轻女性参与到内河航运这一行业。我希望随时能为他们提供帮助，倾听他们的想法，更多了解他们的生活，并鼓励他们加入斗争，维护自己的权利。我们需要携起手来组织运动，相互之间保持密切联系，并在冲突时增强团结。我们还必须展示内河航运的重要性及其带来的运输便利。

我们如何能调动年轻工人在工会中的积极性？年轻人有很多疑问，希望能促进改变。实现改变的最好方式是参与其中。工会需要年轻人，也必须有一套倾听并吸收他们的具体办法。工会应该提供必要的工具，使年轻人获得领导能力，从而确保工会的长期发展。

倾听不同的观点、与世界其他地区的同事分享经历并共同成长，这能极大丰富和激励个人的发展，我们通常会以此鼓励年轻工人。我们有时会惊讶于尽管隔着千山万水，我们的处境竟如此相似。

最后一个问题，空闲时间你都做些什么？我喜欢阅读，特别是希腊和罗马文学，还喜欢参加体育运动。■

您的 ITF 寻求帮助指南



如何联系一个海员工会或一名ITF检查员

你第一个联系途径应该是你所在的工会，如果你还不是工会成员，那就先加入一个工会。如果你急需帮助，或者尽管你是工会成员但无法联系到自己的工会，联系一名ITF检查员——本指南中包含所有具体联系方式。

你可以登录 www.itfseafarers.org 查询ITF 同盟工会一点击标签找到检查员或工会。如果你有手机或平板电脑，可登录 www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm 免费下载ITF 海员应用。

- 找到离你最近的ITF 检查员、协调员或工会的具体联系方式
- 在与一艘船签约前，搜索该船并查询船上的条件
- 直接拨打ITF 服务热线
- 确保你的休息时间与规定的一致

在你的智能手机上下载一个免费二维码并扫描这个二维码。



可使用



如何联系ITF

ITF 24小时全球援助热线接听电话的员工掌握多种语言，且训练有素，能够帮你处理问题。他们会提供初步建议，然后将问题和困难反馈给ITF 最佳资源——检查员或ITF 总部。

工作时间内，你可以拨打 **+44 (0) 20 7940 9287** 联系ITF 伦敦办事处。

ITF 服务热线（24小时接听）：

+44 (0) 20 7940 9280

短讯服务 **+44 (0) 7950 081459**

电子邮箱：seafsupport@itf.org.uk

在打电话之前

根据以下清单准备好相关信息：

关于你

- 姓名
- 船上职务
- 国籍
- 详细联系方式

关于你所在的船舶

- 名称
- 船旗
- 国际海事组织编号
- 当前位置
- 船员数量和国籍

关于问题

- 描述问题
- 你在船上工作了多长时间？
- 所有船员是否经历着同样的问题？

海员中心

海员中心为你提供咨询，陪你聊天，设有与家人联系的设备，是一个让你离开船只彻底放松的好去处。

你可以登录

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

下载免费登岸应用，查找附近的海员中心
可使用：



找工作 船员劳务中介

《海事劳工公约》规定，必须对私人船员劳务中介进行监管。公约禁止：以找工作为名义向海员收费；非法扣除海员工资；将个人拉入黑名单的行为。船东必须确保其雇用的船员劳务中介符合这些标准。了解关于如何辨别一个好的中介的更多信息，参见本指南第8页。

在你签合同之前

ITF对你签订海上工作合同的建议

要享受到海上工作的适当条件，最佳保障便是签订一份符合ITF批准的集体协议内容的合同。如果没有此种合同，请参考以下内容。



● 不要在无法提供书面合同的船舶上工作。

● 绝不签空白合同，或者是用未规定的或你不熟悉的条款和条件约束自己。

● 检查你所签的合同是否符合集体谈判协议（CBA）。如果符合，确保你完全了解该CBA的条款，并随合同保存它的副本。

● 确保合同中明确说明了期限。

● 不要在允许船东在合同期内可擅自更改内容的合同上签字。在认定的合同有效期内对合同作任何更改都需得到双方同意。

● 始终确保合同写明应付基本工资，并确保合同中明确规定基本工作时间（例如，每周40、44或48小时）。国际劳工组织（ILO）规定，基本工作时间最长不得超过每周48小时（每月208小时）。

● 确保合同明确规定如何结算加班工资以及何种计时工资。超过基本工作时长以外的时间的工资都应按照一个固定的每小时工资率计算。或者对于规定的加班时长有一个每月固定的数额，这种情况下，超过这一时长的每一小时的工资率都应该清楚写明。国际劳工组织规定，所有

加班工资最低应该是正常每小时的工资率乘1.25。

● 确保合同中写明你每月将有多少天的带薪假期。国际劳工组织规定，每年的带薪假期不应少于30天（每月2.5天）。

● 确保写明基本工资、加班工资和假期工资，并在合同中分别详细列明。

● 检查合同中写明承担将你遣返回国的费用。若合同条款声明你需要支付工作中或遣返的任何比例的费用，则不要签这样的合同。

● 不要在允许船东在合同有效期内扣留或保留你的工资的任何比例的合同上签字。你应该在每月底获得足额工资。

● 应注意，一份个人雇佣合同并不总会包含附加福利的详细信息。因此，在以下情况发生时，为以防万一，需确认应付赔偿金（最好以协议或合同约定的书面形式）：

- 合同期内生病或受伤；
- 死亡（可支付给直系亲属的数额）；
- 船舶损失；
- 因船舶损失造成的个人财产损失；
- 合同提前终止。

● 不要在包含任何限制你加入、联系、咨询工会或由你选择的工会代表你的条款的合同上签字。

● 确保你拿到并保留一份你所签的合同的副本。

● 审阅终止合同的条件，包括终止合同时船东应给你何种程度的说明。

● 记住……不论何种条件和条款，所签订的任何合同/协议，在多数司法辖区内，都被认为自动受法律约束。

登录 itf.seafarers.org 并点击标签“Look Up a Ship”（寻找船舶），查看你所在船舶是否签订了ITF批准的协议。

使用匹配手机和平板电脑的新ITF海员应用查找船舶：

登录 www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm 下载

ITF 检查员名单

3

姓名	职务	国家	港口	办事处电话	手机	电子邮箱
Roberto Jorge Alarcón	协调员	阿根廷	罗萨里奥	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	检查员	阿根廷	布宜诺斯艾利斯	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Ben West	联系人	澳大利亚	纽卡斯尔		+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Dean Summers	协调员	澳大利亚	悉尼	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Keith McCorriston	检查员	澳大利亚	弗里曼特尔	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Matt Purcell	助理协调员	澳大利亚	墨尔本	+61 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Sarah Maguire	检查员	澳大利亚	格莱斯顿		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	检查员	比利时	泽布勒赫	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	检查员	比利时	安特卫普	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	检查员	比利时	安特卫普	+32 3 224 3443	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Souradjou Alassane Foussemi	联系人	贝宁	科托努	+229 97080213	+229 95192638	sfoussemi2002@yahoo.fr
Ali Zini	检查员	巴西	巴拉那瓜	+55 41 34220703	+55 41 9998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	检查员	巴西	圣多斯	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	检查员	保加利亚	瓦尔纳	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Karl Rissler	检查员	加拿大	哈利法克斯	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	rissler_karl@itf.org.uk
Peter Lahay	协调员	加拿大	温哥华	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	检查员	加拿大	蒙特利尔	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	检查员	智利	瓦尔帕莱索	+56 32 2217727	+56 992509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	检查员	哥伦比亚	巴兰基利亚	+57 310 657 3300		sanchez_miguel@itf.org.uk
Mario Sarac	检查员	克罗地亚	里耶卡	385 51 325 349	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	检查员	克罗地亚	希贝尼克	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Romano Peric	协调员	克罗地亚	杜布尼克	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Jens Fage-Pedersen	检查员	丹麦	哥本哈根	+45 36 36 55 94	+45 22 808188	fage-pedersen_jens@itf.org.uk
Morten Bach	检查员	丹麦	哥本哈根	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Talaat Elseify	检查员	埃及	塞得港	+20 66 3324 100	+20 100 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	检查员	爱沙尼亚	塔林	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Heikki Karla	检查员	芬兰	赫尔辛基	+358 9 61520255	+358 40 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkinen	检查员	芬兰	赫尔辛基	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkinen_ilpo@itf.org.uk
Jan Örn	助理协调员	芬兰	土尔库	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Kenneth Bengts	协调员	芬兰	赫尔辛基	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Corine Archambaud	检查员	法国	勒阿弗尔	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	检查员	法国	圣纳泽尔	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	检查员	法国	布勒斯特	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Pascal Pouille	协调员	法国	敦刻尔克	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Yves Reynaud	检查员	法国	马赛	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	检查员	格鲁吉亚	巴统	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Hamani Amadou	检查员	德国	罗斯托克	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	检查员	德国	汉堡	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Susan Linderkamp	助理协调员	德国	不来梅	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Sven Hemme	检查员	德国	不来梅	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	检查员	德国	汉堡	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Darren Procter	检查员	英国	南安普顿		+44 7949 246219	procter_darren@itf.org.uk
Liam Wilson	检查员	英国	苏格兰	+44 1224 582 688	+44 7539 171323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	检查员	英国	赫尔	+44 20 9898 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	检查员	英国	阿伯丁	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Costas Halas	检查员	希腊	比雷艾夫斯	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	协调员	希腊	比雷艾夫斯	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Januario Jose Biague	联系人	几内亚比绍	比绍	+245 5905895	+245 6605246	bia_januar@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	检查员	中国 / 香港	香港	+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	检查员	冰岛	雷克雅未克	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	检查员	印度	维萨卡帕特南	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinnmoy Roy	检查员	印度	加尔各答	+91 33 2459 1312	+91 8300 43094	roy_chinnmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	检查员	印度	金奈	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	检查员	印度	孟买	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	检查员	印度	根德拉	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	检查员	印度	霍尔迪亚	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	检查员	印度	柯枝	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	协调员	爱尔兰	都柏林	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	检查员	爱尔兰	都柏林		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Schwartzman	检查员	以色列	海法	+972 4 8512231	+972 54 4699282	schwartzman_michael@itf.org.uk
Bruno Nazzari	检查员	意大利	里窝那	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzari_bruno@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	协调员	意大利	热那亚	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Francesco Saitta	检查员	意大利	西西里	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	检查员	意大利	塔兰托	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	检查员	意大利	那不勒斯	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	检查员	意大利	的里雅斯特		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	检查员	科特迪瓦	阿比让	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Calixte Kodjara	联系人	科特迪瓦	圣佩德罗	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Kape Hie	联系人	科特迪瓦	圣佩德罗		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	协调员	日本	东京	+81 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	检查员	日本	千叶	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	检查员	肯尼亚	蒙巴萨	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Bae Jung Ho	检查员	韩国	釜山	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Hye Kyung Kim	协调员	韩国	釜山	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	检查员	拉脱维亚	里加	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	检查员	立陶宛	克莱佩达	+370 46 410447	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	联系人	马耳他	瓦莱塔	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Diaz	检查员	墨西哥	维拉克鲁斯	+52 229 932 3023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Tomislav Markolovic	联系人	黑山	巴尔	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	检查员	荷兰	鹿特丹		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	检查员	荷兰	鹿特丹		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	检查员	荷兰	鹿特丹		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Grahame McLaren	检查员	新西兰	威灵顿	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Cyril A Nzekwe	联系人	尼日利亚	拉各斯	+234 803 3091057		cyril.nzekwe@yahoo.com

帮助世界各地的海员



若需完整的 ITF 检查员联系细节，请访问 www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm



姓名	职务	国家	港口	办事处电话	手机	电子邮箱
Deborah Adekemi Akinware	联系人	尼日利亚	拉各斯	+234 708 7331148	+234 7025801024	ambassadordeborah@gmail.com
Goodlife Elo Okoro	联系人	尼日利亚	拉各斯	+234 1 774 0532	+234 8068468607	elolightmwunitf@gmail.com
Henry Akinrolabu	检查员	尼日利亚	拉各斯	+234 803 835 9368	+234 803 835 9368	akinrolabu_henry@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	协调员	挪威	奥斯陆	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Tore Steine	检查员	挪威	卑尔根	+47 55 23 00 59	+47 907 68 115	steine_tore@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	检查员	挪威	波什格伦	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	检查员	挪威	特罗姆瑟	+47 (0) 77 69 93 46	+47 (0) 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	检查员	巴拿马	克里斯托巴尔	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	检查员	菲律宾	宿务市	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinaldo	检查员	菲律宾	马尼拉	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	检查员	波兰	什切青	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	检查员	波兰	格丁尼亚/格但斯克	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	检查员	葡萄牙	里斯本	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Felipe Garcia Cortijo	检查员	波多黎各	圣胡安	+1 787 999 8130	+1 787 410 1344	garcia_felipe@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	检查员	罗马尼亚	康斯坦萨	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Kirill Pavlov	检查员	俄罗斯	圣彼得堡	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	检查员	俄罗斯	诺沃西比斯克	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	检查员	俄罗斯	海参崴	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Sergey Fishov	协调员	俄罗斯	圣彼得堡	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Vadim Mamontov	检查员	俄罗斯	加里宁格勒	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Mouhamed Diagne	联系人	塞内加尔	达喀尔	+221 775364071	+221 775364071	syndmarine@gmail.com
Seydina Ousmane Keita	联系人	塞内加尔	达喀尔		221 77 692 64 08	souskeita@gmail.com
Daniel Tan Keng Hui	联系人	新加坡	新加坡	+65 6379 5660	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	联系人	新加坡	新加坡	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Cassiem Augustus	检查员	南非	开普敦	+27 21 461 9410	+27 82 773 6366	augustus_cassiem@itf.org.uk
Gonzalo Galan	检查员	西班牙	拉斯帕尔马斯		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Joan Mas Garcia	检查员	西班牙	巴塞罗纳	+34 93 481 27 66	+34 629 302 503	mas_joan@itf.org.uk
Jose M Ortega	协调员	西班牙	阿尔赫西拉斯	+34 956 657 046	+34 699 436 503	ortega_jose@itf.org.uk
Juan Ramon Garcia	检查员	西班牙	巴伦西亚	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Luz Baz	检查员	西班牙	比戈	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	检查员	西班牙	毕尔巴鄂	+34 944 93 5659	+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Ranjan Perera	检查员	斯里兰卡	科伦坡	+94 112 583040	+94 773 147005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	协调员	瑞典	斯德哥尔摩		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	检查员	瑞典	于默奥	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	检查员	瑞典	哥德堡	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	检查员	瑞典	诺尔彻平	+46 8 791 4100	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Sven Save	检查员	瑞典	赫尔辛堡		+46 70 57 49 713	save_sven@itf.org.uk
Sanders Chang	检查员	台湾	台中	+886 2658 4514	+886 955 415 705	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	检查员	台湾	高雄	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Franck Kokou Séyram Akpossi	联系人	多哥	洛美	+228 90 04 24 07	+228 99 50 53 35	paxhominibus@hotmail.com
Muzaffer Civelek	检查员	土耳其	伊斯坦布尔	+90 216 4945175	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	检查员	乌克兰	敖德萨	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Barbara Shipley	检查员	美国	巴尔的摩/诺福克	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	协调员	美国	新奥尔良		+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	协调员	美国	纽约	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	协调员	美国	西雅图 - 塔科马	+1 360 379 4038	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
John Metcalfe	联系人	美国	缅因州波特兰 - 波士顿	+1 207 785 4531	+1 207 691 5253	metcalfe_john@itf.org.uk
Martin D. Larson	检查员	美国	波特兰		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Michael Baker	联系人	美国	克利夫兰	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	检查员	美国	休斯敦	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	检查员	美国	洛杉矶 - 南加州	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	检查员	美国	卡纳维拉尔港	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk

是否思考过采取劳工行动？

请先阅读下文

ITF 致力于帮助方便旗船上工作的船员获得应得的工资，并受适当的集体协议保护。

有时，船员不得不向当地法院提起诉讼。其他情况下，可能针对一艘船采取抵制行动。在不同地方应采取不同行动。在一国正确的行动在另一国可能是错误的。

联系本地 ITF 代表寻求指导。你可在本公报中间部分找到邮箱地址和电话号码。在采取任何行动前，你应该寻求本地法律建议。

在一些国家，如果你采取罢工行动，实际上你和你的船员同伴已经违反了法律。通常，本地 ITF 同盟工会的代表会向你对此作出解释。

而在更多国家，赢得争议的关键就是罢工行动。这再一次取决于你在本地收到的建议。在很多国家，只要你所在的船舶停在港口而未在海上行驶，你就有罢工的合法权利。

在任何罢工行动中，记住保持纪律、平和和团结至关重要。还要记住，在很多国家，罢工权是受法律或宪法保障的一项基本人权。

不论你选择如何去做，别忘了在采取行动前与本地 ITF 代表交流。携手合作，我们便能赢得正义的胜利，捍卫基本权利。

海上事故

国际指南的实施是为了确保海员所在船舶卷入一场海上事故时，他们被船东、港口、沿海国家、船旗国或自己国家的法律公平对待。如果这样的事发生在你的身上，以下是你的权利：

- 你有权得到一名律师。在回答任何问题或作任何陈述前，请一名律师，因为这些回答或陈述可能会在将来的法律案件中被拿来针对你。
- 你必须能理解谈话的内容 — 如果你不理解，请工作人员停止询问。如果你有语言障碍，申请一名翻译。
- 你所在的公司有义务帮你 — 联系你的公司和 / 或工会，寻求建议和帮助。

了解更多信息，请登录：www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

配员中介、船员劳务公司、招募和安排服务……

如何辨别孰优孰劣？

所有海员都有权享受一套有效且监管得当的招募和安排体系

除非你恰好拥有市场紧缺的技能，成为猎头的目标，否则大多数人不得不为了一份工作相互竞争，力争留下最好的印象。

但要花些时间研究一下负责招聘的中介机构。不可靠的中介和管理得当的企业间存在天壤之别，后者在为船东提供服务的同时，也是在真心实意照顾他们的在册船员。如果在海上出了问题，与一家不负责的中介签约可能会带来灾难性后果。

无论如何，中介决不能：

- 保留黑名单
- 向海员收取安排费或其他任何不合理费用
- 不合理地从你的工资中扣钱

所有私人中介必须：

- 持有一份最新的海员登记册
- 确保你理解雇佣合同，理解其中解释的你的权利和义务，包括公司的所有具体政策
- 检查你的合同是否符合任何相关CBA或规定
- 给你一份已签合同的副本

- 检查你是否能胜任这份工作
- 确保你将工作的公司经济稳定，不会让你滞留海外
- 拥有一套运行的投诉程序
- 如果船东未向你履行义务，有某种保险保护你免受金钱损失

- 在处理你的个人资料时，他们是否采取了一种保密的方式？
- 他们是否熟知这个行业，包括与培训、认证和劳工标准相关的海事法规？

问自己以下问题：

- 该中介是否经过国家法律许可成立？
- 该中介与好公司和ITF同盟工会是否保持着良好的关系？

记住，《2006年海事劳工公约》禁止保留黑名单、向船员收取安排费或其他任何不合理费用。船东需确保他们使用符合规定的服务。

如果你通过此种方式受到剥削，你可以向任何批准该公约的国家的港口国监督部门投诉，或者联系你的工会或ITF检查员。

精神压力和心理抑郁很常见，但通常难以交流。如果事情发展到让你感到抑郁甚至想自杀的程度，似乎不知该如何寻求帮助。《海员公报》关注海员的这个特别问题的成因，并指导你寻求帮助

更好地使用网络对于海员的心理健康非常关键

ITF 海员信托会发起一个重要项目，旨在维护海员的心理健康和幸福，负责人 Kimberly Karlshoej 称，长时间的海上航行可能是造成海员抑郁和自杀倾向的风险因素。

众所周知，要了解问题的范围并不容易，既因为很难适当地接触到船员，又因为抑郁和自杀是非常难以启齿的话题。多年来，调查和研究已取得结果差异很大。

例如，2015 年对海员进行的一项调查发现，6% 至 34%（依据国家而不同）的调查对象知道同事有自杀想法。与此同时，同一年的国际航运公会人力报告显示，在被问到满意度时，绝大多数抽样调查者称“满意”、“高兴”和“非常高兴”。

一些调查显示，被调查者的压力和焦虑水平较高；其他调查则发现被调查者总体健康和幸福度良好。不同调查结果还显示，压力和自杀倾向较大的人群级别分布也不同 — 一项研究发现 20 世纪 70 年代末至 21 世纪初，几乎 90% 的海员自杀事件发生在普通海员和负责餐饮服务的海员身上；而其他研究则发现抑郁程度最大的是高级船员。

这些调查结果的巨大差异促使信托会对几项研究和调查进行了一次彻底的分析，从而观察我们是否能离事情的根源再近一点。调查结果将会指引我们接下来几年的工作。

我们的分析发现，多数海员自杀事件发生在大型深海船舶上 — 一份报告称，1976 至 2002 年间，87% 的注册船员自杀事件发生在这些船上。

这可能意味着，数周或数月漂泊在海上，身处相对隔绝的社会和工作条件下，远离家人，可能是对海员心理健康和幸福的主要威胁。它似乎还表明船上更好的网络接入和连接的必要性 — 这是信托会正在解决的问题，利用其移动 Wi-Fi 项目改善船舶入港时船上的网络连接。

信托会正在制定一套全球策略，增强积极的心理健康，并应对船员遇到的社会孤立、抑郁和自杀问题。这将帮我们提供最新的、创新性的、以证据为基础的心理健康提升和幸福项目，并促进改变和提高终身健康行为和生活方式的服务。

这些项目和服务有助于改善海员在海上和在家里时的心理健康。而且它们能直接降低社会孤立、抑郁和自杀事件的数量及其消极影响。■

你可能需要寻求帮助的问题

- 预防自杀以及应对自杀倾向
- 愤怒管理
- 药物滥用
- 焦虑与抑郁
- 关系破裂
- 有问题的赌博
- 应对悲痛
- 社会孤立
- 管理你的财务问题
- 欺凌和骚扰等工作场所问题

参见 29 页海员信托会提供的“幸福的 10 个秘诀”



关注你的心理健康

员工援助提供商 Hunterlink National 的首席执行官 Gavin Kelso 讲述了该机构如何在澳大利亚全国的港口支持并帮助海员维护心理健康和幸福

如果你是一名正在经历情感或心理抑郁的海员，我们有一组海事专家咨询师，通过一对一的个人咨询为你提供支持。我们会在午夜接听电话，因为我们知道危机不会在方便的时间产生。

我们还会为海员提供培训，教他们如何保持或强化心理健康恢复力。我们拥有丰富的心理健康资源，可为你提供帮助，其中一些资源可在这几页中看到。

当发生一起海事事故、海上死亡事件或其他关键性事件后，Hunterlink 也会将我们的咨询师派到船员身边帮助他们。

或许我们的 Hunterlink 全球网站并未广为人知。所有国家的

海员，无论何时身处澳大利亚海域，若正经历情感或心理问题，都可以得到它的支持和援助。

我们谨慎驾驭文化差异，以一种文化敏感的方式对待每一位顾客。但是尽管存在明显的文化差异，也有一些跨越国境、文化和背景的普遍相似之处。

对于所有经常远离家乡数周去工作的海员而言，我们理解你们面对的压力，例如失去同伴

的痛苦和对家人故乡的思念。当你错过了年幼的孩子成长中的重要时刻——他们第一次学会走路或第一天上学的时候，这是非常煎熬痛苦的。或许你为所爱的人伤心或生病时不能在身边照顾他们，或者不能参加亲人的葬礼而感到难过。■

如果你感到抑郁或有自杀倾向，可以免费获得保密帮助的资源

澳大利亚：Hunterlink 服务热线。拨打 1800 554 654。全年无休

英国和爱尔兰：the Samaritans—拨打 116 123。全年无休

世界各地皆朋友 — 登录 www.befrienders.org 查找你所在国家的热线服务信息

案例研究

海上死亡事件后
对船员提供援助

Hunterlink Global最近处理的一个危机事故是一名乌克兰海员在澳大利亚北昆士兰的死亡事件。

这名船员在所工作的一艘散装货船上非常受欢迎，船上部分船员来自乌克兰。这名船员在船上死于心脏病。Hunterlink立刻作出回应，派一名高级咨询师向情绪低落的船员提供帮助。

在国际海事行业工作的多数船员都对乌克兰船员素有的保守甚至坚忍的作风有所耳闻。他们因恢复能力强、独立且坚忍而受人钦佩。然而，一位亲密同事的死亡仍然让船上从船长到普通船员每个人都伤心不已。

这种情况下，我们成功为每位船员作了悲伤疏导和事后说明，并通过分享家乡和家人的故事与他们保持联系。

我们还向他们普及了船员权利。我们解释称，不论他们来自哪个国家，在船上承担什么工作，所有船员在停靠港时，都有及时获得情感和心理支持的权利。

Hunterlink还为船员提供了持续的帮助——让Hunterlink与一般支持服务机构有所区别的正是它能与受创伤的国家海员成功保持联系。



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

通过新的健康应用获取艾滋病病毒 / 艾滋病信息

现在，有了ITF在7月发布的新健康应用，你可以在移动设备上轻松获取艾滋病病毒 / 艾滋病的最新信息和指导。ITF全球艾滋病病毒 / 艾滋病健康项目协调员Asif Altaf作了详细说明

你可以通过安卓和苹果设备下载免费应用。该应用提供艾滋病病毒 / 艾滋病的基本信息—如何传播，有哪些症状，如何预防被感染以及如何进行治疗。

它还给出一些事例，讲述工人如何应对这种病带来的耻辱，并列举了一名艾滋病病毒阳性患者所拥有的国际和国内权利。

此外，12个“流言终结”会区分这一疾病的事实和谣言。例如，很多人认为艾滋病病毒携带者不能继续工作。该应用解释称这一观点是错误的——艾滋病病毒阳性患者与其他所有人一样可胜任任何类型的工作。被病毒感染并不会改变一个人的工作能力。

ITF海事协调员Jacqueline Smith说：“海员与很多运输工人一样，特别容易受艾滋病病毒感染 / 得艾滋病。我们希望这个应用能帮你对此一疾病有更多认识，不论你在海上，港口还是家里，都能让你简单快速地查找相关信息。我们希望帮助你和你的家人保持健康。”

其他健康问题也将会被及时添加入这一应用。■

登录 www.itfseafarers.org 下载免费 ITF 健康应用

登录 www.hivprevention2016.org 了解更多 ITF 世界艾滋病日活动的信息。



方便旗的 神秘世界

“巴拿马文件”的曝光揭露了许多大公司为隐藏财富而广泛利用离岸避税场所的手段。但是，多年来，船东一直通过使用方便旗逃避劳工、安全和财务标准和规定。三位作者解释了为何这对海员至关重要

曝光方便旗

ITF 海运、渔业和内陆领航高级部门助理 Steve Yandell 报告称，多数个人和企业都要纳税，但是方便旗船和很多大公司利用每次机会压低缴纳的税额

几十年来，方便旗制度凭借其宽松管理和低税率吸引着船东。

国家间也在相互竞争，通过提供更低的税率吸引主要公司和金融服务提供商，一些国家能使这些公司逃避金融监管的正常规范。在英国，其海外领土有时就扮演者这样的角色，而在英国的航运业，很多英国商船旗集团的航运注册簿吸引着寻求低税率和宽松监管的船东。

据估计，它们约有 32 万亿美元 的离岸金融资产，而且这一数目还在增长。多数跨国公司在离岸避税国都设有附属公司，它们的财富使它们能够雇用最好的会计师和税务咨询师，从国际税制中找到一些办法。也难怪，根据国际工会联盟的调查，仅仅 50 家公司所持的联合资产就相当于 100 个国家的财富。

大公司经常利用空壳公司隐藏资金，逃避税务部门，或在公司和国家间非法转移资金。这些公司的大规模逃税行为严重影响了政府筹集足够资金投资普通人所依赖的基本公共服务的能力。

一系列税收协定管理着关键的信息交换，在一个地方产生收

益的公司由另一个国家的居民所有，因此该居民所处国家的税务机关可联系国外公司的资产和收入评定纳税义务。然而，税务协议并不是强制的，很多国家选择不进行自由交换信息。

2016 年 4 月“巴拿马文件”的曝光增加了这一交换的压力。这些文件曝光后不久，欧盟五个最大的经济体——德国、法国、西班牙、意大利和英国——就宣布了一份新协议，共享公司和信托的有益所有权。这意味着在这些国家，我们对公司的实际所有权将了解更多。

很多方便旗国家是隐秘的，它们将国内商务设置成最宽松监管和最低税金的模式。

以利比里亚为例。该国的船舶和公司注册由利比里亚国际船舶与企业登记处（LISCR）管理，这是一家完全由美国所有和经营的公司。鼓吹为离岸企业服务全球开拓者的 LISCR 总部设在美国弗吉尼亚州，但出于税务目的考虑，公司在特拉华州注册成立，该州作为企业避税天堂而闻名。

利比里亚注册处允许有限的披露便可注册成立信托和私人基金会，而且其税务管理体系并未严重抑制避税或逃税行为。

利比里亚也未加入 2014 年由 47 个国家设定的《金融账户信息自动化交换标准》。

这对海员而言关系很大，因为很多方便旗国家的操作方式会致使你支付合同费用，正如让人震惊的关于 Blumenthal 的报道（右页）所示。

数百万人过着节衣缩食的生活，因此让这些隐秘集中的财富曝光就更有必要了。我们需要消除方便旗制度，确保船东和船舶所挂船旗间有一种真正的联系。

国家也应该对以其船旗注册的船舶进行有效控制和监管。适当的公开性和透明度也有助于防止船东逃避对船员应负的基本责任。■

船员在与雇主的法律对抗中失败

《时代周报》的 Marc Widmann 称，由于一家汉堡航运公司似乎在逃避德国劳工法，很多海员正在为自己的工资作斗争

乌克兰船长 Roman Bantsekov 曾认为自己面前的 2014 年 1 月签订的航运条款协议与此前他签订的很多类似协议没什么区别，工资看起来没什么问题。

在汉堡航运公司 Johann M K Blumenthal 授权签署人 Heinz-Dieter Czech 签完协议后，他认为自己就是该公司经营的“Martha”号船的船长了。所以，当协议中的汉堡航运公司被另一家地址在利比里亚的公司取代时，他并未考虑太多。于是他签了协议。

这一决定引发了延续至今的一场法律争端。

很快，Bantsekov 船长不得不宣布“Martha”号船不适于航行，被迫在海上航行 5 个月后才于 2014 年 7 月在新加坡靠岸。他最后的工资单为 11,686.01

转下页 >

巴拿马文件：2016 年 4 月，1,150 多万份金融和法律记录泄露，曝光了一个由隐秘的离岸公司隐藏的犯罪、腐败和不道德行为的体系。

登录 www.FOC-campaign.org 了解更多 ITF 反对方便旗运动信息。

船员在与雇主的法律对抗中失败
接上页

美元，但是当他回家后，仅收到3,540.81美元。

“Martha”号船上的大副也与同一家公司签订了一份类似的协议，同样也未拿到全额工资。

在追讨工资数周后，船长被告知自己已被指控，因此他乘飞机返回家乡的费用以及继任者的交通费用都已从他的工资中扣除。他宣称自己无罪并要求得到工资。Blumenthal公司告诉他与协议中的那家公司理论——位于利比里亚蒙罗维亚Broadstreet 80号的First Class Bulk航运有限公司。

这个地址是利比里亚航运注册处分公司的地址，所有想让所经营的船舶挂廉价的利比里亚船旗的航运公司都必须在此注册。它们被禁止在利比里亚主动进行贸易，但在Blumenthal的案例中，它们已经开始成为海员雇主。

ITF检查员Ulf Christiansen 2014年底接手“Martha”号船的案例时，他已经为Blumenthal经营的“Carola”号船的轮机长提供了帮助，并在2013和2014年成功帮助

Blumenthal经营的其它两艘船上的三名海员讨回拖欠工资。

所有案例都涉及最后未全额支付的工资以及没有证据的指控。但在早前的案例中，Blumenthal是协议中的雇主。

Bantsekov曾指控Blumenthal是那家利比里亚公司的幕后方，因此也是他的雇主，有义务向他支付剩余的工资，但2015年6月，汉堡劳工法庭驳回了这一指控。他在2016年初向地区劳工法庭上诉，ITF对此进行了资助，但他再次败诉。Blumenthal公司成功作出辩解，称其向First Class Bulk航运公司提供了积极的人事服务；一名乌克兰海员明知真相并且自由地与一家利比里亚公司签订了合同，那么就应该使用利比里亚法律。

Christiansen建议“Martha”号和“Carola”号船的船员将要求提交至总部位于美国的利比里亚航运注册处。该案仍未结束。■

Bantsekov船长称，他今后将坚持做一件事——从头到尾非常仔细地阅读他的航运条款协议。

“Svetlana”号船事件曝光方便旗船丑闻

ITF检查员Tommy Molloy称，不合标准的“Svetlana”号船员被虐待的事件曝光了方便旗船的丑闻，以及监管的缺失



Victoria Maritime Trading公司所有并经营的马耳他瓦莱塔船旗“Svetlana”号船10月20日在威尔士加的夫被扣留，此前，该船被发现已有数月未支付船员工资。

仅仅八天以前，海事与海岸警卫署（MCA）对该船进行的一次港口国监督检查发现了11项不合格之处，包括消防主管道腐蚀严重，已出现漏洞；货舱火警探测系统出现指示器故障；辅助转向电机缺失等，于是该船被扣留。

MCA要求ITF帮助船员并计算他们的拖欠工资。在船上，我得知俄罗斯、乌克兰和保加利亚船员仅仅收到少量现金。一名船员自6月调入该船工作以来从未收到工资；而且他的上一位雇主也拖欠了他三个月的工资。

这些工资是我长久以来见到的最低工资，远低于国际劳工组织《海事劳工公约》中规定的最低标准。船员被迫在上船工作前自费购买个人保护设备，这完全不能让人接受。

ITF提交了一份基于国际劳工组织最低标准的工资要求，要求支付拖欠工资以及承诺的加班费。我们邀请船东进行协商，签订一份ITF协议，这将为船员提供可接受的最低雇佣标准。

公司的回应是控诉我敲诈，且非法行动，并坚称不管工资有多低，他们只会支付合同上写明的工资。最终，船员得到约6万美元的拖欠工资，随后该船被释放。

《海事劳工公约》要求已批准该公约的国家，参考国际劳工组织设定的标准，建立确定最低工资的程序。本案提出了关于国际劳工组织最低工资标准是否可由港口国有关部门强制执行的问题，以及船旗国得知船东未按照国际劳工组织最低标准支付工资时能发挥的作用的问题。■

防止被弃的 新保障措施

《2006年海事劳工公约》修正案将于2017年1月18日生效，目的在于遏制船东抛弃船员。

多年来，ITF一直在进行运动，要求船东和政府认真负起对海员的责任，并立法禁止公司在陷入财务困难或仅仅在业务运营不畅时弃船员不顾。现在，黑暗过后终于看到曙光。

那么新的法规对你而言意味着什么呢？

它意味着船东必须设立一种保险形式，船员为直接受益人，其中资金充足，若船员被抛弃，可及时获得经济援助。它意味着船员被弃数月后不会没有食物、没有工资或无法返回家乡。

已批准《海事劳工公约》（截至本文发稿时该公约已覆盖世界航运总吨位的91%）的船旗国的船舶必须持有英文保险证书的副本，张贴在船上“显眼的位置”。

如果你认为自己有被抛弃的危险，不能等太久。首先，你应该试着联系船东。可在船上的“海事劳工符合声明”（DMLC）中找到船东的名称及其具体联系方式。如果你已经被抛弃，那就直接向船东的保险公司申诉。

如果船东出现以下情况，保险（或其他形式的资金保障）理赔将

启动：

- 未能支付船员的遣返费用；或
- 未留下必要的生活费用和给养品而将船员抛弃；或
- 以其他方式单方面切断与船员的联系，包括在至少两个月的时间段内未按照合同支付船员工资。

你可以根据你的雇佣协议或集体谈判协议从船东的资金保障提供方那里索赔四个月的未付工资和其他补贴。因此尽快行动很重要。如果你等到六个月之后再索赔，那也只能得到四个月的补发工资。

保险还必须覆盖所有合理花费，包括遣返费用以及充足的食物、必要衣物、住宿、饮用水、在船上生存所必须的燃料和任何必要的医疗护理费用等。遣返费用是指“适当且快速”的行程——通常是乘坐飞机的费用，也包括行程中所有合理花费，例如食品、住宿和个人财物的托运费等。保险适用期从被抛弃之时算起，直到你返回家乡为止。

国际保赔协会集团（见下页）已承诺开通24小时的紧急服务热线，你可以在船上的证书中或上网寻找联系方式。确保你在意识到自己被抛弃时尽快联系他们。

系统一旦启动，运营的船旗国和港口就将核查船上是否有适合的预防抛弃保险证书。■

你被抛弃了吗？

你的船东是否：

- **即使你的合同到期时也拒绝支付遣返费用？**
- **未能在船上提供食物、水或燃油？**
- **延迟支付至少最后两个月的工资？**

如果你正经历这些问题中的任何一个，根据《2006年海事劳工公约》中所列的国际法规，便可认定你被“抛弃”。

与预防抛弃而投保的保险公司联系（查看船上布告栏中包含联系方式的证书，或查看下文名单）。你还可以向船旗国、港口国监督负责人或ITF检查员投诉。

在情况恶化前快速行动。

你将被赔偿四个月的工资，所以要尽快申诉！

国际保赔协会集团：

- | | |
|--|---|
| • 瑞典保赔协会 www.swedishclub.com | • 西英保赔协会 www.westpandi.com |
| • 英国保赔协会 www.epandi.com | • 北英保赔协会 www.nepia.com |
| • skuld 保赔协会 www.skuld.com | • 船东保赔协会 www.shipownersclub.com |
| • 布列塔尼亚保赔协会 www.britanniapandi.com | • 标准保赔协会 www.standard-club.com |
| • 汽船保赔协会 www.steamshipmutual.com | • 美国保赔协会 www.american-club.com |
| • 嘉德保赔协会 www.gard.no | • 日本保赔协会 www.piclub.or.jp |
| • 伦敦保赔协会 www.londonpandi.com | |

《海员公报》为你带来国际海事组织（IMO）海员以及自动化船舶的最新发展情况

来自国际海事组织的新闻

ITF 驻国际海事组织代表 Branko Berlan 表达了工会对于行业人员这一新范畴、操作配员和疲劳问题的担忧

我们担心行业人员这一范畴的出现会对海员产生的影响，因为这允许对船舶配员方式作出改变。

这种改变已经在移动式海上钻井作业中出现，涉及将两类工人带上船——海员和行业人员。

这可能会导致海事部门最低数量的海员承担导航和轮机值班任务，而行业部门的行业人员在船上承担其他所有工作——例如维护和修理、停泊、餐饮和保洁等。

甚至在远程控制的船上，若没

有值班人员，也依然存在对负责维护、修理和技术支持人员的潜在需求。这个新定义意味着填补这些职位的可能是未经培训的行业人员，而不是依照 STCW 公约（国际海员培训、发证和值班标准公约）合格的且受其他保护国际和国家海员权利和工作条件保护法保护的

海员。这一举动可能动摇现有的应用于海员、船东和管理部门的监管和法律框架，可能会造成一些破坏性的且不可预见的后果。它可能与《2006 年海事劳工公约》产生冲突，该公约现

在已经得到 79 个国家的批准，覆盖全球船队的 91%。

操作配员和疲劳问题已经困扰了海员和 ITF 很长时间。当前国际海事组织的讨论关注对现有对抗疲劳的指南的修订，ITF 坚持认为这些指南应包括适当的操作配员，作为缓解疲劳的主要办法。

这可能意味着每一条被提议修订的指南会被编为七个模块，所有模块会将国际法规考虑在内——例如《国际安全管理规则》、《最低安全配员》和《海事劳工公约》——从而提供

充足人力资源，保证船上的安全工作。

ITF 还担心堆积在船上和船员身上的大量控制设备和管理负担。这不断增加着船长和船员负责防止潜在犯罪的压力，这一点是 ITF 强烈反对的。所有海员都应该得到诚信公平的对待。■

海员对于安全和有成本效益的船舶经营至关重要



Copyright Rolls-Royce

ITF同盟工会 — 美国的国际船长、驾驶员和领航员协会副主席 George Quick, 探讨无人驾驶自动化船舶对海员的含义

信息通讯技术和机器人技术的进步已开始影响海事行业。

但是对未来自动化航运的展望大多是基于设备制造商和服务提供商的豪言壮语。

他们的构想基于新发展，而这些发展在很大程度上仅仅应用在制造和分配业的受控环境中。这一模式是否能被转用于独特、动态、全球且不受控制的海事环境中还存在很大疑问。

国际海事组织已经在尝试开发和实施技术，用于支持电子导航，这将实现真正的自动化无人驾驶航行，船舶仅仅依靠人工智能自行作出决定。

但人们普遍认为，要建造一艘带有要求的远程操控技术的船舶，成本可能会高于一艘传统

船舶的建造成本，即使前者不需要船员和船员住舱。可能需要昂贵的沿岸基础设施，用于检测与控制以及用于维护、修理和其他功能 — 这些任务现在大多是由来自低成本劳动力输出国的海员完成的。

自主船舶的投入使用将以牺牲海员的工作为代价。然而据知情者估计，配员成本仅为经营一艘船舶总花销的6%。因此即使将船员的所有工作都取消，也很难用节约的成本填补建造和运营一艘自主船舶的额外费用。

目前为止，船东尚未对这一想法表现出多少热情。只有这个想法带有竞争优势的时候，他们才会接受。

希望有自主船舶的人们称，它们能够降低成本，并通过消除

人为错误的风险而提高安全度。但是，将新的误差来源引入技术系统、通信线路、网络安全，以及远离船舶现状和实际所处环境而进行远程操控的控制者才会带来真正风险。

他们还争辩称，复杂、高度自动化的系统要求技术精湛的操作者，这将激励海员提高技能，承担收入更高的工作。这是在其他行业不能拥有的体验。基本能力和低水平的决策功能内含于技术本身，能够“思考”的机器创造出人类无需思考的东西。

在动态而又复杂的海事世界中，决策的根本在于以经验为基础进行评定和判断，这样的决策通常是在紧张的时间限制内完成的，通常直接导致成功或灾难。

工会不反对使用新技术。但是我们对“技术性失业”非常担心，使用新技术削减工作岗位仅仅是为了增加利益。

技术带来的改变已被比作第四次工业革命。它们不但会影响工人和工作性质，还会影响社会的未来、我们的经济体系和政治制度。

如果我们帮助确定这种变化对工人和社会的影响方式，我们只能以此帮助引导海员。因此，我们需要将海员对于船舶运营至关重要这一现实情况放在成本效益和安全的基础上考虑。

登录 www.bridgedeck.org 了解国际船长、驾驶员和领航员协会更多信息。■

ITF 已成立一个专门工作组，研究自主航运，从而使其在国际劳工组织就这一问题完全代表你的利益。

世界海事大学正在委托制作一份关于无人驾驶船舶的报告。

提升幸福感的秘诀

海员信托会为你准备了10大提升幸福感的秘诀

1 健康心理，健康身体

我们倾向于将自己的身体和心理看成两个分离的系统。吃健康的食物，或者找时间快速锻炼10分钟，在提升耐力水平的同时，释放内啡肽，提高身体自信。

2 与人联系

一次性数月都处在船上封闭的环境内，使你有时间与你的同事建立亲密的联系。但是幽闭恐惧症也有可能趁虚而入。还好，我们的线下登岸应用（www.seafarerstrust.org/apps）能提供你需要的用于定位海员中心、认识新朋友或连接到重要的无线网络给家里打电话的所有信息。

3 为他人着想

若想感觉良好，那就去做好事。帮助你的海员同事不仅是为了他们好，也能让你更加开心和健康。对他人付出并不难：可以只是一句善良的话、一个微笑或者一个体贴的动作。

4 不断学习新知识

学习能帮我们保持好奇心和投入度，提升我们的自信和弹性。为什么不利用 Duolingo（www.duolingo.com）这样的应用学一门新的语言，或使用最近发布的国际海事组织海事能源效率课程（登录 <https://goo.gl/D7oyqc>）这样的免费资源呢？

5 设定预期目标

不管是设定目标减肥、完成一个学习模式还是给家里打电话，都向着这些能提升幸福感的目标努力。目标还有助于指引并锁定注意力，当我们达成所设目标时还能获得一种成就感。

6 用心生活

海上美丽的日落或者上岸休假时一次有趣的参观……留心当前发生的事情，留意周围的环境——你看到、听到、摸到和尝到的东西。

7 寻找美好

生活充满了起起伏伏，但是用积极的情感——例如工作中的自豪感或者对一部名作的享受——对待生活会创造出一个“上升的螺旋”，有助于搭建资源。

8 恢复力

我们不能选择发生在自己身上的事情，但我们大可选择以何种方式对待这件事。知识就是力量，前瞻性很重要。在海上，对自己法定权利和补救方法的掌握是第一步。

登录 www.seafarersrights.org 查找海员权利国际应用。

9 对自己满意

花数月时间在海上漂泊，远离家乡的亲朋好友的支持，处在一个重复的环境中，也就要求我们将对自己的不满意全部抛开。承认一点，人无完人，你自己也不例外。

10 成为更强大事物的一部分

科学研究证明，与比我们更强大的事物接触能让我们更开心更健康。这可以是一个宗教信仰或精神支持，可以是积极投身工会，可以是做一件有影响的事的满足感，或者可以是做瑜伽。

使用以下条形码，查阅我们所列的海员必备应用清单。





参与运动

码头工人：与你的工会交流你如何能支持所在港口的运动。

海员：如果你被要求在港口承担加固或解开货物的工作：将详细情况以电子邮件的方式发送至 ReclaimLashing@itf.org.uk 并附上船舶名字和地点。

呼吁所有海员 — 加固是码头工人的工作

ITF 比利时检查员 Christian Roos 解释了为什么 ITF 和 ETF 进行干预，制止海员做码头工人的工作

港口的加固工作是码头工人的工作，只能由经过训练的码头工人承担。这是一项非常危险的工作，如果由未经训练的工人来做，可能会造成伤害、健康问题甚至死亡。船员绝不应被要求在港口加固或解开货物，否则，船员和船舶的安全和安保将受到威胁。

如果你是一名在方便旗 (FOC) 船上工作的船员，你所在的船舶可能已签订了一份 ITF 批准的集体谈判协议 (CBA) —

使用 ITF 海员应用进行查询。

每份 ITF 批准的集体谈判协议都包含这一条款：“加固或解开货物是码头工人的工作，船员不应被要求承担这项工作 — 除非当地 ITF 码头工人同盟工会有事先协议”。公司、船长或高级船员要求方便旗船上的船员进行货物加固或解开工作且没有书面许可的，就是违反了这项 ITF 集体谈判协议条款。

ITF 北欧同盟工会及其分支机构 ETF 正发起一项运动，要求将支线货物的捆绑和加固工作交还给码头工人去做。2016 年 9 月的第一周，ITF 检查员将运动发展到船上。阅读第五页有关登上 “Elbfeeder” 号船的报道。■

请传播扩散

在《海员公报》背面阅读 ITF 关于加固工作的新说明。将其贴在船上，以便让所有船员了解其中的风险和自己的权利。



地标研究应该提升集装箱港口的健康和安全

ITF 码头工人部秘书 Sharon James 审查了一项新研究 — 全球集装箱港口行业内关于工人健康、安全 and 福利的最全面的证明。研究称主要的集装箱港口经营商应该作更多努力，保证港口工人的工作安全

ITF大家庭帮助格丹斯克码头工人赢得集体谈判协议

波兰团结工会格丹斯克领导组织人Adam Tyłski称，一场强力组织的运动后，在ITF大家庭的巨大支持下，波兰的码头工人与深水集装箱码头（DCT）签订了一份集体谈判协议（CBA）。



波兰团结工会国家海事和港口工人部**2012年**在格丹斯克DCT开始了一场有组织运动。到**2013年4月底**，我们已经建立起一个新的工会，并迅速吸纳**20%的劳动力**成为工会成员。**2013年7月**，我们与管理层签订了一份基本的工会认可协议。

但是显然DCT将这份协议看做一个“勾选”项。随着工会越来越强大和积极，管理层对我们越来越充满敌意。管理人员对工人进行了盘问，以减缓码头工作解雇他们为由威胁他们，还开除了两名工会积极分子。

我们向ITF寻求支持。我们发现，第二泊位（2016年10月开

放）建设的资金是由欧洲复兴开发银行（EBRD）的贷款担保。贷款条件是债务人必须尊重工人加入工会和进行集体谈判的权利。DCT利用与工会的这份协议作为品行良好的证明。

ITF代表我们前往欧洲复兴开发银行，银行考虑了一份正式工会投诉的政治影响，以及它的第二期款项。最后收效极好。DCT开始与我们交涉。

但是DCT没有重续工会副主席和两名工会积极分子的雇佣合同；我们在首席执行官与客户就泊位问题举行会议的时候，将请愿书呈现在他面前，随后DCT便禁止工会组织者进入码头。

我们决定将其公之于众。我们向检察官办公室提交了一份关于权力侵犯的投诉，在波罗的海运输会议上提出抗议，组织了一次大型集会并封锁码头2小时。

ITF同盟工会澳大利亚海事工会帮助我们锁定了DCT所属的澳大利亚麦格理银行，并联系到在公司中有股权的那些人。与ITF、其欧洲分支机构ETF及其同盟工会ver.di、FNCTTFEL-Landesverband和联合工会携手，我们在欧洲范围内的麦格理办事处外组织起纠察队。ITF及其同盟工会3F将目标锁定在DCT最大的客户马士基航运公司，ITF还引发了一场LabourStart网上运动。

DCT无计可施，最终邀请我们进行谈判，促成了CBA的签订。

这次运动之后，EBRD签订一份协议，将在其投资的未来项目上与国际工会联盟密切合作。

登录www.solidarnosc.org.pl了解波兰团结工会活动的更多信息。■

这一研究显示，全球主要的码头运营商正致力于在码头强化安全管理，但是在制定和实施职业安全与健康（OSH）政策时却很少考虑工人和工会。

研究显示，港口工人与管理层从不同的角度思考问题，工人报告的工作相关的伤害水平比公司记录的要高。70%的人认为他们的安全受到严重威胁，而60%的人认为他们经历工作相关的健康损害的风险很高。工人们认为工作带来的很多常见的健康影响并未在OSH安排中得到充分强调，并相信福

利安排并未充分满足他们的需求。

研究显示向工人提供的保护水平在不同工作岗位、不同码头和不同国家的巨大差异。其他备受关注的焦点领域包括：

- 极少关注女性工人的特殊需求。
- 关注眼前的安全风险但未看到长期的健康影响。
- 对签订转包合同的工人而言健康和安结果更糟糕。
- 生产目标正在削弱以健康、

安全和福利为先决因素的决心。

- 对OHS管理的前后矛盾的作法，至少是在不分国家应用最高标准方面的矛盾做法。

研究呼吁对OHS政策和实践作出改变，从而推动进步。它督促各方负责审查公司和码头水平的健康和安安排，并处理报告中认定的差距。

ITF建议在修订国际劳工组织港口安全和健康实施规程时考虑这些调查结果。

该调查由ITF和IOSH（职业安全与健康协会）委托卡迪夫大学完成。■

你可以登录

www.iosh.co.uk 下载“全球集装箱码头——健康、安全和福利安排”

虐待行为 猖狂， 但渔民的 希望就在 前方



调查海上生活的黑暗面

《纽约时报》记者 Ian Urbina 通过两年时间的调查，发表名为《海上罪犯》一系列重磅文章，揭露了海上犯罪和暴力。《海员公报》让你了解更多

是什么让你对海上发生的事情产生兴趣？从小我就被地图上那片蓝色的区域深深吸引。后来，我在芝加哥大学研究生院学习，主修人类学，当时我花了一段时间在新加坡附近海域的一艘考察船上工作，在那里我对海员和渔民的生活产生了浓厚的兴趣。于是，当我进入《纽约时报》工作时，我就早就想说服公司派我到海上，探索那片占地球三分之二区域的不受管制且难以管制的空间。

你说渔业中存在着最严重的虐待行为。你所揭露的最常见的虐待行为是什么？陈述的一系列行为突出了犯罪的多样性，这些犯罪远超索马里海盗《菲利普船长》中讲述的类型。我们发现并调查了一系列犯罪，包括非法捕鱼、故意倾倒、谋杀、奴役、强迫劳动、虐待偷渡者和非法武器交易等。在像南中国海这样的地方，成千上万名移民，其中多数为年轻小伙子，被强行偷运到港口并送到海上。政府既没有动机也没有财力在这些海域维持治安。海上谋杀被摄像头记录下来，但是没有人调查。国际刑警组织列出臭名昭著的偷猎者，但是没有国家愿意追查或逮捕他们。

你所揭露的最严重的虐待行为是什么？我们在南中国海发现的奴役事件之一是 Lang Long 的故事（见 34 页）。他的船员主要是在泰国附近海域用拖网捕饵料鱼，Lang Long 就被困在那里。其中很多饵料鱼被卖向美国，专门用于制作猫狗罐头或饲养美国人食用的家禽、猪和养殖鱼类。

你如何取得接近这些船只的机会？实际比听起来要容易些。越在大海深处，说服船长就越容易，所以你就好像在玩跳房子游戏。第一跳——从港口到第一艘船——是最大的挑战。母舰船长同意帮助我们，但是坚持不让我们在港口登船，因为那里的人们非常警惕西方记者

和人权工作者，向他们投去敌意的目光。所以我们先乘小艇航行 10 英里，换乘到母舰上行驶 50 英里，然后船长用无线电联系另一艘船，并让那艘船的船长再带我们行驶 50 英里。要登上我们的目标船需要三跳。

三跳跳回港口——你们不害怕吗？我们只有一部卫星电话，因此如果它出问题，我们会完全与外界失联。的确害怕，但是危险源自船上的条件和天气。越驶向深海，船长和船员就越不会把我们当成威胁，所以他们没有理由伤害我们。我们只是一些想登上他们那老鼠肆虐的船上记录他们工作的陌生人。

你打算继续研究并报道渔业吗？是的，2016 年底，我打算继续这一系列报道，而且将继续出海，带来更多报道。最后，我将去往全球各个城市，对这些问题和报告进行展示。这些展示将会栩栩如生——既有静物写生又有报道视频。展示格式包含一个 40 分钟的项目论述：动力、目标、策略、惊奇、挑战、背景事件、调查发现、政策影响等。

目前事情有好转的迹象吗？你是否对未来充满希望？是的，我认为发生了很多变化，尽管速度没那么快。我们的一系列报道中已经出现一些进展，包括对非法参与者的犯罪调查、加速的港口检查和政府改革。

然而在较高层面，海鲜可追溯性是一项新型活动，试图提高全球供应链的透明度和责任制，因此我们能追踪到捕鱼地点以及捕鱼人的权利。■

你可以登录 www.nytimes.com/oceans 阅读 Ian Urbina 系列报道的完整版。

或者直接通过 urbina@nytimes.com 向 Ian 发送邮件，接收《海上罪犯》的部分内容。

Lang Long 的故事

在柬埔寨，看着自己的年轻同胞因为稻田中不能产出足够粮食而忍受饥饿，Lang Long 接受了一个人口贩子的提议，跨过泰国边境，寻找一份建筑工作。

但是到达后，Lang 被武装人员关押在沙没巴干港附近的一个房间内长达数天，然后与其他六名移民像牲畜一样被塞入一艘劣质小船里。这是长达三年的残忍的海上囚禁生活的开始。

讲述自己在不同渔船间被倒卖两次的经历时，30 岁的 Lang 说，“我哭过。”再三尝试逃走失败后，每当有其他船靠近时，船长就用链子拴住他的脖子。

Som Nang 的船出现时，Lang 已被链子折磨了九个月。

据 Som 回忆，10 分钟将鱼卸完后，他问为什么 Lang 被拴了起来，船长回答，“因为他总是想逃走”。返回港口后，Som 联系了 Stella Maris，后者开始筹集 2.5 万泰铢，约合 750 美元，买回 Lang 的自由。

在乘母舰回程的六天里，Lang 大多数时间都在哭泣和睡觉，其他船员将他藏了起来，避免让其他渔船知道是他们救了 Lang。

Lang 说，开始他试着通过在木轨上刻记号，记录在海上度过的每一天和每一月。最终他放弃了。“从未想过我还能再看到陆地。”

**ITF 将开始检查渔船**

2016 年 10 月，来自多个国家的 ITF 检查员齐聚西班牙比戈港，讨论如何应对渔船上船员越来越多的求救呼声

到目前为止，ITF 并未像对商船那样对渔船开展常规检查。

“但是”，ITF 西班牙加利西亚和阿斯图里亚斯检查员 Luz Baz 称，“即将生效的国际劳工组织《188 号公约》将意味着海上渔民条件的改善。当前，他们完全被法律忽略，在最危险的环境中工作。

“因此现在正是时候，ITF 应认同我们的检查员应该在何种情况下如何应对船员因不公平待遇或健康危险而向我们发出的越来越多的帮助请求。”

《188 号公约》是一个重要工具，将设定一个最低休息时间，涉及更多安全措施，在渔民因工作而生病时的保护，船上医疗护理，船员工资以及住

宿和食物的改善。

6 月，Baz 在一次联合国会议上热切恳求立刻批准《188 号公约》，这使得欧盟主要代表建议将渔船上最低工作标准纳入公约。

Baz 强调了肆无忌惮的船东利用自由注册和管理船舶的条件虐待船员，以及通过剥削一些

来自世界上最穷国家的船员而牟利的行为。

国际海事组织（IMO）西班牙大使 Antonio Padron、海员中介公司 Albacora 和社会海洋研究所的代表加入了检查员的行列。■



将行业枢纽扩展到阿拉伯世界

当阿尔及利亚一家强大的石油工人工会成员 Hamou Touahria 每天到阿尔及尔港上班的时候，他就会清楚地看到自己周围的搬运工人、辅助作业工人和其他员工组成的工作网维持着这个国家最大港口的运转



像阿尔及尔港这样的行业枢纽是 ITF 和全球产业总工会（IndustriALL）的一个全球工会项目的核心，旨在鼓励同一地方不同部门工人通过相互支持，建立集体力量。这是海员和码头工人熟悉的一个概念。

2015 年 ITF 同盟工会联合工会（Unite the Union）— 英国和爱尔兰最大的工会组织，参与了在英国费力克斯托港、亨伯港和格兰杰默斯港进行的一次成功的试点项目。如今这一枢纽项目正在向阿拉伯国家扩展。

阿尔及利亚代表这个国家海事、石油和天然气行业工人的工会已经与公路、铁路和民航业工会组成联盟。它们将携手加强在枢纽对成员的组织，并探索将如何在行业部门的各个枢纽有效地代表工人。

阿尔及利亚全国劳动者同盟（UGTA）的三个同盟工会是：运输工人全国联盟（FNTT）；阿尔及利亚港口工人联盟；以及 Hamou Touahria 工会 — 石油、天然气和化学品工人全国联盟。

Touahria 说：“这些枢纽联盟的重要性首先在于展示出我们作为工人所做的工作，经验的交流以及在工会中作为工人对自己角色的认知；展示我们通过集体协议为我们的工人所做的事情，以及工人权利的提

阿尔及利亚枢纽项目将于 2017 年 2 月在 ITF 阿拉伯世界地区会议上正式发布。■

“女性对阿尔及利亚枢纽联盟项目的参与将有助于提高她们在陆地上的角色 — 进一步支持并提升女性在工会和社会中的地位”

石油和天然气工人全国联盟社会服务协调员，Djamila Madioni

了解更多关于行业枢纽项目的信息，请登录 www.itfhubs.org，并可登录社交媒体使用 #OurHubs 追踪最新进展。

了解更多信息，请登录：
UGTA www.ugta.dz
Unite the Union www.unitetheunion.org
全球产业总工会代表矿业、能源和制造行业的工人 www.industriall-union.org

呼吁所有 海员

你是否被要求在港口承担船上的集装箱捆绑 和加固工作？

我们接到报告称这样的情况越来越多，因为航运公司希望加速港口运作，或者为了省钱而不雇用经过训练的工人做这份工作。

船员做这项工作的报酬微乎其微。长时间的工作和紧张的航行安排下，最后他们只会感到压力和疲倦。他们没有时间上岸，休息或与家乡的朋友和家人联系。未经过加固工作适当培训而被要求做这份工作，海员甚至会受伤或死亡。

这是一份危险的工作。因此 ITF 集体谈判协议中第三款明确规定“加固或解开货物是码头工人的工作，船员不应被要求承担这项工作 — 除非当地 ITF 码头工人同盟工会有事先协议”。我们认为每艘船都应该签订一份 ITF 协议。

如果你的公司、船长或高级船员要求你在港口承担加固和解开货物的工作，且没有当地码头工人工会出具的书面许可，那他们便违反了这项协议。如果你身上发生了这样的事，请通过电子邮件告知我们，写明事情的详细经过，船舶的名称和所处地点，发送至：
ReclaimLashing@itf.org.uk 我们将对你的资料保密，不会告诉你的雇主。

在港口受 ITF 协议覆盖的船上拒绝承担加固或解开货物的工作，以此保护你的安全并支持码头的兄弟姐妹。

ITF 是一个代表世界 450 万运输工人的全球工会组织。了解更多信息，请登录：

www.ReclaimLashing.org

