

中文版 | 第 35 期 / 2021 年

国际运输工人联盟



本期公报重点:

冠状病毒及船员换班危机的影响 使用社交媒体的骗子 您的寻求帮助活页指南





女 反对方便旗 (FOC) 运动

船员换班危机

5-12

13-14 来自一线的 故事 15-16 工会在行动

17 MLC 关于工作和休息的规定 18 人物介绍: Dave Heindel, SIU

活页指南

八页具体联系方式和建议

19-21 抛弃 22-25 介绍:检查团 26-28 欺诈

29-30 健康与福祉 31 码头工人

32-33 渔民 34-35 ITF 海员信托基金

国际运输工人联盟(ITF)是由运输工会所组成的国际工会联盟,代表了约 150 个国家 / 地区中 670 个工会的约 1800 万名运输工人,其中包括超过 91 万名海员。ITF 包括八个行业部门:海运、渔业、内河航运、港口、铁路、公路运输、民航和旅游业。ITF 代表全球的运输工人,并通过全球性运动与团结加强其利益。ITF 拥有 132 名检查员和联系人,分布在世界各地港口工作。

#### 2021 ITF《海员公报》第 35 期 / 2021 年

国际运输工人联盟(ITF)2021 年出版,地址: 49/60 Borough Road, London SE1 1DR, United Kingdom。《海员公报》的各种语言版本(英语、阿拉伯语、缅甸语、中文、德语、印度尼西亚语、日语、俄语、西班牙语和土耳其语版本)也可按上述地址向 ITF 索取。您还可以登录我们的网站,下载 PDF 格式版本: https://www.itfseafarers.org/en/resources/materials?search\_api\_fulltext=seafarers%27+bulletin&field\_topic=All&sort\_by=created\_1

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

封面摄影: Ama Namin

### 欢迎辞



首先,我谨代表 ITF 向所有海员和 我们海事同盟工会的每一位同事表 示衷心的感谢,感谢你们在新冠肺 炎(Covid-19)大流行病造成的 恐惧和不确定的情况下一如既往,

### 勤勉而专业地履行自己的职责。

我们在世界各地的几百万海员仍然在全力运送人们赖以 生存的物资以及医疗保健所需的物品。如果没有你们和家 人做出的牺牲,全球贸易就会陷入停顿,并造成更严重的 后果。在困难重重的条件下,我们的同盟工会依然挺身而 出,继续为会员提供急需的支持。

疫情主导了 ITF 在 2020 年的工作,我们比以往任何时候都更加努力地为海员争取权利,并讨回了数百万的拖欠工资。

ITF 在全球范围内不倦地与广泛的合作伙伴开展协作,提高人们对船员换班危机的认识。在这一危机中,你们中的许多人(高峰时期有 400,000 人)连续数月不能回家,甚至无法下船,常常无法获得医疗服务或上岸休假。

为了结束联合国秘书长安东尼奥·古特雷斯(António Guterres)所称的这场"人道主义危机",我们与社会各界的合作伙伴及海运业,尤其是与国际航运商会(ICS)和国际海事雇主理事会(IMEC)的战略合作,已在全世界范围内获得支持。在国际海事组织和国际劳工组织的支持下,我们呼吁各国将您指定为"关键工人",并把船员换班作为紧急事项加以推进。我们将继续寻找解决方案并确保您的权利在这一过程中得到保护。

本期《海员公报》报告了ITF及其工会大家庭在各国和全球范围内所做的努力,并探讨新冠病毒如何影响了全球的海运业。

越来越多的证据表明大流行病对海员的健康和福祉造成了巨大伤害,本期重点介绍了ITF继续为您提供的支持。我们还报告了ITF海员信托Covid-19应急基金如何帮助海员及其家人获得救济。

正如您在本期的一些悲惨故事中看到的那样,随着货轮不断在海上遭到抛弃,我们的检查员和联系人一直在提供帮助。

您还将看到招聘骗子变得越来越狡猾,通过社交媒体提供的欺诈性职位的数量也大大增加。我们提供了一些指导,帮助您保护自己不至于成为这些骗局的受害者。

像以往一样,我们的8页活页包含了信息和建议,并为您 提供了所有ITF检查员的联系方式。

祝愿各位 2021 年更加兴旺健康。

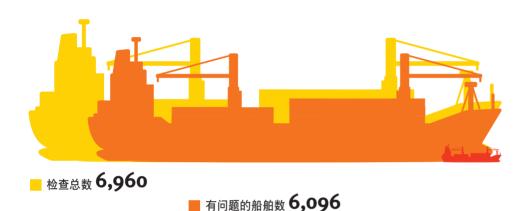
斯蒂芬·科顿(Stephen Cotton) ITF 秘书长

### ITF 反对方便旗运动统计数据

截止日期: 2020年12月1日

#### ITF 检查

接受检查的船舶总数分为没有问题的船舶数和有问题的船舶数。



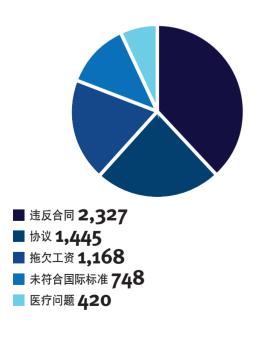
讨回 拖欠工资, 共计



ITF 检查过程中发现的五大类 问题

ITF 协议覆盖的船舶和船员

■ 没有问题的船舶数 884







由于政府未能采取切实可行的措施使船员在冠状病毒大流行期间得以换班,操作邮轮、货船和渔船的海员的生活陷入了危机。《海员公报》报告了有关 ITF 对危机的回应以及行业应吸取的教训



>>>

### 英勇的海员,船员换班危机的受害者

2021 年 1 月,即大流行开始后的第 10 个月,数十万船员仍滞留在船上。ITF 海运部主席大卫·海恩德尔(Dave Heindel)报告了 ITF 海事大家庭如何采取行动,支持海员并要求政府采取措施,结束船员换班危机

2020年3月疫情爆发时,合同到期的海员突然被禁止回家。港口国、过境国和海员自己的国家取消了航班并关闭了边境。随着时间的推移,海员们由沮丧变为困惑,最后是愤怒,因为政府不愿意为他们的困境找到切实可行的解决方案。

《海事劳工公约》(MLC)规定海员最多可在船上工作 11 个月,因此每个月大约有 100,000 名海员需要换班。一旦合同结束,海员有权停止工作并由雇主承担费用返回家园。但是在新冠肺炎大流行期间,行使这项权利变得极其困难。

3月19日,由于疫情蔓延,ITF 征得海员的同意,勉强地同意延长船员合同。在整个4月和5月,海员无私地保持了关键的全球供应流动,ITF、其同盟工会和海事雇主以前所未有的方式通力合作,并向政府介绍了最好的实现船员换班的方式。他们敦促各国政府将海员指定为关键工人,免除他们的旅行和过境限制,使他们可以回家。

国际海事组织 (IMO) 5 月 6 日通过了一个 12 步船员换班解决方案。5 月 28 日,国际海事组织、国际劳工组织(ILO)和国际民用航空组织(ICAO)敦促各国政府采取行动。6 月 12 日,联合国支持了我们关于关键工人的呼吁。

然而,危机在继续恶化。一些滞留海员已在船上待了一年多。有的政府不允许他们上岸散步,甚至不允许他们接受紧急医疗。海员告诉我们,他们越来越疲劳、疲倦,渴望离开他们的"浮动监狱"。他们的健康、福祉和安全面临越来越大的风

险。情况令人无法忍受。

租船人的权力成为人们关注的焦点。租船人代表货主寻找并预订船舶,这让他们对船舶的航线和改道拥有很大的发言权。在大流行期间,许多租船人开始在与船东的合同中加入了"无船员换班"条款。这意味着,当租船人租的船舶有有效的预订时,无论船员在船上待了多久,船东和配员中介都无法把船转到附近允许船员换班的港口。

#### 这一切已经够了

大流行发生三个月后, ITF 宣布 "这一切已经够了":即从6月16日起, ITF及其同盟海员工会将竭尽全力协助超过合同期的海员行使停止工作并返回家园的权利。我们为海员制定了有关行使这些权利以及《海事劳工公约》(MLC)规定他们享有的权利的指南。

ITF 秘书长斯蒂芬·科顿(Steve Cotton) 宣布:"如果海员离开这些船只导致供应链混乱,如果从新加坡到旧金山的港口都袖手不管,如果这导致船舶保险商取消承保范围,全球贸易陷入停顿,那么这将归罪于政客,而不是全世界的海员。"

他补充说,各国政府只需简单地对冠状病 毒限制做出一些微小、实际的调整就可避 免这种情况,让关键工人过境回家,并由 新的船员接替。

从3月开始,新加坡为船员换班提供了便利,并展示了这样做的方法。该国坚持要求所有船员隔离两周,在抵达新加坡之

前在经批准的中心接受检测,并在登船前 在浮动住宿中隔离 72 小时。

工会和行业帮助制定了统一的感染控制标准,以此鼓励港口开放。ITF 和国际海事雇主理事会(IMEC)在菲律宾马尼拉设立了一项试点计划,在海员飞往港口之前,为他们提供为期两周的住宿,在隔离开始和结束时进行核准过的PCR Covid测试。到 2021 年 1 月底,该计划已接受了1,389 名海员,目前有 214 人入住。在1,389 人中,61 人检测呈阳性。

国际海事组织报告说,到 8 月底,大约有50个国家已经在实施船员换班协议。ITF和IMEC 共同向新加坡工会和海事组织设立的基金捐款500,000 美元,支持海员供应国进行安全的船员换班。该基金已根据新加坡的模式建立了CrewSafe审计计划,以便为船员换班提供安全且可扩展的"走廊"。

#### 国际压力增加

ITF 在 9 月进行的调查令人震惊地发现,海员中有高达 60% 的人认为他们或同船船员较有可能"因劳累或疲劳而涉入可能危害人类生命、财产或海洋环境的事故"。

在 ITF 和国际航运商会 (ICS) 提交报告后, 联合国国际劳工组织专家委员会于2020 年 12 月做出了一项具有里程碑意义的裁决,认为各国政府在大流行期间显然未能履行国际法规定的对海员的照顾义务。

ITF 秘书长斯蒂芬・科顿和 ICS 秘书长

盖·普拉滕(Guy Platten)在联合回应中说:"这项裁决·····明确表明所有政府都必须遵守国际法,并紧急承认海员是具有实际影响的关键工人。这意味着允许海员在港口下船接受医疗服务······使海员能够在合同完成后前往机场飞回家,并且······让接替船员经过一个国家的边界加入那些在等待他们的船只,而不必经历官僚式的繁文缛节。"

2021年1月26日,由300多位海事行业和人权领袖签署的新全球承诺书把责任赋予了本行业,要求本行业利用自己的影响力结束船员换班危机。海员福祉及船员换班的海神宣言(Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change)的签署方包括BP、嘉吉、力拓和壳牌等主要跨国公司。

目前只有 46 个国家将海员归为关键工人,其中只有少数国家真正付诸实施,没有设置其他阻碍海员换班的障碍。ITF 希望日益增加的国际压力能够结束这一人道主义危机。

### 他的家人非常感激并赞赏 ITF 的大力帮助



### 海员被逼到绝望的边缘

ITF 检查员 Hamid Rachik 和他在摩洛哥工人工会(UMT) 的同事营救一名病重的海员

27岁的 Jowanie Zapanta 是一名菲律宾海员,已经在海上工作了七年。2020年3月,他在"Leni Selmer号"轮上已经担任了11个月的三副,迫切希望离开。但是新冠肺炎大流行来袭。为了阻止病毒传播,摩洛哥立即禁止船员换班。他被迫留在摩洛哥卡萨布兰卡港的船上。Jowanie Zapanta 苦苦挣扎了两个月,终于不负重荷,在5月28日试图结束自己的生命。

我们努力争取当地授权,希望他能立即下船,去医院。 经过两个港口安全委员会的审查,船舶终于在5月30日临时靠岸,海员立即被送入医院。

Jowanie Zapanta 在医院住了两个月,接受了急救治疗。 在此期间, Rachik 和一位工会同志定期去探望他,他得以与 家乡的亲人交谈。他于8月2日在医院一名医生的陪同下乘 飞机回家。他的家人非常感激并赞赏 ITF 的大力帮助。■



### 美国的官僚主义阻止船员 换班

英国检查员 Tommy Molloy 协助 Marlow Navigation 公司几次进行船员换班,包括"Yasa Golden Dardanelles号"轮

该船当时在美国休斯顿。船员已经在船上工作了 12 个月以上,接替船员也已经在船上。但两名菲律宾船员的美国签证过期了,海关和边境保护局(CBP)拒绝让他们下船,即使有武装警卫陪同他们前往机场。

在接到 Marlow 公司的消息后, Molloy 立即联系了休斯顿的检查员 Shwe Tun Aung,后者联系了 CBP。他解释说,船上有 24 人,但只有 22 人的安全设备,而且这两名合同到期的海员实际上受到了官僚主义做法的囚禁,因为这艘船计划在可预见的未来在美国墨西哥湾沿岸航行。但 CBP 仍然无动于衷。

公司别无选择,只好再次把两名接替船员送回家,剥夺了他们原本期望获得的工资,却把两名最终希望回家的海员留在船上。■

BARTON TO THE

### …11 月初,她安全快乐地回到了家中…



#### 海员为争取遣返停止工作

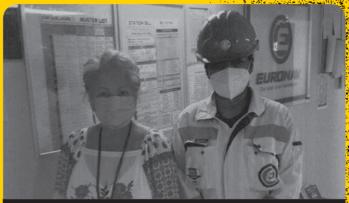
"Unison Jasper 号"的缅甸船员于 2020 年 6 月联系了 澳大利亚吉朗港的 ITF 检查员 Matt Purcell,希望被遣返。 他们在船上的时间已经超过了 12 个月

船员已经签了合同延期协议,但当船长签订新合同时,他 将实际工资放在了船员就业协议(SEA)中,这表明双重 簿记。

我们与澳大利亚海事安全局(AMSA)密切合作,将这艘船扣押在吉朗和布里斯班,以遣返几名船员,并追回总计约 80,000 美元的拖欠工资。

台湾船东在与 Purcell 的讨论过程中,声称该船没有达成协议。当检查员 Dean Summers 在纽卡斯尔接手此案时,发现这不对,因为船员指控他们受到虐待、恐吓并被迫签署延长合同,使他们在船上呆 14 个月。ITF 和澳大利亚海事工会通知了 AMSA,该船在纽卡斯尔被扣留。那里的ITF 检查员又追回了 60,000 美元的拖欠工资。

11 名船员于 7 月离开了这艘船,工会在码头上围绕他们建造了一道防风带,因为大流行的限制,他们离船不得超过 13 米。然后他们被转移到悉尼,在那里等待了几个小时,警方协调了豁免手续,这样他们可以被转移到一家酒店进行两周的隔离。他们最终在八月飞回家。9 月,AMSA 禁止"Unison Jasper 号"在六个月内进入澳大利亚。■



#### 受困并缺乏卫生用品

休斯顿的 ITF 检查员 Shwe Tun Aung 回忆说,10 月 1日,一名陷入困境的年轻巴拿马见习生联系了他,请求帮助造返

一艘在美国海岸进行驳运的油轮上的见习工程师自 2 月 20 日以来一直在船上,尽管她在驳船上的见习期已经结束。她写道:"我的经期情况非常困难,我没有卫生巾来止血。我感到非常羞辱,我担心自己的心理健康。"

船运公司曾多次尝试说服海关和边境保护局(CBP)让见习生下船,还请求巴拿马海事局的协助。10月1日,CBP建议,"鉴于巴拿马领事馆已经参与,取消[该]海员的航班安排……我们需要大约一到两周的时间才能收到休斯顿CBP的决定"。Aung向CBP提出的请求没有得到回应。

与此同时,该见习生得到了海员中心和 ITF 在德克萨斯州的船员换班工作组的支持和卫生用品。公司最终将这名海员转到另一艘船上,以便她可以在下一个港口下船。11 月初,她安全快乐地回到了巴拿马的家中。■

### 浮动的宫殿变成船员的监狱

一些最早的头条新闻是关于新冠肺炎(Covid-19)在邮轮上的传播。当时,担心的乘客和生病的乘客以及 船员都被拒绝获准在港口隔离。ITF 邮轮工作组主席 Johan Øyen 报告了 ITF 及其工会的回应

经堂受到忽视。

到 4 月中旬,各主要邮轮公司拥有和运营 ITF 敦促各国政府和船旗国加倍努力促进 的 385 艘邮轮中约有 314 艘搁置,其中 船员换班。ITF 海运部主席大卫·海恩德 许多船上有数百名海员。

ITF 协议涵盖了 80% 以上的邮轮, 因此 我们与同盟海员工会和其他海事组织一 起采取行动,争取让船员遣返。但我们遇 到了巨大的障碍。

许多国家没有履行《海事劳工公约》规定 的义务, 并禁止海员进入境或过境, 尽管 到 8 月, 约有 200,000 名邮轮海员得到 员的方式放慢进程。

在一些情况下,船员因证件不齐或没有必 况下。 要的签证而在机场滞留多日。有些人在其 他国家下船, 在那里被困了几个月, 最后 展望未来 才被遣返。

#### 悲剧性的影响

被困在船上的压力和不确定性不可避免 地对海员的心理健康造成了影响。

据报道,四名船员在两周内结束了自己 的生命。4月30日,一名波兰籍船员从 ₹Jewel of the Seas 号"邮轮上跳海。5 月9日,一名匈牙利籍海员在 "Carnival Breeze 号"的船舱内被发现死亡。5 月 我们期待与业界合作,确保恢复计划和运 10 日,"Mariner of the Seas 号"上的 营重启与有关如何改善邮轮海员的工作 名中国海员在该邮轮停泊在巴哈马海 和生活条件的公开对话相吻合。 上时死亡。一名在 "Regal Princess 号"

各国政府在努力尽快让乘客下船,但船员 上工作的乌克兰海员在鹿特丹听说她回 家的航班被取消后跳了海。

> 尔(Dave Heindel)认为,"尽管没有任 何正当理由或科学证据表明邮轮上的海 员比其他类别的海员或公众构成更大的 风险, 但为了遏制病毒的传播, 海员正受 到严格限制的惩罚……"。

#### 一次重大的人道主义胜利

邮轮公司保证他们将包机让海员回家。港 了遣返。我们要赞扬与我们合作,实现这 口对邮轮船员施加了额外的限制。一些国 一重大人道主义成功的邮轮公司和政府。 家甚至不允许本国公民入境或以伤害海 这需要大量的后勤协调,特别是在面对包 括船旗国和港口国在内的其他政府未能 履行国际法规定的法律和人权义务的情

随着游轮再次缓慢启动,ITF及其同盟 海事工会将继续关注海员和乘客面临的

我们正在与政府和邮轮运营商合作,以确 保适当的健康和安全措施到位并得到遵 守,邮轮所在地国家承诺允许海员上岸休 假, 并根据需要上岸接受医疗救助和进行 船员换班。

ITF 协议涵盖了 80% 以上的邮轮、因此 我们与同盟海员工会 和其他海事组织 一起采取行动. 争取让船员遣返。 但我们遇到了巨大的

障碍。



### 3,000 多名船员在 "Mein Schiff 3 号"邮轮上隔离

ITF 检查员 Hamani Amadou 讲述了从一艘邮轮上遣返数 千名船员时所付出的努力

在 "Mein Schiff 3 号"邮轮的乘客于 3 月 23 日下船后,公司将其他六艘船上的 3,000 名海员转移到这艘邮轮上。它驶往德国,以便开始遣返工作,并于 4 月 28 日停靠在库克斯港。但是两天后船上检测到新冠病毒爆发,导致该公司隔离了船上的每个人。

在 我 和 德 国 ITF 同 盟 工 会 ver.di 的 Maya Schwiegershausen-Gueth 与公司进行了几周的激烈商 讨后,我们得以在 5 月 8 日协助遣返了大约 1,200 名海员。除了 192 名印度海员继续留在船上,没有任何预期的旅行日期,得到本国政府的有限支持以外,其余大多数检测呈阴性的各国船员都在接下来的几周内被遣返。他们最终在 6 月下旬回家。

Schwiegershausen-Gueth 批评该公司和马耳他船旗国缺乏责任感,并表示如果没有德国政府和海员使团的支持、船上的情况可能会迅速恶化。■

我们正在与政府和邮轮运营商合作,以确保适当的健康和安全措施到位并得到遵守,邮轮所在地国家承诺允许海员上岸休假,并 根据需要上岸接受医疗救助和进行船员换班。



### 乌拉圭为受到影响的邮轮 海员建立人道主义走廊

ITF 拉丁美洲区秘书 Edgar Díaz 表示, 在海陆空及相关运输工人工会(UTT)的努力下, 乌拉圭政府批准了一条人道主义走廊, 帮助受新冠病毒感染的船员下船

3月15日, 巴哈马船旗 "Greg Mortimer 号"邮轮离开阿根廷乌斯怀亚。一周后, 乘客中出现了第一个症状。他们被拒绝在阿根廷和智利上岸, 因为两国政府已经关闭了港口和边界。乌拉圭政府于3月27日授权该轮停靠蒙得维的亚,并开展了遣返乘客的行动。

然而,尽管病毒已经传播,但83名船员仍被迫留在船上,有39名海员的检测结果呈阳性。一名菲律宾海员死亡。邮轮在海上度过了两个月,受感染的船员被关在缺乏适当卫生条件的船舱里。

4月20日,UTT工会秘书长 Francisco del Gaudio 联系了船员,提供工会和 ITF 支持。他被告知,为了防止有关情况严重性的信息泄露,如船员试图自杀以及两名负责分配食品的海员被检测出阳性,船上的互联网连接被切断。工会拿着邮轮的 ITF 协议,多次向该公司索取信息,但得到的只是沉默。

乌拉圭政府回应了 UTT 工会的压力,并于 5 月 8 日宣布,所有船员将被允许下船、隔离、接受适当的医疗护理,然后被遣返。■

seafsupport@itf.org.uk www.itfseafarers.org #ITFseafarers

### 吸取大流行疫情中的经验教训,

### 使海事更适合海员

ITF 海事协调员 Jacqueline Smith 分享她对工会、行业和政府应对船员换班危机的反思,并强调应吸取 经验教训,面向未来



#### 本行业的应对如何?

疲劳会危及海员的安全和环境,因此,在 防止海员疲劳并保持安全有效的全球贸 易方面. ITF 和本行业有着明确的共同利 益。总的来说,我们之间进行了很好的、 开放的沟通和密切的合作。

不太积极的是, 我想说代表船旗国进行检 查的船级社并不是很主动, 似乎在应对中 有点迷茫。他们吹嘘自己的远程检查,但 这会给已经精疲力竭的船员带来额外的 工作,特别是当人员配备水平处于最低水 的团体(例如商业和人权组织)接触,扩 的技能和培训,为船上工作做好准备。 平(因为让接替船员上船是一个挑战)又 大我们的潜在盟友。 要确保安全的时候。我也感到惊讶的是, 许多保赔协会对于确保船员和船舶不处 于危险的问题并没有表现出更多的关切。 显而易见的是,方便旗(FoC)系统未能 排中加入无船员换班条款。 在这场危机中保护海员,没有人承担任何 责任:有时候,要完成任务就像在传递烫 手山芋。

#### 政府方面怎样?

一些政府非常支持,但到目前为止只有 46 个政府把海员指定为关键工人。

他部门并没有广泛了解海事。这就是为什 么我们希望把菲律宾的 ITF 和国际海事雇 主理事会联合安全检疫试点项目扩展到 其他国家。这一项目很好地表明, 我们不 仅需要与交通部合作, 还需要与教育、卫 生、海关和移民部门合作,以便他们更好 地了解船员换班及其在安全方面的作用。

有些国家仍然根本不合作。每个政府都控 制着自己的边界,我们不能强迫他们采取 行动。我认为船舶不应该前往那些拒绝允 许船员换班的国家,但其他人认为这会严 重影响最脆弱的国家。

可以跨越国界或跨境的工人(例如民航工 人)会如此不同。

#### ITF 及其工会能作出不同的回应吗?

或依赖海事的网络联系。我们应该尽早向 成为永久性的做法。 租船人施加压力,劝阻他们不要在合同安

#### 这对 ITF 和海事行业有什么意义?

我们应该采取更全面的方法,而不仅仅是 请来找我们。我们会支持你。■

与我们传统的社会伙伴合作,这也将帮助 我们的同盟工会渗入他们国家中可以提 供帮助的其他团体。我们需要与社会伙伴 一起成立应急小组,快速制定行动计划。 一些交通部长了解情况,但他们政府的其 避免重复工作。我们需要审视方便旗系统 的失败教训,并推动一个可以遵循的透明 树链。

#### 船员换班危机会怎样解决?

值得庆幸的是,需要换班的船员比例已经 下降, 但我们需要继续向顽固的政府施加 压力, 让其余的人回家。

现在,接种疫苗是关键。我们认为海员需 要列在优先事项名单的前面, 但我们对如 何推出疫苗接种计划以及政府的要求持 谨慎态度。疫苗数量有多少,间隔多久? 他们会接受其他国家的健康证明吗?考 我们不明白为什么政府对待海员与其他 虑到有许多海员来自发展中国家,他们将 如何被优先考虑?

#### ITF 来年的海事优先事项是什么?

保留和招募女性和年轻海员至关重要。我 事后看来,我们应该尽早与通常不太相关 们将需要与行业合作,确保他们获得适当

我们决心防止在大流行期间对安全和海 我们本可以更快更主动地与与海事相关 员权利采取的临时捷径(例如远程检查)

#### 您想对海员说什么?

谢谢你。请继续维护你的权利。如果你不 发出反对的声音, 我们很难做任何事情。

# Hsin Chien Marine 中介与船 东盘剥船员

ITF 在澳大利亚、缅甸和美国的人员一直在协助在台湾新健海运公司(Hsin Chien Marine)拥有或经营的几艘船上工作的缅甸和中国船员追讨几十万美元的欠薪。但 ITF 澳大利亚助理协调员 Matt Purcell 称,配员中介使他们的努力更加困难

新健海运公司(HCM)一直在其船舶上实行双重簿记,以避免全额支付海员的工作。我的团队有过多次与该公司"新"命名的船只打交道的经验——这些船舶受到ITF与中华海员总工会(NCSU)之间协议的覆盖——所以当我们在2020年初被要求协助巴拿马船旗"New Legacy 号"船员时,并没有感到惊讶。我们讨回了拖欠的工资,并见证他们收到工资。

随着这一消息的传播,新健海运公司其他船上的缅甸船员也对当前和过去的双重簿记表示关切。这导致 ITF 在多个国家对新健海运公司的船只采取行动,包括在澳大利亚纽卡斯尔的"New Champ 号"和韩国釜山的"New Aspiration 号"。结果,在 ITF 同盟工会 IFOMS 在缅甸仰光官员的见证下,新健海运公司同意支付这些拖欠工资。

不久之后,HCM 公司丢弃了其台湾四艘船上所有的缅甸船员,并把这归咎于新冠疫情。"New Aspiration 号"上的四名海员 勇敢地拒绝在他们每人都收到根据 ITF/NCSU 协议有权因终 止合同而获得两个月基本工资之前离开台湾。他们的团结精神提高了我们的士气,并将帮助所有受到船东虐待的缅甸海员赢得保护。

我们讨回了约 190,000 美元的拖欠工资。然而, HCM 公司仍 然没有支付 ITF 澳大利亚和美国检查员提出的约 380,000 美元的欠薪索求,加拿大检查员也在提供协助。

在整个过程中,我们震惊地发现,配员中介——仰光的 Sunrise Marine Enterprises Ltd——已经:

- 恐吓船员退回结算付款,这样它就有欺诈性的收据来证明已 经付款的虚假声明。
- 强迫船员的家人开设银行账户,然后将他们事先签署的所有 支票交还给 Sunrise 公司,以便控制和获取船员的工资。



Hsin Chien Marine 中介与船东盘剥船员、续 >

- 签发了与新健海运公司在船上签发的 合同不同的雇用合同。
- 强迫船员签署信件, 把拖欠他们的工资 汇入与 Sunrise 的联名银行账户,这样 中介可以支付船员他们想支付的工资。

在 2020 年 11 月 26 日致仰光海事管理 局的一封信中, ITF 检查协调员 Steve Trowsdale 写道: "所有这些行为都是完

全不可接受的, 都违反了 ITF TCC 协议 和《海事劳工公约》的规定"。

他说, ITF 可以提供确凿的证据, 并 要 求 " 立 即 调 查 Sunrise Marine Enterprises Ltd 公司的不道德和非法商 业行为、管理不善以及挪用属于缅甸公民 的资金的行为,而当我们发现他们有过错 时,我们会支持暂停或取消他们作为海员

招聘提供者的 MLC 证书"。

缅甸在调查ITF的申索时已暂停了 Sunrise 公司的业务。到 2020 年底, 新 健海运公司、ITF 和 NCSU 以及其他 同盟工会之间仍在继续讨论,以解决这些 问题。■



# 年多后回家

了一名被困在"Western Eyde 号"散货船上工作 了 16 个月的海员

该名海员已正式要求船舶管理公司让他离开该船,但被告知 无法保证他会在下一个港口被遣返。于是他联系了 ITF, 寻求 帮助。

当这艘巴拿马船旗货船于8月30日抵达巴西巴拉那瓜时,我 见到了船员。我检查了账簿以确保海员已经完成了他们的合同 并且公司已经支付了所有工资。我了解到其他七名海员已经在 船上工作了13个月。

公司告诉我,在下一个港口会进行船员换班。我警告说他们已 经违反了 MLC 公约,于是公司很快改变了立场。同一周,八 名船员在巴拉那瓜下船并飞回菲律宾,一组新的菲律宾船员接 替了他们。■



### 菲律宾海员在海上一 在船上 15 个月没有 工资

巴西检查员 Ali Zini 和他的 CNTTL 工会帮助遣返 卑尔根的检查员 Syver Grepstad 回忆说,当巴拿 马船旗 "Diaylos Force 号"拖轮驶向挪威时,一 名海员的亲属提醒说船员没有得到报酬

> 我开始与(来自希腊、俄罗斯、菲律宾、印度和印度尼西亚) 的船员联系。他们告诉我,这艘船将于9月初抵达挪威,而且 他们已经六个月没有收到工资了。一些船员自 2019 年 6 月以 来一直在船上,已经将近15个月。

> 我们与挪威海事局一起进行了检查,然后挪威海事局以拖欠工 资(238.036 美元)为由将船舶扣留在港口。几天后, ITF 扣 押了该船,以确保船员的索求。

> 希腊船东告诉船员,如果他们放弃所有工资索求,他们也许可 以回家, 但海员拒绝了。当船东在 10 月份弃船时, 燃料和供 应品开始耗尽。我们联系了负责为船舶投保的保赔协会、并找 到了解决方案。

> 到达挪威后不到四个星期, 船员们就回家了, 并获得了四个月 的工资(139.475美元)。我们将追讨拖欠的工资。■

两艘运煤船停泊在中国港口的僵局意味着 41 名海 有着 23 名海员的 "Jag Anand 号" 和有着 18 名<u>海员的</u> 员——其中一些已经在船上工作了 20 个月以上-无法回家。印度海员全国总工会秘书长 Abdulgani Y Serang 描述了 ITF 和工会为解决这一问题所做的 努力

"Anastasia 号"轮分别从 2020 年 6 月和 8 月起就无法在码 头停靠。到 2020 年 11 月中旬, "Jag Anand 号" 轮的 15 名 海员已经连续工作了 16 个月,其余 8 名已工作了 13 个月。其 中一些已经工作了近 20 个月。两艘船上的船员身心俱疲,急 需救援。

在工会联盟和 NUSI 多次向公司以及通过国际海事组织的官方 渠道提出问题后, ITF 敦促中国、印度和澳大利亚政府合作并 紧急结束这一僵局。

尽管大流行使情况变得非常复杂,但 ITF 海员和内陆航运部门 协调员 Fabrizio Barcellona 说: "事实是, "Jag Anand 号" 的船员在货船从澳大利亚提取这些煤炭时已经在船上工作了 15 个月。国际上最长的海上期限为 11 个月。澳大利亚当局不 应该在没有让这些海员回家和接替船员上船的情况下允许船只 航行。"

ITF 和 NUSI 呼吁为海员提供帮助。许多方面作出了回应:印 度政府出面;船东试图让船舶卸货并提出用包机让船员换班; 一些邻国甚至提出购买煤炭,以便船只可以继续航行,在下一 个方便的港口让船员下船。

到 12 月底,我们希望"Jag Anand 号"的船员能在 1 月中旬 返回印度,但还没有关于"Anastasia 号"的好消息。■



# 

在针对孟加拉国货船船东协会举行罢工之后, 200,000 多名船工(内河航行工人)的工作条件得到了重大 改善。ITF 同盟工会孟加拉国船工联合会(BNSF)秘书长 Ashigul Alam Chowdhury 报告





这一胜利是内河航运工人在 2020 年 10 ● 支付食品补贴 月在 BNSF 旗下进行了为期三天的罢工 ● 结束船舶上的勒索和抢劫 之后取得的。胜利的成果包括雇主接受海 ● 工人工作正规化 事工人长期以来关于向内河航行船上的 ● 实施 2016 年的工资级别 船员支付食品补贴的要求。

题,我们只是询问《海事劳工公约》(MLC) 划中的罢工行动。但雇主违背了他们的 身份证列入其清单,并且所有船员都拥有 中关干货船上船员食品补贴的规定。MLC 承诺。 要求雇主为船舶工人提供优质食品和饮 用水。较大的船只通常会配备一名合格的 这一次,工人的情况不同了,部分原因是 2021 年,我们的大战役将是落实河航工 厨师, 但如果船只太小而无法配备厨师和 厨房,满足这一要求的另一种方式是雇主 拉国货船船东协会运营着 5,000 艘货船,制止对船舶的勒索和抢劫,我们将为我们 提供适当的补贴。

进由工人制定的 11 点章程。该章程推动: 使船东不得不认真对待海事工人。

- 向工人提供聘书
- 发放身份证和服务本
- 确保工人的社交安全

就在一年前,雇主承诺对执行该章程,包 罢工以来的另一个积极举措是,航运局局

水路运往返于内河港口、上游码头和近海 协议。■ 作为解决争端的一部分,船东协会同意推的 50 艘母船。罢工使这一系统完全瘫痪,

> 在有劳工和就业部长出席的 10 月份雇主 和工会官员举行的会议上, 双方同意将立 即开始向各类大小船只上的工人每月支

付 1.000-1.500 孟加拉塔卡的食品补贴。 从那时起, 我们已要求孟加拉国内陆水运 管理局(BIWTA) 召开三方会议,讨论将 补贴增加到更为现实的数额。

这对我们来说已经成为一个情绪化的问 括补贴,工会于2019年1月取消了计 长已指示验船师确保将任命书、服务本和 这些文件。

> 10月的罢工削弱了船东的货运网络。孟加 人社会保障协议的实施。我们将继续努力 在内河系统运送货物,这些船只通过内陆 的内河航运工人谈判,争取下一个工资

# 防止海员 疲劳的 坝川在 实践中失败

示,管理海员工作和休息时间的 制度在纸面上看起来不错, 但在 实践中却失败了。资助该项研究 的 ITF 海员信托基金主管 Katie Higginbottom 分享了研究的主 的国际法规的可信度。鉴于大量海员的服 准确性,很少对其进行核实。并且记录可 要发现

世界海事大学的一项新研究显 该报告揭示了当前监管系统防止海员疲 工作,而没有验证船上的实际情况。显然, 劳的能力严重不足。疲劳会损害海员的健 我们必须质疑国际安全管理(ISM)规则 康和福祉并增加海上事故的风险。

> 报告证实了不法行为普遍存在,这破坏了 监管系统依赖港口国监督 (PSC) 来执 《海事劳工公约》和其他与工作时间相关行,但 PSC 检查员只查看所提供记录的 务远远超出了合同条款,并且由于新冠大 能仅限于工时和休息报告。研究发现,国 流行而不得不承担额外的任务, 这尤其令 际和区域海事组织、航运业、海事工会和 人担忧。

> 违规的根本原因似乎是人员配备不足,尤 其是在工作量高峰期。这表明船旗国并不 该报告的标题为"调节文化",建议进行更 总是履行其职责,或确保船东履行其义 多研究,以确定所有运营条件下的安全配 务, 使船舶配备有效和充足的人员水平。

与真正遵守国际法规的义务相比, 航运公 司更关心检查失败带来的负面后果。

由于海员的就业不稳定,加上经济激励, 调节做法而不是准确记录已成为常态。对 于海员来说,记录工作/休息时间的唯 一原因是确认合规性并避免作息表被打 刮. 因此对他们来说,这种做法只是纸上 谈兵。

许多公司似乎对海员对这个问题的反馈 不感兴趣, 船旗国的调查仅限于审查文书 的有效性。

海员自己相信,任何记录都同样容易受到 调节。

员水平, 审查 ISM 规则的有效性, 并考虑 "岸上和船上人员之间的长期不信任以及 许多海员的工作合同缺乏保障的特征"。

ITF 海员信托基金主席大卫・海恩德尔 (Dave Heindel) 评论道: "调查结果非常 全面。船旗国、港口国、行业和工会现在有 责任为海员的利益进行合作, 促进企业文 化变革并恢复国际海事法规的可信度。"

您可以在 WMU 的网站下载"调节文化" ('A culture of adjustment') 及其摘 要: https://commons.wmu.se/lib\_ reports/66/





#### 是什么让您加入了本行业?

我是第二代海员。我父亲曾担任过船上的 大管事,当我长大后,他让我报名参加SIU 工会 Paul Hall Center 海事培训和教育 中心。这是家庭传承——我的两个大儿子 也成为了海员。

#### 你的工作教会了您什么?

我一开始作为无证水手在轮机室工作,并 担任过所有等级的水手,在 1979 年成为 持证三级助理轮机师。之后我上岸担任 SIU 工会的官员。

我发现航行是非常令人满意的工作, 无论 是在情感上还是在经济上。自 1973 年以 来,这一行业发生了变化——船员人数减 少、自动化、持续的培训和大量的条例和 规定——航海的浪漫已经一去不复返了。 但是, 中产阶级或贫困的青年男女还能在 结识有趣的人的工作呢?

它也确实有阴暗的一面。随着方便旗系统 我们与业界的会议为处理冠状病毒及其 但现实中仍有许多差距需要克服,才能使 多得多。 MLC 具有相关性。

#### 海事在新冠大流行中有什么教训?

在我看来,我们吸取的最重要的教训是作 我们。 为一个行业,无论是劳工还是雇主,我们 都必须通过教育公众, 让人们了解海事及 其与日常生活的重要关系。如果没有公众 的支持,没有能够了解海运供应链重要性 的国家领导人, 我们就有可能面临更多事 件,例如持续的船员换班危机,这暴露了 海员的脆弱性。各国可以签署 MLC. 但 却在危机中拒绝遵守 MLC 的规定,这一 问题必须得到解决。

哪里找到可以周游世界、过上体面生活并 另一个教训是, 当我们努力合作时, 我们 可以取得更大的成就。

的盛行,海员可以而且确实成为缺乏道德 造成的船员换班危机表明了一个立场。虽 的船东和配员中介的受害者。即使《海事 然我们还没有完全解决这一危机,但我相 劳工公约》(MLC)规定了最低行业标准、信我们取得的成就比各自为战取得的要

#### 您对航海的未来乐观吗?

我相信航海的未来是美好的,但这取决于

现实中有许多挑战——例如我们如何招 募和留住海员,这对维持本行业至关重 要,以及学习如何最好地保护环境免受海 洋污染物的影响。

作为工会,我们有义务确保我们选择的职 业是有回报的,并提供安全的工作环境。 本行业有义务与我们合作, 在我们的期望 与在海运和其他运输方式中的竞争能力 之间找到平衡。■

#### 2021年 ITF《海员公报》

# 您的TF寻求帮助

# 指南





#### 如何找到一个海员工会或一名 ITF 检查员

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

你可以登录 www.itfseafarers.org 查询 ITF 同盟工会——点击 Find an Inspector or Union 标签找到检查员 或工会。

如果你有手机或平板电脑,可登录www.itfseafarers.org/seafarerapps.cfm 免费下载 ITF 海员应用。

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

在你的智能手机上下载一个免费 QR码 并扫描这个码。



可使用



#### 如何联系 ITF

短信: SMS/WhatsApp/Viber

+44 7523515097

电子邮箱:seafsupport@itf.org.uk

#### 在联系 ITF 之前

根据以下清单准备好相关信息:

#### 关于你

- 姓名
- 船上职务
- 国籍
- 联系方式

关于你所在的船舶

- 名称
- 船旗
- IMO 编号
- 当前位置
- 船员数目和国籍

#### 关于问题

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

### 找工作船员劳务中介

《2006 年海事劳工公约》规定,必须对私人船员劳务中介进行监管。公约禁止:以找工作为名义向海员收费;非法扣除 海员工资;将个人拉入黑名单的行为。船东必须确保其雇用的船员劳务中介符合这些标准。

### 在你签合同之前

### ITF 对你签订海上工作合同的 建议

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

- 不要在无法提供书面合同的船舶上工作。
- 绝不要签空白合同,或者是用未规 定的或你不熟悉的条款和条件约束 自己。
- 检查你所签的合同是否符合集体谈判协议(CBA)。如果符合,确保你完全了解该 CBA 的条款,并随合同保存它的副本。
- 不要在允许船东在**合同期内**可擅自 更改内容的合同上签字。在认定的 合同有效期内对合同作任何更改都需得 到双方同意。
- 始终确保合同写明应付的基本工资,并确保合同中明确规定基本工作时间(例如,每周 40、44 或 48 小时)。国际劳工组织(ILO)规定,基本工作时间最长不得超过每周 48 小时(每月 208 小时)
- 确保合同明确规定如何结算**加班工** 资以及何种计时工资。超过基本工作时长以外的时间的工资可以按照一个 固定的每小时工资率计算。或者对于规 定的加班时间有一个每月固定的数额, 这种情况下,超过这一时间的每一小时

的工资率都应该清楚写明。国际劳工组织规定,所有加班工资最低应该是正常每小时的工资率乘以 1.25

- 确保合同中写明你每月将有多少 天的**带薪假期**。国际劳工组织规 定,每年的带薪假期不应少于 30 天 (每 月 2.5 天)。
- 确保写明基本工资、加班工资和 假期工资,并在合同中**分别详细 列明**。
- 检查合同中写明承担将你**遣返回** 国的费用。若合同条款声明你需 要支付参加工作或遣返的任何比例的费 用,切勿签署这样的合同。
- 不要在允许船东在合同有效期内 扣留或保留你的工资的任何比例 的合同上签字。你应该在每月底获得足 额工资。
- 应注意,一份个人雇用合同并不总会包含**附加福利**的详细信息。因此,在以下情况发生时,为以防万一,需确认应付赔偿金(最好以协议或合同约定的书面形式):
- 合同期内生病或受伤;
- 死亡(可支付给直系亲属的数额);
- 船舶损失:

- 因船舶损失造成的个人财产损失:
- 合同提前终止。
- 不要在包含任何限制你加入、联系、咨询工会或由你选择的工会代表你的条款的合同上签字。
- 确保你拿到并保留一份你所签的 合同的副本。
- 审阅终止合同的条件,包括终止合同前船东应给你何种程度的**通知**时间。
- 记住······不论是何种条款和条件, 所签订的任何合同 / 协议,在多数 司法辖区内,都被认为有法律效力。
- 确保保留与您的就业条件相关的合同、工资单和其他来自船东和配员中介的信件的副本,即使在您完成船上工作之后。如果出现任何问题,您需要提出工资或赔偿要求,您将需要这些副本作为证据。

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

使用匹配手机和平板电脑的新 ITF 海 员应用查找船舶: www.itfseafarers. org/seafarer-apps.cfm



### ITF 检查员名单

姓名	职务	国家	港口	办事处电话	手机	电子邮箱
Hassen Mellis	检查员	阿尔及利亚	阿尔及尔	+213 21 65 31 87	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	1	阿根廷	罗萨里奥	+54 (0) 11 4300 9700	+54 9 11 4414 5687	alarcon roberto@itf.org.uk
lan Bray		澳大利亚	弗里曼特尔	+61 2 92679134	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Matt Purcell		澳大利亚	墨尔本	+61 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Dan Crumlin		澳大利亚	悉尼	+61 2 92679134	+61 400 418 871	cumlin_dan@itf.org.uk
Sarah Maguire Christian Roos		澳大利亚 比利时	格莱斯顿 泽布勒赫/根特	+32 2 549 11 03	+61 434525416 +32 486 12 38 90	maguire_sarah@itf.org.uk roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten		比利时	安特卫普	+32 3 224 3419	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans		比利时	安特卫普	+32 3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans rino@itf.org.uk
Ali Zini		巴西	巴拉那瓜	+ 55 (61) 3322-3931	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas		巴西	圣多斯	+ 55 (61) 3322-3931	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov		保加利亚	瓦尔纳	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay Karl Risser		加拿大加拿大	温哥华哈利法克斯	+1 604 251 7174 +1 902 455 9327	+1 604 418 0345 +1 902 237 4403	lahay_peter@itf.org.uk risser_karl@itf.org.uk
Nathan Smith		加拿大	温哥华	+1 604 251 7174	+1 604 791 5216	smith nathan@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos		加拿大	蒙特利尔	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Miguel Sanchez Enciso		哥伦比亚	巴兰基利亚	+57 310 657 3399	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li		科特迪瓦	阿比让	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Romano Peric		克罗地亚	杜伯尼克/普洛切	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simic Milko Kronja		克罗地亚 克罗地亚	里耶卡 希贝尼克	+385(0)51 325 340 +385 22 200 320	+385 97 793 9521 +385 98 336 590	simic_luka@itf.org.uk kronja milko@itf.org.uk
Morten Bach		丹麦	哥本哈根	+45 88 92 03 55	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen		丹麦	哥本哈根	+45 36 36 55 85	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv		爱沙尼亚	塔林		+372 52 37 907	Kuiv_Jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	协调员	芬兰	赫尔辛基	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
	助理协调员	芬兰	土尔库	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Ilpo Minkkinen		芬兰	赫尔辛基	122 2 20 24 22 80	+358 40 7286932	minkkinen_ilpo@itf.org.uk
Pascal Pouille Corine Archambaud		法国 法国	敦刻尔克 勒阿弗尔	+33 3 28 21 32 89	+33 6 80 23 95 86 +33 6 85 52 27 67	pouille_pascal@itf.org.uk archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade		法国	圣纳泽尔	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau		法国	布勒斯特	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau laure@itf.org.uk
Yves Reynaud		法国	马赛		+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze		格鲁吉亚	巴统	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme		德国	不来梅哈芬	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp		徳国	不来梅	+49 421 330 33 33 +49 381 670 0046	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou Karin Friedrich		· 德国 · 德国	罗斯托克 汉堡	+49 40 2800 6812	+49 170 7603862 +49 170 85 08 695	amadou_hamani@itf.org.uk friedrich_karin@itf.org.uk
Markus Winchmann		徳国	汉堡	+49 40 2800 6811	+49 151 18868438	winchmann markus@itf.org.uk
Catherine Haizel		加纳	特马		+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	检查员	英国	苏格兰	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Tommy Molloy		英国	英格兰西北部	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Stamatis Kourakos		希腊	比雷艾夫斯	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas Nikolaos Chalas		希腊 希腊	比雷艾夫斯 比雷艾夫斯	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565 +30 69420 35 881	halas_costas@itf.org.uk Chalas Nikos@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong		中国香港	ル田文大州	+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson		冰岛	雷克雅未克	+354 551 1915	+354 892 79 22	gardarsson jonas@itf.org.uk
B V Ratnam		印度	维萨卡帕特南	+91 8912 502 695 / 8912 552 59	92   +91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy		印度	加尔各答	+91 33 2439 6184	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar		印度	金奈	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes Mukesh Vasu		印度 印度	孟买 根德拉	+91 22 2261 8368 +91 2836 226 581	+91 8080556373 +91 94272 67843	gomes_louis@itf.org.uk vasu_mukesh@itf.org.uk
Thomas Sebastian		印度	柯枝	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Michael Whelan		爱尔兰	都柏林	10.10.200.00	+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Assaf Hadar	检查员	以色列	海法	+972 48 51 22 31	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore		意大利	热那亚	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini		意大利	塔兰托 双乙酰胺	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serretiello Paolo Siligato		意大利 意大利	那不勒斯 的里雅斯特	+39 81 265021	+39 335 482 706 +39 3484454343	serretiello_paolo@itf.org.uk siligato_paolo@itf.org.uk
Fusao Ohori		日本	东京 东京	+81 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino		日本	名古屋	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	检查员	日本	千叶	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu		日本	东京	+81 3 5410 8320	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi		肯尼亚 ***	蒙巴萨	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
HK Kim Bae Jung Ho		_ 韩国 韩国	仁川 釜山	+82 32 881 9880 +82 51 463 4828	+82 10 5441 1232 +82 10 3832 4628	kim_hk@itf.org.uk bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin		- 野国 - 韩国	釜山	+82 51 469 0294	+82 10 3832 4628	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis		拉脱维亚	里加	+371 677 09242	+371 292 15136	petrovskis norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	检查员	立陶宛	克莱佩达		+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon		马耳他	瓦莱塔	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz		墨西哥	维拉克鲁斯	+52 229 932 1367	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Ramirez Tomislav Markolović		墨西哥	曼萨尼约 巴尔	+382 30 315 105	+52 314 172 8089 +382 69 032 257	ramirez_jose@itf.org.uk markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik		黑山 摩洛哥	卡萨布兰卡	+212(0) 5 22 21 96 26	+382 69 032 257	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun		<u>海伯司</u> 缅甸	何光	+95 1 203874	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Aswin Noordermeer		荷兰	鹿特丹		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	检查员	荷兰	鹿特丹		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol		荷兰	鹿特丹		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen		荷兰	鹿特丹	164 4 904 7642	+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren Angelica Gjestrum		新西兰 挪威	威灵顿 奥斯陆	+64 4 801 7613 +47 22 82 58 24	+64 21 292 1782 +47 9 77 29 357	mclaren_grahame@itf.org.uk gjestrum_angelica@itf.org.uk
Truls M Vik Steder		挪威	波什格伦	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen		挪威	特罗姆瑟	+47 77 69 93 46	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk

### 帮助世界各地的海员





### ITF 检查员名单,续

姓名	职务	国家	港口	办事处电话	手机	电子邮箱
Luis Carlos Fruto	检查员	巴拿马	克里斯托巴尔 / 巴尔博亚	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto luis@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	检查员	菲律宾	马尼拉		+63 919 096 7187	peralta arvin@itf.org.uk
Joselito Pedaria	检查员	菲律宾	宿务市	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria joselito@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	协调员	波兰	什切青	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki		波兰	格丁尼亚 / 格但斯克	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	检查员	葡萄牙	里斯本	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires joao@itf.org.uk
Jose A. Claudio Baez	检查员	波多黎各	圣胡安	+1 212 425 1200	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	检查员	罗马尼亚	康斯坦萨	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalcioiu adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	协调员	俄罗斯	圣彼得堡	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	检查员	俄罗斯	圣彼得堡	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	检查员	俄罗斯	诺沃罗西斯克	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	检查员	俄罗斯	海参崴	+7 4232 401240	+7 914 790 6485	osichansky petr@itf.org.uk
Rodion Sukhorukov	检查员	俄罗斯	圣彼得堡	+7 812 718 6380	+7 921 952 2562	sukhorukov rodion@itf.org.uk
Vadim Mamontov	检查员	俄罗斯	加里宁格勒	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov vadim@itf.org.uk
Daniel Tan	联系人	新加坡	新加坡	+65 63795666	+65 9616 5983	daniel tan@seacare.com.sq
Gwee Guo Duan	联系人	新加坡	新加坡	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan gwee@itf.org.uk
Luz Baz		西班牙	比戈		+34 660 682 164	baz luz@itf.org.uk
Esteban Pereda	检查员	西班牙	毕尔巴鄂	+34 94 4037700	+34 688 75 53 35	pereda esteban@itf.org.uk
Gonzalo Galan	检查员	西班牙	拉斯帕尔马斯		+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Garcia	检查员	西班牙	巴伦西亚	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia juan@itf.org.uk
Marc Marti Gil	检查员	西班牙	巴塞罗那		+34 699 550 578	marti marc@itf.org.uk
Ranjan Perera	检查员	斯里兰卡	科伦坡	+94 112 583040	+94 77 314 7005	perera ranjan@itf.org.uk
Annica Barning		瑞典	马尔默		+46 70 57 49 714	barning annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	助理协调员	瑞典	于默奥	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	检查员	瑞典	哥德堡	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	检查员	瑞典	诺尔彻平	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre hakan@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	检查员	中国台湾	高雄	+886 7 5212380	+886 988513979	tu tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	检查员	土耳其	伊斯坦布尔		+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	检查员	乌克兰	敖德萨	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	协调员	美国	海湾沿岸地区	+ 1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	协调员	美国	东海岸	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	协调员	美国	西海岸	, , , ,	+1 206 331 2134	engels jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	检查员	美国	巴尔的摩 / 诺福克	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley barbara@itf.org.uk
Corey Connor	检查员	美国	查尔斯顿		+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Eric White	检查员	美国	佛罗里达		+1 813-576 9805	white eric@itf.org.uk
Martin D. Larson	检查员	美国	波特兰		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Sam Levens	检查员	美国	旧金山		+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	检查员	美国	休斯敦	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	检查员	美国	洛杉矶——南加州	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Michael Baker	联系人	美国	克利夫兰	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk
Michael Baker	联系人		克利夫兰	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	

### 捍卫你的权利

### 请先阅读下文

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

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

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

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

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

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

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

### 海上事故

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

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

了解更多信息,请登录:www.itfseafarers.org/your legal rights.cfm

## 这是个骗局!

针对海员的招聘欺诈行为越来越多,而且越来越聪明。如果您在社交媒体上看到一个很好的职位空缺广 告,或者平白无故收到一份很棒的工作机会,请当心。这可能是一个骗局,你应该立即走开

如果您通过电子邮件或某个社交媒体帐 任何费用。 户收到一份薪水可观的好工作的要约, 请删除它并警告您的朋友。这是一个骗 他们还会要求你提供个人信息——出生 局。知名的航运和邮轮公司不会主动发 日期、家庭住址、护照扫描件、银行账 即将推出 … 出工作要约。

如果脸书(Facebook)、WhatsApp 或 行账户。 其他社交媒体平台上发布了一份出色的 工作广告,请不要理它。这是一个骗局。 合法公司不会在社交媒体上发布职位空 缺广告。

招聘欺诈是个大生意。一般是这样做的。 骗子用一个真实的公司名称和徽标来建 立网站, 他们通过社交媒体、直接电子 邮件、广告、免费列表进行传播,等你 上钩。

一旦你申请或接受了假的工作, 他们会 要你支付"一次性"费用。这也许是到 达船舶的交通费、签证费、行政管理费。 这是非法的。根据《海事劳工公约》, 你 不应该为了得到一份工作而支付任何费 用。签证费应该由船东支付。不要支付 • 仔细查验社交媒体上的任何工作职位

户细节。永远不要给出这些信息。他们 可以用它来窃取你的身份并清空你的银

#### 你还能做什么?

- 如果你在寻找工作,请访问知名邮轮 系官方总部。邮轮运营者的官方网站 咨询。 一般有专门的部分,列出岸上及船 上的空缺职位, 让你把个人简历发过 去。许多运营者还举行免费的招聘 活动。
- 同样要警惕假装是航运或招聘公司网 站的工作机会以及真实网站上的假工 作,特别是那些有免费发布工作列表和 广告的网站。

广告, 查看是否有欺诈的迹象(见第 28页)。

为了应对这一越来越严重的问题, ITF 现已设置了一个专门的网站 ITF ShipBeSure (www.itfshipbesure. org), 为海员提供如何对待欺诈和不法 中介的建议。

公司和大型航运公司的网站。查看网 如 果 您 有 疑 问, 请 给 ITF 邮 箱 站上的警告,如果有任何疑问,请联 jobscam@itf.org.uk,发邮件,获得

### 常见的欺诈迹象

- 任何关于银行信息的要求
- 任何要求提供文件(如护照或资格证书)扫描件的请求
- 手机号码、特别是如果它是所谓的办公室的主要联系人
- 国际拨号代码看上去不对,例如 +234 是尼日利亚
- 电子邮件地址没有包括公司名称
- 电子邮件是从免费的提供者发出的,如 gmail, globomail, yahoo
- 国家 / 地区不同于办公室所在位置的电子邮件地址
- 拼写错误和不合语法的消息

由于海员报告了更多被拖欠两个月或超过两个月工资的情况,以及更多公司因大流行病而倒闭,抛弃事件正 创历史新高。检查员协调员 Steve Trowsdale 表示,只有被遗弃的海员寻求帮助,ITF 及其工会才能帮 助他们

恶劣的船上两年或更长时间。

效,要么不够,或者根本拒绝采取行动。 就违反了《海事劳工公约》。

多的船东为了减少损失,无视《海事劳工 检查他们所能获得的有关船舶的所有信 资,因为如果他们提出疑虑,可能会产生 公约》(MLC)规定的对海员的义务,经 息。很多网站会显示船只的位置和目的地 潜在的后果。他们可能会因为联系 ITF 而 常在船员仍在船上时放弃业务,使海员遭 详细信息,国际海事组织/国际劳工组织 受到威胁。他们可能会被船东或招聘中介 受数千美元的损失。一些海员被困在条件(IMO/ILO)的联合数据库列出了所有被 列入黑名单,这意味着不再有合同。而且, 抛弃的船只。

已批准了《海事劳工公约》的船旗国对海 在您上船后,如果雇主几周甚至几个月不 员负有责任。他们在确保为被遗弃的船员 付工资,这可能是他们即将抛弃船舶和船 提供食物、应得的报酬和返回家园方面发 员的典型迹象。他们会一直承诺支付拖欠 我们很理解为什么许多海员在绝对绝望 挥着核心作用。当海员没有得到报酬时,工资,并在合同到期后让你回家。然后突 之前选择不发声。但是ITF需要你先迈 ITF 经常要求船旗当局鼓励或强迫船东支 然间,他们就停止回复你的询问。《海事劳 出第一步并寻求帮助,然后我们才能提 付拖欠的报酬。然而,在我们处理的许多 工公约》要求海员至少每月获得报酬。如 供帮助和支持。如果你担心自己可能会 事件中,船旗国当局采取的行动要么无 果你超过一个月没有收到全额工资,雇主 被抛弃,就必须尽快投诉并联系保险公

2020年, 当财务状况变得艰难时, 越来越 我们强烈建议海员在签署任何文件之前 海员告诉我们, 他们很难与雇主争论工 因为《海事劳工公约》规定雇主必须支付 海员上船和下船的费用, 愤怒的船东有权 推迟或拒绝遣返。

司,以免造成经济损失。■

>>>

如果你需要帮助或建议,请发邮件到 seafsupport@itf.org.uk 或 访问 ITF Seafarers Support Facebook 页面 IMO/ILO 数据库 https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home

### 来自被抛弃海员的 大部分抛弃情况发生在阿拉伯世界。ITF 在这一地区的网络协调人 Mohamed Arrachedi 举了两个例之 痛苦呼声





"我们是被抛弃的海员。我们没收到工资。我们昨天晚上没有 吃饭。"

这是我们从"Reggae 号"货轮的一名船员那里收到的一条短 信。该轮于2019年首次在突尼斯被抛弃,然后开到土耳其。船 员干 2020 年 3 月致函船东,要求遣返,理由是心理健康问题 和五个月没有收到工资。船东置之不理。到现在为止. 他们没 有食物和水, 迫切需要帮助。

ITF 一再呼吁船旗国科摩罗进行干预, 但没有回应。几个月来, 这艘船从突尼斯航行到希腊和土耳其,最后返回希腊。

土耳其海员再也受不了了。他们于4月1日在母港下船,还没 有收到部分工资。但五名印度船员一直留在船上,直到7月28 日才带着所有52.850美元工资飞回家。

"船上已经用完了照明用的柴油。我真的担心会发生不测. 我打 赌船员会自残。"

2019 年 11 月, 这名坦桑尼亚船旗"Nader 号"的海员被抛弃 在苏丹萨瓦金港。这艘货轮已有 43 年船龄, 船上的情况非常 糟糕。在九个月的时间里, 六名埃及船员几乎每天都面临食物、 淡水和燃料的短缺,难以维持船上的照明。在港务局的帮助下, ITF——尤其是我们的联系人 Abdelhafiz——为海员提供了燃 料和供应品方面的帮助。ITF 帮助船员于 2020 年 7 月返回家 园, 讨回了 60.308 美元工资。■

### "Viet Tin o1 号"船 员已经回家. 但还在 等待工资

在"Viet Tin 01号"轮被越南船东抛弃后.12名海 员被困在马来西亚海岸,没有食物、水或燃料。ITF 亚太地区网络协调员兼香港检查员 Jason Lam 赞扬工会为帮助他们所做的努力

在 ITF 于 2020 年 6 月注意到此案后, 我们的同盟工会马来 西亚半岛全国海员工会(NUSPM)开始为他们提供食物和 淡水、同时越南驻吉隆坡大使馆也予以协助。

NUSPM 工会执行秘书 Ikmal Azam Thanaraj Abdullah 说:"燃料缺乏使船员无法在白天飙升的高温下降温,夜间也 没有关键的导航灯。"

"船员们的状态很糟糕。他们又饥又渴,如果在他们睡觉时船 上由于缺乏照明与另一艘船相撞,他们很有可能受伤或淹死。 这是一场等待发生的事故。"

NUSPM 工会与马来西亚海事局和相关中介合作, 以获得许 可,将船员带上岸。海员的Covid-19检测结果均为阴性。 ITF 将海员安置在酒店,并承担他们的膳食和住宿费用,同 时争取让他们获得报酬和遣返。

在焦急地等待了两个月后, 越南船员终于在九月回家。他们 希望在船只出售后得到拖欠的工资。■

### 一艘船。两组 被抛弃的船员

据 Luz Baz 报道、ITF 不得不在 几周内帮助并遣返同一艘被抛弃船 只上的两组船员。2020年11月, 智利 ITF 检查员 Juan Villalon-Jones 在帮助第一批船员回家后 突然去世, 她接手了此案

2019年6月.厄瓜多尔船旗 "Manantial 号"轮载着一部大型起重机从厄瓜多尔瓜 亚基尔启航前往智利南部的瓦尔迪维亚。 在秘鲁卡亚俄对起重机进行调整后, 旅程 到报酬。有些人延长了合同, 已在船上工 继续进行,但起重机掉入海中。该轮于9 作了一年多。船员们又过了一个月才正式 月被扣押并停泊在智利康塞普西翁湾的 请求 ITF 援助。



锚地, 此后一直留在那里。

2020年2月,船员给 Villalon-Jones 打 了电话。他们已经被抛弃, 但还没有准 备好对这艘船采取法律行动。检查员发现 "Manantial 号"已被三个智利法院扣押 过。7月,船员再次联系了他。船上的条 件很差, 他们唯一能得到的食物是居住在 智利的厄瓜多尔人提供的,他们也没有拿

Villalon-Jones 与 船 东 Marboni Shipping Cia公司的谈话无果而终。他向 ITF 海员信托 Covid 应急基金提出申请, 并在9月28日得到了遣返11名厄瓜多尔 海员的资金。

几周后,接替船员以同样的问题联系了 Villalon-Jones. 并请求 ITF 提供帮助。

我联系了海员、船东、当地的中介 Agental 以及港口和船旗国当局。Agental 同意紧 急将食物和水送上船, 但 Marboni 公司 说,由于该船被扣押,它没有钱支付工资。

ITF 海员信托基金支付了所有遣返、检测 和检疫费用,5名海员于11月26日回国, Marboni 公司仍拖欠着 22.000 美元。■

### 意大利检查员 迫使 Palmali 公司向被抛弃 的五艘船上的 船员支付工资

2020年、土耳其/阿塞拜疆船 东 Palmali 公司背负超过 90 万 美元的债务并被宣布破产。该公司 抛弃了在地中海的许多船只及其船 员。ITF 意大利助理协调员 Livia Martini 讲述了意大利检查员所做 的努力和工会如何为停靠在三个港 口的五艘马耳他船旗船上的阿塞拜 疆、俄罗斯、乌克兰和土耳其海员 赢得正义

"General Shikhlinsky 号" 和 "Khosrov Bev 号"自 2020年 3 月以来一直被困在 奥里斯塔诺港, 所有船员将近一年没有得



到报酬。6月, ITF 支持海员对船只进行 扣押并发现保赔保险是假的。"General Shikhlinsky 号"的船员提交了所有文件, 支持他们对 154.075.85 美元欠薪的索 赔,索赔最终由新的保赔接管。所有海员 于 10 月被遣返, 并获得了四个月的工资。 "Khosrov Bey 号"的大部分船员现已回 有新的保赔出现。

"Zeynalbdin Tagiyev 号"的 13 名阿塞 拜疆船员中的一些海员已经在威尼斯待了 16 个月。ITF 说服港务局、海岸警卫队和 其他机构提供食物和援助,并为船员获得 了代理人,代表他们在法庭要求扣船。-家银行同意在2020年10月支付工资和遣 返费用。到 12 月初,四名海员都已回家。

"Gobustan 号"和"Sultan Bey 号"的船

员都被困在拉文纳。我们的当地联系人, 以及海岸警卫队和当地海员福利委员会 为两组船员提供了帮助,并对"Gobustan 号"的货物接收者施加了压力。最后讨回 四个月的工资(总计 116.000 美元)。由于 "Sultan Bey号"船员害怕船主,他们拖了 较长的时间才提出合法索赔。两组船员均 干 2020 年 10 月下旬被遣返。"Gobustan 号"的费用由其保单支付,但由于"Sultan Bev 号"保赔是假的, ITF 垫付了费用并 将向马耳他船旗管理部门索回这笔钱。两 艘船都被拉文纳法院扣押,船员们正在等 待拍卖的最后一笔款项。

\*\*\* 到 2021年 2月, Palmali 公司在意大 利和土耳其运营的 12 艘船只仍然拖欠着 曾在船上工作的海员 320 多万美元,其中 家,但他们仍在等待法院的裁决,因为没 6艘船于 2020 年 5 月被抛弃,被困在船 上的海员几乎没有食物、水或燃料。\*\*\* ■

> 如果您认为自己面临被抛弃的风险,两 个月或更长时间没有收到工资或食物 和其他必需品,并希望得到遣返,请迅 速采取行动。提出投诉并直接联系保险 公司,或要求 ITF 代您申请。否则您可 能会遭受经济损失。

介绍:检查团

# 1TF检查员 24/7全天候 为您服务

ITF 检查员继续 24/7 全天候准备着为有需要的海员提供援助。《海员公报》介绍了最新的检查员和日本团队,并提供了 ITF 区域工会联系人网络的最新信息

### 与最新的检查员见面

#### **Ian Bray**

#### (澳大利亚弗里曼特尔)

lan 从 1984 年到 2003 年 是航海水手,那一年被选 为澳大利亚海事工会西澳



大利亚助理分会秘书。2010年,他成为工会的助理国家秘书,并于2021年1月被任命为ITF澳大利亚协调员。他希望通过维护海员的权利和他的工会工作经验有所作为。



#### **Dan Crumlin**

#### (澳大利亚悉尼)

Dan 是一名海员和码头工人,此前在澳大利亚海事工会担任分会官员。他认为,没有ITF,海员就没有尊严和体面的就业。作为一名检查员,他将保护并改善海员的工作和生活条件并捍卫他们的权利。



#### **Assaf Hadar**

(以色列海法)49岁的 Assaf 船长在获得经济学学士学位后,在以色列商船队航行了12年。作为以色列高级海员工会的成员,他一直在争取船员的权利和福祉。在成为ITF检查员后,他将继续帮助并支持海员。



#### Arvin Ivan Peralta (菲律宾马尼拉)

Arvin 毕业于亚太海事学院,曾担任造船段长、海事轮机师、船上培训师、海事教员和评估员。他很高兴有机会为一路帮助过他的海员们服务。

### 聚焦日本团队

日本四面环海,99.6%的贸易靠海运完成。它 从波斯湾进口原油,从南美和澳大利亚进口铁矿石,从南美和北美进口谷物。日本向全世界出口 汽车、电子零部件和钢铁。

集装箱船和散货船雇用了许多亚洲海员,每 天在前往其他国家的途中抵达日本的港口。来自 世界各国的海员在到访日本的邮轮上工作。而日 本良好的渔场也吸引了无数渔船。甚至在 新冠 肺炎疫情爆发之前,其中一些海员的收入就低于 国际标准,或工作量超出合同规定。

ITF 的四名检查员来自海员和码头工人工会,他们协助日本的海员。他们的工会与港口国监督检查员建立了报告系统。



FUSAO **OhOri** (东京)于 2002 年成为检查员,2011 年起担任协调员。他曾担任海事高级船员和轮机师,熟悉海员的情况。他已完成了 ITF 的渔业和邮轮业培训,还处理过海员被抛弃的案件。



Junya Ishino (名古屋) 出生于海员家庭,从 2012 年起在全日本海员工会(JSU)工作。工会工 作激励他成为一名检查员。他了解年轻船员的追求目 标,并与他们保持畅通的沟通。



Shigeru Fujiki (干叶) 在码头工作了约 12年。他成为 Zenkoku-Kowan(日本全国码头工人工会联合会)的一名官员,并被任命为 ITF 检查员。他尊重海员,因为日本一直依赖船舶进行进出口。他还在方便港保护码头工人。



Yoshihiro Toyomitsu (东京) 在 JSU 工会国际事务部工作了 15 年后,于 2018 年成为 ITF 检查员。他任职的港口处于世界上最繁忙的地区之一,有许多国家和文化背景的海员经过。他将尽最大努力保护海员的权利,为他们赢得体面的工作。

#### Esteban Pereda (西班牙毕尔

(四班才毕 巴鄂)

Esteban 于 1994-2001 年在毕尔巴鄂

担任 ITF 兼职检查员。之后在毕尔 巴鄂和比斯开地区的 ELA Basque 工会工作,负责港口运营及与航运中 介、货运代理、码头工人和港务局的 联络工作。Esteban 现在是一名全职 检查员,热心帮助海员解决问题。



事中学毕 业后,在里耶卡大学海事研究学院度 过了五年,然后在液化天然气船上担 任了三年甲板高级船员。2015年以 来担任克罗地亚海员工会青年部主 席。作为一名检查员,他认为他的经

验和知识将有助干改善海员的权利。



#### Rodion Sukhorukov

(俄罗斯圣彼得堡)

今年 36 岁的 Rodion 追随祖父和父亲从事 航海事业。他毕业于 马卡罗夫海军上将国

家海事学院,在造船厂和航运公司接受过 实践培训,并在国际运输公司工作了 10 多年。了解了海员的问题后,他决定成为 一名 ITF 检查员。他负责远洋邮轮和内河 邮轮部门。



#### **Eric White**

(美国佛罗里达)Eric 加入 ITF 的初衷是利用他的海事经验为 世界各地的海员造福,确保所 有船员都得到公平和平等的对 待。他在海上工作了八年,在 最后就职的"Green Bay 号" 轮担任轮机长。



#### Han Bo Tun

(缅甸仰光) Bo 是缅甸第一个海员工会 IFOMS 的创始成员,并且仍然是执行委员会成员。他 10 年来一直在帮助海员,并为担任 ITF 联系人,代表没有发言权的受剥削的海员而感到谦卑。他将竭尽全力为陷入困境的海员寻求最佳解决方案,改善他们的生活。

介绍:检查团

# ITEM络 USF玩宴 DIFL

ITF的联系人网络在没有ITF检查员的国家和港口帮助海员, 并努力确保船东履行其提供体面薪酬和船上工作和生活条件的 义务。联系人由ITF 同盟工会提名

# 拉丁美洲/加勒比地区网络

该网络在没有 ITF 检查员的国家 / 地区运作, 例如萨尔瓦多、尼加拉瓜、危地马拉、圭亚那、哥斯达黎加、特立尼达和多

巴哥、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉。它支持需要援助的海员并 与码头工人团结一致,从而增强我们在这一地区的实力。该 网络一直积极参与 ITF 的各种活动。

2020 年 11 月,ITF 大家庭获悉拉丁美洲 / 加勒比网络协调员 Juan Villalon-Jones 去世, 悲痛欲绝。Juan 是一位完美的专业人士, 一位多才多艺的检查员, 也是所有海员的朋友, 我们深深哀悼他的逝世。



拉丁美洲与加勒比地区网 络协调员: Steve Trowsdale (伦敦)

电子邮箱: seafsupport@itf.org.uk

(14名联系人,分布在哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、尼加拉瓜、秘鲁、特立尼达和多巴哥、乌拉圭及委内瑞拉)

介绍:检查团

### 亚太区网络

我们的联系人为当地各国的海员提供具体的支持和帮助,并 建立了区域网络。他们自愿担任联系人,并由他们的组织 提名。

截至 2020 年 9 月 30 日,该网络今年已处理完 41 起案件。其中包括在泰国和马来西亚的抛弃、索赔拖欠工资、住

房分配延迟、船员换班和遣返问题、工伤和医疗请求。我们 为海员讨回了约 346,000 美元欠薪。

在大流行期间,网络协调员使联系人及时了解不同国家的船员换班政策,以便他们在协助海员时提供准确的信息。



亚太区网络协调员:

Jason Lam (香港)

电话: +852 9735 3579

电子邮箱: lam\_jason@itf.org.uk

(8名联系人分布在孟加拉国、柬埔寨、 马来西亚、缅甸、巴基斯坦、巴布亚新 几内亚、所罗门群岛及泰国)

### 西非区网络

2020年1月至3月期间,各联系人忙于访问停靠港口的方便旗船只,特别是在比绍、阿比让、圣佩德罗、洛美、达喀尔和科托努。从2020年3月到7月,本地区的大流行达到顶峰,政府关闭了港口、边境和机场,只有必需品除外。我们建议联系人在家中工作、保持安全、并在船只发生紧急情

况时与港口、劳工和卫生当局联系。港口随后渐渐地又恢复了生机,我们的联系人也恢复正常工作。

截至 10 月底,我们的联系人已走访了 50 多艘船舶,处理了疾病、拖欠工资、住院和因合同到期而被遣返等案件。



西非区网络协调员:

Bayla Sow(布基纳法索)

电子邮箱: seafsupport@itf.org.uk

(12 名联系人分布在贝宁、喀麦隆、科 特迪瓦、几内亚比绍、塞内加尔及多哥)

### 阿拉伯世界和伊朗 网络

ITF 阿拉伯世界和伊朗网络得到了该地区工会关心海员福利的活跃人士的支持。2020 年 ITF 在该地区 176 起为海员讨回 6,213,683 美元欠薪的案件中,很大一部分归功于他们的不懈努力。

该地区处理的抛弃案件数量最多。2020 年 6 月至 12 月期间,ITF 和网络联系人帮助 12 艘船上超过 135 名海员回到家人身边。

我们现在首次在利比亚、苏丹和埃及有了联系人,并在伊拉克和阿曼有了更多的联系人。我们计划在 2021 年对我们的团队进行进一步培训和教育,我们正在与该地区的海事当局建立新的并巩固现有的关系。



阿拉伯世界和伊朗网络协 调员:

Mohamed Arrachedi (西班牙) 电话: +34 629 419 007

电子邮箱: arrachedi\_mohamed@itf.

org.uk

(31名联系人分布在阿尔及利亚、巴林、 埃及、伊朗、伊拉克、约旦、科威特、 黎巴嫩、利比亚、阿曼、苏丹、突尼斯 及中门)

### SCAM ALERT

### ABL Shipping Ltd & Maritime Centre UK

We have been alerted by a number seafarers that a **scam** is operating where these companies are offering fake jobs and charging fees for unnecessary and fake documentation. The scammers are using websites like **www.ablshippingltd.com** and **www.maritimecenterltd.com** and emails from these addresses

#### **DON'T GET CAUGHT BY THEM**

Maritime Centre UK and the website www.maritimecenterltd.com are NOT connected to Martime Centre Ltd, which is a company registered in the UK

If you have any concerns about a job offer please contact us at jobscam@itf.org.uk before you give them any personal details, documents or money



### 社交媒体上充斥着 求职骗局——海员 要小心

出乎意料地得到一份脸书(Facebook)上提供的工作?在WhatsApp上看到了一份很棒的工作广告?这几乎可以肯定是一个骗局。他们只是想偷走你的钱或你的身份。ITF检查团协调员 Steve Trowsdale 每年收到数千条上当受骗的海员发来的信息

### 小心梦寐以求的工作机会:它们好得令人 难以置信

两个招聘欺诈受害者同意匿名分享他们的故事, 提醒其他海员不要落入同样的陷阱

经验丰富的 X 船长在同一家公司工作了 29 年后失业。 Y 女士决定进入海事行业。 两人都在找工作, 都被突然出现的工作要约所吸引。

X 船长是通过领英 (LinkedIn) 得到联系的,而Y女士则是通过她的工作电子邮件得到的联系。有人声称为一个合法的海事组织工作,并概述了听起来很棒的工作。

X船长与 Vroon Offshore Services Ltd 公司签订了为期两年的集装箱船船长合同,月薪为 12,550 英镑(15,843美元),另加两个月的上下班时间,两个月的全薪假期和住房津贴。Y 女士成为 Maritime Transport Ltd 公司的预订代理,在家上班,免税月薪 3,962 欧元(4,471美元)及每月 1,081 欧元(1,220美元)的"追加"津贴。

这两家公司是合法的,但与招聘完全没有关系。

职位描述、申请表和后续的合同都有真实的公司标志和正确的邮政地址,但骗子伪造了信息和联系方式,并犯了明显的错误,包括用错了Y女士的名字。她用谷歌搜索了公司,得到保证,说她收到的信件是真实的员工发出的。她不知道的是欺诈者用员工的名字设置了虚假的电子邮件地址和电话号码。

X 船长和 Y 女士分别在 2020 年 5 月签署了合同。然后对方开始要钱。

X 船长收到一封自称来自英国移民局的 电子邮件,要求他为英国国民保险(NI) 号码支付 1,190 英镑(1,500 美元),即 使他将在海上工作。(您永远不必为此付 费。)他将电子邮件和合同转发给了他的 律师,律师认为它是合法的。于是 X 船 长转汇了钱。

然后, X 船长被告知, 在他为"英国国民保险计划"(这不存在)支付 2,400 英镑

(3,030 美元)之前,无法处理 NI 号码。该联系人坚持使用英国地址向 X 船长本人付款,并且汇款人必须是船长的直系亲属或好友。X 船长被告知,一旦 NI 号码发布,他就可以立即提取钱款。X 船长开始警觉起来,联系了他的律师,律师告诉他不要寄钱。经过调查,确认这是一个骗局。

Y女士被要求支付 399 欧元 (450 美元) 以获得在家工作的许可。她感到不安, 因为必须通过西联汇款汇给几内亚的一名官员, 但她的联系人向她保证, 由于大流行疫情,银行的运作方式变了。她汇了钱, 拿到了许可证——国际海事工会颁发的证书。她在 Google 上找不到它 (它不存在), 然后收到支付许可费的第二次请求。她联系了 ITF 的工作诈骗帮助热线, 寻求建议, 并了解到整件事都是一场骗局。

X 船长和 Y 女士一共被骗超过 1,500 英 镑 (1,956 美元)。■

骗子正变得越来越聪明——你也必须如此。他们曾经只是用电子邮件、广告和虚假网站,现在还会通过脸书(Facebook)、WhatsApp、 领 英(LinkedIn)、Instagram 和其他社交媒体平台利用你。脸书是迄今为止最常见的,而试图向该公司举报是非常困难的。

骗子联系你的方式在变化,但骗局的本质依然没变。他们答应你一份新工作,结果证明根本不存在。他们抢走你的钱,有时还抢走你的身份。他们勾住你,吸干你的血。你会因为相信他们的谎言而感到害怕和羞愧。

他们使用合法公司的名称,并利用免费提供商建立虚假网站、虚假电话号码和电子邮件地址。真正的公司对这些假冒公司一无所知。或者说骗子成立了完全虚假的公司。

网站域名在监管注册的网站方面没有发挥作用。ITF 最近提供了证据,它关闭了由诈骗公司 ABL Shipping Ltd 和Maritime Centre UK 操作的两个网站。

有时,一份工作看似很真实,但结果却是 地狱。你没有得到报酬,你的文件被拿 走,你被抛弃。你已经为这种乐趣付出了 代价。

当你告诉我们一个骗局时,我们会尽我们 所能去揭露或关闭它。但是骗子通常是以 不同的幌子进行设置。阻止他们的最好的 方法是首先对迹象保持警惕。

2021 年,ITF 将 推 出 一 个 名 为 ShipBeSure 的专用网站,你可以在 www.itfshipbesure.org 上找到该网站。我们将用它来评估配员中介,以便你可以 容易地检查他们是否值得信任。网站将提供一份我们所知的欺诈者个人和代理人的名单。■

### 骗子让海员在土耳其深陷困境

2020 年 7 月初,20 名乌克兰海员通过乌克兰配员中介 Artur Kharatyan(后者是 Kharatyan Crew Management 创始人)签订了雇用合同,在"Arif Kaptan 号"和"Rachel Borchard 号"上工作。 他们每人向 Kharatyan 支付了 1,500 到 7,000 美元





他们被带到土耳其卡拉苏的一家旅馆,他们应该在那里加入船舶。但日子一天天过去,船员换班并没有发生。海员们开始怀疑了。两周后,Kharatyan 关掉了手机。船员发现他们不断增加的酒店账单没有人支付。酒店老板没收了他们的护照,以保证能拿到欠款。海员现在被困在土耳其。

8月初,其中14人自费返回乌克兰。其余六人无力偿还酒店的债务,无法取回护

照:有些人甚至负担不起回家的费用。

乌克兰驻伊斯坦布尔副领事为他们争取到了债务减免。在ITF的协助下,乌克兰海事运输工人工会(MTWTU)随后偿还了债务并买下海员的护照。

"我们把钱寄给船员,购买食物和基本必需品,我们预订了下一个回国航班,"MTWTU工会第一副主席 Oleg Grygoriuk 说。"考虑到船员们已经准备在海上待上几个月,我们购买了额外的行李托运重量,并确保他们从酒店到伊斯坦布尔机场以及从基辅鲍里斯波尔机场到敖德萨的接送服务。"

8月12日,六名海员安全返回敖德萨。

但故事并没有就此结束。当 MTWTU 工会联系船东时,发现他们与 Kharatyan Crew Management 公司没有任何关系,而且"Arif Kaptan号"已经停运三

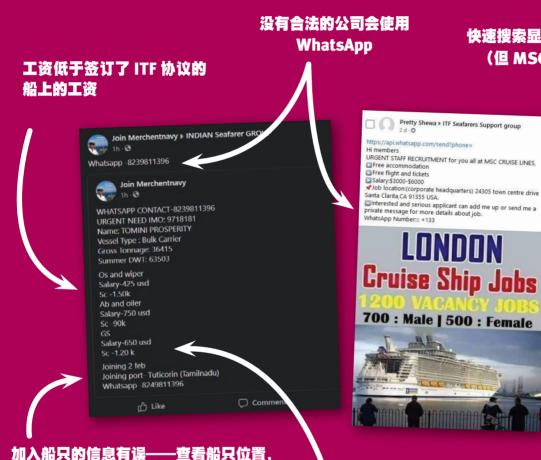
年了。他们还发现,Kharatyan 多年来 一直因敲诈勒索和贿赂海员而受到刑事 诉讼。

受骗的海员与其他 50 多名 Kharatyan 的受害者一起寻求执法当局的帮助,阻止他的欺诈行为。这个故事在乌克兰媒体上得到了广泛宣传。

20 名海员中有一名厨师叫 Valeriy Rak。他说:"这第一次航行是非常糟糕、痛苦的经历,但我能做什么?感谢 ITF,我们又回来了。我们想赚钱,但很不幸。在这艰难时期找工作相当困难——我们会接受任何工作。"

Grygoriuk 评论说:"我们希望这对其他海员来说能起到警示作用,在去任何地方或信任可疑的中间人之前,先核实一下潜在的工作地点(一艘船)。向以往一样,应该联系你的工会······我们在这里为你服务。"■

### 怎样识别有欺诈迹象的广告



快速搜索显示该公司不存在 (但 MSC Cruises 存在)

Cruise Ship Jobs 700 : Male | 500 : Female

> 这个地址实际上是 Princess Cruises 公司的总部

显示出它直到 2 月 21 日才抵达杜蒂戈林

让海员支付服务费(此处显示为 sc)是违法 的——在这种情况下,对于水手来说,这将是 1.200 美元

\* 《海员公告》活页部分第8页列有关于诈骗常见迹象的更多信息。 如果你无法确定. 请联系你的工会或 发送电子邮件至 jobscam@itf.org.uk 向 ITF 寻求建议。

# 加您在危机中 保持安全健康

在疫情大流行期间, ITF 同盟工会和其他组织继续回应海员的健康和福利需求。他们和本联盟也在调整计划, 以解决海员因船员换班危机而承受的巨大压力。ITF福祉计划协调员 Syed Asif Altaf 博士做了仔细考察

### 遇到心理健康问题? 新的 ITF 指南可助您 一臂之力

ITF/ITF 海员信托基金 2019 年的一项研究揭示了海员 所经历的令人震惊的高度抑郁和焦虑,而新冠(Covid-19)大流行正在造成更多的不确定性和恐惧

该研究显示,四分之一的海员报告感到压抑,而 17% 的海员说感到焦虑。于是,我们开展了"反思、认知和求助"(Reflect, Recognise and Reach)活动,其中包含三个关键信息。

反思你面临的挑战。了解你并不孤单,这一点很重要。承认有些情况是你无法控制的。在这个困难时期,经历一定程度的恐惧、担心和压力是正常的,我们都需要照顾好自己。压力是生活的正常组成部分,但压力过大、持续时间过长会导致身心疾病,从而危及你的整个健康。长期的压力会增加患抑郁症和产生其他心理健康问题的风险。

你可以采取一些建议的做法,减缓工作和家中的压力,重新找回 自我。 遇到心理健康问题?新的 ITF 指南可助您一臂之力. 续 >



认知早期压力的迹象和症状是更好地管控压力的关键。压力以多种方式影响人体。如果你无法入睡、经常头痛、食欲不振、感到孤独、沮丧,有时甚至非常生气,这些都可能是压力的迹象。每个人的反应都不同,因此你的症状可能与其他人

的不同。

在 ITF 福祉和海员信托基金 (Wellbeing and Seafarers' Trust) 社交媒体平台上查找信息。ITF 和挪威海员工会 (NSU)正在组织定期的脸书 (Facebook) 直播会议,讨论心理健康和福祉问题,包括压力管控。

求助并获得你需要的支持。这在下列情况中尤为重要:

- 你在连续两周以上每天的大部分时间 都感觉情绪低落;
- 焦虑干扰了你的日常生活:和/或
- 你觉得自己无法调节自己的情绪。

与朋友或家人谈谈你的感受。如果仍然感到不适并产生自残的想法,则必须寻求外部的支持。咨询医疗专业人员或拨打许多

国家/地区提供的24/7全天候帮助热线。

NUSI、AMOSUP 和 NUSS 等 ITF 同盟工会为海员及其家人提供咨询服务,一些航运公司也提供这种服务。

在 ITF 海员福祉目录中寻找有用的服务: https://www.itfseafarers.org/en/ wellbeing-directory。

ITF 制作了有关压力管控和其他身心健康问题的简便实用的指南传单——请从网站下载: https://www.itfseafarers.org/en/guidance-factsheets。

通 过 ITF 的 Seafarers App(可 从 Google Play 和 Apple store 下载)和 ITF Wellbeing Facebook 页面寻找指南:https://www.facebook.com/ ITFWellbeing。■

# 在危机中保持积极心态

Syed Asif Altaf 博士和世界上唯一的 HIV 阳性海员网络 Positibong Marino Philippines Incorporated (PMPI) 执行主任 Jebsen Gamido 交谈





是什么启发您建立了 PMPI? 它来自于个人因艾滋病毒(HIV)状况而遭受耻辱和歧视的经历,以及与不公正作抗争和追求梦想的需要。尤其是现在,随着医学和治疗的进步,世界需要看到 HIV 感染者可以作为生产者参与到社会之中。

您想通过 PMPI 实现什么? 健康的海员往往是快乐的海员, 反之亦然。我们的使命是通过教育和促进健康与福祉, 使海员及其家人和更广泛的海运业赋权, 实现持续就业, 使社区免受污名化和歧视。

您如何解决招聘人员对感染了 HIV 的海 员的歧视? 我们已经有了一些领导者,他 们将通过提供保密的咨询和面对面或在 线辅导,帮助陷入困境的人们了解如何进 行披露和体检以及他们的权利。我们还相 信,平和的商讨可以帮助船东和其他掌权 者了解与 HIV/AIDS(艾滋病)相关的法 律和医学方面的进步,从而鼓励他们更具 包容性并雇用感染了 HIV 的海员。

在最初三年里,我们看到了很多成功,但偏见很难克服。例如,一家公司在发现一名油轮船员感染了 HIV 后拒绝重新雇用他。在该名海员联系我们后,我们与船运代理、他们的律师、政府和海员举行了高

层会谈,但船运代理仍然拒绝雇用他。但在 PMPI 的支持下,这名海员在另一家公司找到了一份工作,他在一艘意大利船旗船上工作,该船支持非评判性的公平测试和保密。

在新冠(Covid-19) 大流行期间, PMPI 如何支持海员? ITF海员信托 COVID-19 应急基金\*支持我们为期三 个月的 Pantawid 菲律宾海员项目,这 一项目帮助、增强受大流行影响的海员的 能力并提高他们的士气。从7月到10月 底,我们的志愿者团队为大约1,000名 海员提供了基本装备、免费班车服务和免 费袖珍无线网络;向海员和医疗一线人员 分发零食;开展疫苗接种运动;建立合作 伙伴关系,为海员认证提供免费培训。

那么未来呢?在ITF和其他合作伙伴的支持和指导下,我们将关注新冠肺炎对海员心理健康和福祉的短期和长期影响,并将推动ITF的"反思、认知和求助"活动。我们还将与AMOSUP工会和其他机构合作,为海员及其家人提供教育和咨询服务。

阅读第 34 页上更多有关海员信托应急基金的信息。■

2021年 ITF《海员公报》

### 码头工人和海员 之间的纽带坚韧有力

ITF港口部新任高级助理 Steve Biggs 探讨新冠肺炎 (Covid-19) 对海员和码头工人 之间的历史纽带提出了怎样的挑战

码头工人和海员有着独特的历史纽带。两者都承担着困难而危 由于码头工人被归为关键工人并对保持经济运作至关重要,因 间的互动对于保持每个人的健康和安全至关重要。码头工人历 导和我们的工作经验制定了 Covid-19 协议。 来支持受到流氓雇主恶劣对待的海员。

线船,把扭锁插入集装箱将其锁定到位,这是我们称之为填塞 全距离。 的工序。我团伙中的其他码头工人,包括我父亲,告诉我要带 上一包手套和备用的工作服。

在我到达船上后,我很快就明白了原因。船员们很少或几乎没 有防护服,即使有质量也很差,所以即使我们给他们的衣服不 合身,也很受欢迎。

我一直很喜欢和船员谈论他们的旅程,并享受他们提供食物、 茶,有时还有更烈性的东西。

大流行病给这种互动带来了很大问题。疫情爆发时,我正在英 我们最终达成了妥协。码头工人会测量体温,但不戴口罩,而 起源地中国。这使码头工人担心上船并与船员交流,这在很大 持安全距离。这到目前为止运作良好。■ 程度上是由于缺乏行业和政府的信息和指导。

险的工作, 需要全天候 24/7 和在极端天气条件下工作。两者之 此我们的工会代表与管理层合作, 根据英国公共卫生部门的指

我们还与 ITF 港口部联络,以确保我们在所有方面应用最佳实 1990 年代初期,我作为码头工人的第一份工作是登上一艘支 践。这包括限制登船的人员数目、绑扎协议以及与船员保持安

> 当中国几乎消灭了病毒而英国的感染率迅速上升时,情况很快 发生了逆转——船员现在想要防备我们。

> 从疫情爆发开始,船员们就在船上戴上了口罩,他们现在要求 码头工人也这样做,甚至进行体温检查。我们不想戴口罩。绑 扎工在炎热的天气工作,戴口罩让人不舒服,而检查员需要与 起重机司机和控制团队保持无线电联系,戴口罩妨碍了他们 说话。

国南安普敦港工作。大多数停靠在那里的大型船只来自病毒的 船员将从船的外侧进入绑扎龙门,因此在后面工作,与我们保

### 海员在丹麦摆脱奴役状况

在ITF、警方和丹麦反人口贩卖中心的合作下,两名三年来在丹麦被当作奴隶的加纳海员已经获得解救并返 回家园。ITF 检查员 Morten Bach 报告



当警方和反人口贩卖中心注意到这一案 他们不要联系当局,因为他们不再拥有留 件后, 我按照要求去检查这些男子的工资 在丹麦的合法权利了。 和雇用合同,并了解他们的情况。

Reuben Kotei 和 Justice Numo 是加纳 并违反了《丹麦外国人法》。检察机构代 人,他们相信他们会以船长的身份航行回 表海员要求监禁、罚款和赔偿,并没收 家,因此旅行去了丹麦。他们受到了残忍 "Helene 号"。 的欺骗。

艘伯利兹船旗"Helene 号"渔船上,在(491,000美元)的罚款。他只因高利贷 奴隶般的条件下工作。他们住在船上,每(以过高的利率出借)而被定罪。法院没 天工作 11 小时, 每周工作 6 天, 月薪仅 有就如何支付两名男子的工资作出任何 为 1,200 欧元 (1,460 美元)。他们与家 指示。我们正在探讨如何才能帮助他们。 人的唯一联系是通过 iPad。船东扣留了 这一结果令人沮丧,但至少他们安全回 他们的护照和旅行证件。当他们的工作和 家了。■ 居留许可干 2017 年 4 月到期后, 他警告

在我们介入之后,该雇主被指控贩卖人口

该船东干 2021 年 1 月初被判处 18 个 三年多来, 他们在丹麦 Thyborøn 村的一 月有条件监禁, 并处以 300 万丹麦克朗

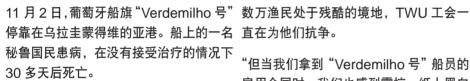






### 患病海员死 亡,捕鱼作业 仍在继续

ITF 渔业协调员Rossen Karavatchevy 表示, 一名秘鲁 渔民在乌拉圭海岸的死亡悲剧并 不令人意外, 因为南美大西洋沿岸 的海场正日益成为剥削和侵犯人 权的温床



输工人工会(TWU)的 Adan Suarez. 出现了新冠肺炎的症状。如果检测结果为 阳性, 他将不得不将船只隔离, 无法继续 和健康保险。 捕鱼。如果船长把船员的健康置于利润之 上,并带他去蒙得维的亚看医生,这名渔 民今天可能还活着。



"但当我们拿到"Verdemilho号"船员的 雇用合同时, 我们也感到震惊。纸上黑白 船上的船员告诉 ITF 乌拉圭联系人、运 分明地写着:他们实际上对这些工人说, "你每天要工作18到20小时","你几乎没 船长拒绝让渔船进入港口,因为这名海员 有休息","你每个月的收入不会超过600 美元"。船员甚至必须自己支付社会保障

"最糟糕的是,他们说,如果一名船员受伤 或生病,必须上岸送往医院……他和他的 家人将不得不支付所有费用。这个雇主会 Suarez 愤怒地说:"进入我们港口卸货的 因为他们生病而拿走他们仅有的一点钱。

"这家公司甚至企图掩盖死亡事件并使渔 民的家人保持沉默。公司想向他的女儿支 付 15,000 美元, 让她不投诉公司失职和 侵犯人权的行为。死者的兄弟现在将对公 司提起诉讼。"

由于福克兰群岛(马尔维纳斯群岛)周围 的捕捞存在争议,一些司法管辖区非常热 衷于出售捕捞权, 以至忽略了在其港口外 发生的明显虐待工人的行为。自 2018 年 以来,至少有17名船员在乌拉圭水域附 近的外国渔船上死亡。■



4 月初, 多米尼加船旗 "Tian Yi He 6 海事和港务所扣留了该船,直到船员收到 比绍的 AIHM 工会发出了援助请求。

该船在船旗国文件中被正式列为渔业巡 拖欠船员的工资达 53,228 美元,其中拖 转运船。今年1月,这艘船被中国船东抛 弃,船员此后没有得到报酬。他们都没有 雇用合同。这艘船的状况非常糟糕。他们 想遣返。

Januario Jose Biague 提出的要求后,薪。该船随后被释放。■

号"上四名孟加拉籍和四名印度尼西亚籍 了工资并且被遣返。由于海员担心船上的 船员向 ITF FishSupport 团队和几内亚 安全,他还成功地将海员安置在公寓式 酒店。

逻船,但实际上是一艘巨大的鱼类加工和 欠印度尼西亚船员 14,100 美元,拖欠孟 加拉国船员 33.800 美元。印尼海员已全 额领到工资,但由于新冠疫情,到 10 月 2日才遣返。孟加拉船员在收到 23.800 美元后不得不等到10月23日才被遣返, 在 收 到 ITF 联 系 人、AIHM 工 会 的 直到 12 月才收到其余的 10,000 美元欠

### 信托基金对 Covid-19 紧急情况为海员福 利拨款 150 万英镑

ITF 海员信托基金设立了一个 Covid-19 应急基金,以在危机期间帮助海员并继续为他们提供福利服务。信 托基金主管 Katie Higginbottom 报告了 150 万英镑带来的变化





我们于2020年3月底设立了这一基金,使部分拨款用于改善港口卫生设施。尼日利作。这包括一个为保护海员及其家人安全 一关键时刻维持为海员提供的福利服务。

下项目:

- 欧洲 (16 个项目, 总计近 364,000 英镑)和北美(12个项目,总计近 203,000 英镑), 大多数海员中心设立 在那里
- 亚洲 (11 个项目,总额略高于 308,000 英镑), 提供给照顾滞留海员的工会和 组织

这里只是我们的拨款帮助海员的一个缩影。

海员提供个人防护装备(PPE)。

我们能够拨款,迅速满足大流行病带来的 亚海事工人工会(MWUN)向该国所有 的提高"我们战胜冠状病毒"意识的活 紧急需求。这笔钱用于缓解海员及其家人 12 个港口和码头分发了数千套个人防护 所承受的艰辛、压力和孤立状况,并在这 装备和一项关于如何预防病毒感染的教 备的志愿者系统以及一个支持滞留海员的 育计划。

截至 11 月底, 我们已在 34 个国家 / 地区 几个海员中心得以继续运作。位于巴西桑 提供了61 笔拨款,接受拨款的主要是工 托斯的 TIPLAM 中心能够购买一辆新车 会和港口福利提供者。大多数拨款用于以 并招募一名额外的员工,以便在整个封锁 期间保持开放。

> 我们在位于菲律宾马尼拉王城区的 AMOSUP 海员医院资助了一个新的分 子实验室, 该实验室每天处理300次 Covid-19 测试, 并在 24 小时内给出结 果。这使海员得以拿到船上的合同。当对 Covid-19 检测的需求减少时,实验室将 对海员进行病毒检测,包括流感、呼吸道 合胞病毒 (RSV)、肺结核和 HIV。

拨款,以支持其 COVID-19 委员会的工 已竭尽所能,全力应对。■

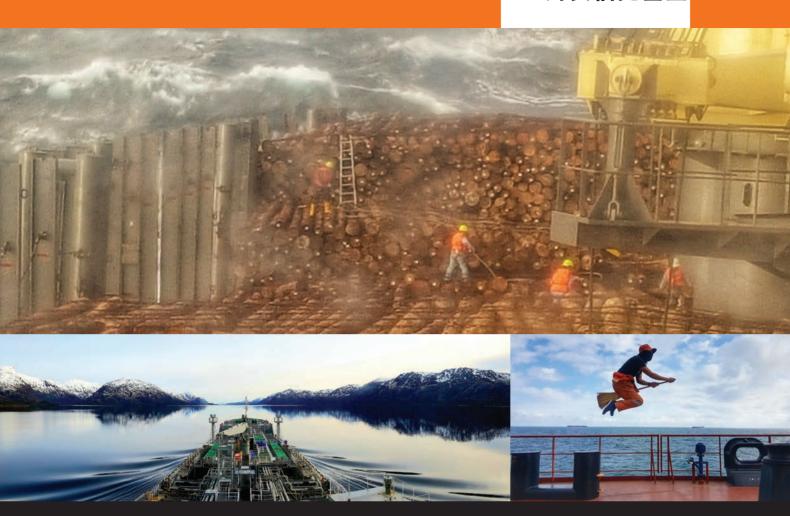
动、一个提供医疗护理和分发个人防护装 24/7 咨询热线。该协会还与意大利和西班 牙的其他海事组织合作,支持无住所或外 国的海员,并与印度驻德黑兰大使馆合作 遣返滞留海员。

哥伦比亚的 SNTT 工会能够为在受灾最 严重的地区之一考卡山谷省生活和工作 的约510名渔民和海员提供食品篮和个 人防护装备。工会还为他们提供了基本的 生物安全包和防护服,以便他们在解除隔 离后可以安全返回工作岗位。

我们非常有幸能够支持英勇的工会会员、 福利工作者和志愿者在整个大流行期间 为遭遇重重困难的许多海员和海事工人 提供服务和装备。在政府未能及时合作并 许多工会因此能够为港口和船上隔离的 伊朗商船水手协会(IMMS)获得一笔 促进船员换班的情况下,工会和福利社区

海员信托基金是 ITF 的慈善分支——请在网站了解更多:

www.seafarerstrust.org



### "海上英雄"荣 获摄影大奖

基金宣布了 "Still at Sea" 摄影竞 赛的获胜者。信托基金主管 Katie Higginbottom 被参赛作品的力 量深深震撼

当我们邀请海员提交他们在大流行期间 海上生活的数码照片时, 我做梦都没想到 竞赛会带来惊人的 3,000 张图片。

竞赛旨在加强与海员的联系,他们在船员 换班危机期间不得不在远远超出合同范 像许多参赛作品一样,它以幽默而富有想 围,甚至说是违反了他们人权的情况下, 留在海上。

强有力的参赛作品展示了海员的丰富经 Angelo D Fajardo 的"重返工作岗 验, 使得评选非常困难。

船员在波涛汹涌的大海上努力确保货物 a difference)。 安全。评委们认为它展示了海员面临的危 2020 年 10 月下旬,ITF 海员信托 险、剧烈的天气以及巨大的船舶和海员周 围咆哮的海洋。

> Jay Michael A Ebueza 的"神秘的宁 静"(Secretly Quiet) 从船桥上看到北极 沿海的美丽景观和构造,以及所传达的希 望和复原力,获得二等奖。

三等奖由 Carlo Deuxson Santiago 获 事以外的世界。 得。他的照片题为"不能下船?没有问 题",图中一名海员骑着扫帚"飞走"。

象力的方式处理了令人沮丧的情况。

评委高度赞赏了另外三张照片——Ceo 位"(Back to Work); John Rufo M

Ike S Dagandanan 的 "海上英雄" Bontilao 的"淋浴派对"(Shower Party) (Hero At Sea) 赢得一等奖,获得 1,000 和 Mayvine Cloma 的 "有所作为的勇敢 英镑奖金,照片展示了在封锁 40 天后,女人"(A Brave Woman that can make

> 请在网站欣赏获胜作品和收到表彰的图 片: www.itfseafarers.org/en/still-atsea/winners

> 这些照片和其中的故事与描述为我们展 示了一个独特的档案,它们反映了海员在 大流行期间的各种经历。我们打算利用它 们来提高人们对海员生活的认识,了解海

#### "Still At Sea"摄影竞赛评委:

世界海事大学校长 Cleopatra Doumbia-Henry 博士;富达国际全球管理主 管 Jenn-Hui Tan; 获 奖 摄 影 师 Rory Carnegie;摄影师兼作家 Stefan F Lindberg 和 Katie Higginbottom。



### 海员们——让 ITF 成为你每日 获得信息和建议的停靠港

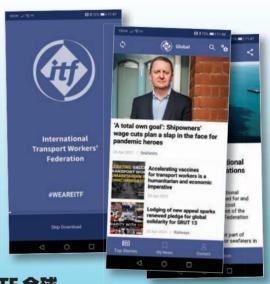
#### 免费 ITF 应用——供 Android 和 iOS 装置使用

从你的 app store 下载,或从网站 www.itfseafarers.org/en/look-up/-itf-seafarers-apps 下载。



#### ITF 海员

- 查询你的船只
- 与 ITF 取得联系
- 发现在危机时去哪里得 找到 | TF 检查员或 | TF 海 到帮助
- 事工会



#### ITF 全球

● 随时了解最新的 ITF 和 ● 了解更多关于 ITF 及其 工会的新闻

• 与我们的运动保持同步

工会的信息

#### ITF 网站



#### www.itfseafarers.org

在我们专门的海员网站了解你应有的权利以及 ITF 检查员可以怎样在海上和港口提供协助。



#### www.itfglobal.org

在ITF全球网站了解将会影响工人及其工会的最新发 展动态。

#### ITF 社交媒体

🏏 🚮 • 在 Twitter 上使用 #itfseafarers 或在网站 www.facebook.com/ITFseafarerssupport 追随我们,并对最近的新闻表达意见。

○ 在网站上追随我们: www.instagram.com/ITFseafarerssupport