

МОРСКОЙ



МЕЖДУНАРОДНАЯ
ФЕДЕРАЦИЯ
ТРАНСПОРТНИКОВ

БЮЛЛЕТЕНЬ

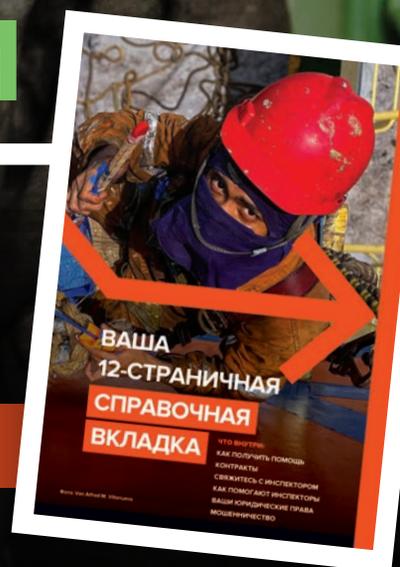
МОРЯКИ ПОДДЕРЖИВАЮТ МИР В ДВИЖЕНИИ

В ЭТОМ ВЫПУСКЕ:

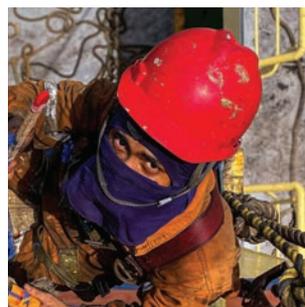
ПАНДЕМИЯ COVID ПО-ПРЕЖНЕМУ ДОСТАВЛЯЕТ
НЕПРИЯТНОСТИ МОРЯКАМ

БЕДСТВИЕ, ВЫЗВАННОЕ ОСТАВЛЕНИЕМ СУДОВ

ВАША НОВАЯ РАСШИРЕННАЯ СПРАВОЧНАЯ ВКЛАДКА
ДЛЯ ПОИСКА ПОМОЩИ



2 СОДЕРЖАНИЕ



- 4 КАМПАНИЯ ПРОТИВ УДФ
- 5 ВОЗДЕЙСТВИЕ ПАНДЕМИИ COVID
- 8 ВАКЦИНАЦИЯ МОРЯКОВ
- 10 РАССКАЗЫ С ПЕРЕДНЕГО КРАЯ
- 12 ПРОФСОЮЗЫ В ДЕЙСТВИИ
- 13 ОСТАВЛЕНИЕ СУДОВ
- 16 БИОГРАФИЯ: ПЭДДИ КРАМЛИН, ПРЕЗИДЕНТ МФТ
- 18 ЖЕНЩИНЫ НА МОРЕ

СПРАВОЧНАЯ ВКЛАДКА

12 СТРАНИЦ КОНТАКТНЫХ ДАННЫХ И СОВЕТОВ

- 19 УСТОЙЧИВОЕ СУДОХОДСТВО
- 20 SHIPBESURE И МОШЕННИЧЕСТВО
- 22 КРИМИНАЛИЗАЦИЯ
- 25 ЗДОРОВЬЕ И БЛАГОПОЛУЧИЕ
- 26 БИОГРАФИЯ: ИНСПЕКТОРАТ
- 30 УДОБНЫЕ ФЛАГИ
- 32 РЫБАКИ
- 34 ДОКЕРЫ
- 35 ФОНД МОРЯКОВ МФТ
- 36 ВЕБ-САЙТЫ И СОЦИАЛЬНЫЕ СЕТИ МФТ

Для просмотра нашей цифровой версии сканируйте код ниже:



Международная федерация транспортников (МФТ) — это международная федерация транспортных профсоюзов, которая представляет интересы около 20 миллионов транспортников из почти 700 членских профсоюзов в 150 странах, включая более 910000 моряков. Она состоит из восьми отраслевых секций: моряков, работников рыбного хозяйства, работников внутреннего водного транспорта, докеров, железнодорожников, работников автомобильного транспорта, работников гражданской авиации и работников туристического сектора. Она представляет транспортников на международном уровне и защищает их интересы посредством проведения глобальных кампаний и акций солидарности. В портах всего мира работают 130 инспекторов и контактных лиц МФТ.

МОРСКОЙ БЮЛЛЕТЕНЬ МФТ № 36/2022

Издан в 2022 г. Международной федерацией транспортников (МФТ), 49/60 Borough Road, London SE1 1DR, United Kingdom. Дополнительные экземпляры *Морского бюллетеня* (изданы на английском, арабском, китайском, немецком, индонезийском, японском, бирманском, русском, испанском и турецком языках) можно получить в МФТ по вышеуказанному адресу. Вы также можете скачать PDF на <https://www.itfseafarers.org/en/resources/materials>

Веб-сайт: www.itfseafarers.org Электронная почта: seafsupport@itf.org.uk | Тел: +44 (20) 74032733 Факс: +44 (20) 73577871
Фото на обложке: Эдджон Манлангит, Филиппины



«От имени МФТ я хочу выразить огромную благодарность морякам за ваш профессионализм, самоотверженность и напряженную работу по обеспечению глобальных перевозок товаров в течение еще одного года, характеризуемого трудностями и неопределенностью, вызванными пандемией Covid.»

Дорогие друзья,

От имени МФТ я хочу выразить огромную благодарность морякам за ваш профессионализм, самоотверженность и напряженную работу по обеспечению глобальных перевозок товаров в течение еще одного года, характеризуемого трудностями и неопределенностью, вызванными пандемией Covid.

Я также хочу поблагодарить наши членские профсоюзы, которые продолжали проявлять солидарность и оказывать практическую и психологическую поддержку своим членам в такие тяжелые времена, когда моряки и их семьи испытывают финансовую нестабильность и тревогу.

Работа сверх контракта, запрет на увольнение на берег, иногда отсутствие необходимой вам медицинской помощи... В Морском бюллетене рассказывается о том, что МФТ и ее членские профсоюзы делают, чтобы смягчить последствия пандемии для жизни моряков.

Мы еще не добились этого окончательно, однако уже большим достижением стало продвижение вопроса о вакцинации моряков на родине и при заходе в иностранные порты. Местные профсоюзы, инспекторы МФТ и центры социально-бытового обслуживания моряков помогали вести эту жизненно важную работу на местах.

Мы представляем справочник о том, что на самом деле означает система удобных флагов для моряков. Мы рассматриваем некоторые случаи оставления судов, когда система УдФ мешает морякам получать задолженности по зарплате и репатриироваться. Мы также рассматриваем несколько примеров того, как система сдерживает правосудие, когда моряки оказываются вовлеченными в уголовные расследования.

Если вы ищете новую работу в морской отрасли, почитайте, как наш новый специализированный веб-сайт ShipBeSure может помочь вам на каждом этапе процесса найма, в том числе о том, как не стать жертвой мошенников.

Мы расширили нашу справочную вкладку, чтобы вместить больше важной информации и советов, и сделать ее более удобной для вашего пользования.

Пока Морской бюллетень готовится к печати, разворачиваются ужасные события в Украине. Я говорю от имени всех в семье МФТ, что наши мысли с украинскими и российскими моряками и их семьями, которые оказались втянутыми в эти трагические события. Мы сопереживаем всем сердцем.

С солидарным приветом и в надежде на мирный 2022 год.

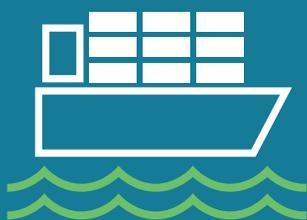
Стивен Коттон

Генеральный секретарь МФТ

Кампания МФТ против УДФ в цифрах за 2021 г.

ИНСПЕКЦИИ МФТ

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



ОБЩЕЕ ЧИСЛО ПРОВЕРОК

7 264

 6 302
С НАРУШЕНИЯМИ

 962
БЕЗ НАРУШЕНИЙ

5 ОСНОВНЫХ ПРОБЛЕМ

по типу, обнаруженных во время проверок МФТ



1 911 НАРУШЕНИЕ КОНТРАКТА



1 851 ДОГОВОР



1 198 ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ



894 НЕСОБЛЮЖДЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ

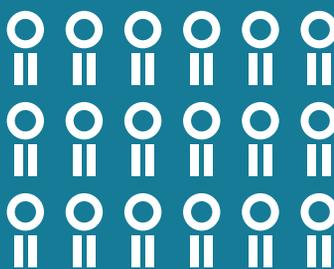


610 ЗАБОЛЕВАНИЯ

ОБЩАЯ СУММА ВЗЫСКАННЫХ ЗАДОЛЖЕННОСТЕЙ ПО ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ



СУДА И МОРЯКИ, НА КОТОРЫХ РАСПРОСТРАНЯЮТСЯ ДОГОВОРЫ МФТ



280 687

ОБЩЕЕ ЧИСЛО МОРЯКОВ, НА КОТОРЫХ РАСПРОСТРАНЯЮТСЯ ДОГОВОРЫ



13 260

ОБЩЕЕ ЧИСЛО ДОГОВОРОВ

Моряки по-прежнему сильно страдают от пандемии

Спустя два года с начала пандемии Covid-19 она продолжает негативно отражаться на жизни моряков. **Стив Янделл**, помощник координатора МФТ, секция моряков и работников внутреннего водного транспорта, изучает проблемы и то, как МФТ и ее членские морские профсоюзы пытались их решать

Продолжающиеся последствия пандемии проявляются в продолжительном времени пребывания на судах, отказе в предоставлении увольнения на берег и повышенной тревоге среди моряков и их семей.

Во Всемирный день психического здоровья 10 октября 2021 г. МФТ обратилась с призывом к миру прислушаться к голосу транспортников всего мира, которые в течение 18 месяцев находились на передовой в борьбе с пандемией.

В некоторых случаях морякам приходилось нести еще большую нагрузку: выполняя дополнительную работу, когда судно находилось в плавании с не полностью укомплектованным экипажем, или не получая медицинскую или стоматологическую помощь на берегу из-за не идущих на компромисс правительств.



Фото: Чан Мин Тет

Застряли на борту

К июлю 2021 г. примерно у 250 000 моряков уже истек срок действия трудовых договоров, а многие страны ввели ограничения на поездки. По мере ослабления ограничений их число уменьшалось, однако в начале 2022 г. тысячи моряков по-прежнему вынуждены оставаться на судах после истечения срока действия их договоров.

Правительства и судовладельцы обязаны делать все возможное для облегчения репатриации всех моряков, которые находились в море в течение девяти месяцев. Иногда судоходные компании не делали этого, даже если речь шла лишь о незначительных расходах за рейс на родину или за направление в другой порт, где действует меньше ограничений. Другие действовали более упреждающим образом и финансировали бронирование гостиниц для моряков для тестирования на Covid-19 и карантина.

Отказ репатриировать

В худших случаях владельцы бросали суда и экипажи на произвол судьбы. МФТ сообщила о 88 из 95 официальных случаев оставления судов в 2021 г.; и уже в начале 2022 г. их число было значительным. *(читайте подробнее о случаях оставления судов на стр. 13–15).*

Неудивительно, что суда под удобными флагами выходят на очень видное место, когда моряки сообщают о нарушениях, таких как неспособность обеспечить репатриацию. Государства флага Панама, Либерия, Маршалловы Острова и государства ЕС Мальта и Кипр входят в число постоянных правонарушителей. *(читайте подробнее об УдФ на стр. 30–31).*

Неспособность репатриироваться также означала, что тысячи других моряков, которые обычно заменяют экипажи на судах, не могут этого сделать. В результате отсутствие заработной платы, иногда в течение очень длительного периода, привело к серьезным финансовым трудностям для семей моряков, особенно в тех случаях, когда моряк является единственным кормильцем. Большинство стран-поставщиков морской рабочей силы не имеют адекватных планов страхования от потери доходов.

Изменение ограничений на поездки

Моряки по-прежнему сталкиваются с ограничениями на свободу передвижения, введенными из-за пандемии, и они меняются от страны к стране. В последние месяцы правительства изменили свою иммиграционную политику или закрыли границы в ответ на всплеск Omicron; страны Европейского Союза применяют свои собственные ограничения, а количество рейсов между Азией и Европой все еще не вернулось к норме.

В Китае смена экипажей связана с очень большими трудностями, когда списание с судна зависит от одобрения местных властей и возможно только в определенных портах. В Индонезии полностью вакцинированные члены экипажа, прибывающие на судно, теперь должны пройти пятидневный карантин и сделать два ПЦР-теста, прежде чем им будет разрешено прибыть на свое судно. В Японии экипаж, прибывающий из Филиппин или Индии, должен быть изолирован за 10 дней до отправления, сделать два ПЦР-теста и предъявить сертификаты с отрицательным результатом.

Ограничения также действуют в Латинской Америке. Например, в Аргентине, хотя национальное

правительство в настоящее время разрешает смены экипажей во многих портах, они не могут осуществляться, потому что местные органы власти не в состоянии обеспечить безопасные коридоры. В Бразилии все иностранные экипажи, в том числе покидающие суда, должны предоставить доказательство отрицательного результата ПЦР-теста, сделанного как минимум за 72 часа до отправления. Кроме того, моряки должны вести журнал контроля температуры за последние 14 дней.

На протяжении всей пандемии МФТ сотрудничала с отраслью, делая все возможное, чтобы обеспечить морякам постоянную свободу передвижения. Это включало в себя последовательное лоббирование на высоком уровне, часто вместе с Международной палатой судоходства (МПС), международными организациями и отдельными правительствами в отношении конкретных национальных ограничений.

Вакцинация моряков

«Нам нужно, чтобы страны происхождения моряков уделяли им приоритетное внимание в качестве ключевых работников для вакцинации. Нам нужно, чтобы государства порта предлагали вакцины морякам, заходящим на их побережье. Нам нужно, чтобы государства флага вакцинировали всех моряков на судах, которые ходят под их флагом». Дэйв Хайндел, председатель Секции моряков МФТ

Из более чем 1,5 миллиона моряков, работающих в море, большинство не вакцинированы. Это создает процедурные препятствия для смены экипажей во многих местах. В Сингапуре и Китае, например, морякам необходимо предъявить справку о вакцинации, иначе они будут задержаны на пограничных пунктах.

МФТ сотрудничает с отраслью, пытаясь облегчить вакцинацию моряков, в том числе призывая правительства поддержать временный отказ от прав интеллектуальной собственности на вакцины (известный как отказ от соблюдения ТРИПС). В октябре 2021 г. более 375 профсоюзов, представляющих более 12 миллионов транспортников из 118 стран, направили лидерам Великобритании, Германии, Швейцарии и Комиссии ЕС письмо с требованием прекратить их противодействие этому. *(Читайте подробнее о вакцинации на стр. 8–9).*

Коммуникации

Моряки, беспокоящиеся о своих друзьях и семьях на родине, не имеют никакой гарантии, касающейся возможности подключения к Интернету, что многими из нас считается само собой разумеющимся на берегу. Судовладельцы не обязаны предоставлять доступ в Интернет для своих экипажей, и многие просто этого не делают.

МФТ намерена это изменить. Мы предлагаем внести поправку в Конвенцию о труде в морском судоходстве (MLC), чтобы сделать разумный доступ в Интернет обязательным требованием. Эта и другие поправки будут обсуждаться в мае 2022 г. Специальным трехсторонним комитетом МОТ по MLC в Женеве. В случае принятия наша поправ-



«Нам нужно, чтобы страны происхождения моряков уделяли им приоритетное внимание в качестве ключевых работников для вакцинации. Нам нужно, чтобы государства порта предлагали вакцины морякам, заходящим на их побережье. Нам нужно, чтобы государства флага вакцинировали всех моряков на судах, которые ходят под их флагом».

Дэйв Хайндел, председатель Секции моряков МФТ

ка должна быть ратифицирована правительствами стран-членов. Это обычно происходит, так что практически это стало бы частью MLC.

Медицинская помощь

Некоторые моряки по-прежнему сталкиваются с трудностями в доступе к медицинскому обслуживанию из-за ковидных ограничений. Возьмем, к примеру, этот случай, который недавно привлек внимание МФТ.

В начале января 2022 г., вскоре после того, как судно Bigroll Beaufort отправилось из Сингапура в Шри-Ланку, в экипаже был выявлен положительный результат на Covid-19. Один член экипажа был серьезно болен и нуждался в медицинской помощи. Капитан связался с местными властями в Хамбантоте, Шри-Ланка, однако ему сообщили, что медицинская помощь на берегу невозможна, но что на борт может подняться врач. К счастью, член экипажа выздоровел. Все обстоятельства отказа властей Шри-Ланки расследуются.

В октябре 2021 г. Международная организация труда (МОТ) и Международная морская организация (ИМО) опубликовали совместное заявление о медицинской помощи. В нем подчеркивалось «обязательство обеспечить морякам безотлагательный доступ к медицинскому обслуживанию на берегу, когда бы они в ней ни нуждались, и оказывать медицинскую помощь на борту, если в этом возникнет необходимость, разрешив квалифицированным врачам и стоматологам посещать суда».

МФТ и МПС предлагают касающуюся этого поправку к MLC, в том числе на Специальном трехстороннем комитете в мае. ■



Морские профсоюзы помогают прилагать усилия, направленные на вакцинацию

Морской бюллетень представляет обобщенную картину усилий по вакцинации моряков, предпринимаемых в мире

С самого начала профсоюзы по всему миру начали действовать, чтобы помочь вакцинировать моряков. Инспекторы и координаторы МФТ сотрудничали с местными профсоюзами и благотворительными организациями, занимающимися вопросами благополучия моряков, чтобы помочь распространять дозы вакцины в Соединенных Штатах, в то время как членские профсоюзы моряков, входящие в состав МФТ, настаивали на том, чтобы правительства их государства порта распространяли вакцины на заходящие экипажи.

В апреле Nautilus призвал Соединенное Королевство стать международным центром вакцинации моряков, а Seafarers' International Union of Canada предупредил о полном прекращении судоходства в стране, если срочно не будет разработан план вакцинации моряков. В мае Техас первым начал вакцинацию экипажей в портах благодаря партнерству между МФТ, профсоюзами, Хьюстонским международным центром моряков (HISC) и местной клиникой Workplace Safety Screenings (WSS). Это привело к аналогичным программам в США и во всем мире.

С тех пор как в мае 2021 г. в Соединенных Штатах всерьез началась вакцинация моряков, Canola поддерживает инспектора МФТ Барбару Шипли (Seafarers' International Union — SIU). Она привезла девять членов экипажа для вакцинации в Ньюпорт-Ньюс, штат Вирджиния; однако у третьего помощника капитана не было американской визы, поэтому он не мог поехать. В августе, когда судно Canola вернулось, она выполнила свое обещание помочь ему и организовала ему прививку на борту.



Фото: Médecins Sans Frontières (MSF)
(Врачи без границ)



«Как вы можете вспомнить такого, как я, с вашим напряженным графиком? И вы делаете это с большой страстью. Спасибо, Барбара, за то, что спросили о моих ощущениях... это много значит для меня».

Третий помощник капитана Canola
Решал Баласубраманиям

«От имени экипажа КЕТА я хотел бы выразить свою благодарность МФТ/ докерам MUA, которые очень помогли нам с репатриацией и вакцинацией, а также с новым договором для судна. Мы благодарим за размещение и поддержку, которые вы нам предоставляли в течение всего процесса.»
Экипаж КЕТА

Сотрудничество AMOSUP на Филиппинах

Более 25000 филиппинских моряков были полностью вакцинированы за восемь месяцев до конца февраля 2022 г. благодаря партнерству между членским профсоюзом МФТ AMOSUP, Министерством здравоохранения и Управлением морского судоходства (Марина). AMOSUP также организовал 4342 повторных прививки в своих госпиталях для моряков в Маниле, Себу, Илоило и Давао Сити. В своих подразделениях в провинциях AMOSUP также проводил вакцинацию членов семей моряков.

«Мы благодарны за поддержку со стороны правительства, частного сектора и наших социальных партнеров... Для моряков крайне важно оставаться защищенными от вируса и сохранять свои рабочие места на судах мирового флота». Председатель AMOSUP д-р Конрадо Ф. Ока

Бесплатные прививки для иностранных моряков в Хорватии

После консультаций с местными инспекторами МФТ и Seafarers' Union of Croatia (SUC) правительство Хорватии совершенно бесплатно предоставило иностранным морякам вакцины Johnson & Johnson. МФТ организовала транспортировку экипажей в центр вакцинации, а SUC оплатил ее.

К концу февраля 2022 г. более 400 моряков были вакцинированы в портах Риека и Плоче, некоторые первой дозой, а другие ревакцинированы. Прививки сразу заносятся в Международный прививочный сертификат, который признан в странах происхождения моряков, а через 15 дней моряки получают цифровой сертификат ЕС о прививке против COVID, который позволяет им свободно перемещаться по Европе.

Вакцинация в США в рамках партнерства

Вирджиния: к концу февраля 2022 г. были сделаны около 1600 прививок. Вначале инспектор Барбара Шипли начала обсуждение с партнерами в портах о том, как вакцинированные моряки могли бы помочь в обеспечении функционирования цепочек поставок. Через канцелярию губернатора министерство здравоохранения Вирджинии получило разрешение задействовать Национальную гвардию Вирджинии для вакцинации на борту судов. В конечном счете Independent Maritime Consultants взяли на себя координацию вакцинации, а с декабря Шипли стала руководить этим процессом. Она работает с местными аптеками по вопросам вакцинации членов экипажей на борту.

Хьюстон: К концу февраля 2022 г. около 19700 моряков на более чем 1020 судах были вакцинированы на борту за минимальную плату благодаря партнерству между МФТ, HISC (Хьюстонским международным центром моряков) и местной клиникой WSS (Workplace Safety Screenings). Инспектор Шве Аунг (SIU) получает запросы на вакцинацию от капитанов и членов экипажей, и следит за их выполнением. МФТ предоставила HISC грант на покрытие расходов по сопровождению бригады медиков для вакцинации на суда, или моряков в клинику на берегу. Этот грант также означает, что транспортировка членов экипажей для вакцинации предоставляется бесплатно.

Австралия перенимает модель вакцинации Квинсленда

Квинсленд: в сентябре 2021 г. штат стал первой австралийской юрисдикцией, которая вакцинирует против Covid всех иностранных моряков, прибывающих в местные порты. Программа испытаний была разработана Maritime Safety Queensland (Безопасность на море, Квинсленд) совместно с QLD Health (Министерство здравоохранения Квинсленда). Она началась с судов повышенного риска, судов, которые регулярно заходят в австралийские порты, и судов, перевозящих жидкое топливо, а затем была расширена за счет включения всех заходящих судов. Благодаря своему успеху программа была одобрена правительством Австралии в марте; ожидается, что эта модель будет развернута по всей стране.

Виктория: в феврале 2022 г. некоммерческие организации Stella Maris и MTS начали бесплатно осуществлять вакцинацию на заходящих судах, включая TSL Rosemary и Mount Owen. Инспектор МФТ Мэтт Перселл (Maritime Union of Australia — MUA) использовал эти примеры, чтобы побудить правительство штата координировать расширяющуюся программу вакцинации, отметив также, что обе эти организации возьмут на себя расходы, связанные с предоставлением вакцин.

Новый Южный Уэльс: к концу февраля 2022 г. около 1600 моряков были вакцинированы в районе Порт-Кембла и Ньюкасл после того, как 11 членов экипажа Inge Kosan первыми были вакцинированы в сентябре 2021 г. Инспектор МФТ Дэн Крамлин (MUA) тесно сотрудничает с морской группой по вопросам здравоохранения штата, портом, MTS и Stella Maris, чтобы обеспечить прибывающим морякам доступ к первой и второй дозам, а также к сертификации вакцины. Ярким событием было получение вакцины для 16 членов экипажа КЕТА, находившимися на борту более 10 месяцев, перед репатриацией на родину к своим семьям. ■

Инспектор добивается выплаты компенсации вдове

Кирилл Павлов, инспектор МФТ в Санкт-Петербурге, был тронут, получив куклу-капитана ручной работы от благодарной вдовы за его «благородный поступок», когда он помог ей выиграть битву за компенсацию после гибели ее мужа.

Кукла должна была стать подарком-сюрпризом для мужа Оксаны, но у нее так и не появилось шанса подарить ее ему. Вместо того, чтобы вернуться домой по истечении срока действия четырехмесячного трудового договора, владелец Selinda, ходящего под флагом Португалии, сообщил капитану Ростиславу, что ковидные ограничения не позволяют заменить его. Его попросили идти на сухогрузе на Филиппины, где судно было продано 15 недель спустя. Сразу после передачи судна новому владельцу у Ростислава случился сердечный приступ на борту, и он был госпитализирован.

Оксана вспоминает: «Муж на здоровье не жаловался, перед отплытием прошел медкомиссию, никаких проблем не было выявлено. Но другой климат, сломанный во время плавания кондиционер, духота, обезвоживание из-за жары, продленный контракт, сумасшедшая загруженность из-за

продажи сухогруза — все это сыграло роковую роль в случившемся».

Ростислава отправили обратно в Россию и положили в больницу. Однако его быстро выписали из-за вспышки коронавируса, и он скончался дома из-за отрыва тромба.

Согласно его трудовому договору Оксана и ее маленький ребенок имели право на компенсацию. Однако страховая компания не хотела ее выплачивать, потому что Ростислав скончался на суше через месяц после окончания срока действия договора. Когда местный представитель P&I предложил намного меньшую сумму, чем причиталась Оксане, и хотел, чтобы она подписала документ об отказе от требований, она не согласилась.

«Страховая компания решила тянуть время, — рассказала Оксана, — несколько раз давала неправильный адрес электронной почты... потом перестала отвечать на мои звонки и сообщения; скорее всего, она заблокировала мой номер, потому что сотрудники все же разговаривали со мной, если я звонила с телефонов друзей».

Члены экипажа мужа посоветовали теряющей надежду Оксане обратиться в МФТ. Мы настаивали на том, что проблемы со здоровьем у Ростислава были вызваны стрессом, связанным с работой после окончания срока действия его контракта и с передачей судна. В национальном колдоговоре экипажа судна с профсоюзом



Рекордное взыскание задолженностей по зарплате за один день

Как сообщает Мэтт Перселл, помощник координатора МФТ в стране, более 270 000 долларов США были возвращены из украденных зарплат в ходе однодневного обучения, проведенного австралийскими инспекторами МФТ в порту Джилонг.

14 февраля шесть новых участников и действующих волонтеров — докеров, портовых рабочих и моряков — провели день в офисах Maritime Union of Australia, изучая вместе со мной теорию МФТ при содействии нашего давнего волонтера Грэма Арчера и официального представителя штата Виктория Дэвида Болла.

Для практических занятий на следующий день мы разделили участников на группы с опытными инспекторами судов и провели четыре инспекции.

И с каким же потрясающим результатом — по четырем судам мы выявили задолженности по заработной плате на сумму более 270 000 долларов США. Мы считаем, что это рекорд.

Кроме того, между нами, государством порта и владельцами было согласовано несколько планов по репатриации, и мы определили возможность нового варианта, покрываемого договором МФТ с нашими членскими организациями в Гонконге.

Марк Крэйвен, портовый рабочий в Джилонге, сказал: «На меня действительно произвело

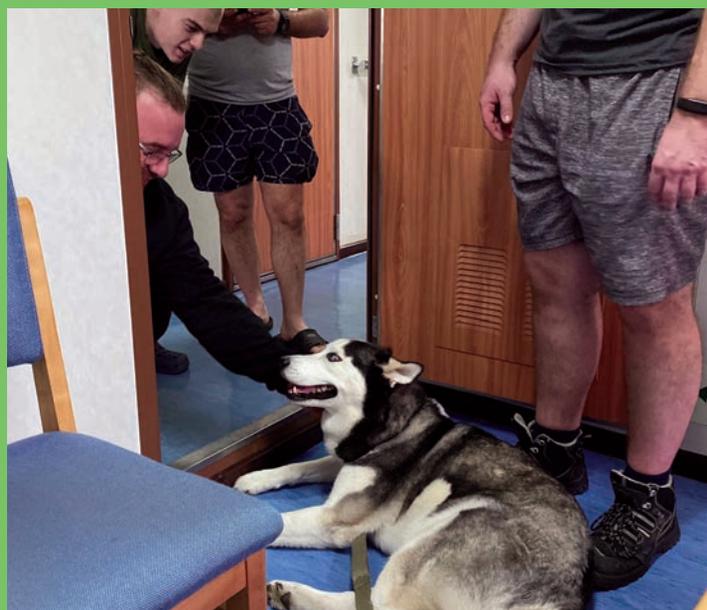
«Такие случаи меня бесят. Компания использовала капитана как раба, чтобы сократить расходы, а затем выбросила его как мусор. Она не позаботилась о предоставлении ему надлежащего лечения или о его психическом здоровье. Судовладельцы нанимают страховщиков и могут настаивать на быстрой выплате компенсации. Однако слишком часто они предпочитают этого не делать».

Кирилл Павлов,
инспектор МФТ

FESMAR в Португалии предусмотрено, что если моряк скончался в период работы, его бенефициар имеет право на полное жалование за месяц, в котором наступила смерть, плюс базовую ставку. Мы успешно настояли на этом, а также добились компенсации для несовершеннолетнего ребенка. В итоге Оксана получила почти 70000 долларов США. ■

впечатление то, как МФТ защищает права моряков и как мы, имея небольшой опыт, смогли помочь Мэтту и МФТ в достижении такого замечательного результата для моряков. Спасибо МФТ за предоставленную нам возможность увидеть, как мы, докеры и моряки в Австралии, можем поддерживать эту кампанию».

Национальная программа обучения организована Сандрой Бернал, ассистентом МФТ в Австралии, и была приостановлена после первого занятия в июле 2021 г. в Мельбурне из-за ограничений, связанных с Covid. Теперь она будет проходить в Портленде, Ньюкасле, Сиднее, Тасмании, Аделаиде, Квинсленде, Западной Австралии и Дарвине и завершится к середине текущего года. ■



Собака приносит утешение экипажам

Возможно, впервые собака доставляет утешение и удовольствие экипажам во время инспекций судов. Эрик Уайт, инспектор МФТ во Флориде, описывает свои посещения судна, на которых находится Стэнли

Моя семья приютила Стэнли, спасательного пятилетнего сибирского хаски, в июле 2021 г. В первую неделю его нахождения у нас я выгуливал его в доке перед тем как посадить обратно в свой грузовик, когда собирался подняться на судно. К моему удивлению, капитан позвал его на борт.

Экипаж полюбил его, фотографировал, и теперь он является своим в порту и на борту судов. Моряки, прибывающие в основном из Филиппин и Восточной Европы, рассказывают мне, что Стэнли напоминает им о доме и скрашивает их дни. Один старший механик даже попросил прогуляться с ним по причалу. Недавно матрос 1 класса сильно расчувствовался, когда был со Стэнли, так как его собака дома только что издохла. Трогательно смотреть, как Стэнли действует на людей, и как он сам при этом наслаждается каждой минутой. Когда он со мной, мои инспекции длятся дольше — члены экипажа часто настороженно относятся к инспекторам, но если рядом Стэнли, они стекаются ко мне.

Стэнли также является завсегдатаем в центрах моряков, и капелланы рады заниматься с ним, если мне кажется, что брать его на судно неуместно. Видя положительное влияние Стэнли, некоторые центры рассматривают возможность инициирования какой-либо программы с использованием терапевтических собак.

Однако таможенники, моряки и другие инспекторы МФТ говорят мне, что на данный момент Стэнли и я являемся единственными. ■

Знаковое решение против российского владельца судна под УдФ



Впервые удовлетворен иск российского моряка к российскому владельцу судна под УдФ. **Александра Згоржельская**, заместитель председателя профсоюзного комитета моряков Владивостока Российского профессионального союза моряков, рассказывает о четырехлетней битве

Боцман Николай Михайлович Харченко получил травму на борту Platon под флагом Сьерра-Леоне еще в мае 2018 г. Он перенес операцию в южнокорейском госпитале, вернулся домой и до августа продолжал лечение во Владивостокской поликлинике.

Его заявление о трехмесячном отпуске по болезни и компенсации, а также его просьба о составлении отчета о происшествии были отклонены зарегистрированной во Владивостоке компанией SK Grand Shipping на том основании, что компания была управляющим, а не судовладельцем, и, следовательно, не его работодателем. Компания утверждала, что истинным работодателем была иностранная компания Pratis Corporation, зарегистрированная на Виргинских островах. Однако трудовой договор Харченко был заключен с SK Grand, и она была записана в судовой книге как работодатель и судовладелец.

Моряк обратился за помощью в Российский профессиональный союз моряков в марте 2019 г. Мы порекомендовали ему пройти медицинскую консультацию, чтобы, вооружившись листком нетрудоспособности, обратиться в государственный Фонд социального страхования. Шокирующим образом выяснилось, что SK Grand Shipping не платила за Харченко страховые взносы и налоги, поэтому боцман не мог предъявить претензию. В августе мы заручились поддержкой транспортной прокуратуры и следственного отдела по транспорту. Представитель транспортной прокуратуры обратился в суд с иском, чтобы обязать компанию исполнить

свои правовые обязательства по уплате налоговых и иных платежей в Российской Федерации.

В поддержку судебного дела мы обратились к государству флага с просьбой предоставить документы о соответствии MLC, из которых следует, что SK Grand Shipping выступала судовладельцем и работодателем, ответственным за страхование и выплату заработной платы и, соответственно, выплату больничных.

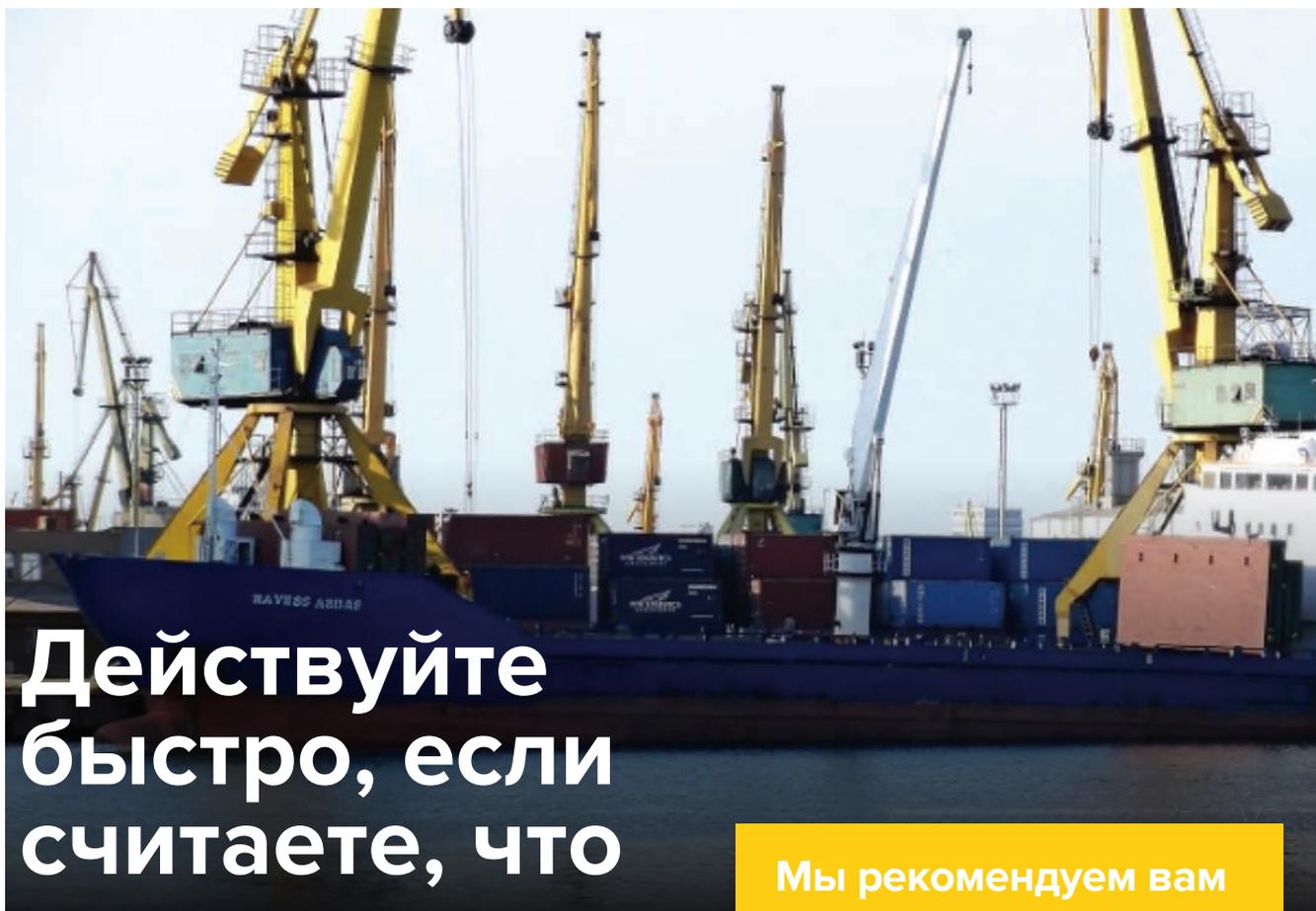
По административным причинам первое судебное заседание не состоялось. Но апелляция была удовлетворена, и 8 октября 2021 г. суд постановил, что SK Grand Shipping должна признать свои обязательства и заплатить финансовые взносы Российской Федерации, чтобы Харченко мог получать государственное пособие по временной нетрудоспособности.

Это был знаковый случай. Транспортная прокуратура впервые поддержала иск гражданина Российской Федерации к российскому судовладельцу в отношении судна под УдФ. До этого российские суды утверждали, что у них нет юрисдикции и что споры должны регулироваться в соответствии с законодательством государства флага.

Однако битва Харченко за свой больничный и компенсацию от компании продолжается. ■

Читайте подробнее об УдФ на стр. 30–31.





Действуйте быстро, если считаете, что

вас оставили

Ужасающие истории на этих страницах — лишь некоторые из 88 случаев оставления судов, в которых инспекторы МФТ оказали помощь в 2021 г. Координатор инспектората МФТ Стив Троусдейл советует брошенным морякам действовать быстро и обращаться за помощью

Когда судоходная компания терпит банкротство, когда экипаж находится на борту и без зарплаты, морякам может быть трудно узнать, к кому обращаться за помощью из-за сложной системы судоходства под удобным флагом.

Судоходные компании имеют обязательства перед моряками в соответствии с MLC, но могут игнорировать их при возникновении у них финансовых проблем. Государства флага, ратифицировавшие MLC, играют центральную роль в части достижения того, чтобы брошенный экипаж был обеспечен продовольствием, не полученными причитающимися выплатами и возможностью вернуться на родину; однако при желании они могут подойти к этому с другой стороны. А морская администрация государства флага, которую МФТ просит побуждать или заставить судовладельца выплатить причитающуюся заработную плату, часто бездействует. ■

Мы рекомендуем вам

Перед тем, как что-либо подписывать, проверьте всю имеющуюся информацию о судне, которую вы можете получить — используйте веб-сайты, которые показывают местоположение и пункт назначения судов, а также совместную базу данных ИМО/MOT, в которой перечислены все оставленные суда. <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>

На борту, невыплата заработной платы в течение нескольких недель является тревожным признаком того, что работодатель может оставить судно и экипаж. MLC предусматривает, чтобы морякам платили не реже одного раза в месяц; поэтому, если вы более месяца не получаете полной оплаты, это является нарушением MLC.

Не позволяйте страху перед работодателем мешать вам действовать. МФТ может помочь вам только в том случае, если вы сделаете первый шаг и попросите о помощи. Свяжитесь с нами по электронной почте seafsupport@itf.org.uk или посетите страницу Поддержка моряков МФТ в Facebook. Вы также должны подать жалобу и связаться со страховщиком как можно скорее, чтобы избежать финансовых потерь.



Морским судам необходимо делать больше для брошенных экипажей

Джейсон Лэм, инспектор МФТ в Гонконге, стал свидетелем ухудшения физического и психического здоровья моряков, находящихся в ловушке на борту *Angelic Power* в течение 12 месяцев, пока их дело об оставлении судна тянулось в китайских судах

Девять греческих и 13 филиппинских членов экипажа находились на борту, когда балкер выгрузил свой груз в Гуанчжоу недалеко от Гонконга, Китай, в июле 2020 г. Обычный заход превратился в кошмар для экипажа, когда между грузополучателем и судовладельцем возник финансовый спор.

В декабре судно было арестовано судом. В феврале 2021 г. греческие владельцы *Angeliki Dynamis Investment* и операторы *Panthalassa Maritime Corp* оставили судно и перестали платить экипажу. Срок действия страховки истек.

Суд назначил местного агента и профинансировал снабжение продовольствием, водой и другими предметами первой необходимости для экипажа, оказавшегося в ловушке на борту не по своей вине. В апреле крьюинговый агент организовал и оплатил репатриацию семи греческих моряков.

Доведенные до отчаяния филиппинские моряки наняли собственных адвокатов для ведения дела о репатриации в суде. Адвокаты согласились на мою просьбу, чтобы они также представляли интересы двух оставшихся греческих моряков. В конечном счете китайские власти отреагировали. Пять китайских сменщиков поднялись на борт *Angelic Power*, чтобы ознакомиться с управлением им, прежде чем находящемуся на нем экипажу, наконец, разрешили покинуть судно и вернуться к своим семьям в июле 2021 г.

Однако на этом история не заканчивается. В феврале 2022 г. судно еще не было продано, а 22 морякам все еще причиталась заработная плата в размере 221000 долларов США.

Вместо того, чтобы оставлять моряков мучиться на борту в течение нескольких месяцев, суд должен был организовать их немедленную репатриацию, когда дело было только открыто. Этот слишком распространенный сценарий является причиной того, почему МФТ требует, чтобы власти действовали быстро в отношении того, что касается благосостояния членов экипажа, пока продолжаются финансовые споры. ■

Брошенные во время шторма

Согласованные действия МФТ, местного профсоюза и служб социального обеспечения помогли восьми брошенным морякам после их наводящего ужас спасения во время шторма и, наконец, вернули их на родину. Джейсон Лэм, инспектор МФТ в Гонконге, рассказывает об этом

Судно Lidia под флагом Палау направлялось в Хошимин с командой из восьми моряков из Мьянмы, когда 6 октября 2021 г. волнение на море вынудило его бросить якорь возле острова Догша, Тайвань.

Двумя днями позже тайваньская береговая охрана несколько раз предупредила капитана, что в их сторону приближаются два тропических шторма и что остров окажется между ними. Она настоятельно рекомендовала судну немедленно покинуть место стоянки. Однако капитан сообщил, что это будет опасно, так как судно находится в очень плохом состоянии, и оно может плыть только по тихой воде.

Когда ветер начал усиливаться и волна стала достигать высоты до шести метров, капитан принял решение вечером покинуть судно. Береговая охрана позвонила в Гонконгский морской спасательно-координационный центр, который благополучно доставил вертолетом всех моря-

ков в Гонконг. Экипаж был размещен в карантинном центре Пенни-Бей.

Посольство Мьянмы в Гонконге попросило МФТ помочь экипажу. Капитан рассказал нам, что большая часть экипажа потеряла паспорта, мореходные книжки и все свои вещи во время спасения. Он сказал, что никто из них не получал зарплату с августа и что им задолжали в общей сложности 29914 долларов США.

Несмотря на наши многочисленные запросы по электронной почте об оплате и репатриации экипажа, мы не могли связаться с малайзийским судовладельцем Prestige Marine LCC после 11 октября. Консульство Мьянмы попросило крюингового агента следить за репатриацией.

Дело не двигалось с места до тех пор, пока МФТ, местные профсоюзы и службы социального обеспечения не начали действовать.

При содействии посольства я убедил крюингового агента заплатить за репатриацию экипажа. 1 ноября профсоюз Merchant Navy Officers' Guild успешно обратился в Гонконгский фонд взаимопомощи моряков с просьбой предоставить каждому моряку средства для чрезвычайных обстоятельств в размере 500 долларов США. Гонконгский международный центр обслуживания моряков, который финансируется Фондом моряков МФТ, организовал для них размещение в гостинице и трансфер в аэропорт.

В конечном счете 2 ноября все восемь моряков отправились на родину в Янгон, Мьянма. С тех пор некоторые из них получили от крюингового агента по крайней мере часть причитающейся им заработной платы. ■

Освобождены из опасной тонущей тюрьмы

Координатор сети МФТ в Арабском мире и Иране **Мохамед Аррачеди** делится историей моряков, которым он помогал после того, как они были брошены на опасном судне Haj Abdulla в Сомали.

На 44-летнем сухогрузе образовались трещины ниже ватерлинии, когда он перевозил грузы серы из Дубая в Танзанию. 13 августа 2021 г. Haj Abdulla зашел в Могадишо, где команда из 11 человек надеялась проверить состояние судна и пополнить запасы. Однако к их ужасу администрация порта не разрешила судну зайти в порт и настаивала на том, чтобы оно оставалось на якоре у побережья Сомали, считавшегося районом высокой пиратской активности.

Я был встревожен, узнав, что морякам придется день и ночь откачивать воду, чтобы удерживать судно на плаву. Запасы еды и воды были на грани истощения.

Один член экипажа рассказал мне: «Мы все опасаемся за свою жизнь, стоя здесь на якоре. На данный момент насосы справляются, но мы не можем знать, как долго судно может оставаться на плаву, пока не проверим корпус. Это очень пугающая ситуация».

МФТ упрашивала власти предоставить судну экстренный доступ в порт, но безрезультатно. Наши обращения к владельцам оставались без ответа. Государство флага судна, Сьерра-Леоне, заявило, что проводит расследование, но не приняло никаких практических мер для повышения безопасности судна, снабжения продовольствием или выплаты жалования экипажу. Экипаж не получал зарплату за четыре — шесть месяцев, у многих истек срок действия трудовых договоров. Все они просто хотели покинуть свою опасную тонущую тюрьму и вернуться на родину.

В итоге все моряки получили свою зарплату до 24 декабря, а последний был репатрирован 10 января 2022 г. ■



Гордитесь быть профсоюзом. Гордитесь быть МФТ

Морской бюллетень расспрашивает **Пэдди Крамлина** — Президента МФТ и Председателя Секции докеров, а также Национального секретаря Maritime Union of Australia — о его страсти к морскому делу и о достижениях в его долгой карьере, которыми он больше всего гордится

Что привело вас в морскую профессию?

Мой отец, моряк торгового флота, вырос в Сиднее, и он оказал на меня большое влияние. В юности я много путешествовал и занимался разной работой: ловил тунца, нырял за морскими ушками, делал доски для серфинга. Море было постоянной темой. Я выходил в море в машинном отделении, а затем на палубе в 1978 г. в возрасте

22 лет, чтобы обеспечивать свою молодую семью, поскольку эта отрасль обеспечивала достойной и безопасной работой.

Почему вы стали штатным должностным лицом профсоюзов?

После более 10 лет на море, дноуглубительных работ, занятости в зарождающейся оффшорной индустрии, перевозки железной руды на крупнотоннажных судах и контейнерных перевозок про-

фсоюз фактически сказал мне, что пришло время отблагодарить его за помощь, и назначил меня работать в офис в Сиднее. Профсоюз был очень сильным и создал морякам прекрасные условия для достойной и надежной работы в отрасли, а не только в одной компании.

Это было время серьезной борьбы против дерегулирования судов под национальным флагом и нападков на каботаж в пользу судоходства под удобными флагами, завоевавшего долю на рынке за счет уклонения от уплаты налогов, эксплуатации труда, низкого уровня безопасности и технического обслуживания, а также уклонения от нормативной ответственности. Это эксплуататорское поведение привело к высокой степени идентичности профсоюзов и глубокой убежденности в том, что мы должны безотлагательно защищать свои рабочие места, что сохраняется и сегодня.



«Я работал над восстановлением профсоюза перед лицом постоянных нападок на докеров и каботаж со стороны консервативных правительств Австралии».

Для моей семьи Сидней был слишком дорогим для проживания, поэтому в течение многих лет я видел ее только по выходным. Но мой отец и члены профсоюза Seamen's Union of Australia убедили меня, что поддержка самих себя, своего профсоюза и моряков в целом является приоритетом — «у тебя есть обязательства перед товарищем по профсоюзу, друг перед другом».

Что для вас значило стать национальным секретарем MUA?

Мне выпала честь стать национальным секретарем MUA в 2000 г. Это произошло сразу после знаменательного трудового спора с Patrick Stevedores, политической попытки сломить нашу стивидорную рабочую силу и сам профсоюз в ходе заговора между правительством Австралии и этой компанией, который был установлен судом.

Я работал над восстановлением профсоюза перед лицом постоянных нападок на докеров

и каботаж со стороны консервативных правительств Австралии.

Этот опыт определил наше мнение о том, что международная кампания в поддержку морских и других транспортных работников нуждается в оживлении с помощью сильной МФТ. Это было крайне важно для защиты австралийских и всех морских работников.

Какими достижениями вы больше всего гордитесь в качестве Президента МФТ?

Я был удостоен чести стать избранным Президентом в 2010 г. на Конгрессе в Мехико, где Генеральный секретарь МФТ Стив Коттон, я и многие другие изложили новое видение того, как МФТ будет укреплять свою работу по проведению кампаний и привлечению в профсоюзы. Это потребовало бы активизации членских профсоюзов и расширения их возможностей на местах для реагирования на вызовы, с которыми мы столкнулись — растущие корпоративные и нормативные сбои

в дерегулировании цепочек поставок в морском и интермодальном секторах, особенно в рамках так называемых соглашений о свободной торговле. Текущий кризис в этих отраслях подтверждает важность и постоянную актуальность этого решения.

Я особенно горжусь двумя достижениями.

Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 г. — билль о правах моряков — впервые предоставила морякам защиту с помощью обязательных международных стандартов государства порта, где бы они ни работали. Это было достигнуто в результате длительных и трудных переговоров между МФТ, национальными правительствами и морскими работодателями.

Создание Международного переговорного форума было геркулесовым достижением. Он заменил неформальный диалог между работодателями и их работниками официальным процессом с участием МФТ и всех морских профсоюзов, чтобы обеспечить ответственность обеих сторон за достижение соглашения о трудовых правах и защитных механизмах для моряков и докеров. Это не всегда легко, но привело к тому, что отрасль, которая в значительной степени была не подотчетной, обеспечила основные права человека и трудовые права, такие как свобода ассоциации и ведение коллективных переговоров в рамках применимой международной правовой базы.

Ваше послы для моряков?

Вы поддерживаете мир в движении, в основном не получая за это признания. Нарушения ваших прав в связи с Covid укрепляют нашу решимость вместе твердо отстаивать наши основополагающие права. Пользуясь боксерской метафорой: каждый день звучит гонг, и мы все выходим на ринг, размахивая руками, если это необходимо. Это единственный способ добиться и защитить истинное правосудие, и достойную и безопасную работу для вас и вашей семьи. Гордитесь быть профсоюзом. Гордитесь быть МФТ ■



Фото: Номцебо Сифесихле Сяргу



Фото: Гказуни Кристина, второй помощник капитана, Греция

Насилие на борту судов препятствует найму женщин

Недавние сообщения о случаях нападения привлекли внимание к распространенности насилия и запугивания в морской отрасли. И, по словам **Лены Диринг**, представителя женщин в секции моряков МФТ, это плохо для всех морских работников, но особенно проблематично для женщин и способности нашей отрасли привлекать и удерживать женщин-моряков.

Инспектор МФТ подверглась физическому насилию со стороны капитана судна в результате беспрецедентного нападения в октябре 2021 г. Она просто пыталась выполнять свою работу, проверяя судно на предмет несоблюдения правил безопасности и очевидных нарушений в вопросах оплаты и условий труда членов экипажа. Мы начали обзор обучения и поддержки, которые мы предлагаем инспекторам — однако подход абсолютной нетерпимости к насилию и насильственному поведению должен применяться во всей отрасли.

Одна курсантка набралась смелости сообщить на веб-сайте Maritime Legal Aid & Advocacy (MLAA), что ее изнасиловали, когда она в 2019 г. служила в течение года на море на судне Maersk Line. Обнародование информации вызвало независимое расследование со стороны AP Moller-Maersk, а также расследование со стороны Морской администрации

Федерального министерства транспорта США. Пять членов экипажа Maersk были отстранены от работы.

Курсантка утверждала, что из 50 женщин, обучавшихся на ее курсе в Академии торгового флота США, все сообщали о сексуальных домогательствах, в том числе как минимум о пяти случаях изнасилования в море. Она стала защитником жертвы и выяснила, что число девушек, сообщающих о сексуальном насилии, «просто шокирует».

Такие ужасающие случаи имеют последствия для всей отрасли. Мы прогнозируем значительную нехватку должностей моряков командного и рядового состава, и для привлечения и удержания большего числа женщин в морской профессии отрасль должна пропагандировать положительный вклад, который женщины вносят на море, и обеспечивать хорошие, качественные рабочие места на безопасных предприятиях.

Чтобы был реальный прогресс, рабочая среда на борту судна должна быть комфортной для женщин. Это требует обучения по повышению степени осведомленности мужчин-моряков при их активном сотрудничестве, создания официальных сетей поддержки для женщин-моряков, создания конфиденциальных возможностей для выражения обеспокоенности моряками и оперативного проведения расследований.

В 2020 г. женщины составляли всего 1,28 процента мировой морской рабочей силы, и всего 0,73 процента командного состава. Большинство из них были заняты в круизном и паромном секторах, однако пандемия вынудила многих перейти от круизов к грузовым перевозкам, где женщины-моряки обычно оказываются в меньшинстве в соотношении 20:1 среди экипажа, состоящего в основном из мужчин. МФТ опубликует собственные вспомогательные материалы для женщин-моряков, в том числе руководство по правам моряков на безопасные, здоровые и свободные от насилия рабочие места.

Если вы стали жертвой сексуального насилия, сексуального домогательства или гендерной дискриминации на судне, вы можете обратиться за информацией и поддержкой в благотворительную организацию Safer Waves — www.saferwaves.org ■

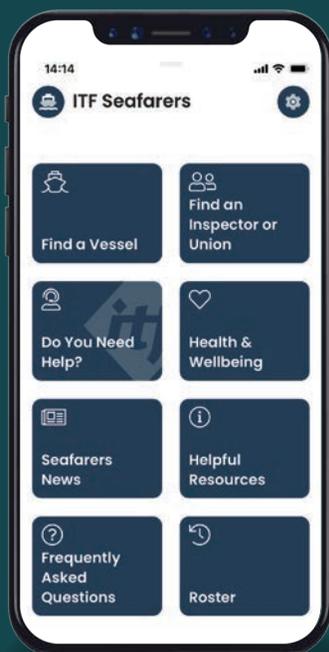


**ВАША
12-СТРАНИЧНАЯ
СПРАВОЧНАЯ
ВКЛАДКА**

ЧТО ВНУТРИ:

КАК ПОЛУЧИТЬ ПОМОЩЬ
КОНТРАКТЫ
СВЯЖИТЕСЬ С ИНСПЕКТОРОМ
КАК ПОМОГАЮТ ИНСПЕКТОРЫ
ВАШИ ЮРИДИЧЕСКИЕ ПРАВА
МОШЕННИЧЕСТВО

Ваш справочник МФТ для поиска помощи



Как найти морской профсоюз или инспектора МФТ

Вашим первым местом контакта должен быть ваш профсоюз — если вы не член, узнайте, как вступить в профсоюз. Если вам срочно нужна помощь или если вы член профсоюза и вам трудно связаться с профсоюзом, обратитесь к инспектору МФТ — все контактные данные можно найти в этом справочнике.

Вы можете проверить членские профсоюзы МФТ на сайте www.itfseafarers.org — щелкните вкладку «Найти инспектора или профсоюз»

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

- Найдите контактную информацию о ближайшем инспекторе, координаторе или профсоюзе МФТ
- Найдите судно и проверьте условия на борту, прежде чем наниматься на работу
- Проверьте, что периоды вашего отдыха соответствуют правилам

Загрузите ридер QR-кодов на ваш смартфон и затем сканируйте этот код.



Как связаться с МФТ

SMS/WhatsApp/Viber
+447523515097

Электронная почта:
seafsupport@itf.org.uk

Прежде чем обращаться в МФТ подготовьте соответствующую информацию, используя следующий контрольный список:

О себе

- ФИО
- Должность на судне
- Национальность
- Контактные данные

О судне

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

О проблеме

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



www.facebook.com/ITFglobal

Доступно на



Наем на работу

Крюинговые агенты

Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 г. гласит, что деятельность частных крюинговых агентств должна регулироваться. Это предотвращает взимание платы с моряков за нахождение рабочих мест на борту, нелегальный вычет из заработной платы, и внесение отдельных лиц в черный список. Судовладельцы должны убедиться, что крюинговые агенты, услугами которых они пользуются, соответствуют этим стандартам.

До подписания контракта

Лучшей гарантией надлежащих условий найма на работу на море является только подписание контракта, составленного в соответствии с одобренным МФТ коллективным договором. Если это не получается, следуйте данному совету МФТ.



- Не приступайте к работе на судне без письменного контракта на руках.
- Никогда не подписывайте пустой бланк контракта, или контракт, обязывающий вас принять условия, которые вам не разъяснены или с которыми вы незнакомы.
- Проверьте, имеется ли в контракте ссылка на коллективный договор (СВА). Если да, то прочтите коллективный договор (СВА) и сохраняйте его копию вместе с вашим контрактом.
- Проверьте, четко ли указан срок действия контракта.
- Не подписывайте контракт, позволяющий судовладельцу единолично изменять период действия контракта — такие изменения должны быть взаимно согласованы.
- Убедитесь, что в контракте определены указаны базовая заработная плата и нормативная продолжительность рабочего времени. Международная организация труда (МОТ) установила максимальную нормативную продолжительность рабочей недели 48 часов (208 часов в месяц).
- Проверьте, четко ли прописан в контракте порядок выплаты сверхурочных и по какой ставке.
- МОТ установила, что весь период сверхурочной работы должен оплачиваться в размере как минимум 1.25 нормальной почасовой ставки.
- Убедитесь, что в контракте точно определено, сколько дней оплачиваемого отпуска в месяц вы получите — МОТ установила, что это должны быть менее 30 дней в год (2,5 дня за календарный месяц).
- Убедитесь, что в контракте отдельно построчно оговорены выплаты основной заработной платы, платы за переработку и отпускные.
- Никогда не подписывайте контракт, обязывающий вас оплачивать любую часть затрат по прибытию на судно или по репатриации.
- Не подписывайте контракт, позволяющий судовладельцу удерживать или изымать любую часть вашей заработной платы — вам должны выплачивать заработную плату полностью в конце каждого календарного месяца.
- Если в вашем контракте о найме не содержится подробностей о дополнительных выплатах, попытайтесь добиться подтверждения в письменной форме или путем урегулирования на основании текста договора найма, какая компенсация вам будет выплачена в случае болезни или травмы, смерти, потери судна (включая потерю личных вещей) и преждевременного разрыва контракта.
- Не подписывайте контракт, содержащий статью, ограничивающую ваше право вступать, контактировать, консультироваться или представлять ваши интересы профсоюзом по вашему выбору.
- Проверьте условия и срок уведомления о расторжении вашего контракта.
- Каждый контракт/соглашение, которое вы заключаете на добровольной основе, будет, в большинстве юрисдикций, считаться юридически обязывающим. Итак, сохраняйте копии вашего контракта, зарплатной ведомости и другой переписки с судовладельцем и крюинговым агентом, даже если вы завершили вашу работу на судне, как доказательство в случае, если вы подадите в суд о возврате задолженности по зарплате или о компенсации.

Для того, чтобы проверить, защищено ли ваше судно договором МФТ, перейдите на itf.seafarers.org и нажмите на табулятор «Look Up a Ship».

Используйте новое приложение Моряк МФТ (ITF Seafarer) для мобильных телефонов и планшетов, чтобы найти судно:

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

КОНТАКТНЫЕ ДАННЫЕ ИНСПЕКТОРОВ (1/2)

ФАМИЛИЯ	ФУНКЦИЯ	СТРАНА	ПОРТ	РАБОЧИЙ ТЕЛЕФОН	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН	E-MAIL
Хассен Меллис	Инспектор	Алжир	Алжир	+213 21 65 31 87	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Роберто Хорхе Аларкон	Координатор	Аргентина	Росарио	+54 (0) 11 4300 9700	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ян Брэй	Координатор	Австралия	Фримантл	+61 2 92679134	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Мэтт Перселл	Помощник координатора	Австралия	Мельбурн	+61 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Дэн Крамли	Инспектор	Австралия	Сидней	+61 2 92679134	+61 400 418 871	crumlin_dan@itf.org.uk
Брайан Галлахер	Инспектор	Австралия	Брисбен		+61 414 799 134	gallagher_brian@itf.org.uk
Христиан Роос	Инспектор	Бельгия	Зебрюгге/Гент		+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Марк Ван-Нотен	Инспектор	Бельгия	Антверпен	+32 3 224 3419	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Рино Хуйсманс	Инспектор	Бельгия	Антверпен	+32 3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Али Зини	Инспектор	Бразилия	Паранагуа	+ 55 (61) 3322-3931	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Рениальдо де Фрейтас	Инспектор	Бразилия	Сантос	+ 55 (61) 3322-3931	+55 13 99761 0611	defreitas_reinaldo@itf.org.uk
Владимир Миладинов	Инспектор	Болгария	Варна	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Питер Лахай	Координатор	Канада	Ванкувер	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Карл Риссер	Инспектор	Канада	Галифакс	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Натан Смит	Инспектор	Канада	Ванкувер	+1 604 251 7174	+1 604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
Винсент Яннопулос	Инспектор	Канада	Монреаль	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Мигель Санчес Энсисо	Инспектор	Колумбия	Барранкилья	+57 310 657 3399	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Йоахим Мел Джедже-Ли	Инспектор	Кот-д'Ивуар	Абиджан	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	djedje_joachim@itf.org.uk
Романо Перич	Координатор	Хорватия	Дубровник/Плоче	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Лука Симич	Инспектор	Хорватия	Риека	+385(0) 51 325 340	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Мико Кронжа	Инспектор	Хорватия	Шибеник	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Мортен Бах	Инспектор	Дания	Копенгаген	+45 88 92 03 55	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Петер Хансен	Инспектор	Дания	Копенгаген	+45 36 36 55 85	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
Яаанус Куив	Инспектор	Эстония	Таллинн		+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Кеннет Бенгтс	Координатор	Финляндия	Хельсинки	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Ян Ёрн	Помощник координатора	Финляндия	Турку	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Патрик Куронен	Инспектор	Финляндия	Хельсинки		+358 40 178 7774	kuronen_patrick@itf.org.uk
Паскаль Пулье	Координатор	Франция	Дюнкерк	+33 3 28 21 32 89	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Корине Арчамбауд	Инспектор	Франция	Гавр		+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk
Джеффрой Ламаде	Инспектор	Франция	Сен-Назер	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk

ФАМИЛИЯ	ФУНКЦИЯ	СТРАНА	ПОРТ	РАБОЧИЙ ТЕЛЕФОН	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН	E-MAIL
Лор Таллонеу	Инспектор	Франция	Брест	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneu_laure@itf.org.uk
Ив Рейно	Инспектор	Франция	Марсель		+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Мераб Чиявадзе	Инспектор	Грузия	Батуми	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Свен Хемме	Координатор	Германия	Бременхафен	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Сьюзан Линдеркамп	Помощник координатора	Германия	Бремен	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Хамани Амаду	Инспектор	Германия	Росток	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Карин Фридрих	Инспектор	Германия	Гамбург	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Маркус Вичманн	Инспектор	Германия	Гамбург	+49 40 2800 6811	+49 151 18868438	wichmann_markus@itf.org.uk
Кэтрин Хейзел	Инспектор	Гана	Тема		+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Лиам Уилсон	Инспектор	Великобритания	Шотландия	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Томми Моллой	Инспектор	Великобритания	Северо-Западная Англия	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Стаматис Куракос	Координатор	Греция	Пирей	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Костас Халас	Инспектор	Греция	Пирей	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Джейсон Лам Вай Хонг	Инспектор	Гонконг, Китай		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Джонас Гардарссон	Инспектор	Исландия	Рейкьявик	+354 551 1915	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
Б.В. Ратнам	Инспектор	Индия	Висакхапатнам	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Чинмой Рой	Инспектор	Индия	Калькутта	+91 33 2439 6184	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
К. Среекумар	Инспектор	Индия	Ченнаи	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Луи Гомес	Инспектор	Индия	Мумбаи	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Мукеш Васу	Инспектор	Индия	Кандла	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Томас Себастьян	Инспектор	Индия	Кочи	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Эвелина Садуйките	Инспектор	Ирландия	Корк		+353 87 0512034	saduiyte_evelina@itf.org.uk
Ассаф Хадар	Инспектор	Израиль	Хайфа	+972 48 51 22 31	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Франческо Ди Фиоре	Координатор	Италия	Генуя	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Жанбаттиста Леончини	Инспектор	Италия	Таранто	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Паоло Серретиелло	Инспектор	Италия	Неаполь	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Паоло Силигато	Инспектор	Италия	Триест		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Фусао Охори	Координатор	Япония	Токио	+81 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Шигеру Фудзики	Инспектор	Япония	Чиба	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Йошиhiro Тойомицу	Инспектор	Япония	Токио	+81 3 5410 8320	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk

Помощь морякам по всему миру



ШТАБ-КВАРТИРА МФТ

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

ЕФТ ЕВРОПА

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

МФТ АМЕРИКИ

РИО-ДЕ-ЖАНЕЙРО,
БРАЗИЛИЯ
МФТ Америки
E-mail: itf_americas@itf.org.uk



EUROPE



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

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

МФТ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКИЙ РЕГИОН
 СИНГАПУР
 Тел.: +65 6379 5691

КОНТАКТНЫЕ ДАННЫЕ ИНСПЕКТОРОВ (2/2)

ФАМИЛИЯ	ФУНКЦИЯ	СТРАНА	ПОРТ	РАБОЧИЙ ТЕЛЕФОН	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН	E-MAIL
Бетти Макена Мутуги	Инспектор	Кения	Момбаса	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Мун Хиеокжин	Инспектор	Корея	Пусан	+82 51 469 0294	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Норберт Петровскис	Инспектор	Латвия	Рига	+371 677 09242	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Андрей Чернов	Инспектор	Литва	Клайпеда		+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Пол Фалзон	Инспектор	Мальта	Валлетта	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Энрике Лосано Диас	Инспектор	Мексика	Веракрус	+52 229 932 1367	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Хосе Антонио Рами-рез-Пелайо	Инспектор	Мексика	Мансанильо	+52 314 172 8089	+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Томислав Марколович	Контактное лицо	Черногория	Бар	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Хамид Рачик	Инспектор	Марокко	Касабланка	+212(0) 5 22 21 96 26	+212 (0) 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Хан Бо Тун	Контактное лицо	Мьянма	Янгон	+ 95 1 203874	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Асвин Ноорденмеер	Инспектор	Нидерланды	Роттердам		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Дебби Кляйн	Инспектор	Нидерланды	Роттердам		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Гижс Мол	Инспектор	Нидерланды	Роттердам		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Коэн Кеенен	Инспектор	Нидерланды	Роттердам		+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Грэм Макларен	Инспектор	Новая Зеландия	Веллингтон	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Анжелика Гжеструм	Координатор	Норвегия	Осло	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrup_angelica@itf.org.uk
Андреас Хуса	Инспектор	Норвегия	Берген	+47 22825854	+47 97532446	husa_andreas@itf.org.uk
Трулс М. Вик Стедер	Инспектор	Норвегия	Порсгрунн	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Ингве Лоренцен	Инспектор	Норвегия	Тромсо	+47 77 69 93 46	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Луи Карлос Фруто	Инспектор	Панама	Кристоваль/ Бальбоа	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Арвин Иван Пералта	Инспектор	Филиппины	Манила	+63 2 8927 0429	+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Адам Мазуркевич	Координатор	Польша	Щецин	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Гржегорж Далек	Инспектор	Польша	Гдыня/ Гданьск	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
Жоао де Деус Гомес Пирес	Инспектор	Португалия	Лиссабон	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Хосе А. Клаудио Баез	Инспектор	Пуэрто-Рико	Сан-Хуан		+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Адриан Михалчиоу	Инспектор	Румыния	Констанца	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Сергей Фишов	Координатор	Россия	Санкт-Петербург	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Кирилл Павлов	Инспектор	Россия	Санкт-Петербург	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Ольга Ананина	Инспектор	Россия	Новороссийск	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Петр Осичански	Инспектор	Россия	Владивосток	+7 4232 401240	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk

ФАМИЛИЯ	ФУНКЦИЯ	СТРАНА	ПОРТ	РАБОЧИЙ ТЕЛЕФОН	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН	E-MAIL
Родион Сухоруков	Инспектор	Россия	Санкт-Петербург	+7 812 718 6380	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk
Дэниел Тан	Контактное лицо	Сингапур	Сингапур	+65 63795666	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Гви Го Дуан	Контактное лицо	Сингапур	Сингапур	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Луз Баз	Координатор	Испания	Виго	+34 986 221177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Эстебан Переда	Инспектор	Испания	Бильбао	+34 94 4037700	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk
Гонзало Галан	Инспектор	Испания	Лас-Пальмас		+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Хуан Гарсия	Инспектор	Испания	Валенсия	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Марк Марти Гил	Инспектор	Испания	Барселона		+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
Педро Дамиан Эстебан	Инспектор	Испания	Альхесирас	+34(0)91 589 71 19	+ 34 618 842 905	esteban_pedro@itf.org.uk
Ранджан Перера	Инспектор	Шри-Ланка	Коломбо	+94 112 583040	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Анна Барнинг	Координатор	Швеция	Мальмё		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Фредрик Брэдд	Помощник координатора	Швеция	Умео	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Йоран Ларссон	Инспектор	Швеция	Гетеборг	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Хаакан Андре	Инспектор	Швеция	Норчёпинг	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Це-Тин Ту	Инспектор	Тайвань, Китай	Каошиунг	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Музаффер Кивелек	Инспектор	Турция	Стамбул		+90 535 663 3124	civelek_muzafter@itf.org.uk
Наталья Ефрименко	Инспектор	Украина	Одесса	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Дуэйн Будро	Координатор	США	Северное побережье Мексиканского залива	+ 1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Энрико Эсопа	Координатор	США	Восточное побережье	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Джефф Энгельс	Координатор	США	Западное побережье		+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Барбара Шипли	Инспектор	США	Балтимор/Норфолк	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shiplee_barbara@itf.org.uk
Корей Коннор	Инспектор	США	Чарлстон		+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Эрик Уайт	Инспектор	США	Флорида		+1 813-576 9805	white_eric@itf.org.uk
Райан Бразо	Инспектор	США	Портленд		+1 971 500 8596	brazeau_ryan@itf.org.uk
Сэм Левенс	Инспектор	США	Сан-Франциско		+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
Шве Тун Аун	Инспектор	США	Хьюстон	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Стефан Мюллер-Домбои	Инспектор	США	Лос-Анджелес	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Майкл Бейкер	Контактное лицо	США	Кливленд	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

Что может делать инспектор МФТ

Первый инспектор МФТ был назначен в 1971 г., и сегодня существует сеть из 130 инспекторов и контактных лиц, работающих в портах по всему миру.

Инспекторы являются сотрудниками профсоюзов МФТ, которые работают над решением задач и проблем, касающихся кампании МФТ против удобных флагов (УдФ). (Читайте подробнее об УдФ на стр. 30–31 *Морского бюллетеня*).

Инспектор МФТ МОЖЕТ

- Проверять судно на наличие проблем, связанных с работой и условиями жизни.
- Встречаться с членами экипажа на берегу.
- Предоставлять консультации и помощь морякам.
- Консультировать по юридическим возможностям решения проблемы в конкретном порту/стране.
- Выступать в качестве представителя экипажа (по доверенности) в спорах по контрактам.
- Поддерживать связь со службами государственного портового контроля по вопросам безопасности.
- Связываться моряка с членским профсоюзом МФТ, если таковой имеется, в стране его проживания.
- Сообщать судовладельцу о проблемах на судне.
- Оказывать давление на судовладельца с целью решения проблем на судне.
- Содействовать подписанию утвержденных МФТ коллективных договоров.
- Легально подниматься на борт судна с договором МФТ для проведения инспекции.
- Поддерживать связь с другими инспекторами МФТ, членскими профсоюзами МФТ и контактными лицами в других странах.
- Рассчитывать задолженности по заработной плате и заниматься исками о погашении задолженности по заработной плате.

Многие инспекторы МФТ — бывшие моряки или докеры. Их работа заключается в проверке судов, заходящих в их порты, в обеспечении морякам достойных заработной платы, условий труда и жизни, а также в контроле за соблюдением договоров МФТ на судне.

- Хорошо говорить по английски.
- Решать вопросы конфиденциально, насколько это возможно.
- Находиться на связи по телефону, мобильному телефону, электронной почте или посредством мгновенных сообщений
- Поддерживать связь с третьими сторонами, такими как власти государства флага, благотворительные органы и посольства, при разрешении споров, касающихся моряков.
- Оказывать поддержку морякам, оказавшимся госпитализированными.
- Предоставлять копии публикаций МФТ.

Инспектор МФТ НЕ МОЖЕТ

- Делать больше, чем позволяет национальное законодательство.
- Всегда получать доступ к судну или терминалу.
- Решать проблемы без сотрудничества с экипажем.
- Гарантировать, что моряк не потеряет работу и не попадет в черный список.
- Трудоустроить моряка на судне.
- Вносить изменения в политику МФТ.
- Действовать за рамками политики МФТ или местных членских профсоюзов МФТ.
- Действовать против интересов национального профсоюза, в котором они работают.
- Действовать незаконно.

Отстаиваем ваши права

Трудовые споры

МФТ стремится помочь морякам, служащим на судах под удобным флагом, получать справедливую заработную плату и надлежащее покрытие коллективными договорами.

Иногда морякам приходится обращаться с судебными исками в местные суды. В других случаях в отношении судна может быть объявлен бойкот. Для разных мест подходят разные действия. Правильное действие в одной стране вполне может оказаться неправильным в другой.

Связывайтесь с местным представителем МФТ для получения рекомендаций. Вы найдете контактные адреса электронной почты и номера телефонов в середине этого бюллетеня. Вам также следует обратиться за консультацией к местному юристу, прежде чем предпринимать какие-либо действия.

В некоторых странах закон фактически работает против вас и ваших товарищей по экипажу, если вы

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

Во многих других странах ключом к победе в споре является забастовка. Опять же, это зависит от советов, которые вы получаете на местах. У вас есть законное право объявить забастовку во многих странах, пока ваше судно находится в порту, а не в море.

В любой забастовке важно помнить о необходимости оставаться дисциплинированными, миролюбивыми и едиными. И помните, что право на забастовку является основным правом человека, гарантированным во многих странах законом или конституцией.

Что бы вы ни решили сделать, не забудьте поговорить с местными представителями МФТ, прежде чем предпринимать какие-либо действия. Работая вместе, мы можем выиграть битву за справедливость и основные права.

Морские аварии

Существуют международные руководящие принципы, обеспечивающие справедливое обращение с моряками, если их судно вовлечено в морскую аварию — будь то по вине судовладельцев, порта, прибрежного государства, государства флага или законов своей страны.

Вот ваши права, если это произойдет с вами:

- Если вас просят дать свидетельские показания, это следует делать органам власти при первой же возможности, после чего вам должна быть предоставлена возможность вернуться на свое судно или репатрироваться как можно скорее.
- Вы имеете право на адвоката. Попросите его, прежде чем отвечать на какие-либо вопросы или делать какие-либо заявления, поскольку они могут быть использованы против вас в любом будущем судебном процессе.
- Вы должны быть в состоянии понять, о чем идет речь — попросите власти прекратить допрос, если вы не понимаете. Если у вас возникли трудности из-за используемого языка, попросите переводчика.
- Ваша компания обязана помогать вам — обращайтесь в свою компанию и/или профсоюз за советом и помощью.

Если вам нужна дополнительная консультация, а в вашем регионе нет местного профсоюза или инспектора МФТ, отправьте электронное сообщение по адресу: seafsupport@itf.org.uk

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

Перехитрить мошенников при поиске работы

Растет число случаев мошенничества при найме моряков. И они становятся все более изощренными. Моряки должны учиться, как перехитрить мошенников.

Как работает мошенник

Большинство мошенников предлагают работу с высокой заработной платой, большими чаевыми или предлагают необычайно выгодные условия с целью заманить вас.

Мошенники выдают себя за агентов по подбору персонала или менеджеров по человеческим ресурсам, применяют изощренные способы, чтобы их объявления о приеме на работу выглядели подлинными — например, адреса электронной почты и поддельные веб-сайты, которые выглядят и воспринимаются как настоящие. Они все чаще распространяют информацию через прямые контакты, такие как WhatsApp, Viber и LinkedIn, а также через Facebook и другие платформы социальных сетей.

Любая вакансия, предлагаемая таким образом, является мошенничеством — известные судоходные и круизные компании не рассылают по собственной инициативе предложения о работе и не рекламируют вакансии в социальных сетях.

Не отвечайте. И предупредите своих друзей.

Если вы все же подаете заявку на вакансию, у вас запросят копии личных документов, таких как ваш паспорт, а также личную информацию, такую как дата вашего рождения или данные банковского счета. Никогда не разглашайте эту информацию. Они могут использовать ее, чтобы украсть ваши личные данные и опустошить ваш банковский счет.

Затем они попросят «разовый» взнос — возможно, за проезд к судну или административные расходы — или прямой платеж на банковский счет. Это незаконно. Согласно Конвенции о труде в морском судоходстве, моряки ничего не должны платить за получение работы, а визовые сборы должны оплачиваться судовладельцем. Не платите им.

Совет, если вы ищете работу:

- Посетите новый веб-сайт МФТ ShipBeSure www.itfshipbesure.org, чтобы получить советы в отношении найма на работу, случаев мошенничества и мошеннических агентов. Подробнее читайте на странице 20 Бюллетеня.
- Посещайте официальные веб-сайты известных круизных линий и судоходных компаний — они обычно предлагают специализированный раздел с вакансиями на берегу и на судне, куда вы можете отправить свое резюме; многие операторы проводят бесплатные мероприятия по набору персонала. Ищите на сайте предупреждения о мошенничестве и обращайтесь в официальную штаб-квартиру, если у вас есть какие-либо сомнения.
- Остерегайтесь вакансий на сайтах, выдающих себя за веб-сайты судоходных или рекрутинговых компаний, а также фальшивых вакансий на реальных веб-сайтах, особенно тех, на которых бесплатно размещаются списки и объявления о вакансиях.

Если вы сомневаетесь, направьте электронное сообщение МФТ по адресу jobscam@itf.org.uk для получения совета.

Скорее всего, это мошенник, если:

- Это предложение о работе по собственной инициативе
- Это объявление о работе в социальных сетях
- У вас просят деньги по любой причине
- Вас просят передать личную информацию или сканы личных документов
- Контакт — это номер мобильного телефона, особенно если это предполагаемый офис.
- Международный телефонный код выглядит неправильно.
- Адреса электронной почты не включают название компании.
- Электронная почта компании принадлежит бесплатным провайдерам, таким как Gmail, Globomail, Yahoo.
- Адрес электронной почты имеет домен страны, отличной от предполагаемого местоположения офиса.

Посетите www.itfshipbesure.org, чтобы найти все, что вам нужно знать, чтобы не попасться на мошенничество.



Моряки в центре справедливого перехода к зеленому будущему

Гай Платтен, Генеральный секретарь Международной палаты судоходства, делится тем, как морская отрасль прокладывает дорогу транспорту к справедливому и экологичному переходу

Есть много факторов неопределенности в зеленой трансформации, в которую вступает судоходство. Мы еще не знаем, какие альтернативные виды топлива или методы приведения в движение победят. Мы не знаем, какие судоходные маршруты будут трансформированы в зависимости от доступных на маршруте видов биотоплива. И у нас еще нет ясности от правительств относительно их поддержки ряда жизненно важных мер по декарбонизации, начиная от согласования глобального рыночного подхода и кончая поддержкой создания предлагаемого фонда исследований и разработок в размере 5 миллиардов долларов США.

Однако несомненно одно: моряки будут находиться в центре процесса декарбонизации судоходства.

Международная палата судоходства (МПС) проводит работу по всем этим вопросам, чтобы внести столь необходимую ясность и гарантировать, чтобы изменения могли происходить такими темпами и в таких масштабах, которые необходимы для достижения нулевых выбросов углерода к 2050 г.

Жизненно важная часть этой работы связана с Морской целевой группой по справедливому переходу, сформированной во время проведения КС-26. В ее состав входят представители МПС, МФТ, Глобального договора ООН, Международной организации труда и Международной морской организации. Решение проблемы изменения климата станет колоссальной трансформацией для нашей отрасли, и эта целевая группа была сформирована для обеспечения того, чтобы судоходство могло использовать эту трансформацию для осуществления фундаментальных перемен к лучшему.

В основе этого должно быть создание условий для справедливого перехода. Работа целевой группы

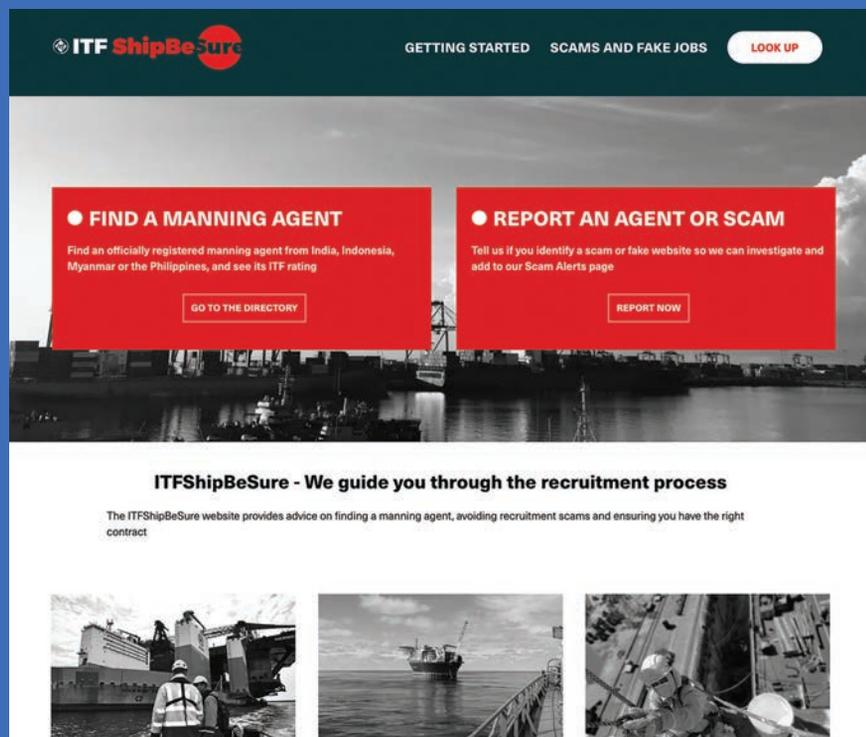
основана на принципе, согласно которому справедливым считается переход, обеспечивающий безопасность и здоровье морской рабочей силы, и защиту ее средств к существованию. Это будет подразумевать перекалфикацию, повышение квалификации и новые экологические навыки, а также обновление текущих учебных планов и программ обучения.

Целевая группа сначала проведет исследование, чтобы определить зеленые навыки, необходимые для зеленого перехода. Исследование будет направлено на предоставление конкретных цифр и фактов с целью информирования о том, что потребуется проходящим подготовку экипажам глобального флота, чтобы они могли работать с наиболее распространенными альтернативными видами топлива и двигательными технологиями, включая аммиачное и водородное топливо, а также безопасно эксплуатировать суда с нулевым уровнем выбросов.

Целевая группа будет также давать рекомендации бизнесу и правительствам относительно их роли в повышении квалификации морской рабочей силы посредством разработки политики планирования навыков и обучения, а также предоставления передового опыта и стратегий.

В основе всей работы целевой группы лежит обеспечение справедливого перехода, чтобы развивающиеся страны не были лишены прав. Это означает, что передача навыков и знаний должна осуществляться от Глобального Севера к Глобальному Югу, что Интернет-протокол (IP) и доступ к экологически чистым технологиям являются общими, и что доступ к инвестициям предоставляется всем, а не только ограниченному кругу лиц. ■

Ищете работу?

Сделайте ITFShipBeSure
вашей первой остановкой,
чтобы избежать
мошенничества

Еще до того, как вы начнете искать работу, посетите этот новый веб-сайт, который проведет вас через процесс найма. Это может уберечь вас от мошенничества, советует **Стив Трoусдейл**, координатор инспектората МФТ

ShipBeSure — <https://www.itfshipbesure.org/> — был создан МФТ в связи с огромным ростом случаев мошенничества с наймом на работу и их ужасающим воздействием на моряков, которые становятся их жертвами

Мы слышим все больше и больше душераздирающих историй от моряков, у которых украли деньги, оставили без работы и которые чувствуют себя униженными преступниками, занимающимися мошенничеством при найме на работу. Эти мошенники умны в своей алчности к вашим деньгам и используют социальные сети и все возможные средства для осуществления своих мошеннических деяний.

Мы призываем вас сделать ShipBeSure вашей первой остановкой в вашем путешествии к найму на работу, чтобы вы были как можно более полно вооружены при столкновении с мошенничеством. Мы также просим вас предоставлять МФТ ваши отчеты о мошенничестве с наймом на работу, чтобы мы могли сделать ShipBeSure максимально полным и актуальным. ■

Помощь доступна
на ShipBeSure

ShipBeSure насыщен важной информацией и советами, и в нем легко ориентироваться.

- **Начало работы** — подскажет, что нужно сделать перед прибытием на судно, и на что следует обратить внимание, если вы пользуетесь услугами крьюингового агента. Он предлагает руководство по вашим правам в соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве и консультирует по трудовым договорам. Для моряков, ищущих работу на круизном судне, в нем перечислены круизные операторы и их контактные данные, а также содержится рекомендация обращаться непосредственно к ним.
- **Найдите крьюингового агента** — найдите официально зарегистрированного крьюингового агента из Бангладеш, Индии, Индонезии, Мьянмы или Филиппин и посмотрите его рейтинг МФТ. Авторитетные агенты находятся в зеленом списке. Вам рекомендуется избегать агентов из красного списка.
- **Мошенничество и поддельные рабочие места** — как определить признаки мошенничества и как распознать мошенничество с круизным лайнером в Facebook. На странице «Предупреждения о мошенничестве» содержатся способы проверки на мошенничество, поддельных компаний и веб-сайтов.
- **Найдите судно, инспектора или профсоюз** — узнайте больше о судне, на котором вы, возможно, планируете работать, или найдите ближайшего инспектора МФТ или членский профсоюз, который может предложить помощь.
- **Сообщите об агенте или мошенничестве** — сообщите МФТ, если вы обнаружите мошеннический или поддельный веб-сайт, чтобы МФТ могла провести расследование и добавить его на свою страницу «Предупреждения о мошенничестве».

Чтобы получить совет относительно предложения, в котором вы не уверены, или сообщить о мошенничестве, свяжитесь с МФТ по адресу: jobscam@itf.org.uk

ПОМНИТЕ ЗОЛОТОЕ ПРАВИЛО:
если работа выглядит слишком хорошей, чтобы быть правдой, это почти наверняка так и есть

Победа филиппинских моряков — крьюинговый агент Able Maritime теряет лицензию

Филиппинские моряки будут радоваться тому, что у Able Maritime наконец-то отозвали лицензию в ответ на их официальные жалобы и давление со стороны МФТ. Арвин Перальта, инспектор МФТ в Маниле, приветствует этот шаг, но отмечает, что бездействие регулирующего органа причинило страдания многим.

Эта победа должна послужить серьезным предупреждением другим крьюинговым агентам-мошенникам о том, что эксплуатация моряков их погубит. Моряки имеют право на достойное обращение в безопасной рабочей среде.

Ориентировочно 220000 филиппинских моряков обеспечивают огромный экономический рост своей стране, отправляя миллиарды долларов США своим семьям и общинам. Однако слишком долго их и их семьи сильно разочаровывало бездействием Филиппинского управления по трудоустройству за рубежом (РОЕА) в отношении Able Maritime.



Деятельность крьюинговых агентств — компаний, которым поручено устраивать моряков на суда и следить за заработной платой, благосостоянием и условиями труда моряков, работающих за границей, а также обеспечивать, чтобы семьи получали часть заработной платы моряка, — регулируется РОЕА. Тем не менее, несмотря на неопровержимые доказательства того, что Able Maritime обманывает ожидания многих нанятых ею моряков, РОЕА продолжало выдавать компании лицензию на работу в качестве крьюингового агентства.

В октябре 2021 г. МФТ внесла Able Maritime в красный список в каталоге контрольных списков крьюинговых агентств ITFShipBeSure.org с рекомендацией морякам избегать трудоустройства через эту компанию. Она сделала это после того, как новость о поведении Able Maritime вызвала поток жалоб от моряков и их семей в МФТ. Тем не менее, лицензия Able Maritime оставалась в силе — до настоящего времени. ■

Ваши истории о Able Maritime

Анди Имбаниа Боло был направлен на рыболовное судно Qing Yuan Yu 008 9 сентября 2021 г. компанией Able Maritime Seafarers Inc. Его партнерша была одна со своими двумя маленькими детьми и в отчаянии обратилась в МФТ после того, как четыре месяца она не видела ни его, ни его зарплату. «Мне нужны деньги на предметы первой необходимости для моего 10-месячного ребенка и моего трехлетнего мальчика».

Лесли Энн Де Торрес обратилась в МФТ в сентябре 2021 г., поскольку ей не удавалось связаться со своим мужем Джемуэлем Орисом Де Леон Де Торрес более восьми месяцев, и она опасалась за его благополучие. Размещение информации МФТ в открытом доступе позволило выяснить, что ее муж жив и все еще работает на рыболовном судне Lu Qing Yuan Yu 116. Де Торрес сейчас дома после того, как судовладелец (а не Able Maritime) настоял на его возвращении.

Двадцать один моряк, нанятый Able Maritime в компанию Goundar Shipping на Фиджи, оказался с низкой зарплатой и в ужасных условиях. РОЕА ненадолго приостановило действие лицензии Able Maritime, когда МФТ показала, что она изменила условия трудового договора с моряками по прибытии на Фиджи, но две недели спустя восстановило ее. Потребовалось время до октября 2021 г., чтобы вызволить членов экипажа из их ситуации и доставить на родину.

Моряки оказались втянутыми в расследование происшествия

В **Морском бюллетене** изложены ваши права и информация о том, куда обратиться за помощью, если вы стали жертвой уголовного расследования из-за того, что ваше судно попало в морскую аварию или нарушает правила, связанные с загрязнением окружающей среды — а инспекторы МФТ сообщают о случаях, когда все пошло совершенно не так

Знайте ваши права

Существуют международные руководящие принципы, обеспечивающие справедливое обращение с моряками, если их судно вовлечено в морское происшествие — по вине судовладельцев, порта, прибрежного государства, государства флага или законов своей страны.

Вот ваши права, если это произойдет с вами:

- Если вас просят дать свидетельские показания, это следует делать органам власти при первой же возможности, после чего моряку должна быть предоставлена возможность вернуться на свое судно или репатриироваться при первой же возможности.
- Вы имеете право на адвоката. Попросите его, прежде чем отвечать на какие-либо вопросы или делать какие-либо заявления, поскольку они могут быть использованы против вас в любом будущем судебном процессе.
- Вы должны быть в состоянии понять, о чем идет речь — попросите власти прекратить допрос, если вы не понимаете. Если у вас возникли трудности из-за используемого языка, попросите переводчика.
- Ваша компания обязана помогать вам — обращайтесь в свою компанию и/или профсоюз за советом и помощью.

Если вам нужна дополнительная консультация, а в вашем регионе нет местного профсоюза или инспектора МФТ, отправьте электронное сообщение по адресу: seafsupport@itf.org.uk

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



Если вы участвуете в расследовании морского происшествия и вам нужен совет, обратитесь в местный профсоюз или к инспектору МФТ. Если там, где вы находитесь, никого нет, напишите электронное сообщение команде поддержки моряков МФТ по адресу: seafsupport@itf.org.uk.

Призывы к помилованию невинных членов экипажа Flying

МФТ и Фонд моряков МФТ активизируют усилия по освобождению 15 невинных моряков из тюрьмы в Малагасии, где они уже отбыли три года своего заключения. Кейти Хиггинботтом, руководитель Фонда моряков МФТ, описывает этот случай

Flying было арестовано малагасийской береговой охраной 19 декабря 2018 г. за заход на территорию Малагасии без разрешения. Все 15 членов экипажа были арестованы и приговорены к пяти годам тюремного заключения; и каждый из них был оштрафован на 10 000 000 малагасийских мариари (1 953,88 фунтов стерлингов). Судовладелец был оштрафован на 2 миллиарда малагасийских мариари (204 081,63 фунта стерлингов), а судно было конфисковано государством.

Экипажу было предъявлено дополнительное обвинение в незаконной торговле древесиной, хотя никаких улик на судне обнаружено не было. Они

Давайте вернем Сантоша Кумара домой

Спустя семь месяцев после взрыва контейнера на борту Ocean Trader, который попал в заголовки газет, полиция Дубая до сих пор не разрешила капитану вернуться на родину. **Стив Троусдейл**, координатор инспектората МФТ, рассказывает об усилиях МФТ по оказанию ему помощи

Контейнер, который только что был загружен на судно Ocean Trader в порту Джебель-Али в Дубае, загорелся и взорвался 7 июля 2021 г., сотрясая здания на удалении до 25 км. К счастью, никто серьезно не пострадал.

Один из членов экипажа заметил дым, идущий из контейнера. Он предупредил капитана, который незамедлительно эвакуировал экипаж с судна и проинформировал аварийно-спасательные службы порта. Капитан Сантош Кумар - герой. Он действовал быстро и правильно и, вполне вероятно, спас много жизней.

Полиция допросила нескольких членов экипажа, в том числе Кумара, в рамках расследования взрыва. Весь экипаж из 14 членов размещался в соседней гостинице до 28 ноября 2021 г., когда репатриировали всех моряков, кроме Кумара. Власти не назвали Кумару причин его длительного задержания и не сообщили, как долго он будет находиться под стражей. МФТ переселила его в отдельную квартиру, чтобы улучшить условия его проживания.

МФТ связалась с государством флага (Коморские острова, удобный флаг) и владельцами судна (зарегистрированная в Панаме компания Sash Shipping Corp), на которых возложены обязанности, связанные с экипажем. Мы также настоятельно рекомендовали полиции Дубая из гуманитарных соображений позволить капитану вернуться домой к жене, двум маленьким детям и пожилому отцу, выживание которых зависит от его доходов.

МФТ оказывает финансовую поддержку Кумару, но он должен получать свою полную зарплату, поскольку считается на работе до репатриации. Фактически с марта 2021 г. ни один из 14 членов экипажа не получал должной оплаты, а задолженность уже превышает 95 000 долларов США.

К сожалению, основные права человека в отношении членов экипажа игнорируются, и тем не менее государство флага, судовладелец и полиция Дубая позволяют, чтобы эта ситуация продолжалась ■

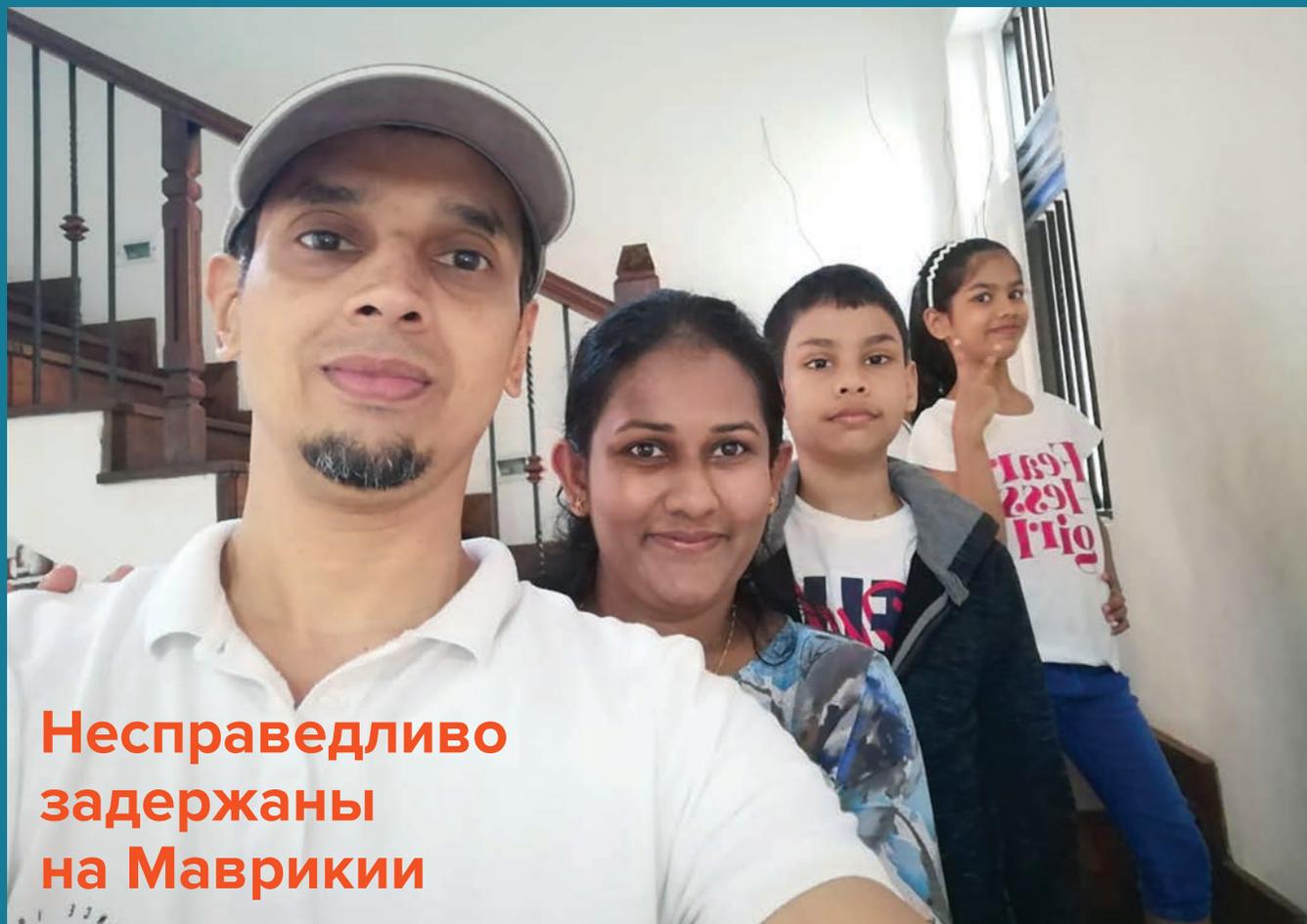
были приговорены к 20 годам лишения свободы.

Девять моряков из Китая, четверо из Бангладеш и двое из Мьянмы находятся в тюрьме уже три года. У некоторых трудовые договоры начались в марте 2017 г., и они уже более пяти лет находятся вдали от своего дома.

Они были брошены судовладельцем, оператором и агентством, и их некому было представлять или поддерживать. Их семьи остались без дохода, а моряки оказались на грани срыва.

За этим случаем с моряками следили местный членский профсоюз МФТ SYGMMMA и местная

благотворительная организация The Good Samaritan Seamen's Mission. Фонд моряков МФТ предоставлял Миссии средства для закупки продовольствия и одежды заключенным, а также для оказания помощи их семьям. МФТ оплачивает услуги адвоката для подачи апелляции. 14 января 2022 г. Фонд направил письмо Андри Радзуэлина, Президенту Мадагаскара, с призывом «рассмотреть гуманитарные аспекты этого случая [и] даровать им президентское помилование, а также разрешить им вернуться на родину к своим семьям при первой же возможности». ■



Несправедливо задержаны на Маврикии

В результате морского происшествия два шри-ланкийских моряка были приговорены к 18 месяцам заключения, а другим не разрешают покидать Маврикий. МФТ и другим организациям пришлось провести кампанию, чтобы помочь освободить их, сообщает инспектор МФТ Ранджан Перера

25 июля 2020 г. капитан Сунил Нандешвар и старший помощник капитана Субодха Тилакаратна несли вахту, когда Wakashio село на мель у берегов Маврикия. Экипаж оставался на борту пострадавшего судна до тех пор, пока 10 дней спустя власти Маврикия не перебросили его по воздуху и не поместили в гостиницу на карантин.

18 августа капитану и старшему помощнику было предъявлено предварительное обвинение в создании угрозы для безопасного судоходства, за которое предусмотрено максимальное наказание в виде лишения свободы на срок до 60 лет; и они были заключены в тюрьму. Адвокату, нанятому судовладельцем, удалось добиться смягчения обвинения на нарушение мирного прохода с максимальным тюремным сроком до пяти лет. Ходатайства об освобождении под залог были отклонены. Большая часть остальных членов экипажа находилась под домашним арестом в местной гостинице.

В годовщину их ареста МФТ обратилась к президенту Маврикия Притвираджингу Ропуну с просьбой о немедленном освобождении людей и репатриации всего экипажа.

15 декабря 2021 г. официальное обвинение против моряков было смягчено до максимального срока двух лет лишения свободы.

Субодха Тилакаратна решил признать себя виновным, несмотря на заявление о своей невиновности. Он сообщил МФТ: «Это был единственный способ обеспечить скорейшее возвращение к... моей семье, поскольку рассмотрение дела в маврикийских судах могло бы занять месяцы или даже годы. Мой юрист-консульт понял мой психологический и эмоциональный стресс, и полностью поддержал мое решение».

27 декабря 2021 г. Тилакаратна был приговорен к 20 месяцам тюремного заключения; однако с учетом сроков предварительного заключения и смягчения обвинений он был освобожден на следующий день. Через два дня он вернулся на родину. Остальным трем морякам было разрешено репатрироваться 25 декабря.

Он сказал: «Я до сих пор удивляюсь, как можно заставить людей отбывать наказание, не доказав ни одного дела против них! И если так обстоит дело при наличии лучшего юридического представительства, я боюсь даже задаться вопросом, что происходит с теми обвиняемыми, у которых нет средств для получения юридической помощи». ■



Фото: Джонри Альтерад

Сначала Covid. Теперь скрытая пандемия: психическое здоровье

Во время пандемии Covid резко возросло количество звонков на круглосуточную линию психологической помощи Sahara, организованную National Union of Seafarers India (NUSI) для моряков и их семей. **Абдулгани Серанг**, Генеральный секретарь NUSI, описывает реакцию NUSI

Мы широко рекламировали горячую линию Sahara через социальные сети, круизных агентов и судоходные компании, чтобы моряки были осведомлены о том, что помощь всегда рядом. Когда это было безопасно, мы возобновляли наши очные занятия по вопросам благополучия и управления стрессом, а также организовывали регулярные занятия, транслируемые в Facebook в реальном времени, иногда с участием МФТ и Norwegian Seafarers union (NSU).

На горячую линию поступило рекордное количество звонков. В 2019 г. было 679 звонков. С апреля по декабрь 2020 г. было 1275. В 2021 г. это число выросло до 1595.

В начале пандемии большинство звонков было связано с проблемами, вызванными кризисом смены экипажей — стресс, депрессия и беспокойство по поводу продленных трудовых договоров, задержки с возвращением на родину и финансовая нестабильность. В 2021 г. росло количество звонков по медицинским вопросам, касающимся, например, возможностей получения кислорода и медицинской страховки, эффективности и наличия вакцин, их безопасности, в частности,



«На горячую линию поступило рекордное количество звонков. В 2019 г. было 679 звонков. С апреля по декабрь 2020 г. было 1 275. В 2021 г. это число выросло до 1 595.»

для маленьких детей. С конца 2021 г. от моряков и членов семей поступало много звонков по поводу проблем в отношениях, включая разлуку и развод, употребление алкоголя и наркотиков, а также недостаток сна.

Нет сомнений в том, что неопределенность, финансовая нестабильность и беспомощность, вызванные пандемией, спровоцировали пандемию психического здоровья, которая, вероятно, переживет сам вирус и может привести к разрушительным последствиям.

NUSI пришлось активизировать свою практическую поддержку. При финансовой поддержке Фонда моряков МФТ мы предоставляли кислород, средства индивидуальной защиты и медицинскую помощь. Мы запустили NUSI Salaah (Salaah на хинди означает совет) для обучения и профессиональной ориентации детей моряков, а теперь расширили ее, чтобы проводить занятия для супругов по вопросам финансового управления, профессиональной ориентации и создания малых предприятий.

Физическая активность важна для хорошего психического здоровья и благополучия. Мы запустили программу медитации и йоги NUSI Svasth в нашем общежитии в Мумбаи, чтобы помочь с управлением стрессом, и вскоре предложим занятия йогой в реальном времени на наших платформах в социальных сетях.

Когда ситуация с Covid позволит, мы начнем организовывать оздоровительные лагеря, чтобы сосредоточиться на профилактике высокого кровяного давления, сердечных заболеваний и диабета, которые очень распространены среди индийских моряков. У нас есть план комплексной программы по вопросам образа жизни и благополучия с мероприятиями, включающими здоровое питание и контроль веса, здоровый сон и безопасное использование цифровых устройств. Мы также возобновим наши занятия по повышению степени осведомленности и обучению по вопросам ВИЧ/СПИД.

Пандемия высветила важность вооружения учащихся и курсантов знаниями и навыками, позволяющими справляться с жизненными трудностями на судах. Мы поддерживаем усилия МФТ по включению вопросов здоровья и благополучия в учебную программу морских академий, и в этом году начнем этот процесс в Индии. ■

Инспекторы МФТ здесь и для вас

130 инспекторов МФТ готовы помочь нуждающимся морякам. Морской бюллетень представляет новых инспекторов, рассказывает о команде из Латинской Америки и Карибского бассейна и предоставляет обновленную информацию о региональных сетях контактных лиц профсоюзов МФТ.

Встречайте самых новых инспекторов



Патрик Куронен

(Хельсинки, Финляндия — Finnish Seafarers' Union)

Я начал работать в море в начале 21-го века, в том числе на палубе и в машинном отделении на различных типах судов. В 2017 г. меня избрали старшим профсоюзным представителем на судне Eskero Lines Finlandia, где я служил боцманом. Будучи инспектором МФТ, я могу отстаивать права моряков в своей стране и за рубежом.



Эвелина Садуиките

(Дублин, Ирландия — SIPTU)

Я из Литвы и переехала в Ирландию в 2001 г. Со школы я издавала информационные бюллетени, в том числе очень популярные статьи о правах трудящихся. В 2005 г. меня приняли на работу в крупнейший профсоюз страны SIPTU в качестве профсоюзного организатора. Я стала сотрудником и продолжаю использовать четыре языка, которыми я владею, чтобы непосредственно помогать работникам. Я хожу в плавание и люблю море, поэтому рада помогать морякам в рамках МФТ.



Андреас Хуса

(Берген, Норвегия — Norwegian Seafarers Union)

Я начал свою карьеру на море на рыболовном судне, а последние 12 лет работал на буксирах и управлял швартовными судами. Вскоре я стал представителем профсоюза Norwegian Seafarers Union и был избран в его молодежный комитет. Для меня большая честь стать инспектором МФТ и иметь возможность помогать морякам в своих портах.



Педро Эстебан (Альхесирас, Испания — ELA-Zerbitzuak)

Я был вахтенным помощником капитана на танкерах. В начале 2020 г. мы были брошены с грузом сжиженного нефтяного газа на Филиппинах. В течение восьми месяцев инспекторы МФТ поддерживали нас, помогли получить невыплаченную заработную плату и вернуться домой. В этот момент я осознал, что мне нужно стать инспектором и бороться за права моряков.



Райан Бразо

(Портленд, Орегон, США — International Longshore and Warehouse Union)

Я проработал на море 22 года и являюсь моряком в четвертом поколении. В своем профсоюзе я занимался организационными кампаниями, рассмотрением исков моряков и созданием подкаста, чтобы помогать морякам общаться друг с другом. Я с нетерпением жду возможности поделиться своим опытом и творчеством с МФТ, учиться у других инспекторов и находить решения, которые сделают жизнь моряков намного лучше.

В центре внимания команда из Латинской Америки и Карибского бассейна

Некоторые из самых важных товаров в мире экспортируются из Латинской Америки и Карибского бассейна, включая сахар, бананы, кофе, патоку и табак. Даже имея дело с многочисленными портами, разбросанными по таким странам, как Бразилия, Чили и Аргентина, и более чем по 700 островам в Карибском море, наша команда инспекторов в регионе оказывает помощь любому моряку, который нуждается в МФТ.



Роберто Хорхе Аларкон (Росарио-Буэнос-Айрес, Аргентина — ССУОММ) был инспектором МФТ в течение 27 лет и координатором команды с 2003 г. после долгой карьеры на море и четырехлетнего пребывания в должности профсоюзного работника. Он был капитаном судов, имеет степень в области трудовых отношений, и во время кампаний МФТ помог добиться подписания коллективных договоров МФТ для 60 судов.



Али Зини (Паранагуа, Бразилия — CNTTL) был руководителем своего профсоюза, работая на буксирных судах; затем в 1997 г. он ответил на два запроса МФТ о том, чтобы говорящий на нескольких языках представитель посещал суда и оценивал ситуацию с экипажем, а инспектор мог оказывать им помощь. Через год он стал работать инспектором неполный рабочий день, а в 2007 г. был принят в штат.



Рениальдо ДеФрейтас (Сантос, Бразилия — CNTTL) был вахтенным помощником капитана, прежде чем стать руководителем профсоюза Merchant Marine Officers' union. В 1989 г. он начал работать инспектором МФТ неполный рабочий день, став первопроходцем в Бразилии по оказанию помощи иностранным морякам, а в 1994 г. перешел на полную ставку. Он гордится тем, что является частью семьи МФТ, оказывая практическую помощь и поддерживая моральный дух экипажей.



Мигель Санчес (Барранкилья, Колумбия — UNIMPESCOL) 18 лет проработал на судах инженером-механиком, а в 1998 г. был назначен инспектором МФТ. Он горд тем, что поддерживает моряков в колумбийских портах в их справедливых требованиях о выплате заработной платы, репатриации, увольнении на берег, а также о других трудовых правах и правах человека.



Хосе Рамирес (Мансанильо, Мексика — ORDEN) стал инспектором МФТ в 2017 г., будучи до этого капитаном судна, работая с многонациональными экипажами. Он помогает морякам добиваться справедливых условий, успешной репатриации и компенсации причитающейся заработной платы. Он считает, что «если вы помогаете кому-то, вы помогаете каждому».



Энрике Лосано (Веракрус, Мексика — ORDEN) является членом профсоюза с 1989 г., прослужив на море 16 лет кадетом, вахтенным помощником и капитаном. Он стал инспектором МФТ в 2003 г., на себе испытал поддержку со стороны МФТ, когда был капитаном брошенного в Африке судна с экипажем и малярией на борту. Он очень рад, что может помогать экипажам.



Луис К. Фруто (Бальбоа-Кристоваль, Панама — SITRASERMAP) стал инспектором МФТ в 2007 г. после 12 лет работы вахтенным помощником и капитаном буксира. Он является членом своего профсоюза с 1989 г., в том числе четыре года в качестве генерального секретаря, преподавал в Морской академии Панама и имеет степень магистра в области морской безопасности и охраны труда.



Хосе А. Клаудио Баез (Сан-Хуан, Пуэрто-Рико — ILA, АФТ-КПП) был докером и контролером, а также является председателем комитета по выборам в своем профсоюзе ILA Local 1740. Хосе продолжает помогать экипажам делать бесплатные прививки от Covid и находить места для отдыха в свободное время с бесплатным Wi-Fi.

Сети МФТ помогают вам там, где нет инспекторов

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



Сеть в Латинской Америке/Карибском бассейне

Сеть работает там, где у МФТ нет инспекторов. Она состоит из представителей членских профсоюзов МФТ. Она наращивает силу в регионе, поддерживая моряков, нуждающихся в помощи, и проявляя солидарность с докерами. Сеть активно участвует в кампаниях МФТ.

Обращайтесь к координатору сети в Латинской Америке/Карибском бассейне:

Стив Троусдейл (Лондон)

Email: seafsupport@itf.org.uk

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



Сеть в Арабском мире и Иране

Наша работа в этом году по-прежнему осложнялась тем, что некоторые судовладельцы использовали пандемию Covid в качестве предлога для того, чтобы не реагировать на жалобы и просьбы моряков о поддержке. Несмотря на это, контактные лица профсоюзов МФТ в нашем регионе работали не покладая рук, оказывая помощь сотням моряков, помогая им получить зарплату, медицинскую помощь и репатрироваться.

В 2021 г. мы получили большое количество запросов о помощи от моряков. Мы рассмотрели 136 дел и сумели взыскать задолженность по заработной плате в размере 7325 864 долларов США. Многие из них были тяжелыми случаями, касающимися оставления судов. Наши контактные лица внесли огромный вклад в это достижение.

Мы стремимся продолжать развивать, укреплять и расширять нашу сеть, чтобы мы могли помочь большему количеству моряков на судах, заходящих в порты Арабского мира и Ирана.

Обращайтесь к координатору сети в Арабском мире и Иране:

Мохамед Аррачеди (Испания)

Тел.: +34629 419007

Email: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

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



Сеть в Западной Африке

Обращайтесь к координатору сети в Западной Африке::

Бейла Соу (Буркина-Фасо)

Email: seafsupport@itf.org.uk

(9 контактных лиц в Бенине, Камеруне, Кот-д'Ивуаре, Габоне, Гвинее-Бисау, Гвинее-Конакри, Либерии, Сенегале и Того)

Сеть в Азиатско-Тихоокеанском регионе

Наши контактные лица оказывали конкретную поддержку и помощь морякам в своих странах и создали региональную сеть.

По состоянию на 31 декабря 2021 г. в течение года они рассмотрели и завершили более 114 случаев моряков. К ним относятся оставление судов, иски о невыплате заработной платы, задержка с выделением жилья, проблемы с репатриацией, производственные травмы и просьбы о медицинском обслуживании.

Во время пандемии COVID-19 моряков, возможно, больше всего волновала вероятность сойти на берег в следующем порту. Наши контактные лица оказывали всевозможную помощь морякам в их порту, особенно в Таиланде и Малайзии. Это включало в себя поддержание связи с местными властями, соответствующими посольствами, портовыми агентами и судовладельцами. Они успешно помогли репатриировать из своей страны более 600 моряков — в некоторых случаях моряки находились на борту более 16 месяцев.

Обращайтесь к координатору сети в Азиатско-Тихоокеанском регионе::

Джейсон Лам (Гонконг)

Тел.: +85297353579

Email: lam_jason@itf.org.uk

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



Удобные флаги

Справочник моряков

Что такое удобный флаг?

Судно под удобным флагом (УДФ) — это судно, плавающее под флагом страны, отличной от страны владения, посредством уплаты регистрационных сборов.

Почему они существуют?

В условиях растущей конкуренции на рынке судоходства УДФ предлагают способ сократить расходы и свести к минимуму ответственность, практически не заботясь о правах и благополучии моряков.

Судовладельцы используют УДФ благодаря лазейке в международном праве, чтобы избежать регулирования труда в стране владения. Они становятся средством, позволяющим платить низкую зарплату и заставлять моряков работать более продолжительное время и в небезопасных условиях. Судовладелец также может быть заинтересован в том, чтобы зарегистрировать судно в стране, отличной от страны регистрации судовладельца, чтобы получать выгоду от низких регистрационных сборов, а также низких или отсутствующих налогов.

Страны предпочитают создавать реестры как способ зарабатывать деньги без каких-либо обычных обязательств перед экипажем, присущих истинному государству флага. Некоторые из этих реестров имеют низкие стандарты безопасности и обучения, и не содержат ограничений по признаку национальности экипажа.

МФТ считает, что должна существовать истинная связь между реальным владельцем судна и флагом, под которым ходит судно, в соответствии

с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS).

Кто решает, что такое реестр удобных флагов?

МФТ объявляет реестр УДФ через свой Комитет справедливой практики. Он рассматривает следующее:

- сколько судов в иностранном владении зарегистрировано и плавают под флагом страны;
- насколько государство флага способно и желает обеспечивать соблюдение международных минимальных социальных стандартов на своих судах, включая соблюдение основных прав человека и прав профсоюзов, и ратифицировало ли оно конвенции и рекомендации Международной организации труда, содержащие эти механизмы защиты; а также
- показатели безопасности и экологичности государства флага — на основе данных инспекций судов государством порта, количества недостатков и задержаний, а также ратификации и соблюдения конвенций Международной морской организации.

Сколько существует УДФ?

В январе 2022 г. насчитывались 42 УДФ по сравнению с 35 годом ранее. В августе 2021 г. МФТ добавила семь стран в свой список реестров УДФ: Камерун, Острова Кука, Палау, Сьерра-Леоне, Сент-Китс и Невис, Танзания (Занзибар) и Того. Многие из них плохо зарекомендовали себя в защите моряков, работающих на судах, плавающих под их флагом.

«То, что делают страны удобных флагов, является морально безответственным. Они взимают регистрационные сборы, но не имеют ни желания, ни средств для обеспечения благополучия моряков, эксплуатирующих суда... Становясь государством флага, оно должно вместе с этим брать на себя большую ответственность. Ставить галочки — не значит нести ответственность. Слишком много моряков в конечном итоге страдают ради того, чтобы судовладельцы могли сократить стоимость экипажа на несколько долларов». — Дэвид Хейндел, Председатель Секции моряков МФТ

Что удобные флаги означают для моряков?

Проверки МФТ судов под удобными флагами выявили целый ряд случаев плохого обращения с моряками:

- Очень низкая заработная плата
- Плохие условия на судне
- Недостаточное питание и недостаточно чистая питьевая вода
- Длительные периоды работы без надлежащего отдыха, приводящие к стрессу и усталости
- Задержка или просто отсутствие платежей, иногда месяцами.
- Небезопасные суда
- Плохие методы обеспечения безопасности, приводящие к серьезным авариям, и незначительные шансы на компенсацию без посторонней помощи

Многие моряки на УдФ просто слишком напуганы, чтобы жаловаться.

Я работаю на судне УдФ, кто может меня защитить?

Страны происхождения экипажей мало что могут сделать для их защиты, поскольку на борту часто применяются правила страны регистрации. И, поскольку суда под УдФ не имеют реальной национальной принадлежности, они вне досягае-

мости какого-либо одного национального профсоюза моряков. Вот тут в дело вступает МФТ.

МФТ оказывает уникальное и мощное влияние на заработную плату и условия труда моряков, работающих на судах Уд Ф. Это контролируется и обеспечивается благодаря работе инспекторов МФТ, которые реагируют на жалобы и звонки моряков о помощи и расследуют их. Они неустанно сотрудничают с местными морскими профсоюзами, чтобы продвигать и защищать права моряков, когда ни судовладельцы, ни государства флага не готовы выполнять свои обязательства. И они следят за договорами МФТ, чтобы обеспечить их соблюдение судами.

В 2021 г. инспекторат МФТ взыскал 37291 112 долларов США в виде задолженности по заработной плате и компенсации за гибель или травмирование от имени моряков, которым больше некуда было обратиться.

Если у вас возникли проблемы на судне, обращайтесь в местный профсоюз или к инспектору МФТ в стране, в которой вы находитесь или в которую направляетесь. Если там нет профсоюза или инспектора, напишите электронное сообщение команде поддержки моряков МФТ по адресу: seafsupport@itf.org.uk. ■

Реестры, зарегистрированные как УдФ (по состоянию на январь 2022 г.)

- | | | |
|-------------------------|--|-----------------------|
| • Антигуа и Барбуда | • Французский международный судовой реестр (FIS) | • Монголия |
| • Багамские острова | • Немецкий международный судовой реестр (GIS) | • Мьянма |
| • Барбадос | • Грузия | • Северная Корея |
| • Белиз | • Гибралтар | • Палау |
| • Бермудские острова | • Гондурас | • Панама |
| • Боливия | • Ямайка | • Сан-Томе и Принсипи |
| • Камбоджа | • Ливан | • Сьерра-Леоне |
| • Камерун | • Либерия | • Сент-Китс и Невис |
| • Каймановы острова | • Мальта | • Сент-Винсент |
| • Коморские острова | • Мадейра | • Шри-Ланка |
| • Острова Кука | • Маршалловы острова | • Танзания (Занзибар) |
| • Кюрасао | • Маврикий | • Того |
| • Кипр | • Молдова | • Тонга |
| • Экваториальная Гвинея | | • Вануату |
| • Фарерские острова | | |

МФТ начинает кампанию за права рыбаков в Великобритании

В связи с продолжающейся эксплуатацией труда и низкой оплатой труда мигрантов на британских рыболовецких судах, МФТ сотрудничает в проведении исследований для подготовки своей новой кампании «За справедливость в рыболовстве». Крис Уильямс, руководитель кампании МФТ в рыбном промысле в Великобритании, рассказывает нам больше

Рыболовная промышленность Великобритании не была застрахована от сообщений о нарушениях прав человека на ее судах. Но помимо самых шокирующих случаев рыбаки сталкиваются с экстремальной продолжительностью рабочего времени без перерыва на отдых и без выходных. Сообщалось о принудительном труде в некоторых подразделениях отрасли и о том, что рыбаки-мигранты подвергаются высокому риску плохого обращения.

По этой причине МФТ установила партнерские связи с Seafarers' Charity и University of Nottingham Rights Lab для изучения условий труда рыбаков по всей Великобритании. Rights Lab провела опрос в личном порядке и по интернету среди национальных экипажей и экипажей мигрантов рыболовецких судов, а также дополнительно брала интервью у рыбаков-мигрантов. Полученные данные послужат аргументом в пользу новой кампании МФТ «За справедливость в рыболовстве» в Великобритании, которая начнется в 2022 г.

Д-р Джесс Спаркс, помощник руководителя программы «Экосистемы и окружающая среда» Rights Lab, сказала: «Эта кампания необходима, поскольку некоторые рыбаки-мигранты в Великобритании сталкиваются с плохим обращением со стороны системы, которая допускает серьезные различия в вознаграждении за труд, чрезмерную продолжительность рабочего времени и системную дискриминацию. Все они подкрепляются схемами иммиграции, которые лишают работников прав и увеличивают их уязвимость перед несправедливой практикой трудовых отношений. Привлечение голосов рыбаков-мигрантов к кампании ... будет гарантировать, что решения не будут приниматься за них, без их участия».

Рыбное хозяйство Великобритании является сложным. Размер судов, демографический состав экипажей, промысловые виды рыб и рынки рыбопромыслового флота Великобритании значительно различаются. Насчитываются 5783 рыболовецких судов, обеспечивающих работой 11298 рыбаков. Ориентировочно 72 процента рабочей силы являются гражданами Великобритании, 20 процентов — выходцами из-за пределов Европейской экономической зоны (ЕЭЗ) и 8 процентов — гражданами ЕЭЗ.

Рабочая группа этих трех организаций пригласила профсоюзы и организовала круглый стол с участием уставных органов, ответственных за правоприменение и регулирование сектора. Многие из этих ключевых заинтересованных сторон впервые получили возможность обсудить вместе эти вопросы.

Условиям труда в этом секторе уделяется больше внимания после того, как правительство Великобритании ратифицировало Конвенцию МОТ о труде в рыболовном секторе (Конвенция 188). Эта Конвенция была предназначена для обеспечения достойных условий труда и жизни рыбаков во всем мире, и устанавливает основные рамки обязательств для работодателей и правительств.

Тина Барнс, руководитель отдела воздействия и обучения Seafarers' Charity, которая предоставляет гранты службам социально-бытового обслуживания моряков, сказала: «Участие в этом исследовании поможет нам понять, как лучше всего направлять наши гранты на улучшение условий труда и превращение рыболовной промышленности Великобритании в привлекательную перспективу карьеры для рыбаков из Великобритании и за ее пределами». ■

Unsafe conditions and low pay for migrants on Irish fishing boats exp

Study prompts call for reforms to safeguard conditions of fishers from countries including the Philippines, Egypt, Ghana and Indonesia



'Last chance saloon' to protect undocumented fishers - Cmte hears

Updated / Wednesday, 20 Oct 2021 18:26

Independent.ie

Fisherman was 'underpaid by €114,000', politicians told

Oireachtas committee hears migrant fishers have 'legitimate fear' in making work complaints

Irish Examiner

'Radical reforms' needed on non-EU fishers scheme

Business Post

Trusted Business Journalism

Employment

Migrant workers tell of low pay

МФТ активизирует кампанию в отношении рыбного промысла в Ирландии, поскольку плохое обращение с мигрантами продолжается

МФТ активизировала свою кампанию в отношении ирландского рыболовного флота, объясняет Майкл О'Брайен, руководитель кампании МФТ в отношении рыбного промысла в Ирландии, потому что правительственная схема выдачи разрешений рыбакам-мигрантам терпит неудачу.

Атипичная схема работы для неевропейских рыбаков была разработана правительством Ирландии в 2016 г., в значительной степени из-за агитации МФТ, чтобы решительно бороться со злоупотреблениями в этом секторе.

Однако реальность такова, что большинство мигрантов, работающих на флоте, как оформленных в Атипичной схеме, так и не оформленных документально, продолжают страдать от злоупотреблений, связанных с переутомлением и последующими травмами, а также со ставками заработной платы ниже минимальных. Ситуация настолько плоха, что МФТ добилась, чтобы 35 рыбаков были допущены к государственному механизму рассмотрения дел о торговле людьми. К сожалению, обвинительных приговоров в отношении недобросовестных судовладельцев пока не последовало.

В результате в начале 2021 г. мы хотели выяснить, что происходит с рыбаками-мигрантами после отмены первоначальных режимов самоизоляции, связанных с Covid. МФТ финансировала проведение юридическим факультетом Мейнута университета качественного исследования, включающего подробные интервью с рыбаками-мигрантами из Египта, Ганы и Филиппин — основных национальностей, работающих на ирландских судах.

Выводы, опубликованные в октябре 2021 г., получили широкую огласку в национальных СМИ и вызвали дискуссию в национальном парламенте, а также ответ от Таосича (премьер-министра Михола Мартина).

Они показали до боли знакомую картину. Рабочий день от 15 до 20 часов, расистские оскорбления и принуждение к незаконным действиям, таким как превышение квоты на вылов рыбы, — это были одни из наиболее частых видов эксплуатации и злоупотреблений, о которых рассказывали респонденты в ходе исследования.

Даже когда МФТ или ирландские власти выявляют эти злоупотребления, а суды или Комиссия по трудовым отношениям выносят решения против владельцев судов, меры наказания недостаточно строги, чтобы предотвратить культуру повторных правонарушений.

Вскоре после публикации отчета правительство объявило о пересмотре Атипичной схемы работы. В феврале 2022 г. МФТ подала обстоятельный документ с призывом отменить эту схему. Мы подчеркнули ее недостатки с точки зрения оплаты и визового статуса по сравнению с другими схемами выдачи разрешений, которые не привязывают трудящегося-мигранта к одному работодателю на неопределенный срок. И мы утверждали, что рыбакам без документов необходимо предоставить возможность подать заявление на получение визы.

Изменения, за которые мы выступаем, сами по себе не могут гарантировать устранение всех злоупотреблений в ирландской рыбной промышленности. Тем не менее, они будут способствовать тому, чтобы рыбаки-мигранты могли вступать в профсоюз, легче отстаивать свои права и добиваться возмещения ущерба, когда это необходимо. ■

Докеры не являются проблемой цепочек поставок



Докеры, моряки и работники автомобильного транспорта оспаривают отраслевые представления о том, что они являются причиной сбоев в цепочке поставок и задержек с поставками товаров и услуг во время пандемии Covid-19. Стив Биггс, старший ассистент секции докеров МФТ, анализирует реальные проблемы

Во многих частях мира растет загруженность портов и дорог. Но в этом нет вины транспортников. Затормозив движение вызваны столкновением между неконтролируемым поведением картелей в мировой судоходной отрасли и массовым ростом потребительского спроса наряду с нехваткой водителей грузовиков во всем мире.

Пандемия нарушила почти все аспекты глобальной цепочки поставок. Заводы были закрыты или вынуждены сократить производство из-за широко распространенных случаев Covid-19 в странах, где сосредоточена большая часть мировых производственных мощностей, особенно в Китае.

Судоходные компании просчитались: они сократили свои графики движения в ожидании падения спроса на перевозку грузов по всему миру во время пандемии, тогда как на самом деле потребительский спрос вырос. Этот всплеск перегрузил систему снабжения заводов, а острая нехватка транспортных контейнеров привела к тому, что готовая продукция скапливалась на складах и в портах в Китае и по всей Азии.

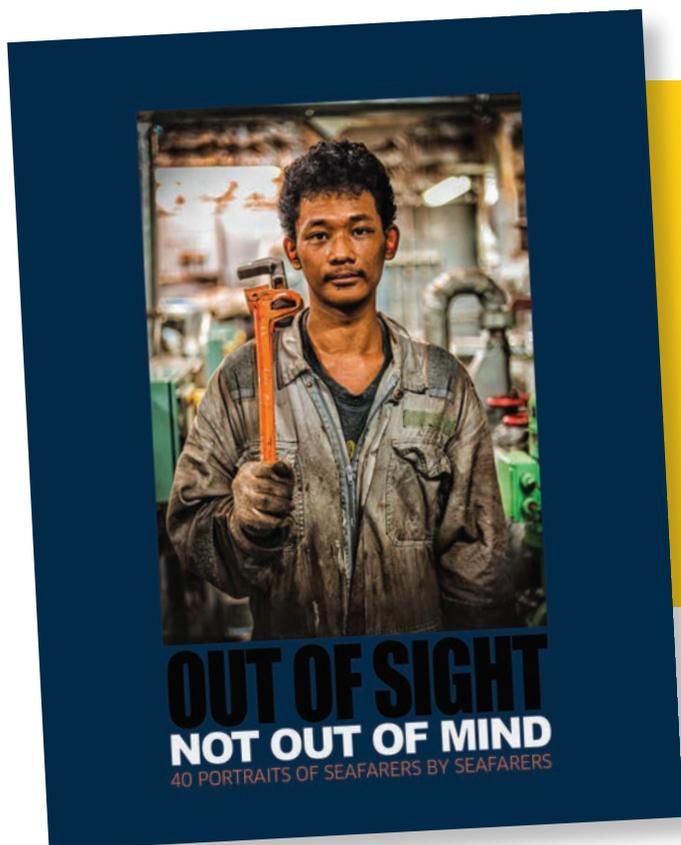
Эта нехватка была вызвана тем, что контейнеры застревают в неполюженных местах. Например, Китай отправлял огромные объемы средств индивидуальной защиты по всему миру, однако пустые контейнеры оставались во многих странах, которые не отправляют их обратно в Китай. Тем временем производство товаров в Китае резко увеличилось для удовлетворения потребительского спроса.

Дефицит контейнеров и растущий спрос на морские перевозки привели к взвинчиванию цен: необоснованному повышению цен на товары и услуги, и резкому росту стоимости грузовых перевозок. Наплыв судов просто захлестывал порты. Сказались и решения компаний о введении карантина для водителей грузовиков и докеров.

В США Президент Байден публично поблагодарил Уильяма Адамса, председателя International Longshore and Warehouse Union (ILWU), и всех его членов за их напряженную работу во время пандемии по обеспечению бесперебойных поставок товаров. Он призвал предприятия последовать примеру профсоюзов и внести свой вклад в устранение перегруженности цепочек поставок. «Это не зря называется цепочкой поставок. В нее также входят операторы терминалов, железные дороги, автотранспортные компании, грузоотправители и другие розничные компании.

«Если частный сектор не вмешается, мы позволим им и попросим их действовать. Наша цель — не только преодолеть это непосредственное узкое место, но и устранить давние недостатки в нашей транспортной цепочке поставок, которые выявила эта пандемия».

МФТ вместе с нашими членскими организациями докеров требует правильного анализа ситуации и уважения к чрезвычайно сложной работе, которую докеры выполняют под огромным давлением. ■



Взгляд моряков, глазами моряков

Кейти Хиггинботтом, руководитель Фонда моряков МФТ, рассказывает о том, как организация отметила свое 40-летие в 2021 г.

Чтобы отпраздновать 40-летие оказания помощи в предоставлении услуг морякам, Фонд моряков МФТ хотел привлечь внимание общественности к самим морякам, используя их собственные слова и образы.

Мы провели фотоконкурс «С глаз долой — не значит из сердца вон», его результатом стала книга ограниченным тиражом «С глаз долой — не значит из сердца вон — 40 портретов моряков, сделанных моряками».

Профсоюзы МФТ представили книгу государственным должностным лицам и законодателям по всему миру, чтобы продемонстрировать жизненно важную роль и реальный опыт моряков, которые обеспечивают возможность осуществлять международную торговлю.

Мы были рады, что Международная морская организация (ИМО) организовала в Лондоне двухнедельную выставку фотографий из книги во время своей ежегодной ассамблеи, когда делегации правительств со всего мира собираются, чтобы утвердить программу работы ИМО и избрать членов в ее Совет. Выставка теперь доступна для просмотра онлайн <https://www.seafarerstrust.org/exhibition>.

Фонд моряков является благотворительным подразделением МФТ — узнайте больше на www.seafarerstrust.org ■



Фото: Rommel Roma



Фото: Micheal Obaje Enefola
“A sailor with a golden heart”

Чтобы увидеть все фотографии-победители «С глаз долой — не значит из сердца вон» - 40 портретов моряков, сделанных моряками» онлайн, перейдите по ссылке: <https://www.seafarerstrust.org/what-we-do/photo-competition-2021>

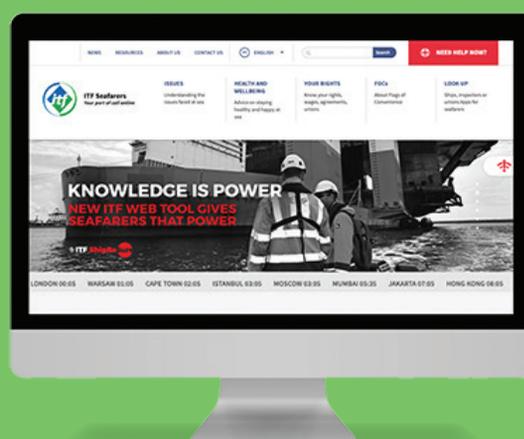
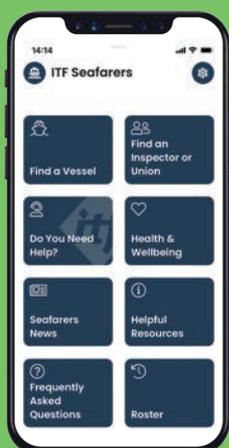


МЕЖДУНАРОДНАЯ
ФЕДЕРАЦИЯ
ТРАНСПОРТНИКОВ

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

Бесплатные приложения МФТ – доступны для устройств Android и iOS

Скачайте их из вашего магазина приложений, из www.itfseafarers.org/en/look-up/-itf-seafarers-apps



Моряки МФТ

- Проверяйте информацию о своем судне
- Узнавайте, где получить помощь в кризисной ситуации
- Свяжитесь с МФТ
- Найдите инспектора МФТ или морской профсоюз МФТ
- Найдите информацию и советы о здоровье и благополучии

ITF Global

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

Веб-сайты МФТ

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

www.itfshipbesure.org — узнайте все, что вам нужно знать, если вы ищете работу

www.itfglobal.org — Следите за всеми последними событиями, затрагивающими интересы работников и их членских профсоюзов МФТ.

Социальные сети МФТ



- Следите и высказывайте свое мнение о последних новостях, используя [#itfseafarers](https://twitter.com/ITFseafarers) on Twitter и на сайте



www.facebook.com/ITFseafarerssupport



- Следите за нами на www.instagram.com/ITFseafarerssupport