



《海员公报》

中文版 | 第 32 期 / 2018 年

国际运输工人联盟



抛弃： 本行业的不幸

本期公报重点关注：

新阿拉伯世界网络协助海员
定罪——有关你权利的建议
活页帮助指南



目录

4
反对方便旗
运动

5
ITF
阿拉伯世界

7-10
海上生活

11-12
工会在行动

13-16
抛弃

17
MLC,
2006

18
ITF 检查员

活页指南
八页具体联系方式和建议

19
人物简介：
Mary Liew,
SMOU

20-22
定罪

23-24
健康与福祉

25
ITF
海员信托基金

26-27
行业发展

28-29
沿海航运

30-32
渔业

33
港口

34
海上的女性

35
“缅甸牛仔”
评论

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 个工会的约 450 万名运输工人, 其中包括 60 多万名海员。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 140 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 32 期 / 2018 年

国际运输工人联盟 (ITF) 2018 年发行, 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、中文、德语、印度尼西亚语、日语、缅甸语、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 www.itfglobal.org/en/resources/reports-publications/seafarers-bulletin 下载 PDF 格式版本。

网址: 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: Danny Cornelissen, 海上摄影师

欢迎辞



抛弃海员的情况在困扰海运业。仍然有船东无视责任，在海员无法解脱困境时抛弃他们。作为一名海员，如果你被抛弃了，你应该怎么做？你有什么权利？事实上，被抛弃的海员不就是现代奴役的受害者吗？本期《海员公报》的中心主题是抛弃，这些故事包括海员个人的记述。

《国际劳工组织渔业工作公约》（第 188 号公约）于 2017 年 11 月 16 日生效，经常在最不合法的地点工作的数百万渔业工人有望看到改善的工作条件。在一线故事中，我们为您讲述一个关于 ITF 第一次检查一艘渔船的故事。

《海员公报》也突出了海员定罪的焦点，例如尼日利亚“Asteris”号船员的可怕故事。如果你发现自己面临刑事指控或调查，请阅读我们的指南，了解如何处理以及在何处寻求建议和支持。

因此，我们可以更好地为全世界海员和其他运输工人服务，ITF 及其同盟工会将把重点放在创新运动，扩大工会，发展更积极的成员，与雇主和政府建立建设性的关系。

新加坡的行动就是一个很好的例子。《海员公报》采访了新加坡海事高级船员工会主席 Mary Liew，她与海运业和政府开展了有效的合作，为新加坡海员提供培训和更好的条件。

我很高兴地在本期介绍我们最新的 ITF 新检查员。他们是我们全球 140 名检查员和联系人网络的一部分，为了赢得更好的工作条件，他们与你一起孜孜不倦地战斗。我鼓励你观看一部有关 ITF 检查员和积极人士 Shwe Tun Aung 非凡生活的视频（见第 34 页）。

我们的八页活页指南向你展示了如何联系 ITF 检查员，并就雇员及如何避免成为欺诈招聘者的受害者提供建议。

我希望这些故事能够让你相信，身为 ITF 同盟工会的会员，你会成为一个强大全球家庭的一员，这个家庭随时都会与你并肩战斗。来吧，加入我们的行列。

斯蒂夫·科顿 (Steve Cotton)
ITF 秘书长

ITF 反对方便旗运动统计数据 (2017 年)

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 **9,160**

■ 有问题的船舶数量 **6,959**

■ 没有问题的船舶数量 **2,201**

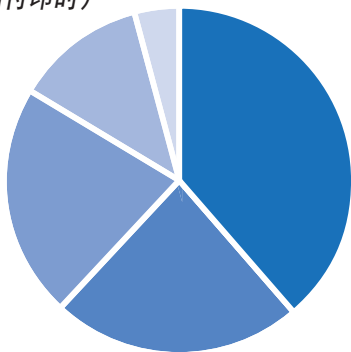
追讨
拖欠工资
共计

(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 **2,502**

■ 拖欠工资 **1,490**

■ 违反合同 **1,410**

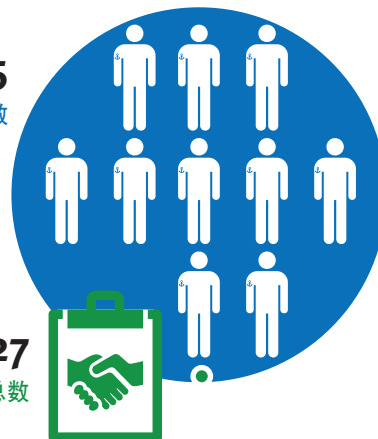
■ 未符合国际标准 **778**

■ 医疗问题 **260**

ITF 协议覆盖的船舶和船员

(截至本刊付印时)

297,455
协议覆盖的海员总数



12,527
协议总数





ITF 阿拉伯 世界网络

ITF 检查员 Mohamed Arrachedi 介绍了他所协调的 ITF 新建阿拉伯世界网络将如何应对众多复杂的海员在阿拉伯世界被抛弃或拖欠工资案件所带来的越来越大的挑战

这一地区的大多数国家还没有批准《2006 年海事劳工公约》(MLC, 2006)，虽然北非国家有几个活跃的工会，但海湾地区的情况却不是这样。这意味着这里没有我们可以在其他地方依赖的机制和资源，因此停靠阿拉伯世界港口的海员特别容易受到剥削。

ITF 于 2017 年 1 月设立了阿拉伯世界项目，以制定一个更强大的工会联络机构——我们的同盟工会中具有英语能力以及工会和海事经验的具名人员来应对海员的求助。

我负责处理和协调案件，联络当地的工会联络人和 ITF 秘书处。当我们收到求助电话的时候，我们会联系已经建立的 ITF 联系人，在没有联系人的情况下会联系工会寻求帮助。如果在我们的战略和目标方面是适当的话，我们会建议与他们合作，然后他们可以成为未来的联系人。我们在阿尔及利亚和摩洛哥设有 ITF 联系人，在也门、巴林和阿曼、科威特、伊拉克、

约旦和突尼斯有 ITF 反对方便旗(FOC)运动的工会联系人。

我们在培训更多的联系人来处理案件。ITF 培训包括船舶检查、MLC，ITF 协议，FOC 运动以及当地工会如何参与。来自阿尔及利亚、巴林、埃及、伊拉克、约旦、科威特、摩洛哥、阿曼和突尼斯的超过 25 人于 2016 年 12 月在约旦参加了为期两天的课程。从那以后，这些联系人一些非常困难的情况下有效地提供了帮助，包括帮助在也门被卷入冲突的“Yas”号轮的船员（见第 6 页）。2018 年初，我们将培训在也门的联系人。

与该地区海事当局的合作至关重要。2017 年 10 月，ITF 与阿联酋联邦运输局（FTA）之间的会议是一项重大成就，双方同意共同努力解决阿联酋水域的抛弃案件，包括拟定今年年初（2018 年）签署的合作计划议定书。FTA 宣布将推动阿联酋批准 MLC 2006，ITF 承诺支持他们实现这一目标。

下接第 6 页 >

ITF 阿拉伯世界网络

上接第 5 页

ITF 于 2017 年 12 月 11-12 日在巴林召开会议，会议汇集了阿拉伯世界区域办事处、地方工会 GFBTU 和巴林海事管理局的代表以及其他阿拉伯国家的代表。我们期待在这些新的网络关系基础上继续努力，争取在不久的将来批准《2006 年海事劳工公约》。

到目前为止，进展不错。现在我们要巩固成果，向前迈进，通过更加多样化，更深入的培训和团结一致，把网络扩大到新的工作领域、同盟工会和国家。我们还在积极与伊朗的同盟工会合作，计划在 2018 年初进行培训，在那里建立 FOC 运动联系人。■

“ITF 与阿联酋联邦运输局（FTA）之间的会议是一项重大成就，双方同意共同努力解决阿联酋水域的抛弃案件”

ITF 检查员 Mohamed Arrachedi

协调有序地帮助“Yas”号轮船船员离开冲突四起的也门

巴拿马船旗“Yas”号货轮的船员于 2017 年 4 月向 ITF 寻求协助，该船于也门亚丁港停泊后被扣留



12 名男子——6 名印度人，5 名乌克兰人和一名来自叙利亚人——告诉我们，他们自 3 月份以来一直没有领取薪水，没有得到必需品或燃料，并被船东抛弃。此外，在战区受到的压力，护照被没收，不知道什么时候将被遣返，这些对海员都造成了伤害。

我们与当地工会取得联系，即亚丁集装箱码头劳工委员会（ACTLC），他们受理了船员的案件并组织他们安全遣返。ITF 协助为船员提供酒店费用和零用钱，并出于人道主义为他们安排回国的航班。

由于霍乱爆发，该国的边界已经关闭，因此遣返困难重重。ACTLC 安排了两个阶段的紧急遣返：一组海员从也门的一个机场飞往肯尼亚，然后飞往敖德萨和孟买，另一组从海上到吉布提，从那里飞往印度和乌克兰。

工会、亚丁港和海事当局的每个人都非常努力地与我们配合，克服了种种困难。■

“我们非常感激你们把我们的儿子、丈夫、父亲……送了回来。谢谢你们，你们是我们的救星。”

被遣返乌克兰海员的妻子

一线报道



“Qaaswa”号船员得救回家

当我们从马耳他听到该国水域之外一艘船的船员受到船主威胁后，那里的 ITF 联系人 Paul Falzon 立即提供了协助。最终，船员在 5 月 13 日有了回应，从那时起他每天都在帮助他们。

“Qaaswa”号油轮在经过马耳他之后，在离海岸 100 英里处停泊，之后又收到命令在突尼斯的 Sfax 海岸附近停泊。13 名印度籍和两名巴基斯坦籍海员报告说，Alco Shipping Services 海运服务公司四个多月没有支付工资，拒绝给他们现金，并长时间没有给他们提供淡水和食物。这意味着他们无法联系他们的家人。

该公司也没有对油轮进行维修，并试图迫使船员把不适航的油轮开往埃及。

Falzon 先生联系了 ITF 阿拉伯世界协调员和突尼斯的 ITF 同盟工会国家运输联盟 / UGTT。通过我们的共同努力，这艘船被允许留在突尼斯水域，突尼斯当局于 5 月 25 日下令对该油轮进行港口国管制访问。ITF 还敦促印度和巴基斯坦驻突尼斯使馆代表船员开展工作。

令人高兴的是，这些海员在 7 月份收到了工资，终于能够回家了，相信 ITF 将继续为他们追讨 5 月份的一份欠薪和 6 月份所有船员的薪水。

更新：公司为“Qaaswa”号油轮带来了新的船员。斯里兰卡和埃及的海员已经被拖欠了三个月的工资，有七名斯里兰卡和埃塞俄比亚的海员要求遣返和支付工资。ITF 已经联系了船旗国——阿联酋 FTA——协助与船东谈判。■



“Lean Fong Tsai”号船首先得益 ITF 渔船检查

“Lean Fong Tsai”号船的菲律宾船员是 ITF 有关将海上检查扩大到渔船的新政策的最先受益者之一。菲律宾宿务检查员 Joselito Pedaria 介绍了 ITF 的协调工作如何成功地为他们赢得了欠薪。

2017 年 8 月 18 日，Seafarerhelp 接到船员的求助要求。“Lean Fong Tsai”号船当时在肯尼亚水域，其玻利维亚注册已过期，船只的身份不明。

11 名船员抱怨饮水不卫生，工资拖欠。

案件被转交给我处理，随后我要求 ITF 在肯尼亚蒙巴萨的检查员 Betty Mutugi 参与。她立即访问了这艘船，并把船员带到海员使团用餐并获得其他支持。

菲律宾的配员代理拒绝 Mutugi 女士要他们支付船员欠薪的要求。这艘船因船只存在的缺陷及工资等问题被地方当局扣留。

后来，配员代理提议遣返船员，并在菲律宾支付其未付工资。8 月 30 日，船员抵达马尼拉，在那里得到当地检查员 Rodrigo Aguinaldo 的支持，并在 AMOSUP 水手之家得到了舒适的膳宿和住宿。

与此同时，Aguinaldo 先生仍在追讨欠薪，并成功为船员讨回 25,312 美元。船员在 9 月 2 日收到了钱。■



船只成为叙利亚海员的避难所

当 ITF 检查员 Mario Sarac 检查一艘停靠在克罗地亚，装载公牛前往土耳其的牲畜运输船时，情况令他吃了一惊

“Sarah”号船于 2017 年 9 月 13 日在 Rasa 港停泊。在检查过程中，我和 21 名船员中的几个人进行交谈，惊讶地发现好几个人已经在 Sarah 船上连续航行多年。这是他们自愿的选择，因为这艘船已成为他们逃避本国叙利亚战争的避难所。Nasser Konyali 船长告诉我：“不幸的是，现在是他们不再需要船上的保护，而是需要自己的家园得到保护的时候了”。

根据《2006 年海事劳工公约》的规定，这样做是不允许的。但在这样的罕见情况下，我们面临着无法回避的困境。就目前这种情况

而言，坚持遣返工作了一年的船员就意味着将他们直接送去打仗。

在“Sarah”号船上，我发现了一支训练有素，自我满意的船员，他们得到了很好的待遇，定期收到工资并得到适当的食物。各类文件完备。船员们正在好好照顾 2,300 头公牛。

我结束了考察，对看到的情况感到满意，但又产生了很多想法。

请阅读第 27 页有关牲畜运输船的更多信息。■

受伤索赔合作 支持截瘫海员

ITF 德国汉堡的检查员 Ulf Christiansen 报告说，对遭受严重伤害的菲律宾海员的援助正在帮助他适应变化的环境

“Flottbek”号船上的菲律宾杂工 Roldan Tamayo Cruz 于 2016 年 10 月 18 日与厨师一起去出席在汉堡举行的海员使团活动。

为了到达俱乐部，他们必须越过铁路，但他们都没有听到正在逼近的火车。厨师及时跳出铁道，但是火车撞上了 Roldan，并在拖行了 50 米之后才被司机刹住。

Roldan 受了重伤，昏迷了好几个星期。他的妻子飞到汉堡，住在附近的一家旅馆。当他从昏迷中醒来之后，也不能说话。他被转到了汉堡一家专科医院的截瘫部门，最后他能说话了。在整个住院期间，Roldan 根据船舶的 ITF 协议收到了病假工资。

2017 年 1 月，Roldan 的妻子打电话向我求助。我定期拜访了这对夫妇，并联系了相

关人员。“Flottbek”号船的德国船东 RHL (Reederei Hamburger Lloyd)、海员使团提供了现金和电话卡，以及医务人员的出色治疗和护理都给我留下了深刻的印象。船的保赔协会 (P&I club) 支付了夫妇俩的所有医院和旅馆账单，并且毫不犹豫地同意支付 12.5 万美元赔偿金，使 Roldan 免受了额外的旷日持久的法律争端。

这对夫妇于 2017 年 5 月返回菲律宾。他们已经用赔偿费来调整住宅，因为 Roldan 目前处于截瘫状态，并且使用轮椅，每天需要四到五个小时的治疗。

本案中的合作和支持体现了海员伤害索赔应该如何运作。■



ITF 在肯尼亚援救年轻海员

ITF 在肯尼亚从似乎是中国一家航运公司的当地不法代表手中救出了三名年轻的海员，ITF 检查员 **Betty Makena Mutugi** 报道

蒙巴萨的当地经纪人 Kiogora 接触了约 30 名年轻男子，他和他们在 2017 年 1 月至 9 月期间多次见面。我们后来发现，这名未经登记的中介为他们的海上训练、体检和申请到秘鲁的旅行证件提供了经济和后勤方面的支持。海员将从承诺的 170 美元月薪中扣除一部分来偿还这笔钱。

他给海员看了他们将在秘鲁遇到的那个人的照片。他们对没有合适的合同表示担忧，其中一人告诉我：“虽然我们急于找工作，但他没有满意地回答我们的问题”。

事实上，有三个人于 2017 年 10 月 6 日在乔莫·肯雅塔国际机场与中介的出租车司机一起被捕。我一发现，就联系了肯尼亚海员工会和 ITF 非洲区域副秘书长 Anna Karume，想方设法协助他们。

我们迅速介入，在劳工部和肯尼亚海事及航运局局长 Nancy Karigitu 的帮助下，使三名海员获释。

Karume 女士带着他们回到了内罗毕的 ITF 区域办事处，让他们在那里吃饭，帮助他们从机场取回他们的托运行李，并协助送回家乡蒙巴萨。

这些未经注册的代理人怎么可以继续以年轻人为目标，许诺他们在外国过更好的生活，这是非常可怕的。我希望这个案例能够对其他年轻的海员发出警告。■

“Liberty Prrudencia”号船员欢呼 ITF



“这一切都是由于及早采取了强有力的措施和行动……。我们海员感到安全有保障，他们的强力支持是我们的后盾。”

“Liberty Prrudencia”号船员感谢 ITF 及有关方面

在中国，法律费用高，没有 ITF 同盟工会或检查员，所以在中国解决海员案件是很困难的。因此，ITF 检查员 Jason Lam 解释说，在“Liberty Prrudencia”号船一案中，ITF 及其工会从香港提供协助

ITF 于 2017 年 1 月 23 日收到了“Liberty Prrudencia”号船 19 名印度船员的投诉，称他们从 2016 年 11 月 25 日起就没有领到过工资。

他们分别被困在中国舟山港 8 至 13 个月。截至 2017 年 3 月底，拖欠的工资总额为 182,730 美元。

我和 ITF 在印度孟买的检查员 Louis Gomes 开始与船东谈判，并在 3 月 8 日

讨回了一个月的工资，总计 34,287 美元。3 月 25 日，三名海员被遣返回国。

其余的船员表示，在他们得到所有工资之前，不愿离开。5 月 5 日，ITF 及其两个香港同盟工会——商船高级船员协会和海员联合会——开始在香港高等法院为海员提起法律诉讼。6 月 29 日，船东达成和解协议。16 名海员获得了 264,600 美元工资，并于 7 月 23 日被遣返回印度。■

“Malaviya Seven”号船员回家仍然遥遥无期

ITF 英国及爱尔兰协调员 Ken Fleming 将“Malaviya Seven”号船员及其家属所遭受的磨难描述为“令海运业蒙羞的丑闻”

“Malaviya Seven”号船员在苏格兰阿伯丁已经滞留了一年多，拿不到工资，也痛苦地知道他们的家人正在遭受经济困难。

一名市法官在 2017 年 8 月 10 日裁定，船员有权出售船舶以获得拖欠的工资，合同议定的工资为 867,000 美元。但是他要求先要一份这艘船的价值报告——这一决定推迟了海员回国。根据我们的经验，这是前所未有的做法，因为船员的要求应该是优先考虑的。

ITF 在 2016 年 6 月进行的例行检查显示，“Malaviya Seven”号 15 名船员大多是印度船员，他们已经被拖欠了 4 个月的工资。当我们全力讨回拖欠工资的努力未能成功时，ITF 于 2017 年 3 月代表船员拘捕了该船。在他们经历磨难的过程中，ITF 还上船看望船员并提供了食物和水等基本物品。

截止本期《海员公报》付印时，有关该船的出售仍在进行之中。■

“Malaviya Twenty”号船自 2016 年 6 月以来在英格兰大雅茅斯被拘留，其 12 名船员于 2017 年 2 月终于返回家园，这得益于 ITF 的努力以及当地社区、港口牧师等的支持。ITF 为 33 名海员讨回了自 2015 年 10 月以来拖欠的 689,679 美元。

被滞留的 “Newlead Granadino” 号船员抵家

ITF 检查员 Barbara Shipley 介绍了工会和社区如何帮助“Newlead Granadino”号船员在 8 个月的滞留期间度过难以忍受的艰难生活并抵达家园



“这是本联盟检查员通过出色而实际的工作帮助困境中的海员的又一典例。”

ITF 海运部主席及海员国际工会司库
Dave Heindel

该油轮于 2016 年 9 月 20 日发生重大发动机问题，并被美国海岸警卫队拘留在巴尔的摩港进行维修。

由于锅炉在整个冬季的几个月中损坏，船员的食物和水正在逐渐用完，而且很冷。由于签证限制，缺乏适当的文件，他们无法上岸，他们感到绝望而孤立无援。

ITF 领导了遣返工作，海员也得到了巴尔的摩国际海员中心、海员国际工会和当地社区的帮助。海员的配员代理 InterOrient

在银行聘用 Raven Ship Management (RSM) 之前提供了必需品。之后，RSM 提供了必需品，开始定期支付工资，并于 2016 年 11 月和 2017 年 1 月遣返了 18 名海员中的 12 名。ITF 确保海员都收到了全部工资和奖金。其余船员于 2017 年 5 月 31 日回家。

船员在令人难以置信的考验中表现出惊人的积极性。巴尔的摩人的慷慨令人感动，我非常感谢所有提供过帮助的人。■

工资问题？

您是否难以得到全额工资？如果是的话，这可能表明您所在的公司遇到了经济问题。您应该尽快与您的工会或通过 www.itfseafarers 与 ITF 联系，保护您的工资和就业。

觉得你被抛弃了？

如果你的船东：

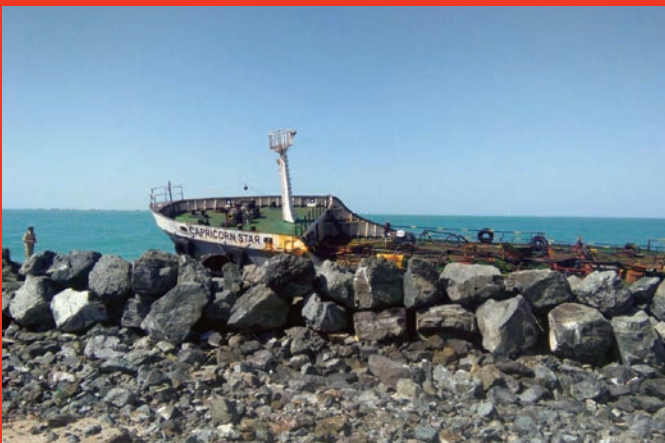
- 即使你的合同已经结束，拒绝支付你的遣返费吗？
- 未能向船只供应食物、水或燃油？
- 在过去的两个月或超过两个月没能支付工资？

如果对这些问题的回答都是“是”，那么根据《2006 年海事劳工公约》，你是“被抛弃”了。请联系抛弃保险提供商（查看你船上的布告牌），或者向船旗国、港口国监督官员或 ITF 检查员。不要在情况恶化后才采取行动。阅读第 16 页。



工会促使印度政府对非法招聘海员采取行动

“Al Mehra” 和 “Capricorn Star” 号船员的可怕遭遇悲剧性地揭示了未经许可的船员劳务中介造成的人的代价。尽管印度已经批准了《2006 年海事劳工公约》，但这些中介继续在向印度海员征收在外国船上工作的手续费。工会终止这种非法行为的努力最后导致政府采取行动，印度前进海员工会秘书长 Manoj Yadav 报道



2017 年 2 月 4 日，由于阿联酋沙迦的 Al Hamriya 附近天气恶劣，缺乏安全设施，“Al Mehra” 和 “Capricorn Star” 号船沉没，船上的六名印度海员死亡。

这些海员是由未经注册的代理人招聘的，迄今为止，他们的家人都没有收到海员的薪水或者他们的损失赔偿。我们仍然努力追查并要求处理涉及本案和其他案件的三名未经注册的代理人。

这是这种非法行为的最糟糕的结果。但是，每天都有非法招聘机构在向印度海员提供工作并收取费用。这种给钱拿工作的循环不只限于印度，它也发生在世界各地的其他国家。

FSUI 工会已经向当局提出了很多的投诉，并采取措施，希望阻止腐败。

政府回应了我们的关切，采用媒体广告、海事培训机构通告以及直接向注册海员发送电子邮件等方式，规定只能由航运总局 (DGS) 授权的招聘和安置服务机构 (RPS) 才能进行海员招聘。

包括 FSUI 在内的机构报告说，非法招聘仍在继续，为了制止这种做法，还有更多的工作需要做。“2016 年商船条例”草案有一项规定，容许政府检控无牌的 RPS，但在该条例获得通过之前，我们不能让这种情况继续下去。政府接受了这一点，并于 2017 年 8 月启动了印度海员的电子迁移系统。

这意味着印度海员只能由印度船旗船东、政府注册的 RPS 为印度船旗船招聘，如要招聘船长和轮机长，则直接由外国船东为自己的外国船旗船招聘。

船东、RPS、船长或轮机长在船舶出航日期之前负责将信息记入政府电子迁移数据库。

然后这一信息将在线传送到移民局，这样到达移民检查点的海员可以通过。任何通过未经注册的 RPS 招聘的海员将不被允许出境。

这将有助于阻止违法的中介剥削海员。■

克罗地亚工会获胜意味着到港海员有一天免费签证

由于克罗地亚海员工会（SUC）的努力，第三国海员不再需要为在克罗地亚上岸休假签证付费。ITF 克罗地亚协调员及 SUC 的 Romano Peric 解释说

克罗地亚是邮轮的热门目的地，邮轮每年雇用大约 30 万名 118 个国籍的海员。由于要交 25 美元的上岸休假费，这些第三国的海员在克罗地亚停靠港口时不得不取消上岸。

我们决定采取行动，与议会议员合作。我们指出，从来没有发生过海员违反签证要求的事件。我们提醒政府，克罗地亚是《2006 年海事劳工公约》的首批签署国之一，它促进海员上岸，这对他们的健康和福利是有益的。

因此，我们欢迎 2016 年底宣布放弃签证要求的规定。试想一下，在 2017 年 3 月，只是将费用减少到 7 美元，我们有多么沮丧。

由此引起的整个行业哗然，使得有关部门重新确认了最初的宣布，新的规定于 2017 年 4 月 18 日生效。海员仍须接受检查，而签证有效期为 90 天。

所以，如果你的船到访克罗地亚的港口话——请上岸！■

乌克兰工会支持海员及其家人

乌克兰海上运输工人工会（MTWTU）第一副主席 Oleg Grygoriuk 介绍了 2017 年为海员及其家人组织的活动，特别是庆祝工会成立 25 周年。



我们总是重点关心我们的海员及其家人，我们周年纪念活动的特别内容包括：

- 招待 5,500 名海员的子女看日场电影。
- 在 6 月 1 日国际儿童节和 9 月 1 日学校开学的两个庆祝活动中给 400 名儿童的礼品，这是与海上运输福利基金会（Mortrans）一起组织的。
- 为 730 名海员及其家人组织节日活动，共同庆祝“海员日”和“乌克兰海洋与内河船员日”。
- “国际妇女节”庆祝活动——一名著名的家庭心理学专家与 67 名海员的妻子一起讨论家庭预算及家人关系等话题。
- 一场保龄球比赛

当我们的 11 名海员运动队在保加利亚运输工人体育比赛中获得游泳和田径比赛的两枚金牌时，我们感到非常自豪。



近 450 名海员参加了六场信息研讨会。他们听取了工会的意见，邀请专家就税务和养老金、MLC 修正案以及乌克兰海事行业等问题进行介绍，并讨论了健康问题。9 月份，大约 500 名乌克兰海员、见习生和学生参加了在敖德萨举行的 ITF/MTWTU 工会周 2.0，ITF 的 7 名检查员分享了他们对包括集体谈判在内的劳工问题的知识。

油轮队大副 Valeriy Honar 告诉我：“在研讨会上我学到了很多新东西，特别是在计算工作报酬方面。我喜欢这个演讲……以及和我的同事，ITF 和 MTWTU 的代表进行的交流。”

最重要的是，2017 年上半年，我们完全满足了 1,113 名海员的财务援助申请。■

抛弃海员： 现代奴役的 受害者？

ITF 海事项目及运动领导人 Katie Higginbottom 认为，被抛弃的海员实际上是现代奴役的受害者

如果我们对船东说，他们没有支付工资，并且没有为船只提供适当的必需品，这就等于是现代的奴役，他们会愤慨地吼叫。

在最近的一次交流中，对抛弃几组船员负有责任的某个船东表示：“我们强烈反对使用‘奴役’一词，这个词已经在我们生活的 21 世纪和当代被废除了。”

不是每个人都会同意。国际劳工组织 (ILO) 估计，2016 年任何一个时候都有 4030 万人处于现代奴役的状态。其 11 项奴役指标是：虐待弱势、欺骗、限制流动、孤立、肢体和性暴力、恫吓和威胁、扣留身份证件、扣发工资、债役、虐待性的工作和生活条件以及过度加班加点。

在海员被抛弃的绝大多数案件中有多少这些指标，这是值得考虑的。

被抛弃的海员通常在外国港口，远离家人。他们想要相信公司关心他们的困境，不然的话就得依靠地方当局、当地工会或慈善机构的善意支持。业主清楚地知道，一旦就业关系中断，海员就会处于弱势。

海员经常说他们不想投诉，因为业主已经承诺下周，下下周，后一周汇款。欺骗要么是由于业主放错地方的乐观情绪，要么者是没有诚意的，将支付工资视为一种可选项的方法。

在港口的移动可能非常有限，而且如果没有钱，移动的费用也是高得令人望而却步。被抛弃的船只经常处于锚地，这是一种残酷的孤立形式。抛弃带来的紧张给船员之间的关系带来了巨大的压力，会导致心理和生理上的孤立感。

有些情况虽然很少见，但还是会发生，例如海员被骗加入参与犯罪活动的船只，遭受恐吓和暴力威胁。

前不久就发生过身份证件被扣留的情况，一些船员劳务中介的非法做法也等同于“债役”行为。尽管《2006 年海事劳工公约》明确禁止，但还是有很多海员为了争取到一个船上职位而付出了可观的钱，最后却没有得到报酬的情况。他们可能已经借钱来支付工作职位，需要支持家庭，但没有工资维持还款。债主可能是第三方，但结果是一样的。

抛弃的定义是：

- 船东没能支付遣返费用，或
- 没能提供维护和支持，或
- 切断与海员的关系，包括两个月或以上没能支付工资。

在很多情况下，船东并没有切断所有的关系，而是消失了，但他们通常潜伏在一旁，试图说服船员继续工作，或者等收到新的订单再说。通过这种方式，船东就将混乱商业的风险转移到了员工的肩上。

没有付款的工作是奴役，不应该容忍。如果这个行业想避免与现代奴役的关系，就需要好好看看自己。■

被抛弃 两年



“Bramco 1”号船三管轮 Ye Linn Htun 讲述了巴林船东与中国广州中远船厂之间持续的商业纠纷中被抛弃船员遭受的磨难以及连带损害

当我们加入这艘船时，船员经理通过 SRPS（海员招聘及配置服务）执照持有者公司告诉我们，它正在中国修理，并将在两个月内开航。

我们于 2015 年 7 月 16 日在中远船厂登船。海员总管已经登船，船员包括八名缅甸和四名孟加拉国船员。当我们两个月没有拿到工资的时候，我们向总管要工资。他答应问公司。几天之后，船厂停止了船只修理，因为船东没有支付维修费用。总管离开了船。我们发了很多电子邮件，打了电话给公司。他们回答说，他们会尽快发我们的工资，要我们耐心等待。

船上的生活变得更糟，因为必需品来得越来越晚，食物质量变差。我们不得不从船上的水箱里喝不洁净的水。我们要求公司提供适当的食物和水，但他们没有回答。

有时非常热，但是我们不得不关闭我们的舱门和窗户，因为船在浮船坞的旁边，那里进

行喷砂处理，所以很多灰尘和噪音进入我们的舱室。我们没有风扇或空调等设施。

船厂不允许我们出去，因为船代表说船东不让他申请船员通行证。我们告诉公司，我们遭受了很多疾病和精神压抑，但他们没有为我们做任何事情。

我们不知道如何用言语来描述我们的苦难。这对我们和我们的家人产生了巨大的影响。我们的家庭依靠我们的薪水生活。由于我们大约两年没有拿到薪水，他们不得不挣扎求生。有时我们与家人失去联系，因为我们没有钱购买互联网卡。这些时候，他们非常为我们的情况担心，要我们无论如何都要回家。尽管我们进行了许多尝试，但我们得不到遣返，即使我们有的家人去世了。

最后，在 2016 年，我向缅甸驻华使馆求助。他们试图联系业主和配员管理公司，但没有得到答复。我也联系了巴林当局。他答应他会要业主解决我们的问题，但没有任何改变。

最后，征得缅甸船员的同意之后，我找到了一家当地的海事律师事务所来帮助我们。律师来到船厂与我们见面，了解我们的情况，并代表我们上了法庭。法官说，如果我们想要回家，我们可以回家。所以我于 2016 年 10 月回国，联系了 IFOMS（独立缅甸海员联合会），请他们帮助我们。

这一经历影响了我们的态度。我们都害怕再次面对这种情况。我们中有些人不想再做海员，我们决定在加入下一艘船之前要非常谨慎。

我们对所有海员的建议：接触配员公司、船东信息、船舶状况和背景历史时要小心慎重。加入 ITF 的同盟工会，并在船上遇到此类问题时及时寻求帮助。■



ITF 检查员 Jason Lam 评论说：

这是一个非常复杂的案例。自 2013 年以来，我们就收到了“Bramco 1”号船的船员抱怨工资拖延，然后在 ITF 的支持下获得工资，然后被新的船员替换 - 新船员也面临同样的情况。

就目前案例而言，我最初在 2015 年 11 月收到船长的投诉。这次是船东不能支付拖欠的工资而放弃了船只。在与他谈判失败后，我们联系了巴林驻中国大使馆和巴林海事管理局，以施加更大的压力。我们始终与船长保持联系，船员在 2016 年底接受了我们的建议，在当地征求法律咨询。

我 2017 年 3 月第一次访问这艘船时，对生活条件感到震惊。船上有八名船员，三名孟加拉国人和五名缅甸人，他们全部在 2016 年 7 月或之前完成了合同。他们在船上已经有 16 个月到 22 个月，但只得到了一个月的工资。

我们通过与国际海运公会、国际海员福利和援助网络、国际海上保健协会和水手协会的合作，向他们的家属提供了临时支持，并为船员提供食品和医疗用品。

ITF 公开谴责了当局和船东在解决船员困境方面的不作为，把这种情况描述为“持续太久的痛苦”。尽管高层次的外交进行了干预，船旗国和港口国主管机关似乎不能或不愿介入。我们代表船员扣押了这艘船，但不知道法律程序将需要多长时间。

2017 年 6 月，三名海员签字离开——船长已经收到了拖欠工资的一半，但另外两名船员没有收到任何东西。8 月份，新船长收到了一些现金，并支付了剩下的五名船员的部分欠薪。8 月底，一名孟加拉国海员签字离开，只剩下孟加拉国籍船长和三名缅甸船员。在本期《海员公报》付印时，他们仍然在船上。■

抛弃保险

对于所有悬挂已经批准了《2006 年海事劳工公约》国家船旗的船只，或在《海事劳工公约》适用的港口进行贸易的船只，对被抛弃的海员提供财务担保是强制性的

财务担保证明必须张贴在船上的显著位置。根据经修订的《2006 年海事劳工公约》第 A2.5.2 条标准第 2.5.2 条，这将被称为“海员遣返费用 and 责任的保险或其他财务担保证明”。

您可以通过在 P&I 俱乐部的网站上查看您的船只或证书上指定的保险公司来检查认证是否仍然有效。如果您认为自己有被抛弃的风险，两个月或更长时间没有付款并希望被遣返，则应直接联系保险公司，或要求 ITF 代为申请。

自保险要求条款生效（2017 年 1 月 18 日）以来，ITF 已经处理了超过四十宗的抛弃案件，并与十二个的保赔协会（P&I clubs）接触。我们正在积极监督这一机制的有效性。显然还有改进的余地，但大多数保赔协会，特别是国际保赔协会集团（International Group of P&I，它覆盖了全球 80% 以上

的船运）的保险商，都承认了他们的新责任。虽然这并不总是导致保赔协会支付，但在很多情况下，他们的干预还是促使业主找到了付工资的资金。

配员代理和海员在签约前应检查船舶是否拥有有效的抛弃保险。如果不能确认这种证书，在签订合同前要三思而行。

国际上普遍接收的规定需要几十年的时间才能制定，并需要我们时刻保持警惕。海员和所有对促进和保护海员权益感兴趣的人士必须尽可能使不合格的船东难以继续经营。■

配员代理和海员在签约前应检查船舶是否拥有有效的抛弃保险。

注意你的 SEA 到期日

如果海员在“海员就业协议”（SEA）期满后继续留在船上，他们需要意识到可能产生的后果，ITF 比利时检查员 Christian Roos 警告说

《2006 年海事劳工公约》规定，当合同订立一定期限时，“海员就业协议”必须包含合同到期日。这个日期是非常重要的。

大多数合同都是在一定的时间内结束的，为方便营运，有一个月的宽限时间涵盖合同到期和解约之间的时间——例如合同到期时船只远在海面上。

如果你的船舶受 ITF 集体协议的约束，则适用以下条款的变更：海员应从事 9（九）个月的工作，为了方便操作，该期限可延长或减少 1 个月。除非公司设有永久性雇用制度，否则在该期限届满之后，在本协议规定的期限内，就业将自动终止。

因此，如果一名海员在 1 月 1 日签署了 9 个月 +/-1 的合同，合同时间将于 9 月 30 日完成。如果之后的第一个停靠港是 10 月 8 日，那么海员应该签字解约，因为一旦船舶停靠第一个港口，SEA 就会自动终止。海员最迟可以留到 10 月 31 日。

船东有责任确保在船员签字解约之前安排适当的签证、旅行证件和船员更换。任何因 SEA 过期或终止而不能安排过境签证的说法都是不能自圆其说的。海员不应纯粹是因为雇主未能或拒绝安排遣返而被迫签署合同续展。

但要小心：SEA 也可以作为一种签证，允许海员在船上生活和工作。如果 SEA 终止或过期，那么由于没有有效的生活和工作许可证，海员有可能违反了停靠港口的移民和劳动法律。保险公司可能不接受合同已到期并仍在船上的海员提出的伤害或疾病索赔要求。

我们不鼓励 SEA 续展，但可以延长合同——但只有一次。续展不应超过 11 个月，因为这是海员应该履行的最长连续期。（这考虑到带薪年假的概念——年假应该每年休，因此船上无休假的最长期限为 11 个月。这得到了国际劳工组织标准部门的支持。）

这一续展需要附加在原来的 SEA 上，并需要双方在最初 SEA 结束之前同意并签署，这里可以使用上述 9 月 30 日之前的实例。

如果你的 SEA 已经过期，而你的雇主拒绝安排遣返，声称他们不能为你安排过境签证，或者坚持让你在 SEA 最长的 11 个月之后再加以延长，请联系当地的 ITF 检查员。

请在《海员公报》的活页部分或通过 ITF 海员应用程序查找检查员的详细信息。■

介绍新的 ITF 检查员

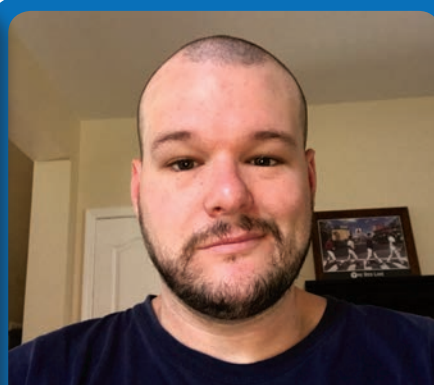
ITF 世界范围内的 140 名检查员和联系人团队为海员发挥了独特和关键的作用。他们访问船只监督现有的协议，检查和报告工作条件，并帮助船员保护自己的权利。从“一线故事”中可以看出，这往往涉及讨回欠薪，帮助被抛弃的船员回家。

检查员还参与支持 ITF 工会招募新成员和协助现有成员的运动。2017 年，《国际劳工组织渔业工作公约》(C188) 开始生效后，他们开始检查渔船，改善船上条件。

与 ITF 最新的 五名检查员 见面：



Hyeokjin Moon (韩国仁川) 曾在韩进海运担任过五年的导航员，并在韩国海员工会联合会的海事和渔业部门工作过。凭借他的经验和知识，他将成为一名合格的检查员。



Corey Connor (美国查尔斯顿) 已在美国海岸警卫队工作了九年，在过去的七年里一直从事港口国监督工作。他期待着在 ITF 检查员的岗位上继续帮助海员。



Junya Ishino (日本名古屋) 出生在一个海员家庭，自 2012 年以来也在 JSU 工作。正是工会工作激励他成为一名检查员。

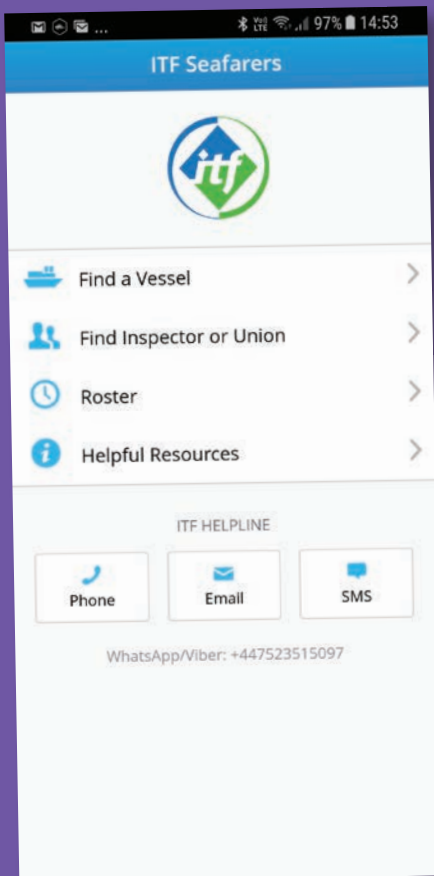


Peter Hansen (丹麦哥本哈根) 从 15 岁开始就一直在航行，担任过普通海员、一水、大副及船长，还做过一年巴士司机。他曾在船长及高级船员工会工作 12 年，并担任了八年的海员总管。



Rino Huijsmans (比利时安特卫普) 于 2016 年 5 月起担任检查员。他在安特卫普港做了 25 年的码头工。他积极从事 BTB 工会工作，担任该工会的执行委员会委员已经超过 23 年。

您的 ITF 寻求帮助指南



如何找到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——点击 Find an Inspector 或 Union 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 QR 码并扫描这个码。



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。

帮助热线：+44 2079409280

短信：+44 7984356573

WhatsApp/Viber +44 7523515097

Facebook www.facebook.com/itfseafarerssupport

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
- 联系方式

关于你所在的船舶

- 名称
- 船旗
- IMO 编号
- 当前位置
- 船员数目和国籍

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。

如要找到附近的海员中心，可在一下网站下载免费的 Shoreleave app：

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

可使用



找工作 船员劳务中介

《2006 年海事劳工公约》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。

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，最佳的保障是签订一份符合 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。
- 绝不要签空白合同，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合同期限。
- 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的基本工资，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可以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间有一个每月固定的数额，这种情况下，超过这一时间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以 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参加工作或遣返的任何比例的费用，切勿签这样的合同。
- 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，一份个人雇用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，包括终止合同前船东应给你何种程度的通知时间。
- 记住……不论是何种条款和条件，所签订的任何合同 / 协议，在多数司法辖区内，都被认为有法律效力。

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：

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

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
Dean Summers	协调员	澳大利亚	悉尼	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Matt Purcell	助理协调员	澳大利亚	墨尔本	+61 (0) 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@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
Sarah Maguire	检查员	澳大利亚	格莱斯顿	+61(0)2 92679134	+61 434525416	maguire_sarah@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
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(0)3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Souradjou Alassane Foussemi	联系人	贝宁	科托努	+229 95192638	229 97080213	sfoussemi2002@yahoo.fr
Ali Zini	检查员	巴西	巴拉那瓜	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 99998 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
Peter Lahay	协调员	加拿大	温哥华	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	检查员	加拿大	哈利法克斯	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@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 5 3795493	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Romano Peric	协调员	克罗地亚	杜伯尼克/普洛切	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Mario Sarac	检查员	克罗地亚	里耶卡	385 51 330 953	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	检查员	克罗地亚	希贝尼克	+385 22 320 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	检查员	丹麦	哥本哈根	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	检查员	丹麦	哥本哈根	+45(0)36 36 55 85	+45 30582456	hansen_peter@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
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
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
Heikki Karla	检查员	芬兰	赫尔辛基	+358 9 61520255	+358 50 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
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
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
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
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
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
Sven Hemme	检查员	德国	不来梅哈芬	+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
Ken Fleming	协调员	英国 / 爱尔兰	都柏林	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@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	阿伯丁	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	检查员	英国	赫尔	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	检查员	英国	利物浦	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@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
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
Januario Jose Bialgo	联系人	几内亚比绍	比绍	245 955905895	245 966605246	bia_januario@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
Chinmoy Roy	检查员	印度	加尔各答	+91 33 2459 1312	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sree Kumar	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
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
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
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 Salita	检查员	意大利	西西里	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	salita_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 (0)3 5410 8320	+81 (0)90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino	检查员	日本	名古屋	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@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
Hae Kyoung Kim	协调员	韩国	釜山	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@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
Moon Hyeokjin	检查员	韩国	仁川	+82 32 881 9880	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@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		+370 699 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 Díaz	检查员	墨西哥	维拉克鲁斯	+ 52 229 9321367 / 9323023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	检查员	墨西哥	曼萨尼约		+52 1 229 900 6803	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	联系人	黑山	巴尔	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk

帮助世界各地的海员



ITF 总部

英国伦敦

电话：+44 (0) 20 7403 2733

电子邮箱：mail@itf.org.uk

ETF 欧洲办事处

比利时布鲁塞尔

电话：+32 (0) 2 285 46 60

电子邮箱：etf@etf-europe.org

ITF 美洲办事处

巴西里约热内卢

电话：+55 (21) 2223.0410

电子邮箱：itf_americas@itf.org.uk

登录 www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm 查询所有 ITF 检查员的具体联系方式。



姓名	职务	国家	港口	办事处电话	手机	电子邮箱
Aswin Noordermeer	检查员	荷兰	鹿特丹		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@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
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/巴尔博亚	+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	协调员	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 Mihalciou	检查员	罗马尼亚	康斯坦萨	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciou_adrian@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
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	诺沃罗西斯克	+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
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
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
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 (0)8 791 41 01	+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	助理协调员	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 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Sanders Chang	检查员	中国台湾	台中	+886 22515 0302	+886 921935040	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	检查员	中国台湾	高雄	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Franck Kokou Séyram Akpessi	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
Dwayne Boudreaux	协调员	美国	新奥尔良	+1 504 581 3196	+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	+1 206 408 7713	+1 206 331 2134	engels_jeff@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
Corey Connor	检查员	美国	查尔斯顿	+1 843 469 5611	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Martin D. Larson	检查员	美国	波特兰		+1 503 347 7775	larson_martin@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	佛罗里达	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@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

捍卫你的权利 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，当地 **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当地收到的建议。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当地 **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涉及海上事故时，得到船东、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：

- 你有权利得到一名律师。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

这是个骗局！

刚刚收到一个不请自来的工作机会？可能在一艘邮轮上，所有的费用已付，很高的工资？真是这样的话，准备好按删除键并警告你的朋友吧，ITF 媒体及编辑经理 Sam Dawson 说

如果你突然收到一个工作机会，那么在你做任何事情之前都要先考虑一下。它是否通过电子邮件送来？是来自知名的航运或邮轮公司吗？工资是否超过你梦寐以求的数额？真是这样的话，它就是一个骗局。

以海员为目标的招聘欺诈已经像滚雪球那样。目前最常见的骗局是针对那些想在邮轮行业工作的人。欺诈者建立自己的网站，通常使用真实的公司名称和标徽，然后通过直接的电子邮件、广告和免费列表传播消息。

一旦你接受假的工作，他们会要你支付“一次性”费用。这也许是到达船只的交通费、签证费、行政管理费用。如果你支付任何东西，他们就套住了你。他们会不断回来要求更多，并说这是最后一次 - 并警告如果你不付这最后一笔钱，你会失去你已经支付的所

有费用。在吸干你的血之前，他们不会停止。

即使您开始接受工作机会，但拒绝支付第一笔费用，他们仍然可能会要求你提供姓名、出生日期、家庭住址以及你的护照扫描件。他们可以使用这些来进行身份盗窃。如果你提供了银行账户的详细信息，请立即通知你的银行，否则你的账户将被清空。

任何保证船上工作但要求收费的事情都是骗局，因为《2006 年海事劳工公约》规定，海员不应支付任何代理费来获得工作。这适用于所有职位。

诈骗是低风险和低成本的行为。欺诈者在本国不受起诉（他们从来不会在像英国、美国和澳大利亚这样的国家）。

你能做什么？

走开。不要给出你的个人信息。如果你已经付了什么，现在就停下来。

查看任何工作机会。如果它是通过电子邮件发送的，并且不请自来，那么请删除它并警告你的朋友。同样要警惕假装是航运或招聘公司网站的工作机会以及真实网站上的假工作，特别是那些有免费发布工作列表和广告的网站。

如果您正在寻找工作，请访问真正邮轮公司和大型航运公司的网站。查看网站上的警告，如果有任何疑问，请联系真实的总部。

浏览网站，查看最新的骗局：
www.itfseafarers.org/maritime_news.cfm。

诈骗：一些常见的迹象

- 任何不请自来的工作机会
- 任何时候出于任何理由要求付钱的任何请求
- 任何要求提供银行信息的请求
- 任何要求提供个人证件（如护照或资格证书）扫描件的请求
- 手机号码，特别是如果它是所谓的办公室的主要联系人
- 免费提供商的电子邮址，如 Gmail, globomail, Yahoo
- 国家 / 地区不同于办公室所在位置的电子邮件地址
- 拼写错误和不合语法的消息

捍卫新加坡海员的利益

在新加坡即将迎来东南亚 20 年来第一次 ITF 大会之际,《海员公报》请 SMOU 秘书长 Mary Liew 谈谈她的工会旅程

是什么使你投身工会运动?

我毕业于威尔士大学,获得了工商管理荣誉学士学位。

我在 1980 年代加入了 SMOU 的财务部门。我深深地受到 SMOU 领导人的事业奉献精神,以及在我竭尽全力对 SMOU 一名会员的家庭问题向他提供咨询,但他不久之后自杀一事的影响。我一直在想我是不是能为他做得更多一点。

在我的整个工作生活中,我的指导原则是:忠于你的内心、你的事业和你的使命。每一个行动,无论多小,都可以造成很大的区别。

作为新加坡工会的一名女性,是什么感受?

我的情况表明,这里的女性有基于任人唯才的平等机会。从低微的起点开始,经过多年的努力和不懈的奉献,但我总是有机会证明自己,取得的成绩也得到应有的承认。

我在 SMOU 成长,它代表了一个男性主导的行业的工人。如果有什么不利的地方,我就不会成为今天的我。我于 1999 年成为 SMOU 第一位女执行秘书,并于 2013 年当选为第一任女秘书长。

2015 年,我在新加坡全国工会代表大会 (NTUC) 56 年的历史中当选为第二个女会长。此外还有三位女性工会领导人目前在 NTUC 中央委员会工作,许多女性前工会会员在新加坡政府担任高级职务,其中包括新加坡新当选的第一位女总统 Halimah Yacob 女士。

你最值得骄傲的成绩是什么?

SMOU 的会员人数从 1999 年的 8,000 人增加到现在的 32,000 人;自 1993 年以来,我们帮助海员讨回了 2,200 万美元的欠薪;以及 2014 年推出的价值 400 万新元的 Wavelink 海事模拟中心。这个先进的培训中心使航海人员能够更新他们的技能,并在船上训练期间为见习生提供竞争优势。工会正在培养一批合格,有能力的当地官员和工程师作为明天的领导人。

在 NTUC 的帮助下,我们的“2019 年工人运动三大关键要素”“关心、公平、成长”旨在改善工人的生活,确保他们在工作各个方面得到公平对待,并在职业生涯中与他们一起成长;社会合作伙伴



倡议将绘制每个行业,确保劳动力——在我的工会,海员 - 准备迎接工业 4.0 的挑战和机遇。

新加坡设立了一个新的 ITF 办事处,今年将主办 ITF 大会,这些将会给这里的工人和工会带来什么好处?

作为资源和治理卓越中心,新办事处将加强 ITF 对本地区运输工人生活的影响。

主办大会是新加坡的一个巨大特权。我们将分享我们独特的三方模式,这种模式为政府、雇主和工人创造了三赢的局面,为知识分享提供了一个良好的平台,尤其涉及到重新定义我们工人工作和角色的新技术。■



为海员赢得 公平待遇

海事事故、污染违规或船上发现违禁品都可能使海员定罪，海员成为在他们无法控制的情况下发生的事件的替罪羊，并被剥夺法律代表和口译服务。《海员公报》考查了一个可怕的案例，并提出如何处理类似情况的建议。

“定罪对海员来说是一个非常严重的问题。他们经常被拘留，在抗辩刑事起诉时被剥夺了获得正当的公平竞争和正义的规则。海员有权在不必担心受到不公正待遇的情况下工作，更不应在没有公平正义和法律代表的保护下被拘留。”

ITF 海事协调员 Jaqueline Smith

工会成员的回应帮助被监禁的孟加拉海员获释

孟加拉商船高级船员协会 (BMMOA) 助理秘书长 (青年代表) Kazi md Abu Sayed 讲述 “Asteris” 号船员在尼日利亚的骇人故事

当四名孟加拉三管轮于 2015 年 3 月加入已经在船上的 18 名船员时，巴拿马船旗 “Asteris” 号油轮正在锚地等待修理，并已在贝宁科托努装载了货物。他们是通过一家希腊管理公司——西地中海航运公司——的当地代理受聘的，该公司它与船东 Sea Crown Maritime 签有协议。

他们很快发现油轮上的安全设备出了故障，船上没有安全文化。住宿和食物的标准很差。

3 月 26 日，油轮启动开始海上试航，检查机械性能。当三管轮 Rafiqul Islam 在凌晨四点返回他的舱室时，轮机长告诉他，油轮将停留在科托努水域。当他醒来的时候，他发现油轮因为没有货物证件被尼日利亚海军扣留，而且油轮距离尼日利亚拉各斯最近的海岸有 100 海里。

海军于 3 月 30 日将油轮带回拉各斯，并拘留了 11 名船员。七天后，他们将船员送回船上，并将此事交给尼日利亚经济和金融犯罪委员会 (EFCC) 处理。

EFCC 拘留了五名船员，进行了六周左右的调查，然后释放了海员总管，允许他回家去希腊。6 月 10 日，该委员会起诉菲律宾和孟加拉籍船员中的 9 名（船长、大副、轮机长、三副、二名三管轮、两名水泵工和一名加油工）并于 6 月 16 日拘留了他们。针对他们的四个指控与船上的货物证书有关，但孟加拉籍船员在燃料装载时还没有登船。在 “Asteris” 号油轮全年工作的加纳和贝宁籍船员没有被起诉。

油轮从 2015 年 6 月 18 日起在拉各斯被捕，五名菲律宾和四名孟加拉籍海员在拉各斯联邦法院受审，并被关进监狱。当年 12 月 15 日，他们因涉嫌走私原油货物而被定罪。

如果他们不缴纳 2000 万奈拉（约合 10 万美元）的罚款，那么他们将被判五年徒刑。船东拒绝支付罚款，即使他还欠他们几个月的工资，而且放弃了他们。

监狱很热，拥挤，暴力和毒品缠身。卫生设施差，没有洗澡的地方，供水断断续续。除非送上贿赂，否则这些人得不到什么水或食物，也没有与家人沟通。

公司承诺安排保释，但没有兑现。它也没有提供食物或必需品，也没有给钱让他们购买。他们经常挨饿，直到其他到港的孟加拉海员给他们钱购买食物、做饭的煤油和饮用水。如果没有这种经济上的帮助，他们就不会活下来。

Islam 先生告诉我说：“法庭的每一次听审都先是点起，然后又打破了我们的希望，给我们带来痛苦和精神折磨。有时候我们被带上法庭，但法庭因为法官或律师不在场而不能开庭。有时我们觉得与其遭受这些可怕的折磨，还不如自杀。

“在每次听审会上，我们公司指定的尼日利亚辩护律师给了我们能够获得释放的希望，他说我们会获得保释，但他是在说谎，实际上是代表臭名昭著的业主行事。每当我们向公司要求保释、食物或工资时，就威胁我们，要我们保持沉默。”

与此同时，13 名船员仍然滞留在 “Asteris” 号油轮上，并向 ITF 求助。ITF 通过 ISWAN（国际海员福利援助网络）向他们迅速提供了必需品，并帮助他们遣返。当 BMMOA 了解到被监禁的孟加拉海员的情况时，我们立即通知了孟加拉国的海事界和政府，以及伦敦的 ITF。ITF 在拉各斯指定了一家律师事务所来帮助他们的上诉。

我的工会开始筹款支付海员的罚金。我们在世界各地的会员的回应非常慷慨，我们在三个月内筹得了所需的金额。海员们从监狱获释，并于 2016 年 5 月 2 日遣返回孟加拉国。

从那以后，我们在经济上和情感上支持帮助了这些海员和他们的家人，现在他们都健康地回到了海上。但他们的呼吁一直持续到今天。■

菲律宾海员的命运

在本期《海员公报》即将付印时，五名菲律宾海员仍被扣留在尼日利亚的伊科伊监狱，他们的申诉在 2017 年 10 月被驳回。菲律宾的 ITF 同盟工会 Amosup 与 ISWAN 和菲律宾外交部 (DFA) 正在共同协助他们，而 DFA 已经批准给予海员法律援助。

如果你面临刑事指控 该怎么办

在面临刑事指控或地方当局的调查时，无论所涉情况如何，有罪或无罪，海员得到公平待遇至关重要。如果发生这种情况，ITF 法律助理 Jonathan Warring 提供指导

1. 知道你的权利

海员在法律制度和尊重人权水平各不相同的国家工作。但是，如果你知道你的一些基本人权，你可以坚持要他们遵守。

《公民权利和政治权利国际公约》(ICCPR) 详细说明了所有国家在逮捕、拘留和审判任何人时应该给予他们的权利。

IMO/ILO 关于海事事故中公平对待海员的联合指南已经考虑到国际人权文书，包括 ICCPR。这一文书就如何确保海员得到公平对待向海员、船东、船旗国和港口国提供了具体建议。

2. 寻求帮助

面临调查、拘留或指控时，请联系可以协助您的人员和组织。让他们意识到目前情况很重要。其中一些联系人是：

- 船东或您的雇主
- 工会官员
- 当地的 ITF 检查员
- 船旗国的当地领事馆或大使馆
- 您国家在当地的领事馆或大使馆
- 家人
- 任何当地的海员使团或海员中心

3. 你的行为

如果你受到警方或地方当局关于事件的询问，应该合作并提供真实的信息。请记住，你有权不自我认罪。这意味着你不必提供任何可能表明你有过错或犯下罪行的信息。如要行使这一权利，你应该用“无评论”或沉默的方式回答问题。

如果调查机关在使用你不熟悉的语言，他们应该提供口译员。如果他们不这样做，你应该要求他们提供一个。拒绝签署未被翻译成你理解的文字的文件，这是您的权利。

4. 法律代表

法律代表权的适用性在各国之间有所不同。如果你被警方逮捕，或被国家当局拘留，他们应该允许你有法律代表。您可以获得免费代表，或者在某些情况下，可以要求你的雇主提供律师。你应该被允许在保密的条件下与你的律师交谈。■

信息与建议的更多来源

新的 ITF 定罪工具包

2017 年 9 月，ITF 制作了一个工具包，告诉海员他们的权利其中包括 IMO/ILO 联合指南。

<https://goo.gl/mGTE3N> 或 [<http://www.itfseafarers.org/ITI-criminalisation.cfm>].

海员权利国际

在以下网站找到更多有关你的法定权利的信息：

<http://seafarersrights.org/seafarers-subjects/criminal-law/>

观看 SRI 帮助海员的视频

https://www.youtube.com/watch?v=ZhgHD_MEB00&feature=youtu.be

访问 <http://m.seafarersrights.org/>，在你的 iOS 或 android 装置上启动 SRI 应用，然后按照说明 <http://seafarersrights.org/how-to-use-the-sri-app/> 把该应用保存到你的装置上

在以下网址阅读 SRI 关于海员在面临刑事调查时拥有的人权的调查摘要：

<https://goo.gl/cYQrQx> <http://seafarersrights.org/seafarers-subjects/human-rights/extract-sri-survey-human-rights-of-seafarers-facing-criminal-investigations/>

ICCPR

<https://goo.gl/Lkg2j9>。

促进缅甸海员的健康和福利

Lu Aung 和 Aung Kyaw Linn
介绍 IFOMS 怎样回应缅甸海员中越来越严重的健康欠佳和福祉问题



大多数缅甸海员工作的船舶管理不善，工作和安全条件差，工资低。他们必须非常小心，以避免事故发生，他们没有时间注意自己的健康和福祉，如处理家庭担忧或压力。结果，许多海员从海上返家时身体不好，而这又造成了家庭问题。

作为回应，IFOMS 于 2016 年 5 月在 ITF 海员信托基金的支持下启动了健康福祉计划。从那时起，IFOMS 帮助提高了海员获取海上健康信息和加强对疾病的早期发现和治疗的的能力。它提供健康传单，分发安全套并积极推广使用安全套。鼓励海员与船上的同事和妻子分享健康知识。

IFOMS 举办了一系列免费的健康和福祉研讨会，专业医生在一系列医疗问题上与海员及其妻子分享知识。我们还培训活跃的海员会员成为同行培训师，将健康意识传播给同事。到目前为止，我们已经举办了七次培训课程，共吸引了 150 人参加，600 多人已经从同行培训师那里获得了健康知识。

IFOMS 办公室有自己的专业医生，向海员及其家属免费提供有关健康问题的建议，并免费提供安全套。

我们已经看到这一计划的一些好的结果。海员在寻求和讨论健康信息并更好地照顾自己方面更加积极。超过 100 人参加了我们的两次艾滋病意识研讨会。

我们相信已有 2,500 人得到了培训和材料。我们现在收到海员妻子的要求，为她们提供了一个类似的计划。

我们对同行培训师的关注以及他们在船上的影响也提高了 IFOMS 在海员中的知名度和地位。这增加了我们的会员人数，证明健康和福祉计划也可以支持我们的组织工作。

Ko Thurein Aung 参加了我们的研讨会后成为 IFOMS 会员。他告诉我们：“我们通过 IFOMS 的健康和福祉计划为我的家人获得了免费的医疗保健，这对我来说是一个很好的机会。我们也知道 IFOMS 对缅甸海员表达的善良和所做的努力。就这样，我对 IFOMS 感兴趣，了解 IFOMS，相信他们的表现，并成为 IFOMS 的一员。健康和福祉计划对缅甸海员是一个很好的支持。” ■



研究项目帮助工会改进 HIV 产前保健

ITF 全球 HIV/AIDS 及福祉计划协调员 Syed Asif Altaf 博士和 AMOSUP（菲律宾高级船员与海员联合会）的 Maria Flores Jayme 报告了关于菲律宾海员怀孕妻子艾滋病病毒易感性的一项研究 改善了产前保健



菲律宾的艾滋病（HIV）感染流行并逐步扩散。海外菲律宾工人和海员被认定为尤其受到危险。

很难与某人讨论她有多相信自己的丈夫，并相信她们的婚姻。但是 AMOSUP 在 2016 年对海员怀孕的妻子进行了一项研究，以确定她们对艾滋病毒的了解以及她们易受感染的程度。在 AMOSUP 医院寻求产前咨询的一百名妇女参加了这一研究。

研究发现，大多数怀孕的妻子都是年轻人，受教育程度较高。她们可以获得并使用避孕手段，但是她们的艾滋病知识水平很低。

鉴于她们对自己伴侣的以及自己报告的行为，她们感染的风险非常高。

2013 年 ITF 对菲律宾海员的调查发现，78% 的男子认为，如果不考虑丈夫的行为，只要她保持忠诚，女人是安全的。这一调查显示，离家工作时，43% 的菲律宾海员有固定的性伴侣，23% 有偶然性伴侣。他们的安全套使用率只有 40%。

有许多计划让海员意识到如何预防艾滋病毒和其他性传播感染（STIs），但很少有计划针对他们的妻子。在产前检查期间，怀孕的海员妻子进行乙型肝炎及其他性传播感染检测，但不鼓

励进行艾滋病毒检测，即使这两种疾病的风险因素是相似的。

AMOSUP 的研究显示以下需要：

- 及早检测妇女，特别是孕妇，防止艾滋病毒传染给未出生的婴儿，并使她们得到必要的治疗，降低病毒数量，预防并发症。
- 在产前检查和医院访视期间对艾滋病和性传播感染进行预防教育。
- 加强对医院的感染控制，因为不知道自己感染艾滋病毒的海员妻子可能正在接受产前保健和分娩。

因此，AMOSUP 在 2017 年改进了产前计划和政策，并推出了几项新措施。这些包括：

- 鼓励在 AMOSUP 医院参加产前班的孕妇进行艾滋病毒检测——检测人数已经上升
- 在 AMOSUP 医院候诊区开展更加积极的艾滋病毒宣传活动，包括与 Positibong Marino 方案合作
- 加强 AMOSUP、国家卫生部门和其他非政府组织之间的合作
- 对检测结果为阳性的怀孕的海员妻子进行更好的跟踪治疗
- 在分娩期间更严格地实施感染控制方案 ■

“我丈夫是个负责任的人，他知道怎么做是对他和对我们好的。我知道我丈夫很爱我，如果他做了一些不忠诚的事情，我不知道我会不会直接怪他……我不想问他，因为这看上去我是在怀疑他。就是信任和忠诚。”

研究项目参加者



见习生导师制

ITF 海员信托基金顾问 Kimberly Karlshoej 考察了导师制的重要性——这是一个在海上学习基本技术的悠久传统，但似乎正在走向衰落——并引入了一个新的海员导师项目

几百年来，知识已经从一代海员传到下一代。但 ITF 海员信托基金越来越多地从见习生、海员、工会和海事教育和培训机构那里听到，那些愿意或准备担任资浅船副和见习生的导师角色的高级船员太少了。

导师制是基于经验的知识的非正式传授，可以协助海员的职业发展。这也是一个支持机制，可以帮助经验不足的海员减少社会隔离的感觉，改善他们的福祉并提高他们的语言技能。除了使海上生活更加愉快，导师制已经被证明可以提高船员的留存和安全，这可以节约成本。所以实行导师制有很多很好的理由。

任何人都可以成为导师，但更好的导师有一些共同点：

- 他们使用实时经验利用各种机会进行非正式的传教。
- 他们作为榜样，通过分享专业智慧和建设性的批评，为如何成为成功的海员提供见解。
- 他们明白他们不需要掌握所有的答案。伟大的导师知道什么时候伸出援手，帮助资浅船副利用可得的资源自己找到答案。
- 创造一个解答问题的安全环境，并鼓励其他人参与讨论。
- 他们了解海上人际关系的重要性和独特

的生活环境，这些都影响海员与亲人沟通的能力。

- 他们明白，作为一个值得信赖的顾问意味着在必要时提供情感上的支持——可以用同情的耳朵倾听，解释不成文的规则，承认人生既有失意，也有成功。好的导师能够设身处地地考虑问题，并鼓励海员应对不同情况。
- 他们与资浅船副合作。好的指导从探索海员的最终目标开始……成为船长，在岸上工作……？这些目标成为导师伙伴关系的基础。
- 他们知道导师和门生都通过双向指导过程获得自信和领导能力。

每个人都有可以分享的知识。比一些资深海员能更快地适应船上新技术的年轻海员可以成为“逆转导师”，将传统模式转变为让年轻的海员教授新技巧给年长一些的。

ITF 海员信托基金正在与英国南安普敦索伦特大学合作，资助一项新的海员导师项目，以探索国际航运公司目前正在使用的各种导师计划的范围和职责。

我们希望这项深入的研究将有助于展示导师制的诸多好处，包括对海员健康和福祉的影响，以及加强船上安全。■

行业倡议致力于打击海事腐败

项目负责人 Cecilia Muller Torbrand 介绍了海事反腐败网络（MACN）如何帮助处于腐败一端的船长和船员



MACN

Maritime Anti-Corruption Network

海员都熟悉便利费的概念：在执行日常服务之前，港务官员会提出现金、软饮料、香烟或酒类的要求。对于海员来说，这可能是一个严重和压力很大的问题。拒绝并不总是简单的一件事，要求可能会变成勒索，有时还会伴随着对船员或船只安全的威胁。

解决这一系统性问题需要整个行业的合作。航运公司可以通过培训、政策和程序来帮助海员拒绝请求，但如果港务人员或当局继续认为这样的付款是可以接受的，而且依然提出要求，那么我们就没有太大的进步。

2011 年，我们决定尝试并引起全行业共同打击腐败的兴趣。今天 MACN 已有 90 个成员公司。

该网络以三大战略支柱为指导：

1. **能力建设**——为成员提供解决方案，并支持他们的内部合规进程，例如，从我们对船长和员工的反腐败培训着手。
2. **集体行动**——推动经营环境的变化，并与行业及政府建立伙伴关系。我们分析问题，然后支持实施减缓行动来解决港口的腐败问题。我们寻求与政府的积极合作来解决系统性的腐败，提供证据并提出解决方案。我们在苏伊士运河、阿根廷、尼日利亚、印度尼西亚和泰国设有方案，并正在印度和中国尝试新的努力。

3. **诚信文化**——有助于提高诚信标准和对诚信问题的意识。例如，我们向学校提供培训，让刚毕业的海员解决诚信问题。通过跨行业工作组，MACN 与 ITF 及其他海事组织合作，将腐败案件与海员安全联系起来。

我们看到了集体行动产生的一些显著影响。在众所周知高难度的苏伊士运河开展的“说不”运动中，各成员一致使用协调的通讯资料和船长的工具包来拒绝要求；这导致了要求的减少。在印度尼西亚的丹戎普里克港口，我们推动 IT 系统的升级，让运营商不断跟踪集装箱的位置，了解任何变化的原因。

在尼日利亚，我们与当局一起为港务官员制定了标准的操作程序，并进行了诚信培训，实施申诉机制。在阿根廷，我们率先实施了一个能够提高船体油罐检查的效率、完整性和透明度的项目。这两个国家在这方面的努力侧重于减少由于不明或毫无根据的理由而拖延或有成为目标船舶的可能性。

这是我们这个巨大的，多样化的行业的良好开端，但我们决心使更多的人接受我们的方法和集体行动。

访问网站，了解更多 MACN 的信息：

www.maritime-acn.org。■

Cecilia 是 2011 年成立的 MACN 的主要推动者。此前，她曾在马士基集团担任高级合规官八年，负责该集团全球的反腐工作。



活牲畜出口船上的艰难生活

Lynn Simpson 博士曾是活牲口出口运输船上的一名兽医。在这里，她介绍了亲身经历的那些照看活牲口的船员经常面临的典型状况

大海呼唤着人们去历险。

她为他人提供了一个养家糊口的机会。我作为兽医，发现这在和我一起出海的海员中间非常普遍。

高级船员接受过培训，可以从一个船队转到另一个船队。牲畜运输船上的甲板船员通常没有受过海上训练，并且由于在家中缺少其他选择而来到海上。

他们不得不在工作中学习牲畜管理。他们只受过基本的训练：喂食和水，并在合适的时候清洗污水。

很少有关于动物福利或运输标准的培训。他们通常不知道在港口的海员使团中心，除了喝杯咖啡之外还能得到什么帮助。如果他们觉得受到剥削，他们很少知道，如果知道的话，如何向人权或就业代表组织呼救。

他们经常觉得受到剥削，对工作条件、薪水和合同的长度产生疑问。10个月的合同，每周7天，每天工作12小时是最常见的。

船员尽一切可能去管理牲畜。这通常涉及用刀和斧去肢解死去的动物，以及在大批牲畜死于高温，开始腐烂后进行杂乱无章、令人恶心的处理。

他们的住宿空间总是比高级船员狭窄得多，食品和个人卫生用品等基本物品的配量经常很少。

我曾在船上航行，个人的清洗用水是不透明的，含有锈色和沙砾。在波斯湾的一个夏天，船舱的空调被一个恶毒的船长关掉，迫使他们睡在船顶上休息。

许多海员告诉我，他们认为这样对待船上的动物是错误的，但我认为，他们所忍受的也是如此。

船上的牛群具有进攻性，很危险，所以管轮们不喜欢在牲畜船甲板上工作。其他人则被周围笼罩的气味和污水压垮了。电工承受着巨大的压力：如果通风不良，他们通常只有几个小时的时间来拯救货物免于死亡。

还有一些危险的做法，比如在油漆船身时没有护栏绳。对动物行为的了解很少。例如，放置在围栏内的照明灯会导致轻微的触电，因为没有人理解无聊的牲畜会咀嚼他们可能触及的电线。在一起案件中，发生了几起可疑的牛死亡事件，包括我自己在内的几名船员报告了栏杆发生的电击，然后照明灯才被拆除。

大多数海员在寒冷或恶臭高温的混合环境中工作，但只有少数公司提供合适的服装或个人防护设备。

船员与外界的通讯很少，因为付不起费用，导致孤独、高抑郁症发病率和不满情绪。

尽管所有这一切，但我从来没有听到海员向公司抱怨，因为他们害怕失去生计。■

保护本国 海员的 工作

《海员公报》报道了工会为保护沿海航运所做的努力——为本国公民保留一个国家的国内海上贸易，为本行业的未来保有技术工人和体面的工作，而这一切继续在受到那些通过降低就业标准追逐巨额利润的公司行为的威胁。



SIU 加拿大工会 海员培训获得美国政府赞赏

SIU 加拿大工会会长兼 ITF 沿海航运工作组主席 Jim Given 欢迎政府认可其海员培训计划

我们对在本国水域和国际水域上服务的海员培训投入重大投资，提高他们所需的技能。所以我们很高兴美国运输部长赵小兰（Elaine Chao）在 2017 年 9 月的北美海员国际联盟（SIU）会议上赞扬了这项工作。

听到赵女士重申美国政府对“琼斯法案”的承诺感到特别鼓舞，《琼斯法案》监管美国海域和美国港口之间的海上贸易。

但是我们必须继续打击对至关重要的沿海航运产业的攻击。由于我们 2016 年的合法胜利，我们将继续为国家海员的工作进行呼吁，这意味着现在 SIU 工会会员首次按照有关规定在外国旗船上工作。

像 CETA（《欧盟——加拿大全面经济与贸易协议》）这样的国际条约通过放开航运业对近海航运的利益产生威胁，我们将继续动员国际工会运动的全部力量阻止它们。



挪威工会赢得对沿海航运的广泛支持

挪威海员工会主席 Johnny Hansen 说，工会正在赢得市长对沿海航运的支持

挪威海员在经受压力。外国船旗船只的船员的劳动条件远低于挪威标准，这是我们的成员难以忍受的现实。

我们希望政府考察在挪威水域和大陆架上一定时间内运行的所有船舶实行挪威工资和条件的劳工标准的可能性。

因此，在过去的一年半时间里，挪威船员工会发起了一场运动，向广大公众和当地政治家宣传，使他们了解这一点，在我们向中央政府提出我们的观点时支持我们。

我们花时间和精力与全国各地的市长和当局会面，这正在取得成效。许多人认为劳工标准是好的，但听到我们海员的情况后感到震惊。因此，我们赢得了挪威各地市议会和市长的大力支持。

这些活动也在挪威媒体上得到了很好的宣传，鼓励了我们的会员，提高了公众的认识。我很高兴地说民意调查显示公众支持率达到了 70% 到 95%。

尽管如此，这场战斗还没有结束，我们的讨论还将继续。我们的目标是使我国的水域和大陆架上的海事活动纳入法律，要求所有的海员获得挪威标准的工资。在挪威工作——获得与我们相同条件的工资。我们永远不会放弃。



工会要求智利成立航运部

ITF 的智利检查员 Juan Luis Villalón Jones 报告工会要求成立海运部的运动

2017 年 6 月 28 日，智利的 ITF 海员和渔民工会在全国政治大会上参加了一次研讨会，与参议院和下议院议员辩论是否需要设立海运部。智利海运组织的代表也参加了会议，包括国家船东协会、前智利海军司令、海事学院和政府顾问。

作为海员工会，我们对出于财务问题而不是社会、劳工或环境问题而制定立法表示了关注。所有海事代表都支持为智利海员保留沿海航运，并承诺打击任何企图开放货运或乘客沿海航运的行为。

我们议会的下议院已经接受了这一观点，但是它想要设立一个副部级而不是一个副部级的机构。所以我们会继续奋斗。

与此同时，智利国民将继续在智利船旗船上工作。如果外国公司想在智利经营，只要他们遵守与智利船东一样的法规和税务制度，就会受到欢迎。

调查显示沿海航运的程度

海员权利国际（SRI）执行主任 Deirdre Fitzpatrick 介绍全球沿海航运调查的独特发现

沿海航运的监管往往是有争议的，它反映了国家政府的政治、经济和社会重点事项。寻求保护本国工作职位的工会的论点是一个值得考虑的声音。

在进行论证时，了解全球沿海航运限制的程度是有帮助的。这是 ITF 在 2016 年开展的一项工作，当时 SRI 聘请 SRI 对沿海航运法进行全球调查，了解有多少国家在沿海航运贸易中限制外国船舶。

以前只开展过为数不多的关于世界各地沿海航运监管的法律研究。在 1991 年，美国运输部门的海事管理部门联系了 56 个国家，就沿海航运贸易的限制寻求广泛的信息。调查结果显示，参与调查的 53 个国家中有 47 个国家限制外国参与沿海航运活动。2010 年，澳大利亚海事工会利用这些结果，研究了以某种形式限制外国参与沿海航运活动的 35 个国家，并考查了沿海航运的法律、经济和政治等方面。

在 2016 年和 2017 年期间，SRI 对 193 个联合国会员国国家开展了沿海航运法的全局调查。我们排除了内陆国家和只有一个港口的国家，所以这个调查包括了 136 个国家。我们联系了这 136 个国家的律师。调查发现，91 个国家（拥有两个或两个以上港口国家的近 67%）对在沿海航运贸易中经营的外国船舶实行某种形式的限制。这是一个独特的发现。■



ITF 呼吁 泰国渔民 的权利

新 ITF 亚太运动中心将建设工会力量

ITF 致力于通过同盟工会建立工会，挑战日益增长的企业权力和不平等。考虑到这一点，ITF 重组了其亚太地区，建立了“卓越中心”。

悉尼亚太运动中心将重点关注：

- 建立并关联强大和积极的工会
- 开发并提供创新活动，提高运输工人的工资、条件和工会权利，及
- 遏制企业权力。

该中心将通过联合并激发全球工作场所的工人，开发可在 ITF 共享的成功运动技巧来建设工会力量和能力。

例如，对泰国捕鱼业中企业和行业的详细研究将为 ITF 的公共运动提供资料。为配合工作，我们还呼吁零售商和其他公司终止其供应链的双重标准，并将工作场所守则和承诺延伸到有关渔民的措施。

在整个 2018 年，该中心将着重与 ITF 其他部门、职能部门和各地区的工作保持一致。它计划建立一个全球性的愿意参与支持其同盟工会活动的积极分子网络。最终，该中心的目标是成为 ITF 同盟工会及其他工会、全球工会联合会和其他致力于建立工人力量的组织和运动枢纽中心。

泰国是金枪鱼产业最重要的国家，来自柬埔寨、缅甸和泰国的数十万名渔民和海鲜加工工人从事供应链工作。ITF 南太平洋运动主管 Shannon O’Keeffe 说，他们中的大部分在泰国没有工业权利，ITF 决心要改变这一局面

2017 年 4 月，ITF 通过澳大利亚悉尼办事处在泰国宋卡设立了一个工人组织小组，重新启动了南亚渔民运动。ITF 现在是泰国渔民的主要代言人。

我们面临的挑战是建立能够推广到整个地区的活动和工会最佳实践，动态地改变本行业的权力结构。我们的长期计划是建立一个民主、可持续的渔民工会，从泰国开始，可以在区域范围内作为示范。

ITF 已经协助 100 多名渔民和海鲜加工工人规划并开展了三次工人培训（一次在春武里，两次在宋卡）。目的是让大多数缅甸和柬埔寨的外来工人了解他们的权利、工会、以及如何报告事件并处理工作场所出现的问题。

我们还与 Stella Maris、国有企业工人关系联合会（SERC）及外来工人权利网络（MWRN）密切合作，使培训与我们的工会组织计划保持一致。培训帮助我们确定了组织活动的潜在领导者。ITF 组织者将继续与国际劳工组织，Stella Maris，泰国劳工团结委员会（TLSC），SERC 和团结中心合作，寻找更多潜在的领导者并发展能力。

7 月份，海鲜品生产商泰国联盟与绿色和平组织签署了一份重要协议，承诺提高劳工和环境标准。这将有助于确保在暗中工作的供应商——非法捕鱼和侵犯工人权益——将不再是该公司供应链的一部分。同时也在限制一些影响环境的有害捕鱼活动，增加主要市场上合乎道德来源的海产品数量，以及限制整个泰国供应链中侵犯劳工权利和人权等方面

取得了重大进展。泰国联盟也同意支持其整个供应链中所有工人，包括外来工人的结社自由和集体谈判权利。

ITF 在幕后协助绿色和平组织协商了这一协议，与他们的团队一起就协议中的劳工标准和船舶工作守则部分协商策略和使用的语言。

我们谨慎乐观地认为，这一协议可以成为整个捕鱼行业的有效模式。但 ITF 运动将监督泰国联盟遵守并落实这一协议，我们正在加快实地组织活动。■

ITF 赞扬国际劳工组织对泰国渔民的强烈反应

ITF 渔业部主席 Jonny Hansen 欢迎国际劳工组织对泰国政府未能保护渔民免遭强迫劳动的裁决

ITF 和国际工会联合会 (ITUC) 于 2016 年 2 月向国际劳工组织 (ILO) 的理事机构提交了一个案子，指责泰国政府未能实施及执行保护泰国和外来渔民的法律框架，从而违反了国际劳工组织关于强迫劳动的第 29 号公约。2017 年 3 月 28 日，国际劳工组织理事机构作出裁决。我们特别欢迎以下结论和建议：

- 敦促泰国政府与外来工人本国政府合作，规范招聘经纪人的使用。
- 期待该国政府紧急确保官员参与贩卖人口的行为受到起诉，并实施有效的惩罚。
- 要求该国政府采取措施，确保在法律上禁止雇主普遍没收雇员的身份证件，调查此类侵权行为并惩罚责任人。
- 要求该国政府加强劳动监察员的能力建设，加强对强迫劳动的监测培训，引进随机抽查，聘请更多能够讲外来工人语言的监察员。

对于被困在强迫劳动、人口贩卖、可恶的工作条件和身体虐待陷阱的无数外来渔民来说，这些是至关重要的。当泰国批准并执行“强迫劳动议定书”和《第188号渔业工作公约》时，渔民将获得更多的保护，因此我们将继续要求泰国政府采取行动。■

爱尔兰外来渔民面临合法的奴役

爱尔兰保护外来渔民的制度实际上已经使奴役合法化，ITF 英国及爱尔兰协调员 Ken Fleming 说，他承诺要保持变革的压力

ITF 感到震惊的是，《卫报》曝光爱尔兰渔业广泛剥削的外来务工人员近两年后，旨在为渔民提供保护的制度正在令他们十分失望。

为了回应《卫报》的报道，政府迅速采取了行动，成立了一个高层专责小组，听取 ITF 和业界其他人士的证据。我们欢迎专责小组在 2016 年年初提出的采用新的工作许可制度的建议，以终止剥削，但警告说，如果没有有效的检查和执法，建议的许可证将毫无价值。

我们在一年中继续表达我们的日益关注。政府检查发现，有四分之一的外来渔民没有参加这个计划，船主正在使用这个系统把船员从一个分享系统转到支付最低工资。

2017 年 2 月，68 名外来渔民参加了 ITF 的一次会议。其中有几个人说报酬不足，工作过度，每周工作时间 100 小时，休息不够。

这一系统证明是明显失败的。ITF 要求立即采取行动结束虐待，并要求爱尔兰捕鱼业的所有无证外来工人都可以留下来。

我们在 2017 年 7 月提供给爱尔兰议会委员会调查剥削外来渔民的证词中说，许可证制度使奴役合法化，并呼吁对该行业进行重大改革，以遵守国家、欧洲和国际的法律责任。我们在 ITF 的一份特别报告中列举了爱尔兰渔船上外国船员面临的情况和虐待。

ITF 呼吁：

- 暂停对外国渔民发放许可证
- 取消 15 米以下船舶（超过船队的 80%）的许可证豁免计划；及
- 使单个指定雇主的许可证与渔民脱钩。■

Ken Fleming 获得社会正义奖

Ken Fleming 被授予“琼斯母亲精神”奖，表彰他在工作揭露海事行业劳工受虐的情况。

表彰委员会的 James Nolan 表示：“Ken Fleming 历来勇于向爱尔兰和英国官方对许多海员和外来渔民受到公然剥削表示出的沉默提出质疑。他是被剥夺权利的工人的无畏、热情和坚定的捍卫者……”

ITF 码头工人要求全球 码头运营商采用联合国 全球协定

签署联合国全球协定意味着码头工人无论在哪里工作，都具有相同的最低健康和安全标准以及劳工权利。那么为什么全球码头运营商不采用呢？ITF 港口部助理秘书 Nigel Venes 问道



体面的工作是工会运动的基石。我们每天都在争取公司在运营和整个供应链中维护劳工标准，尊重所有员工，并在安全的环境中进行安全而富有成效的工作。

知道如何善待你的员工，尊重他们来之不易的结社自由——不受迫害或雇主干涉地加入并参与工会的权利——以及集体谈判的权利对工人有利，对公司的财务底线有利，这不是高科技知识。

联合国介绍了其推进负责任的商业行为的全球协定。该“协定”包含人权、劳工、环境和反腐标题下的十项原则。其中有四个属于“劳工”标题。它们受到国际劳工组织的支持，并都适用于港口：

- 企业应维护结社自由并有效承认集体谈判权（原则 3）
- 消除一切形式的强迫和强制劳动（原则 4）
- 效废除童工（原则 5）/ 港口童工。是的，这种情况令人震惊地发生了
- 消除就业和职业方面的歧视（原则 6）

大多数领先的跨国公司雇主已经签署加入，但其中只有一家全球港口运营商——马士基集团旗下的 APMT。

DP World、HPH、COSCO 和 PSA 等其他大型码头运营商为什么不公开承诺在他们运营的所有国家全面实行最低的人权、强迫劳动和歧视标准呢？他们有什么东西要隐瞒吗？

2017 年 6 月，ITF 在 DP World 的终端组成了 17 个码头工会的全球联盟，帮助他们在重要问题上共同合作。他们同意他们希望赢得一套适用于全球所有工人的最低标准——无论他们是在印度、加拿大、秘鲁还是澳大利亚。

一些同盟工会向我们提供了有关雇主使用破坏工会的战术或建立黄色工会与他们竞争的信息，同时在剥削和减少码头工人权利的基础上追求竞争和企业增长。ITF 不会容忍这种剥削，并将与我们的工会合作，确保与港口雇主进行有意义的谈判和对话，终止这些违规行为。

DP World 的码头工人正要求他们的雇主在联合国全球协定上签字。DP World 需要公开承诺体面的健康与安全政策和实践、直接和间接雇员的公平就业标准，以及通过结社自由和集体谈判尊重员工的意见。■

在以下网站观看码头工人的播客：
www.thedockerpodcast.libsyn.com

呼吁所有 海员： 发表您对海上 性别问题的 看法

“尽管在过去十年里更多的妇女收到海员工作的吸引，但与每年部署的数以千计的男性高级船员相比，女性高级海员的人数依然很少。国际劳工组织（ILO）和国际海事组织（IMO）进行的研究显示，妇女只占世界海员的 2%。”

Tangi, “2016 年公共政策”



ITF “结束对女性运输工人的暴力”项目专家 Kim Rojas 敦促所有海员在 ITF 的研究中发表自己的看法，建立一个海上性别平等的现实，支持工会采取行动，实现变革

我们都知道，女性人数很少，高级职位上的女性更是“极少数”，但这对工人和工作场所的影响是什么？

为了回答这个问题，ITF 正在进行平等测试研究，需要你做出回应。

您对研究的回应将为我们和我们的工会提供宝贵的证据。例如，我们可以利用这些来挑战重要的行业问题，例如要求女海员做歧视性强制怀孕测试和对女海员毕业生的招聘歧视。

您的回应还将有助于我们收集全球交通行业暴力事件的证据，促进我们为拟议的关于制止针对工作场所男女工人的暴力和骚扰的新国际法的斗争。

在您的帮助下，我们可以接触到来自各种工作场所的最多的工人和工会代表 / 官员，并为我们所有人提交一个有利于工会运动的有力研究。

这项调查是自愿的，而且很容易完成。它主要需要打勾回答问题——甚至可以在手机上完成（尽管必须一次完成）。也有 PDF 格式，所

以您可以在开始在线调查之前查看并考虑问题。

调查也是匿名的，所以你可以提供你的答案，而不用担心任何人知道你的回答。

这项研究由两部分组成——一部分是帮助我们确定雇主政策和做法的工人调查，另一部分是工会补充调查问卷，帮助我们确定工会性别优先事项。

工人调查的问题有：

- 你的工作（匿名）；
- 您的雇主为实现机会均等而制定的政策和程序，包括获得培训和晋升以及工作中的暴力行为，如性暴力和性骚扰；及
- 与工作、养老金、招聘及外表有关的工作条件。■

表达您的看法，在网站上完成 ITF 的平等测试研究：

<https://goo.gl/63IL6g>

BURMESE COWBOY

THE SHWE TUN AUNG STORY



感受 Shwe Tun Aung 故事的激励

ITF 加拿大协调员 Peter Lahay 评议“缅甸牛仔：Shwe Tun Aung 的故事”

作为 ITF 的检查员，我们知道每个海员最终都会面临这一时刻。

你受了伤，但被拒绝医疗。或者食物耗尽。你的工资迟到，或根本没有出现，你的家人没有定期收到汇款。你被要求做不安全的工作。

你面临着一个艰难的选择：你是否做正确的事情，为自己和同志们站出来，并知道这样做可能要付出代价？

“缅甸牛仔：Shwe Tun Aung 的故事”是一部关于一个传奇海员的电影，他选择抛开恐惧，为自己的船员大声疾呼。这也是关于 ITF 在每一个关头发出的全球团结的信念。

1998 年，Shwe 签字加入“Great Concert”号方便旗船。四个月以来，船员没有收到工资。当食物用完后，他们靠着船上的货物大米生存。最后，货船前往巴西的港口，Shwe 决定联系 ITF。其余的船员担心他们的工作和家人，所以

Shwe 独自一人代表他们。他赢了。

这部电影记述了有时令人痛苦的恐惧、威胁和艰辛的故事，Shwe 最初被禁止回国，被带到一个国际家庭，在休斯敦担任 ITF 检查员的工作，最后他回到缅甸，帮助成立一个新的海员工会，即缅甸海员国际联合会（IFOMS），赢得了全世界的掌声和荣耀。

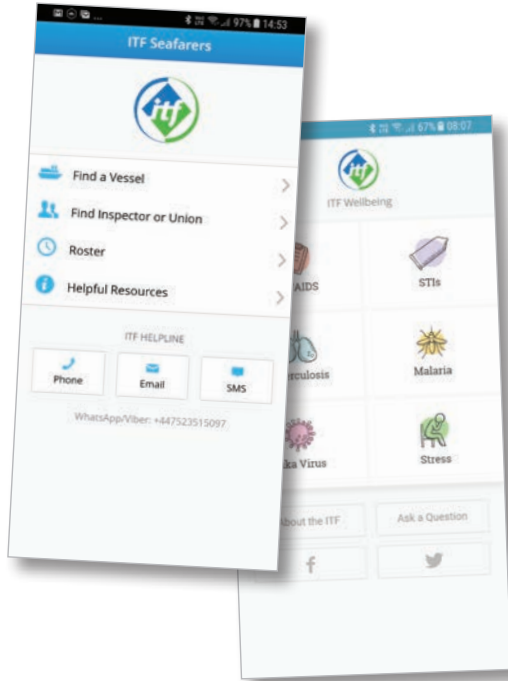
Shwe 的故事以最快乐的结局结束：开放、民主，以工人为中心的 IFOMS。Shwe 选择了正确的做法，握住了世界各地海员伸出的手，并让他的同胞体验到我们大家最终目标的途径：一个集体之间照顾我们自己利益的机会。为此，他是缅甸的传奇人物，也是全世界所有海员的勇敢战士。

感受激励。看这部电影。■

在 YouTube 上观看“缅甸牛仔：Shwe Tun Aung 的故事”：<https://goo.gl/hczK8m>



免费 ITF 应用： ITF 海员和 ITF 福祉



ITF 海员

- 了解你的船
- 了解一个工会可以为你做什么
- 发现在危机中得到帮助的地方
- 与 ITF 联系

ITF 福祉

担心艾滋病毒 / 艾滋病、性传播感染 (STIs)、肺结核 (TB)、疟疾、寨卡病毒或压力？

查找所有最新的信息和建议：

- 症状
- 传播
- 治疗
- 预防
- 关于这种疾病常见的误解

这些应用是免费的，供 **Android** 和 **iOS** 装置使用，只需从你的 **app store** 或以下网站下载：

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm



其他了解海上生活最新信息的方式：

- 跟踪最新新闻并表达你的看法，使用 **Twitter** 上的 **#itfseafarers**
- 了解 ITF 和工会的最新信息，在 **Twitter** 的 **@ITFglobalunion** 以及 **www.facebook.com/ITFseafarerssupport**

在码头捆绑是码头工人的工作

你是否被要求在港口承担船上的集装箱捆绑和加固工作？

如果你的公司要求你在港口承担加固和解开货物的工作，但没有当地码头工人工会出具的书面许可，那么它可能违反了 **ITF** 集体协议。如果这样的事在你身上发生，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。