

МОРСКОЙ

БЮЛЛЕТЕНЬ



МЕЖДУНАРОДНАЯ
ФЕДЕРАЦИЯ
ТРАНСПОРТНИКОВ

ПОБЕДА ДЛЯ МОРЯКОВ

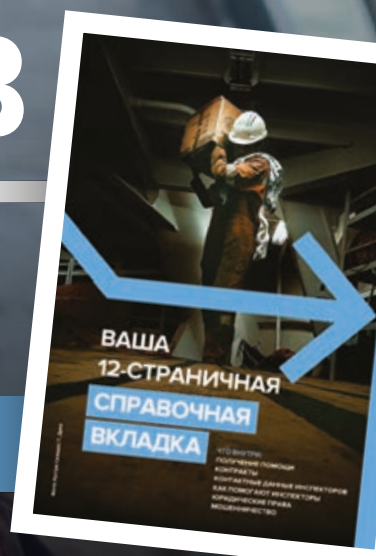
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ:

75 ЛЕТ КАМПАНИИ ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ

ПОДДЕРЖКА МОРЯКОВ УКРАИНЫ

**ВАША 12-СТРАНИЧНАЯ СПРАВОЧНАЯ ВКЛАДКА
ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ПОМОЩИ**

Русский № 37/2023



2 СОДЕРЖАНИЕ



- 4 ДОСТИЖЕНИЯ КАМПАНИИ ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ В 2022 Г.
- 5 75 ЛЕТ КАМПАНИИ ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ
- 10 ОСТАВЛЕНИЕ СУДОВ
- 11 ЖИЗНЬ НА ПЕРЕДОВОЙ
- 16 В ФОКУСЕ — ПРОФСОЮЗ УКРАИНЫ
- 17 ВОЗДЕЙСТВИЕ КОРОНАВИРУСА
- 18 ЗДОРОВЬЕ И БЛАГОПОЛУЧИЕ

СПРАВОЧНАЯ ВКЛАДКА 12 СТРАНИЦ СОВЕТОВ, ИНФОРМАЦИИ И КОНТАКТНЫХ ДАННЫХ

- 19 БИОГРАФИЯ: ДЖЕККИ ДОУ, DOWUL, ЛИБЕРИЯ
- 20 КАБОТАЖ
- 21 ОГРАБЛЕННЫЕ В МОРЕ В АВСТРАЛИИ
- 22 SHIPBESURE И МОШЕННИЧЕСТВО
- 24 РАЗВИТИЕ СОБЫТИЙ В ОТРАСЛИ
- 26 ПАРОМЫ
- 27 БИОГРАФИИ: ИНСПЕКТОРАТ МФТ
- 32 БОРЬБА С ГЕНДЕРНОЙ ДИСКРИМИНАЦИЕЙ
- 33 ФОНД МОРЯКОВ МФТ
- 34 ДОКЕРЫ
- 35 РЫБАКИ
- 36 ВЭБ-САЙТЫ И СОЦИАЛЬНЫЕ СЕТИ МФТ

Для просмотра нашей цифровой версии сканируйте код ниже:



Международная федерация транспортников (МФТ) — это международная федерация транспортных профсоюзов, представляющая интересы более 18 миллионов транспортников из 735 членских профсоюзов в 153 странах, включая почти миллион моряков из 211 членских профсоюзов. 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 125 инспекторов и контактных лиц МФТ.

МОРСКОЙ КОБЮЛЛЕТЕНЬ МФТ № 37/2023

Издан в 2023 г. Международной федерацией транспортников (МФТ): 49/60 Borough Road, London SE1 1DR, United Kingdom. Дополнительные экземпляры Морского бюллетеня (опубликованные 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: tinyurl.com/itfseafarers

Вэб-сайт: www.itfseafarers.org Электронная почта: seafsupport@itf.org.uk | Тел: +44 (20) 74032733 Факс: +44 (20) 73577871

Фото на обложке: Элайджа Хосе Барриос



«Мы продолжаем разоблачать мошенников, которые избирают мишенью моряков, ищущих работу, и делимся нашими успехами в разоблачении еще одного недобросовестного крьюингового агента».

Дорогие друзья,
Этот год был омрачен вторжением России в Украину. Профсоюз ПРМТУ, представляющий украинских моряков, рассказывает *Морскому бюллетеню*, как это повлияло на его членов и их семьи. Мы также узнаем, как Фонд моряков МФТ помогает украинским курсантам продолжать их обучение.

Этот выпуск *Морского бюллетеня* приурочен к 75-летию кампании МФТ против удобных флагов. Благодаря нашим усилиям эта дискредитированная себя система прочно фигурирует в международной повестке дня. Мы показываем, что на самом деле значат УдФ для моряков, и отмечаем победы, достигнутые для моряков нашими инспекторами, работающими с нашими членскими профсоюзами.

Мы слышим от Международной организации труда о том, что новые поправки к Конвенции о труде в морском судоходстве обеспечат дополнительную защиту моряков после пандемии Covid.

Мы продолжаем разоблачать мошенников, которые избирают мишенью моряков, ищущих работу, и делимся нашими успехами в разоблачении еще одного недобросовестного крьюингового агента. Мы читаем, как наш веб-сайт ShipBeSure будет оказывать вам содействие в процессе найма и поможет защититься от мошенничества.

Мы привлекаем внимание к незаконному увольнению 786 паромщиков в Великобритании. Это обнажило человеческую цену социального демпинга и вызвало общественное возмущение. Мы наблюдаем за усилиями профсоюзов, направленными на то, чтобы положить конец этим злоупотреблениям в паромной отрасли.

Новая целевая группа, состоящая из представителей МФТ, ее членских морских профсоюзов, судовладельцев и структур ООН, выяснила, что к середине 2030-х годов около 800000 моряков будут нуждаться в дополнительном обучении, чтобы сделать судоходную отрасль более экологичной. Мы изучаем это чрезвычайно важное развитие событий.

Наш 12-страничная справочная вкладка насыщена важной информацией о том, как связаться с инспектором МФТ и как он может вам помочь, а также советами, касающимися контрактов и ваших законных прав.

В *Морском бюллетене* рассматривается продолжающееся воздействие кризиса Covid на некоторых моряков. Поскольку Китай начинает ослаблять свои ковидные ограничения, я надеюсь, что в 2023 г. мы сможем оставить позади все худшее, что связано с пандемией. Еще раз я благодарю всех моряков и других транспортников, которые поддерживали мир в движении в то время, когда так многое в нашей жизни остановилось.

С солидарным приветом.

Стивен Коттон
Генеральный секретарь МФТ


Кампания МФТ против удобных флагов в цифрах

По состоянию на 4 апреля 2023 г.

ИНСПЕКЦИИ МФТ

Общее число проинспектированных судов с разбивкой на суда без нарушений и суда с нарушениями.



 **7 483**
С НАРУШЕНИЯМИ


 **1 231**
БЕЗ НАРУШЕНИЙ

ОБЩАЯ СУММА ВЗЫСКАННОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ





5 ОСНОВНЫХ НАРУШЕНИЙ

по типу, обнаруженных во время инспекций МФТ

 **1 941** НАРУШЕНИЕ КОНТРАКТА

 **435** ДОГОВОР

 **1 549** ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ

 **914** НЕСОБЛЮДЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ

 **256** ЗАБОЛЕВАНИЯ

По состоянию на 31 декабря 2022 г СУДА И МОРЯКИ, НА КОТОРЫХ РАСПРОСТРАНЯЮТСЯ ДОГОВОРЫ МФТ



280 687
ОБЩЕЕ ЧИСЛО ОХВАЧЕННЫХ МОРЯКОВ



13 260
ОБЩЕЕ ЧИСЛО ДОГОВОРОВ

75 лет кампании против удобных флагов

Фото: Карло Иммануэль Д. Гарсия

Прошло 75 лет с тех пор, как МФТ начала свою кампанию против бича удобных флагов (УдФ) в судоходной отрасли. За это время она выдвинула этот вопрос на международную повестку дня, а ее инспекторы и профсоюзы неустанно боролись за обеспечение достойной заработной платы и условий труда для моряков, работающих на борту судов под Уд Ф. Координатор инспектората МФТ **Стив Троусдейл** делится некоторыми важными моментами и объясняет, почему УдФ продолжают существовать.

Почему существуют УДФ

Судно под удобным флагом — это судно, плавающее под флагом страны, отличной от страны владения.

Хотя суда часто работают в международных водах, они должны быть зарегистрированы в какой-либо одной стране. Эта страна, так называемое государство флага, несет юридическую ответственность за соблюдение судовладельцами определенных основных стандартов безопасности и благополучия экипажей.

В более «грязной» части судоходной отрасли судовладельцы гораздо чаще смотрят на практический результат, чем на благополучие моряков, работающих на их судах. Привлекательность системы УДФ заключается в том, что она может сэкономить им деньги. Иностранное государство флага предлагает низкие регистрационные сборы и низкие налоги, или их отсутствие.

Перевод судна под флаг иностранного регистра также обещает избежать трудового законодательства в стране владения и применять более дешевые и более низкие стандарты заработной платы и условий для моряков на борту судна. Короче говоря, судовладельцы, переводящие свои суда под другой флаг, могут эффективно дистанцироваться от своих моральных и финансовых обязательств перед моряками, которых они нанимают.

И именно денежный стимул побуждает страны, не имеющие собственной судоходной отрасли, учреждать судовой реестр. Взимать взносы у судовладельцев — это легкие деньги. Таким образом, иностранные государства флага зарабатывают деньги, не беря на себя обязательств по отношению к экипажу, которые присущи истинному государству флага. У регистров нет стимула для обеспечения соблюдения законов о строгих стандартах безопасности и благополучия, потому что это будет стоить денег их клиентам-

судовладельцам. Некоторые из этих регистров имеют низкие стандарты безопасности и обучения, и они не накладывают ограничений на национальность экипажа. В несправедливой, эксплуататорской системе УДФ преступники платят полиции.

Влияние на благополучие экипажа

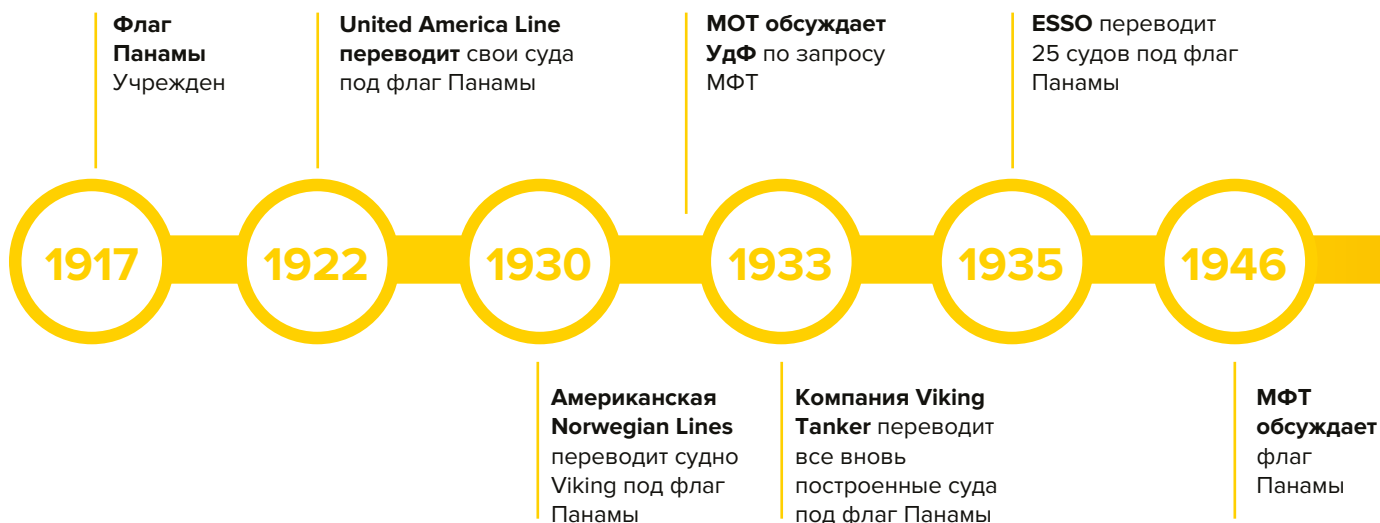
Конвенция о труде в морском судоходстве (MLC) предназначена для обеспечения равных условий, чтобы суда по всему миру соответствовали одинаковым стандартам обращения с моряками.

Но есть серьезная лазейка, которая позволяет системе удобных флагов стать средством перекладывания ответственности за благополучие моряков. Моряки разрываются между разными интересами, и все ставят их последними в списке приоритетов. В результате моряков эксплуатируют иногда неделями, иногда месяцами и — слишком часто — даже годами.

Многим морякам, подвергающимся жестокому обращению и эксплуатации, может быть слишком страшно жаловаться или обращаться за помощью. Вот наиболее распространенные нарушения, которые МФТ выявила при проверке судов под УДФ:

- очень низкая заработная плата
- плохие условия на борту судна
- неадекватное качество еды и чистой питьевой воды
- длительные периоды работы без надлежащего отдыха, приводящие к стрессу и усталости
- задержка или просто невыплата зарплаты, иногда месяцами
- небезопасные суда
- несоблюдение техники безопасности, приводящее к серьезным несчастным случаям и малым шансам на компенсацию без посторонней помощи
- невыполнение обязательств по отношению к брошенным морякам
- отсутствие доступа у моряков к медицинским учреждениям, когда им это необходимо.

Страны происхождения членов экипажа мало что могут сделать для защиты этих моряков,



поскольку на борту часто применяются правила страны регистрации. В результате большинство моряков на судах под УдФ не являются членами профсоюза. Кроме того, поскольку суда под УдФ не имеют реальной национальной принадлежности, они находятся вне досягаемости какого-то одного национального профсоюза моряков. Вот тогда в дело и вступает МФТ.



Роль МФТ в вашей защите

МФТ оказывает уникальное и сильное влияние на заработную плату и условия труда моряков, работающих на судах под УдФ. Федерация заключает договоры МФТ с судовладельцами, а ее инспекторы осуществляют надзор и вводят в действие эти договоры. Инспекторы МФТ также реагируют на жалобы и призывы о помощи моряков и расследуют их.

Инспекторы МФТ неустанно сотрудничают с местными морскими профсоюзами, чтобы продвигать и защищать права моряков, когда ни судовладельцы, ни государства флага не готовы выполнять свои обязательства.

Если у вас возникли проблемы на борту, 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 в службу поддержки моряков МФТ по адресу: seafsupport@itf.org.uk.

Сила кампании против УдФ

Флаг Панамы, учрежденный в 1917 г., был первым удобным флагом. Вскоре он стал привлекать крупные судоходные компании, в том числе Esso в 1935 г.

Реагируя на это тревожное развитие событий, МФТ официально инициировала кампанию против УдФ на конгрессе в Осло в 1948 г. В том же году был учрежден флаг Либерии, и эта тенденция имела все шансы для роста. К 2022 г. насчитывались 42 реестра УдФ (полный список см. на <https://www.itfseafarers.org/en/focs/current-registries-listed-as-focs>).

Кампания является совместной сферой ответственности профсоюзов моряков и докеров, входящих в МФТ; и обе группы представлены в руководящем органе кампании — Комитете справедливой практики (КСП).

Политическая направленность кампании МФТ — ликвидация системы УдФ. Для этого она работает над достижением глобального признания того, что должна существовать истинная связь между реальным владельцем судна и флагом, под которым плавают судно, в соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву (ЮНКЛОС).

Финансовые стимулы, предлагаемые системой УдФ недобросовестным судовладельцам, означают, что это кампания будет долгой и тяжелой. Тем не менее, МФТ способствовала гораздо более широкому пониманию системы УдФ на международном уровне и включила ее в повестку дня правительств, структур Организации Объединенных Наций, таких как Международная организация труда (МОТ) и Международная морская организация (ИМО), а также более широкой морской отрасли.

Пока эта система существует, МФТ продолжает бороться за обеспечение достойной минималь-

Конгресс МФТ

в Осло учреждает кампанию против УдФ и призывает к международному бойкоту

Конгресс МФТ

в Штутгарте учреждает благотворительный фонд

Конгресс МФТ в Амстердаме

требует международного бойкота судов под флагами Панамы, Либерии, Гондураса и Коста-Рики

1948

Учрежден флаг Либерии

1950

Создан Специальный отдел по работе с моряками МФТ

1952

50 судов под УдФ, на которые распространяются профсоюзные договоры

1956

Тоннаж судов под УдФ достигает 9 млн тонн

1958

ной заработной платы и условий для моряков, работающих на борту судов под УДФ, независимо от национальности. МФТ стала знаменосцем в деле защиты эксплуатируемых и подвергающихся жестокому обращению моряков во всем мире.

Договоры МФТ

МФТ и входящие в нее морские профсоюзы разработали первые договоры МФТ в 1971 г.

Наиболее распространенной формой является типовая договор, который раз в два года обсуждается на Международном переговорном форуме (IBF) МФТ и Совместной переговорной группой, состоящей из представителей конкретных ассоциаций судовладельцев. Эти договоры IBF применяются только к морякам на судах, принадлежащих компаниям, входящим в эти ассоциации, и могут быть подписаны только членскими профсоюзами МФТ. Профсоюзы используют их для заключения национальных договоров с компаниями в своей стране, а иногда и договоров на уровне компаний.

Второй формой договора является Общая стоимость экипажа. Он должен быть одобрен МФТ и подписан судовладельцем (это может быть истинный владелец, оператор или управляющий судном) и профсоюзом из страны, где располагается истинный владелец, или иногда профсоюзом в странах-поставщиках рабочей силы. Это гарантирует, что договор учитывает любые национальные законы и обычаи, и что члены экипажа могут вступить в свой национальный профсоюз.

Договор МФТ юридически обязывает работодателя соблюдать коллективный договор, в котором подробно изложены все условия, касающиеся экипажа, нанятого на судно. В нем также приводится трудовой договор моряка для каждого члена экипажа, в котором указаны сведения о моряке, работодателе, судне, а также положения и условия колдоговора, применимые к данному конкретному члену экипажа.

К 1952 г. 50 судов под УДФ были охвачены профсоюзными договорами. К 2022 г. были заключены 11862 действующих договора, из которых 10953 — для судов под УДФ. Пятью флагами с наибольшим количеством судов, охваченных договорами МФТ, были Панама, Маршалловы Острова, Либерия, Мальта и Багамские острова.

Инспекторы МФТ

В 1971 г. был учрежден Инспекторат МФТ для мониторинга соблюдения договоров МФТ, и были назначены первые инспекторы — в Австралии, Финляндии, Великобритании, Италии и США.

К 2022 г. надзор за выполнением этих договоров осуществляла сеть из 125 инспекторов и контактных лиц МФТ в более чем 104 портах в 55 странах. Состав инспектората остается в основном мужским, что отражает характер занятости в морской отрасли. В настоящее время среди инспекторов 10 человек моложе 35 лет и 18 женщин.

Каждый год инспекторы МФТ и членские профсоюзы возвращают миллионы долларов в виде компенсации долгов по заработной плате, а также компенсации, связанной со смертью или травмированием моряков, которым больше некуда обратиться.



За последние 10 лет (включая пандемию Covid, когда инспекции были строго ограничены):

Инспекторы МФТ провели

102 407

инспекций судов.

Инспекторы МФТ добились компенсации

задолженности по зарплате моряков на общую сумму более

450 млн \$

Принят
Стандартный
коллективный
договор МФТ

Принят **Договор МФТ**
об **Общей стоимости**
экипажа

Учрежден
Международный
переговорный
форум

7 новых
флагов
объявлены
УДФ

1971

1980

1984

2003

2006

2021

Учрежден **Инспекторат МФТ** с инспекторами, назначенными в Австралии, Финляндии, Италии, Великобритании и США.

Учрежден **Международный** **судовой регистр** **острова Мэн**

Инициирована **кампания против** **удобных портов** **(УдП)**



Семь лет в рабстве благодаря системе УдФ

Спустя десять лет после того, как Абдул Насер Салех прибыл на Al Maħa в качестве инженера, он так и застрял на борту, и ему не платят с 2015 г. **Мохамед Аррачеди**, координатор сети УдФ МФТ (Арабский мир и Иран), говорит, что моряк продолжает страдать, а те, кто должен разрешить его ситуацию, бездействуют.

Это яркий пример современного рабства: Судовладелец обманом и уговорами заставлял Салеха оставаться на своем посту, в то время как другие члены экипажа прибывали и убывали. У Салеха, гражданина Сирии, есть семьи как в Египте, так и в Судане, но он не может их содержать, что вынуждает их полагаться на друзей и накапливать долги. Лишь однажды ему удалось навестить своих детей.

«Я потребовал мою зарплату, но получил только угрозы», — написал мне Салех в сообщении от 19 сентября 2022 г. «Первоначальный владелец умер, и когда его сын вступил во владение, он согласился выплатить сумму в размере 140000 долларов США в качестве задолженности по заработной плате. Он даже подписал документ. Но зарплата так и не пришла».

МФТ делает все возможное. Мы написали нынешним владельцам, Abalkhail Marine Navigation, государству флага, Танзании и морским властям Саудовской Аравии, требуя выплатить Салеху то, что ему причитается, и репатриировать его.

К концу декабря 2022 г. единственной реакцией было то, что Инспекция государственного портового надзора Саудовской Аравии проинспектировала судно, а власти Танзании заявили, что рассматривают это дело. Владелец не реагировал вообще.

МФТ также требует выплаты задолженности по заработной плате четырем другим сирийским морякам на борту, которым не платили с тех пор, как они прибыли на судно в июле 2022 г. Два других члена экипажа были без выплаты жалования переведены на другое судно, и еще трое репатриированы. Другие бывшие члены экипажа из Судана, как полагают, подают в суд на владельца.

Салех все еще работает на борту Al Maħa, находящегося в настоящее время в порту Джидда в Королевстве Саудовская Аравия.

К сожалению для Салеха, Танзания является одним из худших реестров Уд Ф. После инспекций портовыми властями в ноябре 2022 г. 11 судам, зарегистрированным в Танзании, запретили заходить в порты Европы и атлантического побережья Северной Америки из-за недостатков. Также за последние три года были 15 случаев оставления судов под флагом Танзании.

Страна не должна вести открытый регистр, если у нее нет возможности обеспечить соблюдение основных трудовых правил на регистрируемых ею судах. Случай, подобный тому, что произошел с Салехом, никогда бы не произошел, если бы не система Уд Ф. ■



Защитите себя от оставления

Фото: Педро В. Сото III

Резкий рост числа случаев оставления судов означает, что моряки должны делать все возможное, чтобы защитить себя, предупреждает координатор инспектората МФТ **Стив Троусдейл**.

Число случаев оставления судов растет, особенно большой рост наблюдался во время пандемии Covid. В 2018 г. было зарегистрировано 34 случая абандона. В 2022 г. их было 118, из которых МФТ сообщила о 113. По этим 113 случаям общая задолженность по заработной плате составила более 9,9 млн долларов США, а инспекторы МФТ оказали помощь более чем 1300 морякам на борту судов.

Согласно Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC), оставление судов происходит, когда судовладелец:

- не покрывает расходы на репатриацию моряка; или
- оставил моряка без необходимого содержания и поддержки; или
- иным образом в одностороннем порядке разрывает свои отношения с моряком, включая невыплату предусмотренной контрактом заработной платы в течение как минимум двух месяцев.

Все случаи, которыми занимались инспекторы МФТ, были результатом того, что моряки обращались к нам за помощью. У нас нет возможности помочь вам, если вы не свяжетесь с нами в первую очередь.

Помогите себе, выполнив четыре основных шага.

1. Старайтесь избежать риска в первую очередь. Прежде чем что-либо подписывать, проверьте всю доступную информацию о судне. Используйте веб-сайты, содержащие подробную информацию о местоположении и пункте назначения судов. И воспользуйтесь базой данных MOT, в которой перечислены все оставленные суда: <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>. (Ищите по номеру IMO, если название судна изменилось).

2. Будьте бдительны на борту. Невыплата заработной платы в течение нескольких недель является предупредительным признаком того, что работодатель может бросить судно и экипаж. MLC предусматривает, чтобы моряки получали зарплату как минимум ежемесячно, поэтому, если вы более месяца не получаете полной оплаты, это является нарушением MLC.

3. Действуйте быстро. Если вы думаете, что вам угрожает опасность быть брошенным, НЕ ЖДИТЕ. Если ваш судовладелец не отвечает, обратитесь в страховую компанию. Страховка покроет вам не выплаченную заработную плату и выплаты за четыре месяца в соответствии с вашим трудовым договором или коллективным договором, а также разумные расходы (например, репатриацию, проживание, предметы первой необходимости, медицинское обслуживание) с момента оставления до того, когда вы вернетесь домой.

4. Выскажитесь. Если судовладелец или страховщик не помогают, не позволяйте страху перед работодателем мешать вам действовать. Выйдите на МФТ — вы можете говорить с нами абсолютно конфиденциально.

Свяжитесь с нами по электронной почте по адресу:
abandonment@itf.org.uk. ■

Четыре брошенных члена экипажа вернулись домой, но без компенсации

В Морском бюллетене описывается, как МФТ помогает компенсировать задолженность по заработной плате пакистанским членам экипажей четырех танкеров под панамским флагом, брошенных владельцем St James Shipping



Два судна были брошены в Индии — Aeon (с 21 моряком на борту) в Мумбаи и Sol (с 20 моряками) в Хазире. Lua (с 22 членами экипажа на борту) было брошено в Лас-Кальдерас, Доминиканская Республика, а Ariana (с 23 членами экипажа) — в Аль-Мокко, Йемен.

В то время как залогодержатели предпринимали попытки вернуть себе суда, тяжелое положение бедствующих моряков, которым месяцами не платили, усугублялось нехваткой еды, пресной воды и топлива. 22 июля 2022 г. капитаны Sol и Aeon предупредили, что их судам грозит потеря мощности из-за отказа генераторов, исчерпания запасов топлива и нехватки основных запасных частей.

Приступив к этому делу в начале июля 2022 г. консультант МФТ Джон Вуд участвовал в сложной и удручающей цепочке переписки с владельцем St James Shipping, залогодержателями Entrust и их юристами, Американским клубом, крьюинговым агентом Global Radiance Ship Management, фрахтователями, грузополучателями и др.

Вуд посоветовал капитанам Sol и Aeon не участвовать в каких-либо коммерческих операциях, пока экипажи не получают зарплату и провизию. Когда индийский суд распорядился выгрузить груз топлива с судна Sol, а капитан отказался, адвокаты, представляющие грузополучателей Oleo Energy, вынесли ему решение о несоблюдении норм права, угрожая ему и экипажу тюремным заключением, если они не выполнят решение суда.

В августе 2022 г. Вуд достиг соглашения с Entrust и их лондонскими юристами об оплате

и репатриации экипажей Aeon, Sol и Lua, но Entrust не выполнил это соглашение. Американский клуб отозвал свое страховое покрытие P&I для флота St James; однако в соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве (MLC) все еще обязан обеспечить определенное покрытие для брошенных моряков. Хотя клуб в конечном итоге репатриировал членов экипажа Lua и выплатил им заработную плату за четыре месяца, предусмотримую MLC, он не сделал то же самое для экипажей трех других судов.

Sol и Aeon теперь проданы через индийские суды, а экипажи репатриированы. МФТ назначила адвокатов, которые будут представлять оба экипажа, требуя причитающуюся им заработную плату из выручки от продажи, которая была выплачена судам.

МФТ также назначила адвокатов, чтобы наложить арест на Lua и взыскать оставшуюся заработную плату экипажа (сверх четырех месяцев, выплаченных Американским клубом).

В конечном итоге St James заплатила членам экипажа Ariana до 26 июля включительно, но они не убыли с судна для репатриации до 31 июля 2022 г. и не вернулись домой в Карачи до 5 августа. МФТ добивается выплаты задолженности по заработной плате этому экипажу на общую сумму 21033,33 доллара США. ■

Инспектор МФТ Андрей Чернов
(в центре) с моряками Viva Trinity



Застряли в Клайпедском порту? Обратитесь к инспектору МФТ.

Двое моряков, признанных непригодными к работе по состоянию здоровья, оставались на борту в течение месяца, пока решался вопрос с Государственной пограничной службой в литовском порту Клайпеда. **Андрей Чернов**, местный инспектор МФТ, может дать совет любому экипажу из стран, не входящих в ЕС, столкнувшемуся с аналогичными трудностями в порту.

Судно Viva Trinity под флагом Панамы стояло на якоре у Клайпеды с 15 сентября по 20 ноября 2022 г. Двое российских матроса 1 класса почувствовали себя плохо — у одного высокое кровя-

ное давление, у другого — боли в коленях, и их дважды госпитализировали. Оба раза моряков признавали непригодными к работе и отправляли на лечение на родину.

Как гражданам стран, не входящих в Шенгенскую зону, мужчинам требовалась транзитная виза. Однако пограничные власти отказывали в выдаче виз до тех пор, пока судно не окажется в порту, заявив, что эти случаи не представляли особой опасности.

Было неясно, пришвартуется ли Viva Trinity в Клайпедке и когда, из-за проблем с договором фрахтователя. Судовладелец предложил оплатить расходы на сопровождение моряков до российской границы за 85 км офицером пограничного контроля, но получил отказ.

Lithuanian Seafarers' Union запросил разъяснения как у начальника службы пограничного контроля, так и у государственного миграционного управления, но мы не получили ответа. Судовладелец попросил Российское посольство в Литве действовать через МИД Литвы. Наконец, нашими совместными усилиями двое мужчин были репатриированы 15 ноября 2022 г.

У меня есть четкий посыл для моряков из стран, не входящих в ЕС: если вы находитесь в Клайпедском порту и вам отказали в транзитной визе местные пограничные органы, пожалуйста, свяжитесь со мной. Власти должны ссылаться на конкретные правовые положения, и когда я вмешиваюсь и запрашиваю эти подробности, офис обычно выдает визу.

Контактная информация всех инспекторов МФТ находится в справочной вкладке *Морского бюллетеня*. ■

Экипаж бросили на пять месяцев в Греции

После пятимесячной борьбы с отказывающимися сотрудничать судовладельцем и администрацией порта, брошенный экипаж был наконец репатриирован. **Лука Симич**, инспектор МФТ в Хорватии, поделился этим аккаунтом

Экипаж судна снабжения Mirjana K под флагом Панамы был брошен, когда судно стояло на якоре в Пирее, Греция, в мае 2022 г. Поскольку истинный владелец, менеджер

по комплектованию экипажей и экипаж были из Хорватии, я занимался этим делом, тесно сотрудничая с Panhellenic Seamen's Federation, Seafarers' Union of Croatia, инспектором МФТ Костасом Халасом и юридическим отделом МФТ.

Экипаж был морально и эмоционально истощен пережитым испытанием — ложными обещаниями владельца забронировать их авиабилеты, их борьбой за выживание на борту и их отчаянным желанием вернуться домой к своим семьям. Мы с коллегами позаботились о том, чтобы их регулярно снабжали пресной водой и едой, и я вел переговоры с клубом P&I о полной выплате им заработной платы до дня их репатриации.

Владелец, Alveus Capital, и Инспекция государственного портового надзора в Пирее полностью отказывались сотрудничать. Минимальный безопасный состав экипажа в Панаме предусматривал на борту судна девяти членов эки-

Брошенные экипажи борются за свои права

Два случая, которыми занимался координатор МФТ в Японии **Фукао Охори**, ясно демонстрируют, как брошенные моряки все же борются за свои права на причитающуюся заработную плату и репатриацию, как это предусмотрено MLC.

Вьетнамский экипаж **Duyen Hai 1** находился на борту в течение 14 месяцев, когда они связались с МФТ в январе 2022 г.

Контракты 18 моряков давно истекли, а одному члену экипажа потребовалась медицинская помощь. Экипаж столкнулся с нехваткой продовольствия и топлива с тех пор, как 24 декабря 2020 г. малайзийский суд распорядился арестовать судно в порту Лабуан по иску фрахтователей судна.

14 января МФТ связалась с государством флага Панамой и страховой компанией P&I в Корее. Страховщик заявил, что COVID-19 сделал невозможным репатриацию и смену экипажа до решения суда, которое должно было состояться в январе 2022 г., поскольку Вьетнам закрыл свои границы и не было медицинского персонала для ухода за экипажем. Запросы на вакцинацию экипажа были отклонены властями Малайзии.

Это означало, что морякам пришлось ждать смены до тех пор, пока судно не вернулось во Вьетнам 30 апреля 2022 г. после урегулирования судебного дела. К этому времени они находились на борту уже 17 месяцев.

Пятнадцать членов сирийского экипажа пришлось спасти индийской береговой охране 21 июня 2022 г., когда **Princess Miral** село на мель у Нью-Мангалор, Индия, из-за того, что морская вода просочилась



Условия на борту Princess Miral

в грузовой отсек в ненастную погоду. Пострадавших мужчин доставили в следственный изолятор.

МФТ уже имела дело с экипажем, потому что с момента прибытия на судно в марте прошлого года моряки получили зарплату только за один месяц (за апрель) и находились на борту в ужасных условиях, включая грязные туалеты, ванну и душ.

Отвечая на просьбы моряков о выплате причитающейся им двухмесячной зарплаты и репатриации, управляющая компания в Турции потребовала, чтобы они согласились на зарплату только за один месяц, прежде чем будут приняты какие-либо меры по репатриации.

В июле мы сообщили об этом случае государству флага Белиза и страховой компании P&I, а также проинформировали Инспекцию государственного портового надзора Индии. P&I отказался участвовать, заявив, что дело не соответствует критериям оставления судна и что судовладелец находился в тесном контакте с экипажем и готовил их вылет. Обеспокоенные тем, что их семьи живут без денег, и в то же время стремящиеся вернуться домой, мужчины в конце концов согласились получить зарплату за один месяц и были репатрированы 3 сентября 2022 г. МФТ добивается выплаты им причитающейся зарплаты за четыре месяца. ■

пажа. Поскольку одного моряка пришлось репатриировать после инсульта, когда второй заболел и ему также потребовалась операция и репатриация, власти г. Пирей не разрешили ему вернуться домой, потому что в этом случае оставались бы только семь членов экипажа.

Я связался с панамской морской администрацией, которая согласилась выпустить новое требование к минимальному безопасному составу экипажа судна из трех членов. Тем не менее Инспекция государственного портового надзора не действовала до тех пор, пока не вмешалось посольство Хорватии. Моряк был репатриирован, но Инспекция государственного портового надзора отказывалась разрешать какие-либо другие репатриации, даже когда еще два моряка были признаны непригодными по состоянию здоровья, утверждая, что судно не будет в безопасности с экипажем из трех членов. Она настаивала

на том, чтобы нынешний экипаж был сменин новым. Ситуация была невыносимой.

Чувство облегчения, когда новый экипаж наконец прибыл в Пирей в конце сентября, было недолгим. Администрация порта и полиция отказали им в допуске на борт, так как истек срок действия свидетельства о безопасности по оборудованию и снабжению, необходимого для плавания. Понятно, что Инспекция государственного портового надзора задержала Mirjana K. Но у портовой полиции и Инспекции государственного портового надзора не было никаких оснований для запрета смены экипажа и репатриации.

В отчаянии я обратился в секретариат Парижского меморандума о взаимопонимании по вопросам государственного портового контроля, и с их помощью мы, наконец, смогли разрешить это дело. Семь членов экипажа были репатриированы 8 октября 2022 г. после смены экипажа. ■



Инспектор МФТ Джефф Энгельс работал над этим делом, а инспектор МФТ Райан Бразо – с экипажем Tai Honesty

МФТ благодарит Береговую охрану США за «впечатляющую» помощь в репатриации

Береговая охрана США обычно не помогает с репатриацией моряков, потому что США еще не ратифицировали MLC. Но в случае с Tai Honesty агентство в Портленде, штат Орегон, тесно сотрудничало с МФТ, чтобы доставить на родину 12 истощенных китайских моряков. **Джефф Энгельс**, координатор МФТ на западном побережье США, говорит, что эта помощь была впечатляющей и важной.

Перед тем, как Tai Honesty прибыло в порт Лонгвью в начале мая 2022 г., береговая охрана США была предупреждена об обеспокоенности 12 членов экипажа по поводу продолжительности их пребывания на борту.

Инспекторы береговой охраны поднялись на борт судна под панамским флагом и обнаружили, что оно непригодно для плавания, но не из-за каких-либо технических проблем или неисправности двигателя. Вместо этого они обнаружили 12 измученных и тоскующих по дому китайских членов экипажа, застрявших на борту более чем на 14 месяцев. Они оценили свое состояние как представляющее «явную опасность для безопасности судна и водного пути».

США ратифицировали только пять конвенций МОТ, касающихся прав моряков. В деле Tai Honesty Инспекция государственного портового надзора использовала Закон США о портах

и водных путях, принятый в целях соответствия Конвенции 147 МОТ. Это был первый случай за 19 лет моей работы, когда Закон был применен для репатриации экипажа с истекшим сроком действия трудового договора. Он привлек внимание американских СМИ и морских изданий из-за возможных последствий в водах США.

Я безуспешно пытался договориться с представителем владельца, тайваньской компанией Tai Shing Maritime, добиваясь вылета на родину в Китай. 6 мая я поднялся на борт судна вместе с Райаном Бразо, который только что устроился работать в инспекторат МФТ и проходил у меня обучение. Мы обнаружили, что работники на четыре месяца превысили максимальный 10-месячный срок службы, указанный в их трудовом договоре, и хотели вернуться домой.

Инспекция государственного портового надзора проинформировала Министерство труда США, и я подал жалобу на государство флага Панаму. Береговая охрана распорядилась, чтобы Tai Honesty оставалось на якоре возле порта, пока моряки не будут сменены. Только после этого владелец согласился привести новый экипаж.

14 мая 12 моряков вылетели в Танзанию, где они были помещены на карантин из-за коронавируса, прежде чем вернуться на родину в Китай. Мы попросили владельца выдать зарплату, а также предоставить проживание и питание, пока экипаж находился в Танзании — моряки подтвердили, что получили там зарплату. ■



Капитан Кумар вернулся на родину после 18 месяцев испытаний

Испытывающий облегчение капитан Сантош Кумар, наконец, на родине после задержания в Дубае на 18 месяцев, сообщает старший юрисконсульт МФТ **Джонатан Уорринг**.

Гражданин Индии и весь его экипаж были допрошены после взрыва, произошедшего во время загрузки контейнера на их судно Ocean Trader под флагом Комор в порту Джебель-Али в июле 2021 г. В ноябре того же года остальных 13 моряков отпустили домой, но полиция продолжала задерживать Кумара. Экипаж был брошен во время взрыва и не получал зарплату с марта 2021 г. Экипаж категорически отрицал ответственность за взрыв, но полиция обвинила Кумара и четырех членов экипажа в том, что они «по ошибке вызвали пожар в чужом объекте имущества». В августе 2022 г. суд первой инстанции Дубая признал их виновными. Каждый из них был

оштрафован на 100000 дирхамов ОАЭ (27225 долларов США) и приговорен к одному месяцу тюремного заключения с отсрочкой исполнения приговора на три года. Управляющая компания Inzo Shipping, владелец Shas Shipping Ltd и еще три компании были оштрафованы на 100000 дирхамов ОАЭ каждая.

Будучи твердо намеренным восстановить свою репутацию, Кумар решил обжаловать приговор. Однако рассмотрение апелляции постоянно откладывалось и в итоге было отклонено судами. Несмотря на неудачу, была подана еще одна апелляция в Кассационный суд. Чтобы вернуться домой, Кумару пришлось заплатить штраф, наложенный судом ОАЭ. Единственным способом, которым он мог это сделать, было продать свой дом. Он надеется, что деньги вернут, если его апелляция будет удовлетворена.

После мер, принятых МФТ, Кумар наконец прибыл в Индию 14 января 2023 г. Там он ожидает результатов окончательного рассмотрения апелляции по уголовному делу.

Также ведутся дела о невыплате заработной платы Кумару и остальным членам экипажа. Мы надеемся, что вскоре справедливость восторжествует, будут сняты уголовные обвинения и выплачены все задолженности по заработной плате.

МФТ поддерживала Кумара во время всех его испытаний и финансировала его проживание, защиту в суде и судебные издержки. ■



«Мы надеемся, что вскоре справедливость восторжествует, будут сняты уголовные обвинения и выплачены все задолженности по заработной плате».

MTWTU продолжает
поддерживать своих членов
и их семьи

Украинский профсоюз продолжает поддерживать моряков во время войны

В условиях продолжения войны в Украине председатель профсоюза Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine (MTWTU) Олег Григорюк в декабре 2022 г. смог уделить достаточно времени, чтобы предоставить Морскому бюллетеню информацию о том, как обстоят дела у моряков и их профсоюза



Какое воздействие оказывается на украинских моряков?

Месяцами украинские моряки не могли пересечь границу, чтобы прибыть на свои суда. Ситуация изменилась с принятием Указа Кабинета Министров № 992 от 7 сентября 2022 г., которое разрешило морякам и курсантам покидать страну, если у них была работа в море. Хотя этот указ действует в Одесской и Николаевской областях, где проживает большинство моряков, он не работает должным образом, потому что наши военачальники соблюдают национальные законы о мобилизации. Законы в Украине имеют приоритет над указами Кабинета Министров.

Тем не менее, многие украинские члены экипажей уже нашли временный приют за пределами страны и продолжают работать в море, поддерживая дома свои семьи и друзей.

Каково украинским морякам работать в море?

Морякам, находящимся вдали от дома и знающим, как страдает их страна, очень тяжело. Но они сильны и профессиональны, поэтому им удается поддерживать моральный дух, сосредоточившись на своей работе. Они продолжают оставаться важной частью рабочей силы в мировом судоходстве. Те, кто работает в достойных судоходных компаниях, имеют доступ к Интернету, поэтому они могут быть в курсе всех событий, касающихся нашего сопротивления.

Как профсоюз справляется со своей работой?

Мой профсоюз никогда не переставал работать, несмотря на все трудности, с которыми мы сталкиваемся, такие как отсутствие нормального электроснабжения, проблемы с подключением к интернету и постоянные авианалеты. Мы продолжаем помогать тысячам наших членов, предоставляя программы социального обеспечения, а также финансовую, социальную и гуманитарную поддержку. И мы продолжаем бороться за защиту трудовых прав наших работников.

Конечно, мы также оказываем финансовую поддержку семьям многих наших членов, наряду с образовательными инициативами и совместными проектами с братскими профсоюзами и другими организациями.

Как вы себя чувствуете в роли председателя MTWTU?

Я всегда испытываю огромную гордость за моряков нашей страны и за то, как их поддерживает профсоюз. Но теперь я чувствую еще большую ответственность за будущее MTWTU и его членов. Все в профсоюзе чувствуют, как и я, что мы полны решимости сделать все возможное, чтобы продолжить нашу плодотворную работу на благо наших членов и их семей.

При поддержке глобального профсоюзного движения мы служим примером позитивного мышления и надежды! ■

Covid продолжает оказывать влияние на списание и увольнение на берег

Хелен Нетланд, заместитель председателя секции моряков и работников внутреннего водного транспорта МФТ, рассказывает о трудностях, с которыми все еще сталкиваются моряки

Многие моряки с шести- и девятимесячными контрактами часто вынуждены продлевать свои контракты, иногда по два или три раза, несмотря на положение Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC), согласно которому моряк не может находиться на борту более 11 месяцев.

Однако похоже, что ситуация, улучшается. Индикатор смены экипажа Декларации Нептуна (публикуемый ежемесячно для предоставления надежных данных о кризисе смены экипажа) показывает, что число моряков с превышением срока действия контракта на борту судов сократилось с 4,2 процента до 3,3 процента с июля по октябрь 2022 г. Число моряков, работающих на судне более 11 месяцев, с мая 2022 г. оставалось на уровне 0,3% по сравнению с 1,3% в августе 2021 г. В октябре 2021 г. число моряков, работающих сверх предусмотренного контрактом срока, составляло 7,9 процента.

С октября 2021 г. МФТ зафиксировала более 300 случаев, когда у моряков возникали трудности со списанием после завершения срока действия контрактов, несмотря на своевременные просьбы о репатриации. Один матрос 1 класса сказал: «У меня заканчивается контракт, но компания игнорирует списание. Заполнил заявление об увольнении, ответа нет».

Компании ссылаются на такие причины, как слишком дорогие билеты, отсутствие рейсов, запрет смены экипажей сотрудниками иммиграционной службы, и отмена смены экипажа из-за сухого дока в Китае. Война в Украине тоже сыграла свою роль.

В MLC предусматривается, что моряки имеют право на увольнение на берег. Тем не менее, некоторые моряки не были на берегу в течение семи месяцев, а другие оставались на борту и дольше без увольнения на берег. В период с июня по октябрь 2022 г. МФТ зарегистрировала 70 случаев отказа в предоставлении увольнения на берег, как правило, из-за политики компании. К другим причинам относились следующие: иностранному экипажу не разрешалось увольнение на берег; увольнение на берег производилось только по экстренным и медицинским показаниям; COVID-19 и риск зара-



Фото: Джун Д. Фамур-младший

«У меня заканчивается контракт, но компания игнорирует списание. Заполнил заявление об увольнении, ответа нет».

жения; отсутствие виз у экипажа; если следующий порт захода был Китай или Япония.

Неопределенность, связанная с тем, что вы не знаете, когда сможете вернуться на родину, с отменой репатриации в последнюю минуту и отсутствием свободного времени, плохо сказывается на здоровье моряков. Они сообщают об усталости, истощении и стрессе; депрессии и бессоннице; невозможности сосредоточиться на работе; а также о беспокойстве о своих семьях. Один старший помощник судна говорит, что у него «уже нет сил работать. Я переживаю за экипаж, груз и судно, так как больше не могу выполнять свои обязательства на должном уровне».

МФТ постоянно убеждает судовладельцев в важности предоставления членам экипажей увольнения на берег и получения доступа к портовым объектам социальной сферы. Мы также просили Международную организацию труда напоминать государствам флага и порта об их обязанностях по реализации этого права в соответствии с MLC. ■

Обучение по управлению стрессом успешно началось

Депрессия и беспокойство возникают у многих моряков из-за уникального характера их работы. МФТ разработала инновационную программу обучения, помогающую им справляться со стрессом. Д-р Сайед Асиф Альтаф, координатор глобальной программы благополучия МФТ, рассказывает нам подробности

Длительная разлука с семьей, сменная работа, нарушение графика сна и отдыха, трудности совмещения работы и личной жизни, иногда рискованная рабочая среда — все это часто может вызывать стресс и другие психологические проблемы.

Отчет об исследовании о моряках, проведенном по заказу МФТ и опубликованном в 2019 г. Йельским университетом, показал, что у 25 процентов проявляются симптомы депрессии, у 17 процентов наблюдалась тревога, и у каждого пятого (20 процентов) моряка возникали суицидальные мысли.

Высочайшие уровни неопределенности, с которыми столкнулись моряки во время пандемии Covid и кризиса смены экипажа, привели к эпидемии проблем с психическим здоровьем.

Морякам может быть трудно получить необходимую им помощь, потому что они часто сталкиваются с осуждением, непониманием и трудностями в доступе к психиатрической помощи.

Реагируя на это, МФТ разработала программу обучения специалистов по оказанию первой помощи или наставников — тех, кто регулярно взаимодей-



«Хотя я, возможно, довольно много знала о депрессии и тревоге, а также о том, как с ними справляться, теперь я чувствую себя гораздо более уверенной в том, что могу справиться и помочь другим, а также себе».

Рут А. Дж. Териот, директор портовой санитарной службы, Хьюстон, США

ствуют с моряками, — для повышения уровня осведомленности и создания сети со своими коллегами. Цель состоит в том, чтобы предоставить морякам безопасное пространство для обсуждения своего психического здоровья и поиска индивидуальной поддержки.

Программа обеспечивает, чтобы участники понимали свои роли и обязанности, а также узнали, как оказывать «первую помощь» для психического благополучия, и определяли, когда им следует направить человека к специалисту в области психического здоровья. Обучение также учит слушателей тому, как заботиться о своем благополучии.

Обучение проводилось в девяти странах — Бангладеш, Колумбии, Гватемале, Гондурасе, Индии, Индонезии, Малайзии, Панаме и США — и будет развернуто во многих других странах. К концу декабря 2022 г. обучение прошли 300 человек, в том числе должностные лица профсоюзов, инспекторы МФТ, представители организаций социально-бытового обслуживания моряков и должностные лица государств порта. Отзывы были весьма положительными. ■



«Наши офицеры не были хорошо подготовлены к решению сложных проблем, когда начали раздаваться сотни телефонных звонков. Они касались не повышения заработной платы, а психологического стресса моряков из-за задержек с репатриацией, угрозы Covid на борту... и невозможности присутствовать на похоронах умерших членов семьи из-за закрытых международных границ. Обучение нам очень помогло».

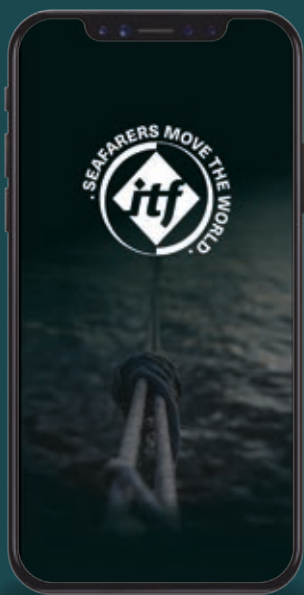
Манодж Ядав, генеральный секретарь Forward Seamen's Union of India (FSUI)



**ВАША
12-СТРАНИЧНАЯ
СПРАВОЧНАЯ
ВКЛАДКА**

ЧТО ВНУТРИ:
ПОЛУЧЕНИЕ ПОМОЩИ
КОНТРАКТЫ
КОНТАКТНЫЕ ДАННЫЕ ИНСПЕКТОРОВ
КАК ПОМОГАЮТ ИНСПЕКТОРЫ
ЮРИДИЧЕСКИЕ ПРАВА
МОШЕННИЧЕСТВО

Ваш справочник МФТ для получения помощи



Как найти членский морской профсоюз МФТ или инспектора МФТ

Вашей первой точкой контакта должен быть ваш профсоюз. Если вы не являетесь членом, узнайте, как вступить в него. Если вам срочно нужна помощь, или если вы являетесь членом профсоюза и вам трудно связаться с вашим профсоюзом, обратитесь к инспектору МФТ. Все контактные данные можно найти в этой справочной вкладке.

Вы можете проверить морские членские профсоюзы МФТ на <https://www.itfseafarers.org/en/look-up>

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

Используйте приложение, чтобы:

- Найти контактную информацию о ближайшем инспекторе МФТ, координаторе МФТ по УдФ или морском членском профсоюзе МФТ.
- Найти судно и проверить, распространяется ли на него действие договора МФТ на борту, прежде чем наниматься на работу.
- Проверить, что продолжительность вашего отдыха соответствуют правилам.

Загрузите бесплатную программу для чтения QR-кодов на свой смартфон, а затем отсканируйте этот код.



Как связаться со службой поддержки моряков МФТ

SMS/WhatsApp/Viber
+447523515097

Электронная почта: seafsupport@itf.org.uk

Прежде чем обращаться в МФТ, убедитесь, что у вас есть следующая информация:

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/itfseafarerssupport

Доступно на



Наем на работу

Крюинговые агенты

Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 г. гласит, что деятельность частных крюинговых агентств должна регулироваться. Она запрещает: взимание взносов с моряков за трудоустройство на судно; совершение незаконных удержаний из заработной платы; а также практику занесения людей 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 трудового договора**.
- Никогда не подписывайте пустой договор или договор, который накладывает на вас какие-либо условия, которые **не конкретизированы** или не знакомы вам.
- Проверьте, имеется ли в контракте ссылка на **коллективный договор**. Если да, то прочтите коллективный договор и храните его копию вместе с вашим контрактом.
- Убедитесь, что **срок действия контракта** четко указан.
- Не подписывайте контракт, который позволяет судовладельцу единолично изменять **установленный договором срок** — такие изменения должны вноситься по обоюдному согласию.
- Убедитесь, что в договоре четко указаны **основная ставка заработной платы и нормативная продолжительность рабочего времени**. Международная организация труда (МОТ) определяет, что максимальная нормативная продолжительность рабочего времени должна составлять 48 часов в неделю (208 часов в месяц).
- Проверьте, четко ли прописан в контракте порядок выплаты сверхурочных и по какой ставке. МОТ определяет, что весь период сверхурочной работы должен оплачиваться, как минимум, в размере 1,25 нормальной почасовой ставки.
- Убедитесь, что в договоре четко указано, сколько дней **оплачиваемого отпуска** в месяц вы будете получать — МОТ определяет, что он не должен быть меньше 30 дней в год (2,5 дня за каждый календарный месяц).
- Убедитесь, что в договоре **отдельно указаны** выплаты основной ставки заработной платы, за сверхурочную работу и отпуск.
- Никогда не подписывайте договор, который возлагает на вас ответственность за оплату какой-либо части расходов на прибытие или репатриацию.
- Не подписывайте договор, который позволяет судовладельцу вычитать или удерживать какую-либо часть вашей заработной платы — вам должны платить в полном объеме в конце каждого календарного месяца.
- Если ваш трудовой договор не содержит сведений о **дополнительных пособиях**, постарайтесь получить подтверждение в виде письменного соглашения или договорного права о том, какая компенсация будет выплачиваться в случае болезни или травматизма, смерти, потери судна (включая потерю личных вещей) и досрочного расторжения договора.
- Не подписывайте договор, который содержит какой-либо пункт, **ограничивающий ваше право вступать** в профсоюз по вашему выбору, поддерживать с ним контакт, получать консультации или представлять ваши интересы.
- Ознакомьтесь с условиями и периодом уведомления о **расторжении вашего договора**.
- Каждый контракт/договор, который вы заключаете на добровольной основе, будет считаться юридически обязывающим в большинстве юрисдикций. Итак, **сохраняйте копии вашего договора**, платежные ведомости и другую корреспонденцию от судовладельца и крюингового агента (даже после того, как вы закончили работать на судне) в качестве доказательств, если вам нужно подать иск о заработной плате или компенсации.

Чтобы узнать, распространяется ли на ваше судно действие одобренного МФТ договора, посетите

<https://www.itfseafarers.org/en/look-up>.

КОНТАКТНЫЕ ДАННЫЕ ИНСПЕКТОРОВ (1/2)

ФАМИЛИЯ	ФУНКЦИЯ	СТРАНА	ПОРТ	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН	ЭЛЕКТРОННАЯ ПОЧТА
Хассен Меллис	Инспектор	Алжир	Алжир	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Роберто Хорхе Аларкон	Координатор	Аргентина	Росарио	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ян Брэй	Координатор	Австралия	Фримантл	+61 403 325 376	bray_jan@itf.org.uk
Мэтт Перселл	Помощник координатора	Австралия	Мельбурн	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Брайан Галлахер	Инспектор	Австралия	Брисбен	+61 414 799 134	gallagher_brian@itf.org.uk
Дэн Крамлин	Инспектор	Австралия	Сидней	+61 400 418 871	crumlin_dan@itf.org.uk
Джек МакКейб	Инспектор	Австралия	Порт-Хедленд		mccabe_jack@itf.org.uk
Христиан Роос	Инспектор	Бельгия	Зебрюгге	+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Марк Ван-Нотен	Инспектор	Бельгия	Антверпен	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Рино Хуййсманс	Инспектор	Бельгия	Антверпен	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Али Зини	Инспектор	Бразилия	Паранагуа	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Рениальдо де Фрейтас	Инспектор	Бразилия	Сантос	+55 13 99761 0611	defreitass_reinaldo@itf.org.uk
Владимир Миладинов	Инспектор	Болгария	Варна	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Питер Лахай	Координатор	Канада	Ванкувер	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Карл Риссер	Инспектор	Канада	Галифакс	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Натан Смит	Инспектор	Канада	Ванкувер	+1 604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
Родриго Пинто Агуэро	Инспектор	Чили	Вальпараисо	+56 9 9433 4143	pintoaguero_rodrigo@itf.org.uk
Мигель Санчес Энсисо	Инспектор	Колумбия	Барранкилья	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Йоахим Мел Джедже-Ли	Инспектор	Кот-д'Ивуар	Абиджан	+225 07 88 00 83	djedje_joachim@itf.org.uk
Романо Перич	Координатор	Хорватия	Дубровник/ Плоче	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Лука Симич	Инспектор	Хорватия	Риека	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Мико Кронжа	Инспектор	Хорватия	Шибеник	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Мортен Бах	Инспектор	Дания	Копенгаген	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Петер Хансен	Инспектор	Дания	Копенгаген	+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 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Ян Ёрн	Помощник координатора	Финляндия	Турку	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Хейкки Карла	Инспектор	Финляндия	Хельсинки	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Патрик Куронен	Инспектор	Финляндия	Хельсинки	+358 40 178 7774	kuronen_patrick@itf.org.uk
Паскаль Поулье	Координатор	Франция	Дюнкерк	+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

ФАМИЛИЯ	ФУНКЦИЯ	СТРАНА	ПОРТ	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН	ЭЛЕКТРОННАЯ ПОЧТА
Джеффрой Ламаде	Инспектор	Франция	Сен-Назер	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Лор Таллонеу	Инспектор	Франция	Брест	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Ив Рейно	Инспектор	Франция	Марсель	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Мераб Чиджавадзе	Инспектор	Грузия	Батуми	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Свен Хемме	Координатор	Германия	Бременхафен	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Сюзан Линдеркамп	Помощник координатора	Германия	Бремен	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Хамани Амаду	Инспектор	Германия	Росток	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Карин Фридрих	Инспектор	Германия	Гамбург	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Маркус Вичманн	Инспектор	Германия	Гамбург	+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	Ньюкасл	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Стаматис Куракос	Координатор	Греция	Пирей	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Костас Халас	Инспектор	Греция	Пирей	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Джейсон Лам Вай Хонг	Инспектор	Гонконг, Китай	Гонконг	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Джонас Гардарссон	Инспектор	Исландия	Рейкьявик	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
Б.В. Ратнам	Инспектор	Индия	Висакхапат-нам	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
К. Среекумар	Инспектор	Индия	Ченнаи	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Томас Себастьян	Инспектор	Индия	Кочин	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Эвелина Садуйките	Инспектор	Ирландия	Корк	+353 87 0512034	saduiyte_evelina@itf.org.uk
Джим Маквей	Инспектор	Ирландия	Дублин	+353 87 4174437	mcveigh_jim@itf.org.uk
Ассаф Хадар	Инспектор	Израиль	Хайфа	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Франческо Ди Фиоре	Координатор	Италия	Генуя	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Жанбаттиста Леончини	Инспектор	Италия	Таранто	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Паоло Силигато	Инспектор	Италия	Триест	+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Фусао Охори	Координатор	Япония	Токио	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Шигеру Фудзики	Инспектор	Япония	Чиба	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Йошихиро Тойомицу	Инспектор	Япония	Токио	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Бетти Макена Мутуги	Инспектор	Кения	Момбаса	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Лео Хван	Инспектор	Корея	Инчхон	+82 10 6525 3557	hwang_leo@itf.org.uk
Мун Хиеокжин	Инспектор	Корея	Пусан	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Юнгин Ким	Инспектор	Корея	Пусан	+82 10 9288 0815	youngin_kim@itf.org.uk

Помощь морякам по всему миру



ШТАБ-КВАРТИРА МФТ

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

ЕФТ ЕВРОПА

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

МФТ АМЕРИКИ

РИО-ДЕ-ЖАНЕЙРО,
БРАЗИЛИЯ
МФТ Америки
Электронная почта:
itf_americas@itf.org.uk



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

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

МФТ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКИЙ РЕГИОН
СИНГАПУР
 Тел.: +65 6379 5691
 Электронная почта:
 mail@itfsgp.com

КОНТАКТНЫЕ ДАННЫЕ ИНСПЕКТОРОВ (2/2)

ФАМИЛИЯ	ФУНКЦИЯ	СТРАНА	ПОРТ	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН	ЭЛЕКТРОННАЯ ПОЧТА
Норберт Петровскис	Инспектор	Латвия	Рига	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Андрей Чернов	Инспектор	Литва	Клайпеда	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Хакима Сайфул Бахри	Инспектор	Малайзия	Куала-Лумпур	+6012 6236447	bahri_hakimah@itf.org.uk
Пол Фалзон	Инспектор	Мальта	Валлетта	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Энрике Лосано Диас	Инспектор	Мексика	Веракрус	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Хосе Антонио Рамирез-Пелайо	Инспектор	Мексика	Мансанильо	+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Томислав Марколович	Инспектор	Черногория	Бар	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Хамид Рачик	Инспектор	Марокко	Касабланка	+212 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Хан Бо Тун	Контактное лицо	Мьянма	Янгон	+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 21 292 1782	mcclaren_grahame@itf.org.uk
Гудлайф Окоро	Инспектор	Нигерия	Лагос	+234 806 846 8607	okoro_goodlife@itf.org.uk
Анжелика Гжеструм	Координатор	Норвегия	Осло	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Андреас Хуса	Инспектор	Норвегия	Берген	+47 97532446	husa_andreas@itf.org.uk
Трулс М. Вик Стедер	Инспектор	Норвегия	Порсгрунн	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Ингве Лоренсен	Инспектор	Норвегия	Тромсо	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Арвин Иван Пералта	Инспектор	Филиппины	Манила	+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Нино Майк Торревильяс	Инспектор	Филиппины	Себу	+63 906 069 8030	torrevillas_ninomike@itf.org.uk
Адам Мазуркевич	Координатор	Польша	Щецин	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Гржегорж Далек	Инспектор	Польша	Гдыня/Гданьск	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
Жоао де Деус Гомес Пирес	Инспектор	Португалия	Лиссабон	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Хосе А. Клаудио Баз	Инспектор	Пуэрто-Рико	Сан-Хуан	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Адриан Михалчиоу	Инспектор	Румыния	Констанца	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Сергей Фишов	Координатор	Россия	Санкт-Петербург	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Кирилл Павлов	Инспектор	Россия	Санкт-Петербург	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Ольга Ананина	Инспектор	Россия	Новороссийск	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Петр Осичански	Инспектор	Россия	Владивосток	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Родион Сухоруков	Инспектор	Россия	Санкт-Петербург	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk
Сейдина Усмани Кейта	Инспектор	Сенегал	Дакар	+221 776926408	ita_seydina@itf.org.uk
Дэниел Тан	Контактное лицо	Сингапур	Сингапур	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Гви Гуо Дуан	Контактное лицо	Сингапур	Сингапур	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Луз Баз	Координатор	Испания	Виго	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Эстебан Переда	Инспектор	Испания	Бильбао	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk

ФАМИЛИЯ	ФУНКЦИЯ	СТРАНА	ПОРТ	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН	ЭЛЕКТРОННАЯ ПОЧТА
Гонзало Галан	Инспектор	Испания	Лас-Пальмас	+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Хуан Гарсия	Инспектор	Испания	Валенсия	+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	+ 34 618 842 905	esteban_pedro@itf.org.uk
Ранджан Перера	Инспектор	Шри-Ланка	Коломбо	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Аника Барнинг	Координатор	Швеция	Мальмё	+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Фредрик Брэдд	Помощник координатора	Швеция	Умео	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Йоран Ларссон	Инспектор	Швеция	Гетеборг	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Хаакан Андре	Инспектор	Швеция	Норчёпинг	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Це-Тин Ту	Инспектор	Тайвань, Китай	Каошиунг	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Музаффер Кивелек	Инспектор	Турция	Стамбул	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Наталия Ефрименко	Инспектор	Украина	Одесса	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Дуэйн Будро	Координатор	США	Северное побережье Мексиканского залива	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Энрико Эсопа	Координатор	США	Восточное побережье	+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	+1 202 412 8422	shiplee_barbara@itf.org.uk
Корей Коннор	Инспектор	США	Чарлстон	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Эрик Уайт	Инспектор	США	Тампа	+1 813-576 9805	white_eric@itf.org.uk
Джошуа Бобич	Инспектор	США	Лос-Анджелес — Южная Калифорния	+1 310 808 7135	bobic_joshua@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	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Адан Суарес	Инспектор	Уругвай	Монтевидео	+598 99 569 656	suarez_adan@itf.org.uk

Мохамед Аррачеди	Координатор сети удобных флагов	Арабский мир и Иран		+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Сандра Берналь	Координатор сети удобных флагов	Азиатско-Тихоокеанский регион		+61 41 054 1763	bernal_sandra@itf.org.uk
Люсьен Разафиндрайбе	Координатор сети удобных флагов	Африка			razafindraibe_lucien@itf.org.uk
Вакансия	Координатор сети удобных флагов	Латинская Америка и Карибский бассейн			seafsupport@itf.org.uk

Что может делать инспектор МФТ

Инспекторы являются сотрудниками профсоюзов МФТ, которые работают над решением задач и проблем, касающихся кампании МФТ против удобных флагов (УдФ). (Подробнее об этом читайте на страницах 5–9 *Морского бюллетеня*).

Многие инспекторы МФТ — это бывшие моряки или докеры. В их обязанности входит инспекция судов,

заходящих в их порты, обеспечение достойной заработной платы, условий труда и жизни моряков. И они следят за соблюдением договоров МФТ на судах.

Первый инспектор МФТ был назначен в 1971 г., и сегодня существует сеть из 125 инспекторов и контактных лиц, работающих в портах по всему миру.

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.
- Связать моряка с членским профсоюзом МФТ, если таковой имеется, в его родной стране.
- Сообщить судовладельцу о проблемах на судне и оказывать на него давление для их решения.
- Содействовать подписанию коллективных договоров, одобренных МФТ.
- 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.
- Рассчитать задолженность по заработной плате и готовить иски по выплате задолженности.
- Хорошо говорить по английски.
- Решать вопросы конфиденциально, насколько это возможно.

- Связаться по телефону, мобильному телефону, электронной почте или системе мгновенной передачи сообщений.
- Поддерживать связь с третьими сторонами, такими как органы власти государства флага, социальные агентства и посольства, при разрешении споров моряков.
- Предоставлять 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 профсоюзов, входящих в МФТ.
- Действовать против интересов национального профсоюза, который их нанимает.
- Действовать незаконно.

Отстаиваем ваши права

Трудовые споры

МФТ стремится помогать морякам, работающим на судах под удобным флагом, получать справедливую заработную плату и надлежащий охват коллективными договорами.

Иногда морякам приходится обращаться с судебными исками в местные суды. В других случаях судно 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 этой справочной вкладки *Морского 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 местные представители профсоюзов, входящих в МФТ, объяснят вам это. Во многих других странах ключом к победе в споре является забастовка. Опять же, это зависит от рекомендаций, 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: 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 с их судном произошла морская авария — будь то по вине судовладельцев, порта, прибрежного государства, государства флага или законов своей страны.

Вот ваши права, если это произойдет с вами:

- Если от вас требуют дачи показаний, это должны делать органы власти при первой же возможности, и вам должно быть разрешено вернуться на ваше судно или быть репатриированным как можно скорее после того, как это будет сделано.
- Вы имеете право на адвоката. Попросите предоставить 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 понимать, о чем идет речь — попросите власти прекратить допрос, если вы не понимаете. Если у вас имеются 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 месте, где вы находитесь, нет местного профсоюза или инспектора МФТ, отправьте электронное письмо в группу поддержки моряков МФТ по адресу: seafsupport@itf.org.uk

Дополнительную информацию можно получить на www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

Перехитрить мошенников

Растет число случаев мошенничества при найме моряков. И они становятся все изощреннее. Следуйте приведенным ниже советам, чтобы узнать, как перехитрить мошенников.

Как работает мошенник

Большинство мошенников предлагают работу с высокой заработной платой или большими чаевыми, или предлагают необычайно выгодные условия, чтобы 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 рекомендации, касающиеся найма, мошенничества и мошенническим агентов. Более подробную информацию читайте на странице 23 *Бюллетеня*
- Посещайте официальные веб-сайты известных круизных 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 ярмарки вакансий. 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 фейковых 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, сделанной 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 избежать мошенничества.



Увлечена профсоюзным движением

Внучка «одного из бескомпромиссных воинов Либерии» **Джеки Н. В. Доу** является национальным председателем Dockers' Union of Liberia (DOWUL). Она берет нас с собой в путешествие и рассказывает *Морскому бюллетеню*, что ее движет.

Что привело вас в морскую профессию?

В период с 2004 по 2005 гг. я вызвалась работать подёнщицей в порту Фрипорт Монровии, крупнейшем из четырех портов Либерии, а затем устроилась в санитарный отдел, пока меня не уволили за защиту прав работников. В июне 2005 г. меня избрали профсоюзным организатором в DOWUL, и моя страсть к профсоюзному движению росла.

Какие профсоюзные должности вы занимали?

Я стала координатором профсоюза по вопросам женщин, а затем председателем национального женского комитета в Конгрессе труда Либерии (LLC). Я была избрана исполняющим обязанности генерального секретаря DOWUL в 2012 г. и его первым национальным председателем в 2018 г. В 2021 г. меня избрали национальным вице-президентом LLC. Я также являюсь председателем Африканского региона в комитете докеров МФТ, что позволяет мне отстаивать права работников морского транспорта на международном уровне.

Сталкивались ли вы с гендерной дискриминацией?

Да, много раз. Как женщина, ты должна быть очень смелой, чтобы публично говорить о проблемах, затрагивающих работников-женщин и членов профсоюзов. Во время нашей забастовки против APMT Terminals (APMT) я была единственной женщиной из пяти заключенных профсоюзных активистов, и это был один из самых счастливых дней в моей жизни. Ты должна забыть о страхе. Женщинам необходимо, чтобы их голоса были услышаны, и отстаивать свои права и свою страну, позитивно работая наряду с мужчинами.

Чем вы больше всего гордитесь?

Я горжусь своим путешествием в DOWUL и тем, что в состоянии добиваться перемен, например, повышения заработной платы и улучшения условий труда для работников складских штабелеукладчиков и трудящихся Национальной администрации порта. Я изменила жизнь к лучшему, проводя организационную работу среди женщин, чтобы они отстаивали свои права.

Но самым большим достижением, которым я горжусь, является успешный органиайзинг среди работников в APMT и проведение там переговоров по заключению первого в истории коллективного договора. Это произошло через семь месяцев после успеха в долгой и упорной борьбе между профсоюзом и правительством. В сентябре 2020 г. Деятельность DOWUL была приостановлена, а месяц спустя APMT временно отстранил от работы 24 работника. Все мое обучение и знания, полученные в МФТ, подталкивали меня, когда мы занимались этим делом. С Божьей помощью, с помощью МФТ и всех профсоюзов по всему миру, которые выражали свою солидарность, мы победили. В апреле 2021 г. Министерство труда распорядилось немедленно восстановить работников на работе и отменить приостановку деятельности профсоюза.

Какие задачи ждут впереди?

В Либерии нам необходимо наращивать потенциал для обучения работников, чтобы они понимали важность профсоюза на своих рабочих местах. И нам нужно мыслить нестандартно, чтобы привлечь больше молодых мужчин и женщин в члены профсоюзов. ■

Профсоюзы видят значительные успехи в обеспечении политики в отношении каботаж

Крис Гивен, председатель Целевой группы МФТ по каботажу, рассказывает, как глобальные профсоюзные усилия по обеспечению политики в отношении каботаж приносят значительные успехи

Каботаж ограничивает иностранную деятельность в прибрежной торговле страны, чтобы защитить местную судоходную отрасль, обеспечить удержание квалифицированных работников морского транспорта, сохранить морские навыки и технологии, а также содействовать защите и национальной безопасности.

Целевая группа, председателем которой я являюсь, была учреждена для содействия реализации национальной политики МФТ в отношении каботаж, и для поддержки членских профсоюзов МФТ в продвижении и защите каботаж в своих странах.

В таких странах, как США и Канада, где законы о каботаж давно приняты и являются ключевым компонентом внутренней и внешней политики

в отношении судоходства, профсоюзы продолжают успешно защищаться от нападков на каботаж со стороны закулисных корпораций, стремящихся к гонке уступок.

Профсоюзы в таких странах, как Норвегия, Австралия и Новая Зеландия, ведут борьбу за обеспечение новой политики в отношении судоходства и трудовых отношений, напрямую связанной с каботажом. Эти политические успехи были достигнуты благодаря информационно-пропагандистской работе, которая демонстрирует, что законы о каботаж оказывают положительное влияние во многих отношениях. Они создают и поддерживают внутренние рабочие места, обеспечивают стратегический потенциал флота, облегчают возможности обучения и образования для моряков и обеспечивают достойные заработную плату и условия труда для всех моряков, занятых в этих секторах.

Целевая группа также поддерживает членские организации, которые стремятся защитить или принять новую политику, продвигающую принцип резервирования внутренней морской торговли страны для своих граждан.

Правительства во всем мире рассматривают возможность создания более стабильных цепочек поставок с учетом опыта пандемии Covid-19. Целевая группа готовит кампании, чтобы напомнить им о важном и стратегическом значении, которое должна иметь политика в отношении внутреннего судоходства в этих планах. ■

МУА о целевой группе по созданию австралийского стратегического флота

Maritime Union of Australia приветствовал шаги правительства по учреждению целевой группы по стратегическому флоту для обеспечения того, чтобы у страны был постоянный доступ к основным импортным товарам, таким как топливо, в случае национальной катастрофы или международного конфликта.

Председатель МУА Пэдди Крамлин будет представлять профсоюз и австралийских моряков в целевой группе, в которую войдут представители отрасли, профсоюзов, обороны и правительства, чтобы вести дискуссию о составе, размере и деятельности стратегического флота.

Во время переговоров с премьер-министром Энтони Альбанизом должностные лица МУА подняли вопрос о необходимости мест для профессионального обучения, чтобы обеспечить достаточное количество рабочей силы для расширенного флота судов под австралийским флагом и с австралийским экипажами. Они также выступали за реформу австралийского Закона о рабочих местах, чтобы обеспечить потребность



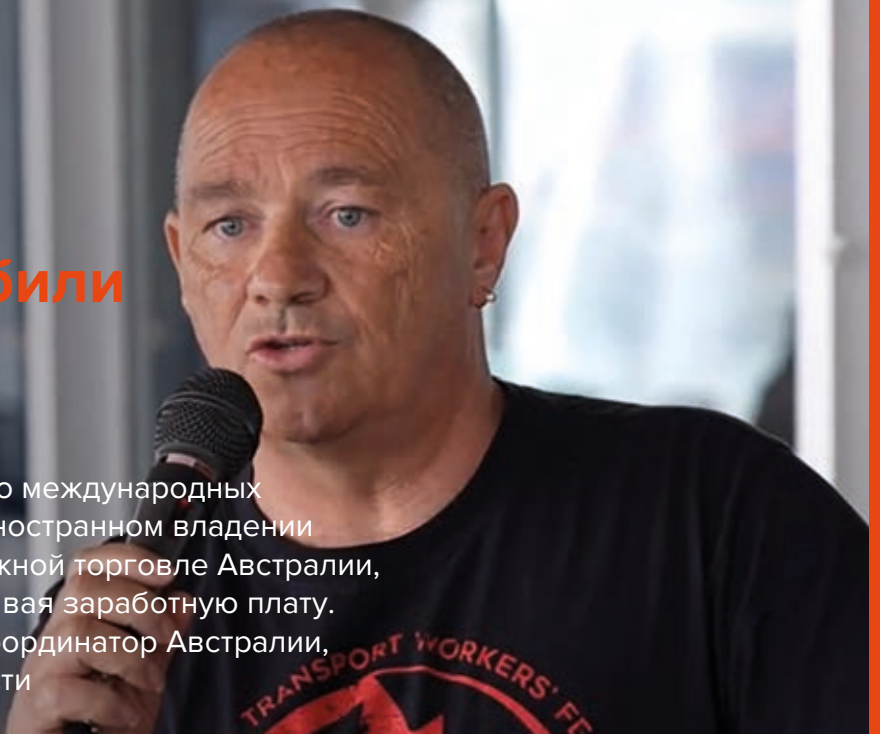
Национальные должностные лица МУА Пэдди Крамлин, Миш-Эль Майерс и Джейми Ньюлин с премьер-министром Энтони Альбанизом, август 2022 г.

в австралийской рабочей силе в крупных проектах, таких как финансируемые из федерального бюджета проекты морской ветроэнергетики. Кризис лесных пожаров в 2019/20 г. и пандемия коронавируса выявили проблему нехватки австралийского флота для перевозки грузов и обеспечения безопасности и экономического суверенитета. ■

Иностранных моряков ежегодно грабили в Австралии на миллионы

В новом отчете говорится, что международных моряков на находящихся в иностранном владении судах, работающих в прибрежной торговле Австралии, ежегодно грабят, не выплачивая заработную плату.

Ян Брей, инспектор МФТ и координатор Австралии, рассказывает нам подробности



Огромная часть нашей работы как инспекторов заключается в компенсации задолженностей по заработной плате иностранным морякам. Но поскольку у нас есть только четыре инспектора, которые охватывают всю Австралию, казалось вероятным, что наши ограниченные инспекции позволили вернуть лишь небольшую сумму от общей суммы задолженностей. Мы заказали исследование, чтобы получить более ясную картину.

Мы были потрясены, узнав, что ежегодно в Австралии у иностранных моряков крадут заработную плату на сумму 65 миллионов австралийских долларов (44 миллиона долларов США).

Инспекторы МФТ в Австралии ежегодно проводят от 450 до 500 инспекций из 6000 судов, ежегодно посещающих страну.

В период с 2018 по 2021 гг. мы провели 1824 инспекции и вернули в общей сложности почти 13,5 миллионов австралийских долларов (более 9,1 миллионов долларов США) — в среднем 513 австралийских долларов (349 долларов США) на одного работника. (Эти результаты усреднены по всем нашим инспекциям, включая суда без нарушений). Это большие деньги для моряков из бедных стран, чьи семьи зависят от их доходов.

Австралийские власти также взыскивали часть заработной платы при инспекции конкретных проблем. Австралийское управление безопасности на море (AMSA) взыскало 405000 австралийских долларов (275000 долларов США) в 2020 г. и 175000 австралийских долларов (119000 долларов США) в 2021 г. А омбудсмен по вопросам справедливой занятости взыскал в общей сложности чуть менее 1,6 миллиона австралийских долларов (почти 1 миллион долларов США) за три периода 2018–19, 2019–20 и 2020–21 гг.

В Австралии стандарты MLC, которые защищают моряков от эксплуатации, должны быть усилены внутренними правилами, чтобы сократить разрыв между трудовыми нормами, применимыми к судам, зарегистрированным за границей, и к тем, которые считаются социально приемлемыми в Австралии. Однако временные лицензии, введенные в 2009 г., освобождают первые два рейса «доброй воли» от внутренних стандартов, и судно считается участником каботажной торговли только тогда, когда оно загружено грузом.

В отчете указано, что хищение заработной платы происходит тремя способами.

- AMSA, возможно, не обеспечивает должного соблюдения положений трудового договора моряков, поскольку обычно реагирует только на жалобы, подаваемые МФТ.
- После двух рейсов «доброй воли» судоводные компании часто не применяют требуемые обязательства по заработной плате и компенсационным выплатам..
- Суда часто покидают австралийские воды до того, как будут приняты принудительные меры.

После решения Федерального суда в 2014 г. разрешить более широкое использование временных лицензий, использование иностранных судов с иностранным экипажем резко возросло — с 25 процентов в 2014 г. до чуть менее 60 процентов в 2019 г.

МФТ разрабатывает предложения по законодательным и нормативным изменениям, чтобы закрыть эти лазейки, а также для значительного улучшения того, как Австралия проводит инспекции и обеспечивает соблюдение своих обязательств в соответствии с MLC. ■



Феликс Рундина Импас-младший на судне и с инспектором МФТ Арвином Перальта

МФТ требует запретить крьюинговое агентство из-за незаконных сборов

Располагающееся на Филиппинах агентство занятости, которое незаконно взимало плату за трудоустройство моряков, было лишено лицензии после того, как были выявлены его незаконные действия, сообщает инспектор **Арвин Перальта** из Манилы, который занимался этими случаями.

Агентство Global Marine and Offshore Resources Inc, располагающееся в Маниле, было внесено в красный список каталога крьюинговых агентов ShipBeSure.org в конце июля 2022 г. — предупреждение морякам о том, что им не следует искать работу через это агентство.

МФТ предоставила филиппинскому Департаменту по делам трудящихся-мигрантов (DMW), регулирующему деятельность системы крьюинговых агентств страны, неопровержимые доказательства того, что с четырех моряков незаконно взималась плата за трудоустройство, что они были переведены к другим работодателям на суда, отличные от тех, которые указаны в их контрактах, а некоторым должны были больше чем за два месяца.



DMW приостановил действие лицензии Global Marine, но вскоре после этого восстановил ее. МФТ надеется, что ее доказательства приведут к постоянному запрету деятельности агентства. Но МФТ также потребовала, чтобы DMW занял более жесткую позицию в отношении коррумпированных агентов, чтобы защитить моряков от недобросовестных работодателей.

Трое моряков — Рикардо Дагами Ая-ай, Сезар Абес Хурилла и Тони Доун Доманаис де Гусман — связались со мной 28 июня, чтобы сообщить о плохих условиях труда и жизни на судне, и о невыплате заработной платы.

Вскоре после этого ко мне обратился четвертый, Феликс Рундина Импас-младший. Global Marine направило его на небольшое вспомогательное судно, где он заболел. Global Marine оспорило его заявление о том, что его состояние было связано с работой, и отказалось выплатить ему пособие по болезни или деньги на его лечение. Входящий в МФТ профсоюз AMOSUP помог ему подать юридически оформленное заявление на получение пособия по болезни, возмещения медицинских расходов и невыплаченной заработной платы. Пока его иск рассматривается Национальной комиссией по трудовым отношениям, Феликс вер-



«Моряки должны избегать агентства, которое взимает плату за трудоустройство. Они нарушают закон, потому что не ожидают, что судовладелец заплатит им. Это должно быть красным флагом — вам тоже могут не заплатить».

нулся на судно, а Фонд моряков МФТ предоставил финансовую помощь его семье.

Каждый из четырех моряков показал, что непосредственно перед их трудоустройством в марте и апреле 2022 г. они посетили офис Global Marine в Маниле, и менеджер флота Гилберт Торресер попросил у них плату за трудоустройство в размере от 600 до 1000 долларов США, которую они заплатили. Это запрещено MLC, ратифицированной Филиппинами и являющейся частью законодательства страны.

Как предупредил координатор инспектората МФТ Стив Троусдейл, «моряки должны избегать агентств, которые взимают плату за трудоустройство. Они нарушают закон, потому что не ожидают, что судовладелец заплатит им. Это должно быть красным флагом — вам тоже могут не заплатить».

МФТ помогла четырем мужчинам вернуться на Филиппины в начале июля и убедила Global Marine возместить взносы за трудоустройство. Global Marine достигло договоренности о компенсации задолженности по заработной плате с Ауа-ау в июле, но остальные трое продолжают предъявлять свои претензии на выплату заработной платы более чем за два месяца.

Недобросовестные крьюинговые агентства делают посмешище из контрактов, правил и положений Филиппинского управления по трудоустройству за границей (РОЕА), которые обеспечивают защиту прав трудящихся-мигрантов во время работы за границей. Они высокомерно полагают, что могут избежать санкций, используя запугивание, деньги и связи, чтобы обманывать и использовать в своих интересах филиппинские экипажи. ■

Ищете работу? Сначала посетите ShipBeSure

Еще до того, как вы начнете искать работу, посетите веб-сайт МФТ ShipBeSure — www.itfshipbesure.org/.

Он проведет вас через процесс найма. И это может даже спасти вас от мошенничества.

ShipBeSure был создан МФТ для выявления мошеннических крьюинговых агентов и внесения их в красный список, чтобы моряки не становились их жертвами.

Он наполнен важной информацией и советами, и прост в навигации:

- **Начало** — руководство о том, что нужно сделать перед посадкой на борт, и на что следует обратить внимание, если вы пользуетесь услугами крьюингового агента. В нем излагаются ваши права в соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве. В нем также перечислены круизные операторы и их контактные данные, а соискателям рекомендуется обращаться непосредственно к операторам.
- **Найдите крьюингового агента** — найдите официально зарегистрированного крьюингового агента из Индии, Индонезии, Мьянмы или Филиппин, и посмотрите его рейтинг МФТ. Авторитетные агенты находятся в зеленом списке. Вам рекомендуется избегать агентов из красного списка, таких как Global Marine.
- **Мошенничество и фейковые рабочие места** — как определить признаки мошенничества и как заметить мошенничество с круизным лайнером на Facebook. На странице «Предупреждения о мошенничестве» содержатся способы проверки на мошенничество, фейковые компании и веб-сайты.
- **Найдите судно, инспектора или профсоюз** — узнайте больше о судне, на которое вы, возможно, собираетесь устроиться, или найдите ближайшего инспектора МФТ или членский профсоюз, которые могут предложить помощь.
- **Сообщите об агенте или мошенничестве** — сообщите МФТ, если вы выявите мошенничество или фейковый веб-сайт, чтобы МФТ могла провести расследование и сделать ShipBeSure как можно более полным и актуальным.

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 хорошо, чтобы быть правдой, почти наверняка так оно и есть.



Моряки в центре перехода к безуглеродному судоходству

Предупреждения о том, что к середине 2030-х годов около 800 000 моряков потребуют дополнительной подготовки, привели к публикации плана действий из 10 пунктов по созданию более устойчивой судоходной отрасли. **Фабрицио Барселлона**, координатор секции моряков и внутреннего водного транспорта МФТ, объясняет, что означает для моряков обеспечение справедливого перехода

В настоящее время на судоходство приходится три процента глобальных выбросов углерода. Ему необходимо перейти от традиционных к альтернативным видам топлива и технологиям с низким и нулевым содержанием углерода, чтобы выполнить глобальную цель по поддержанию глобального потепления на уровне 1,5 °C или ниже к 2050 г.

Чтобы сформировать реагирование отрасли на этот вызов, профсоюзы моряков, судовладельцы и органы ООН сформировали на КС26 Целевую группу по справедливому переходу для морского транспорта. Целевая группа заказала новое исследование и использовала эти результаты для разработки плана действий, опубликованного на КС27 в ноябре 2022 г.

Исследование, проведенное ведущей морской консалтинговой компанией DNV, показало, что к середине 2030-х годов около 800000 моряков потребуют дополнительной подготовки для перехода к безуглеродному судоходству. Но в нем содержится предупреждение о том, что обучению мешает отсутствие уверенности в альтернативных видах топлива.

Представляя этот план, генеральный секретарь МФТ Стивен Коттон сказал: «Хорошая новость заключается в том, что моряки готовы и хотят участвовать в этом переходе. Но экипаж хочет знать, что топливо, с которым они работают, действи-

тельно безопасно, и что у нас, как у отрасли, есть пути обучения для повышения их квалификации. Моряки и другие работники морского транспорта уже ощущают на себе последствия нестабильного климата — пересохшие, несудоходные реки, резкое повышение температуры поверхности океана, закрытие портов из-за сильной жары и внезапных наводнений».

МФТ сыграла ведущую роль в обеспечении того, чтобы в плане действий моряки и местные сообщества были поставлены в центр процесса перехода к безуглеродному судоходству. Это означает обеспечение безопасности и здоровья морской рабочей силы и защиты средств к существованию. Для этого потребуется:

- рассмотрение вопросов переквалификации, повышения квалификации и новых «зеленых» навыков для удержания высококвалифицированной морской рабочей силы таким образом, чтобы ни один моряк не был забыт;
- использование возможностей для достойной работы на безуглеродных судах и в цепочке поставок безуглеродного топлива; и
- признание того, что морской рабочей силе необходимо способствовать разнообразию и гендерному равенству, чтобы представлять общество, которому она служит.

Не менее важные факторы, такие как то, как оплачивается переход, кто получает выгоду и как рассматриваются цепочки поставок, будут включать рассмотрение производства и использования безуглеродного топлива; портовую инфраструктуру; производство и утилизацию безуглеродных судов; и переподготовку портовых рабочих. ■

Вы можете узнать больше о целевой группе или прочитать отчет DNV на <https://unglobalcompact.org/take-action/think-labs/just-transition/about>

Новые поправки MLC обеспечивают дополнительную защиту моряков

Международная организация труда (МОТ) приняла новые положения Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC), чтобы усилить защиту прав моряков после пандемии Covid. Объясняет **Беатрис Вакотто**, руководитель морской секции Департамента международных трудовых норм МОТ

МОТ высоко ценит роль моряков в обеспечении движения товаров по всему миру. В этом году было принято восемь важных поправок к MLC, чтобы предоставить вам дополнительную защиту. Они должны вступить в силу 23 декабря 2024 г.

1. Крюинговые агентства MLC в настоящее время предусматривает, чтобы агентства занятости имели систему защиты, такую как страхование, чтобы вы могли получить свою заработную плату и осуществлять права, если что-то пойдет не так с агентством или ваш судовладелец не выплачивает заработную плату. Эта поправка означает, что эти агентства должны информировать моряков до или во время их найма об их правах, касающихся этой защиты.

2. Оставление судов Государства флага, государства порта и государства-поставщики рабочей силы будут обязаны сотрудничать, чтобы способствовать скорейшей репатриации брошенных моряков и защищать права тех, кто сменяет их на борту. Это означает, что ни при каких обстоятельствах брошенные моряки не должны сменяться новыми брошенными моряками. МОТ и ИМО вскоре примут руководящие принципы для властей государств порта и флага о том, как оперативно разрешать случаи оставления моряков.

3. Доступ к медицинской помощи. Эта поправка укрепляет обязательство правительств обеспечивать быструю высадку моряков, нуждающихся в неотложном медицинском обслуживании, с судов на их территории, а также доступ к медицинским учреждениям на берегу для надлежащего лечения. Теперь MLC определяет, что «нуждающиеся в неотложном медицинском обслуживании» включают, среди прочего, силь-

ную боль, с которой невозможно справиться на борту, риск самоубийства и случаи, когда теле-медицинская консультационная служба рекомендует лечение на берегу. Поправка также призвана облегчить репатриацию тела или праха моряков, погибших на судне.

4. Подключение к Интернету Право на «социальную связь» было в прямой форме добавлено в MLC. Это означает, что судовладельцы



Фото: Ян Поль и В. Гино

должны, насколько это практически возможно, предоставлять морякам на борту своих судов доступ к Интернету; при этом любые сборы должны быть разумными по размеру. А государства-члены, ратифицировавшие MLC, должны обеспечивать доступ к Интернету в своих портах.

Три другие поправки особо выделяют обязательство обеспечивать моряков бесплатной питьевой водой надлежащего качества и подчеркивают важность сбалансированного питания на борту; например, моряки должны иметь средства индивидуальной защиты соответствующего размера; и разрешить указание имени зарегистрированного владельца, если оно отличается от судовладельца, в сертификатах финансового обеспечения.

Наконец, существует также новое обязательство надлежащим образом расследовать все случаи гибели моряков в море, регистрировать их и ежегодно сообщать о них в МОТ для публикации в глобальном реестре.

Загрузите бесплатное приложение часто задаваемых вопросов MLC по адресу: <https://faqmlc.itf.org/>

Профсоюзы Великобритании ведут общеевропейскую борьбу против социального демпинга в паромной отрасли

Шокирующее массовое увольнение сотрудников P&O в марте 2022 г. стало ярким напоминанием о том, почему британские профсоюзы стремятся положить конец социальному демпингу со стороны паромных компаний. **Стив Янделл**, помощник координатора Секции моряков и работников внутреннего водного транспорта МФТ, объясняет



Общественное возмущение вызвало известие о том, что P&O Ferries незаконно уволила 786 моряков в Великобритании. 17 марта 2022 г. работники узнали о своем увольнении всего за 30 минут из заранее записанного звонка в Zoom. Компания не выполнила свои уставные обязательства по консультированию своих сотрудников.

P&O Ferries принадлежит глобальному портовому гиганту DP World, который сообщил о рекордной прибыли за первую половину 2022 г. в размере 721 млн долл. США, что на 52 процента больше, чем в прошлом году. Тем не менее, паромная компания уволила своих сотрудников, чтобы иметь возможность нанимать более дешевых заемных работников.

Имелись также серьезные опасения по поводу безопасности в связи с этим решением — например, инспекторы Агентства морской и береговой охраны Великобритании (МСА) зарегистрировали беспрецедентное 31 самостоятельное правонарушение на одном из задержанных судов P&O Ferries с проблемами, варьирующимися от пожарной безопасности до тренировки со спасательными шлюпками.

Несмотря на наглое признание главного исполнительного директора P&O Ferries Питера Хеблтуэйта перед британскими парламентариями о том, что он не выполнил требования законодательства Великобритании, касающиеся сокращения штатов,

к концу 2022 г. против компании не было введено никаких государственных санкций.

Членские профсоюзы МФТ и правительство Великобритании сейчас начали обсуждение рамочного договора о минимальных стандартах для всех паромов, курсирующих за пределами портов Великобритании. Профсоюзы выступали за юридически обязывающее законодательство, но похоже, что правительство попытается представить его как добровольное соглашение, контролируемое профсоюзами и работодателями. Парламентские слушания по законопроекту продолжатся в начале 2023 г., поэтому профсоюзы будут продолжать настаивать на внесении изменений.

Чтобы активизировать усилия по прекращению социального демпинга, МФТ и ее европейское подразделение ЕФТ сформировали совместную Целевую группу «Справедливые паромы», стремясь обеспечить, чтобы их политика и политика национальных правительств применялись к морякам, работающим на пароме в европейских водах.

Французские профсоюзы, входящие в ЕФТ, лоббировали французское правительство. Реагируя на это, Франция выразила поддержку введению минимальных стандартов на пароме, курсирующем между Великобританией и Францией. Тем временем профсоюзы Великобритании, входящие в МФТ, будут активизировать свою кампанию против социального демпинга на пароме в 2023 г. ■

Глобальная сеть инспекторов МФТ обслуживает моряков мира

Инспекторы МФТ готовы помочь нуждающимся морякам. В *Морском бюллетене* представлены 10 новых членов команды, биографии членов из Африки и Арабского мира, а также содержится обновленная информация о региональных сетях контактных лиц профсоюзов МФТ.

Встречайте новых инспекторов



Родриго Пинто Агуэро
(Вальпараисо, Чили — Federación de Tripulantes de la Marina Mercante de Chile, FETRICH и Sindicato Interempresas Profesional de Oficiales de la Marina Mercante de Chile, SIPROMAM)
Я поступил в чилийское военно-морское училище в 1982 г. и стал мичманом в 1987 г. Я получил свидетельство о достаточности для профессии лоцмана в 1993 г., и затем степень в области военно-морских и морских наук, а также дипломы по специальностям международные отношения и человеческие ресурсы. Являясь членом SIPROMAM с 1998 г, я был избран председателем в 2006 г.



Хакима Сайфул Бахри
(Порт Кланг, Малайзия — National Union of Seafarers of Peninsular Malaysia)
У меня 13-летний опыт работы в качестве старшего помощника и старшего оператора системы динамического позиционирования. Я работала как в международных, так и в многонациональных судоходных и нефтегазовых компаниях. Я буду базироваться в Порт-Кланге, но охватывать и другие порты Малайзии.



Джошуа Бобич
(Лос-Анджелес, США — ILWU/IBU)
Я работаю в морской отрасли более 20 лет, а в своем профсоюзе — 17 лет, в том числе в качестве профсоюзного организатора и члена комитета по технике безопасности. Я пришел в МФТ, чтобы бороться за права и условия жизни моряков. Я с нетерпением жду возможности поработать с моими братьями и сестрами в рамках кампании против Уд Ф.



Брайан Галлахер
(Брисбен, Австралия — Maritime Union of Australia)
Я моряк в четвертом поколении. За 43 года я поработал в каждом секторе морского транспорта, включая танкеры, буксиры, шельфовые, спасательные, дноуглубительные, накатные, сейсморазведочные и маячные суда. Я горжусь тем, что являюсь платящим взносы членом могущественного профсоюза MUA и что часто замещал должностных лиц в офисе профсоюза.



Лео Хван

(Инчхон, Корея — Korean Federation of Port and Transport Workers' Unions)

Я работаю в KFPTWU директором по стратегиям в течение 12 лет. Я очень горжусь тем, что стал членом команды инспекторов МФТ, и с радостью буду работать с каждым инспектором и координатором по всему миру.



Джим Маквей

(Дублин, Ирландия — SIPTU)

Я бывший отраслевой организатор в крупнейшем профсоюзе работников сферы услуг, промышленности, профессиональных и технических специалистов (SIPTU), Ирландия. До прихода в инспекторат МФТ я в течение 10 лет занимался организационной работой среди докеров в нескольких ирландских портах, и обладаю богатым опытом должностного лица в профсоюзе.



Гудлайф Окоро

(Лагос, Нигерия — Maritime Workers' Union of Nigeria)

У меня есть диплом о высшем техническом образовании по специальности деловое администрирование и научная степень по специальности мир и конфликтология. Я работал моряком и занимал несколько постов в MWUN, в том числе председателя округа и зонального заместителя председателя. Мой научный и отраслевой опыт поможет мне выполнять ответственную роль инспектора МФТ.



Адан Суарес

(Монтевидео, Уругвай — UTT)

Я плавал боцманом более 30 лет, затем был штатным работником в своем профсоюзе. С 2019 г. я был контактным лицом МФТ. Мой опыт морской карьеры включал составление договоров, урегулирование исков и репатриацию моряков. Как инспектор МФТ я буду бороться за социальную справедливость и права моряков.



Нино Торревильяс

(Себу, Филиппины — Associated Philippine Seafarers Union)

Я закончил юридический факультет, специализировался на правовых отношениях и связях с общественностью в моем профсоюзе в качестве административного директора и являюсь профессором морского права в университете. Будучи сыном транспортника, я был свидетелем борьбы трудящихся. Как инспектор МФТ, я буду и впредь выражать мнение лишенных возможности высказаться и угнетенных работников в борьбе за лучшее море.



Ким Юнин

(Пусан, Корея — Federation of Korean Seafarers' Unions)

Мой опыт работы в качестве лица командного состава судна последние семь лет предоставил мне возможность работать в интересах и на благо моряков. Иногда мне казалось, что с моряками обращаются как с шестеренкой, которую можно легко заменить. С ними нужно обращаться хорошо, и я приветствую эту новую роль служения морякам.

Знакомьтесь с командами инспекторов из Африки и Арабского мира

По мере того, как мы наблюдаем рост числа моряков, обращающихся за помощью в африканском регионе, МФТ продолжает укреплять там свою сеть инспекторов. В 2022 г. мы назначили нашего нового инспектора в Нигерии, а в 2023 г. мы назначим нашего первого инспектора в Сенегале. Эти назначения в сочетании с нашими инспекторами в Гане, Кении и Кот-д'Ивуаре, а также в Марокко и Алжире в Арабском мире, показывают важность, которую МФТ придает обоим регионам.



Иоахим Джедже (Абиджан, Кот-д'Ивуар — Syndicat des Marins Ivoiriens au Commerce)

Как бывший вахтенный помощник капитана я пришел в профсоюзный мир в начале 1990-х. Моя работа в должности генерального секретаря Seafarers' Union была очень полезной. Она сблизила меня с морскими и портовыми должностными лицами и пользователями, и даже с МФТ. Я занимал несколько должностей в МФТ, включая национального координатора и председателя африканского комитета моряков.



Кэтрин Хейзел (Тема, Гана — Ghana Merchant Navy Officers' Association, GMNOA)

Я бывший старший преподаватель кафедры мореходства Регионального морского университета, и продолжаю работать там по совместительству. Я стала членом GMNOA с тех пор, как была курсантом в середине 70-х, и была избрана в его исполнительный комитет в 2005 г. У меня степень магистра морского дела, присвоенная во Всемирном морском университете в Швеции. С 2019 г. являюсь инспектором МФТ в портах Тема и Такоради.



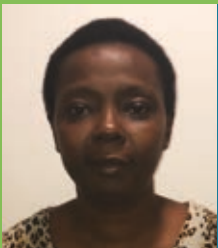
Рачик Хамид (Касабланка, Марокко — Union of Moroccan Workers, UMT)

Я плавал 12 лет на контейнеровозах, сухогрузах и рефрижераторных судах, дослужившись до звания капитана второго ранга. Я также был операционным менеджером на терминале CMA-CGM в Касабланке. Я был активным членом UMT с 1991 г. и стал инспектором МФТ в 2019 г. Я располагаюсь в Касабланке, но, как единственный инспектор МФТ в Марокко, я охватываю все порты, работая с докерами и моряками.



Хассен Меллис (Алжир, Алжир — FNTT/UGTA)

Я был моряком 27 лет, и моей последней должностью была старший помощник на алжирском танкере СПГ. Я был назначен инспектором МФТ в 2019 г. и горжусь тем, что являюсь частью семьи МФТ. Я полон решимости помогать морякам, попавшим в трудное положение, и добиваться, чтобы судовладельцы соблюдали национальные и международные трудовые нормы.



Бетти Мутуги (Момбаса, Кения — Dock Workers Union)

Я проработала а докером в порту Момбасы 22 года и была избрана членом исполнительного комитета DWU. Позже меня избрали председателем женского комитета Central Organization of Trade Unions (COTU-K). Затем я два года работала волонтером в офисе МФТ в Момбасе, а в 2013 г. стала штатным инспектором. Моя страсть — помогать морякам. Я многому научилась у МФТ в Лондоне и моих коллег-инспекторов.



Гудлайф Окоро (Лагос, Нигерия - Maritime Workers' Union of Nigeria) (См. противоположную страницу).

Сети МФТ помогают вам там, где нет инспекторов

Сеть удобных флагов МФТ помогает морякам в странах и портах, где нет инспекторов МФТ. Она состоит из контактных лиц, которые следят за тем, чтобы судовладельцы выполняли свои обязательства по обеспечению достойной зарплаты и условий труда и жизни на судне. Контактные лица делают это на добровольной основе, назначаются членскими профсоюзами МФТ и располагаются в их офисах.



Латинская Америка/Карибский бассейн

Сеть продолжает служить основным источником существования для моряков в странах, где у МФТ нет инспекторов. В 2022 г. некоторые из наших контактных лиц приняли участие в региональной конференции докеров МФТ, а в 2023 г. мы будем искать возможности для расширения сети, в частности, в странах Карибского бассейна.

Обращайтесь к координатору сети УдФ (Латинская Америка/Карибский бассейн):

Стив Троусдейл (Лондон)

Электронная почта: seafsupport@itf.org.uk

(Контактные лица в Коста-Рике, Сальвадоре, Гватемале, Гайане, Никарагуа, Перу, Тринидаде и Тобаго и Венесуэле)



Арабский мир и Иран

Мы столкнулись с трудным 2022 г., так как число случаев оставления судов в нашем регионе продолжало расти. Некоторые из них были особенно печально известными случаями современного рабства и серьезных нарушений прав человека, например, Jeddah Palace (Al Maha), когда моряк находился на судне более 10 лет. Мы также занимались проблемой растущего числа случаев криминализации моряков, невыплаты заработной платы, отказа в предоставлении медицинской помощи и отказа в репатриации.

Наша команда неустанно работала по всему региону, особенно в Иране, ОАЭ, Египте и Королевстве Саудовская Аравия. Во многих случаях моряки обращались к нам только после того, как месяцами им не платили. Чем раньше мы получим жалобу, тем лучше сможем помочь.

Обращайтесь к координатору сети УдФ

(Арабский мир и Иран):

Мохамед Аррачеди (Испания)

Электронная почта: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

(Контактные лица в Бахрейне, Египте, Иране, Ираке, Иордании, Кувейте, Ливане, Ливии, Омане, Судане, Тунисе и Йемене. Мы также предлагаем помощь в ОАЭ, Катаре и Королевстве Саудовская Аравия.)



Африка

Сеть в Западной Африке продолжает расширяться за счет добавления Сьерра-Леоне. В 2023 г. мы постараемся добавить больше стран со всего африканского региона, чтобы укрепить сеть и добиваться того, чтобы морякам было к кому обратиться, когда им нужна помощь.

**Обращайтесь к координатору сети УдФ (Африка):
Люсьен Разафиндрайбе (Кения)**

Электронная почта: razafindraibe_lucien@itf.org.uk

(Контактные лица в Бенине, Камеруне, Кот-д'Ивуаре, Габоне, Гамбии, Гвинее-Бисау, Гвинее-Конакри, Либерии, Сьерра-Леоне и Того)

Азиатско-Тихоокеанский регион

Наши контактные лица оказывали конкретную поддержку и помощь морякам в своей стране и укрепляли существующую региональную сеть.

Хотя ограничения на смену экипажей в большинстве стран Азиатско-Тихоокеанского региона были смягчены, ситуация в Китае, где сохранились очень строгие ограничения, оставалась серьезной проблемой. Мы получили ряд сообщений от иностранных моряков, которые застряли на верфи в Китае; им не разрешали покинуть свое судно, они находились в порту с истекшим сроком действия контракта, не принималось каких-либо мер по списанию; или им не разрешали получить надлежащую медицинскую помощь на берегу.

Поскольку в материковом Китае нет инспекторов или контактных лиц МФТ, наша сеть делала все возможное для этих моряков. Мы связались с местными властями, соответствующими посольствами, портовыми агентами и судовладельцами; а также координировали смену экипажа в следующем порту после Китая, чтобы моряков могли сплывать на берег при посредничестве находящегося там инспектора МФТ или контактного лица.

Обращайтесь к координатору сети УдФ (Азиатско-Тихоокеанский регион):

Сандра Бернал (Австралия)

Электронная почта: bernal_sandra@itf.org.uk

(Контактные лица в Бангладеш, Камбодже, Индонезии, Малайзии, Мьянме, Пакистане, Папуа-Новой Гвинее, Соломоновых островах, Таиланде и Вьетнаме)

Как быть мужчиной-союзником в борьбе с гендерной дискриминацией на рабочем месте

Мужчин, ставших свидетелями гендерной дискриминации на работе, побуждают вести себя позитивно благодаря инновационной инициативе по привлечению свидетелей, которую начинают применять многие профсоюзы. **Ким Рохас Пауэлл**, специалист программы МФТ по прекращению насилия в отношении женщин-транспортников, сообщает нам подробности

Инициатива «Будь больше, чем наблюдатель» началась в провинции Канады с партнерства между Ассоциацией по борьбе с насилием Британской Колумбии (EVABC) и футбольной командой BC Lions в 2015 г. Она включала в себя подготовку мужчин-лидеров для преподавания в школах, колледжах, предприятиях и профессиональных спортивных лигах, а также для продвижения программы через социальные сети. В настоящее время она реализуется в школах и предприятиях по всему миру.

В прибрежной части Британской Колумбии, где традиционно преобладают мужчины, профсоюз докеров ILWU (входящий в МФТ) искренне поддержал эту инициативу. Профсоюз уже обучил более 6000 своих работников и с энтузиазмом относится к влиянию, которое он оказывает на изменение поведения и культуры — как на рабочих местах, так и в сообществах, которые представляют его работники.

Программа основана на понимании того, что только меньшинство мужчин совершает акты насилия и жестокого обращения, и что большинство людей хотят жить и работать мирно, и проявлять уважение. Но когда злостное поведение остается безнаказанным, оно оказывает негативное влияние на более широкую культуру рабочего места.

Она направлена на создание более безопасных, уважительных и инклюзивных рабочих мест, используя модель союзников-мужчин. Она выступает за то, чтобы насилие в отношении женщин не было проблемой, которую необходимо решать женщинам, пропагандируя вместо этого силу мужчин, говорящих с мужчинами и мальчиками о важности создания здоровых отношений и отказывающихся от насилия в отношении женщин.

Программа занимается культурой на рабочем месте, которая долгое время позволяла терпеть издевательства и домогательства, и бросает



вызов укоренившемуся поведению. Она делает это, стимулируя жесткие разговоры, используя видеоролики, демонстрирующие сценарии на рабочем месте, и показывая важность раннего вмешательства, прежде чем враждебные взгляды и убеждения перерастут в словесное и физическое выражение.

Она учит людей, как они могут вмешиваться:

- в бессловесной форме, например, просто отказываясь присоединиться к оскорбительному разговору или участвовать в сексистском поведении
- в словесной форме, например, разговаривая непосредственно с жертвой, обращаясь к правонарушителю или побуждая других выражать свое неодобрение

Смотрите, как Кэм Стуре, докер и член ILWU, Канада, раскрывает впечатляющие истины о том, что необходимо изменить на его рабочем месте — https://fb.watch/cmj5q0WaO_/.

Дискриминация, травля и насилие в отношении женщин становятся обычными на рабочих местах и в самих профсоюзах. МФТ изучает, как она могла бы использовать обучение о наблюдателях, чтобы помочь своим командам и членским профсоюзам добиваться перемен. ■



Помощь для украинских курсантов

Кэйти Хиггинботтом, глава Фонда моряков МФТ, представляет программу, позволяющую 50 украинским курсантам завершить морское образование, пока война опустошает их страну

Вторжение России в Украину 24 февраля 2022 г. и последующее военное положение не позволили украинским морякам прибыть на суда. Это оказало сильное влияние на комплектование экипажей судов, и курсанты морских учебных заведений не могли получить мореходный опыт, необходимый для прохождения курсов и получения рабочих дипломов.

Несмотря на занятость помещений, Херсонской государственной морской академии удалось сохранить форму дистанционного обучения. Но нужно было сделать больше, чтобы помочь курсантам. Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine (MTWTU) и Фонд моряков МФТ выступили с идеей проекта — дать курсантам Херсонского государственного морского транспорта с оккупированных и враждебных территорий возможность учиться в Литовской морской академии (LMA) в Клайпеде.

С начала сентября 2022 г. курсанты могут совмещать лекции и практические занятия сразу в двух учебных заведениях и получают как литовские, так и украинские свидетельства о квалификации.

Проект ориентирован на курсантов, которые закончили третий курс, но не смогли завершить обучение и получить аттестат. Они зачисляются в LMA и получают финансовую поддержку для учебы, проживания и питания в Литве, а также помощь в трудоустройстве.

Две академии работают вместе, чтобы курсанты получали первоклассное образование в благоприятной среде Клайпеды, сохраняя при этом связь с Херсоном.

Фонд также оказывает финансовую поддержку курсантам в Одессе. ■



ПОБЕДИТЕЛЬ
Тоскующие по
родине
САН КО ОО

Светлое будущее фотоконкурса моряков

Опираясь на феноменальный успех трех последних фотоконкурсов для моряков, Фонд моряков МФТ делает его ежегодным мероприятием, проводимым в День моряка.

Тридцать включенных в окончательный список фотографий из «Жизнь на море — 2022» были продемонстрированы на выставке и церемонии награждения во время Crew Connect в Маниле, Филиппины. В настоящее время Фонд работает над тем, чтобы поделиться этими и предыдущими фотографиями и историями моряков с морскими музеями по всему миру в стремлении добиться более широкого общественного признания моряков как безусловной незаметной рабочей силы, поддерживающей глобальные цепочки поставок в движении в самых драматических ситуациях.

Смотрите фотографии-победители на странице <https://www.seafarerstrust.org/what-we-do/photo-competition-2022>.

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

Новая инициатива по предотвращению производственного травматизма и летальных исходов в портах

Обзор, проведенный МФТ, показал, что 200 докеров и моряков получили серьезные травмы и более 700 погибли во время работы в портах за последние 20 лет — и это только те инциденты, которые были зарегистрированы. **Стив Биггс**, первый заместитель председателя секции докеров МФТ, делится планами по повышению безопасности работы в портах

Эти цифры просто неприемлемы, и они даже не включают бесчисленное множество других травм и смертей, о которых не сообщается. Они также не включают смерти, связанные с рыболовством или круизами.

Хотя за исследуемый 20-летний период в разные годы эти цифры то выше, то ниже, прослеживается четкая общая тенденция к росту: в 2000 г. были зарегистрированы 18 смертельных случаев и 3 случая серьезного травматизма, а в 2022 г. — 87 смертельных случаев и 26 случаев серьезного травматизма.

Ключевой вывод обзора МФТ заключался в том, что 71 процент зарегистрированных смертельных случаев произошел на судах. Большинство из них были членами экипажа, но многие — береговым персоналом, поднимающимся на борт для выполнения погрузочно-разгрузочных работ. МФТ обсуждает с ICHCA International, как мы можем работать вместе, чтобы изменить это.

ICHCA International — это неправительственная организация, которая объединяет портовую и судостроительную отрасли для улучшения здоровья, безопасности и благополучия всех связанных с ними работников. В его состав входят операторы гло-

бальных терминалов, крупные парокходства и МФТ, а также отраслевые регулирующие органы и страховые компании.

Мы выявили необходимость последовательного подхода к управлению рисками для судов. В настоящее время в большинстве портов и терминалов имеется их собственная версия оценки рисков для судов, но отсутствовал последовательный подход к выявлению и управлению рисками в рабочих зонах до начала операций. Также слабо налажена или совсем отсутствует связь между портами, в которые заходит данное судно, чтобы предупреждать друг друга о каких-либо дефектах или опасностях на борту судна.

Мы предприняли первые шаги, чтобы изменить это. МФТ участвует в проекте под руководством ICHCA по разработке и внедрению глобального стандарта для инспекций рабочих мест на судах. Он будет охватывать все аспекты рабочего судна. Он будет выявлять и контролировать риски, а также уменьшать или исключать серьезные травмы и смертельные случаи на борту всех типов грузовых судов.

Наличие международного стандарта позволит:

- уравнивать шансы для всех заинтересованных сторон
- гарантировать, что информацией можно обмениваться и она будет понятной
- установить общие процедуры обучения персонала для проведения инспекций
- повысить эффективность операций за счет общего процесса инспекций
- сделать операции более безопасными, управляя рисками до того, как они приведут к несчастным случаям

Мы надеемся на дальнейшую разработку стандарта для инспекций в виде приложения или онлайн-инструмента для портов и терминалов. ■



Скандальный отчет подтверждает эксплуатацию рыбаков-мигрантов в Великобритании

Недавний отчет подтверждает, что рабочие-мигранты в рыболовной отрасли Великобритании сталкиваются с трудовой эксплуатацией и нарушениями прав человека, и слишком напуганы, чтобы откровенно высказаться, объясняет **Крис Уильямс**, эксперт МФТ по рыболовству.

В период с июня по октябрь 2021 г. Лаборатория права Ноттингемского университета изучала условия труда экипажей из Великобритании, ЕС и мигрантов на рыболовном флоте Великобритании.

В отчете подтверждается, что все рыбаки из стран, не входящих в Европейскую экономическую зону (ЕЭЗ), прибывали в Великобританию по транзитным визам моряков и не были защищены от эксплуатации, потому что иммиграционная политика Великобритании («враждебная среда») и положения конвенции о труде в морском судоходстве MLC /о труде в рыболовном секторе (конвенция 188) не стыкуются. В мае 2022 г. МФТ сообщила, что злоупотребление этими визами позволило недобросовестным работодателям играть на опасениях рыбаков-мигрантов по поводу их иммиграционного статуса, заставляя их работать дольше и усерднее, чем местные экипажи, за меньшую плату.

Один британский рыбак во время интервью для Лаборатории права рассказал следующее:

«Я слышал, как судовладелец говорил: Я могу получить 2–3 иностранных члена экипажа по цене одного из вас, местных парней».

Исследование показало следующее:

- 35 процентов рыбаков сообщили, что регулярно подвергаются физическому насилию, в том числе расовому и сексуальному насилию.
- Средняя заработная плата рыбаков-мигрантов составляла 3,51 ф. ст. в час, что почти в три раза ниже национальной минимальной заработной платы, на которую имеют право все члены экипажа, работающие на рыболовецких судах под британским флагом.
- 19 процентов респондентов сообщали об условиях труда, свидетельствующих о его принудительном характере.
- 18 процентов рыбаков-мигрантов были вынуждены работать на судне, не указанном в их контракте, что является явным нарушением условий их транзитной визы.
- Большинство рыбаков-мигрантов сообщили, что вынуждены работать сверхурочно без надлежащего отдыха, в нарушение Конвенции 188 МОТ о труде в рыболовном секторе, которую Великобритания ратифицировала в 2019 г.
- Рыбаки-мигранты опасаются депортации, если они будут высказывать свое мнение, и более 60 процентов рыбаков (включая граждан Великобритании) заявили, что никогда не будут жаловаться, опасаясь внесения в черный список.

Один из рыбаков-мигрантов рассказал Лаборатории права следующее: «Из-за визы тебе приходится оставаться на этом судне. Если сойдешь с судна за помощью, то, возможно, не сможешь работать. Просто сидишь без денег и ждешь. Или если попросишь помощи, они просто позвонят в агентство и скажут, что ты нарушил условия визы и должен оплатить дорогу домой».

МФТ призывает правительство Великобритании закрыть лазейки, которые позволяют такое злоупотребление, прекратить использование транзитных виз моряков для рыбаков-мигрантов и перейти на такую систему, как виза для квалифицированных работников, которая предоставит им лучшую защиту и достойные условия труда.

Скачать *Оставим эксплуатацию без внимания? — Свидетельства злоупотреблений трудом в рыболовстве в Великобритании* на tinyurl.com/Lettingexploitationoffthehook.

Скачать *Билет в один конец для эксплуатации труда: как лазейки в транзитных визах используются для эксплуатации рыбаков-мигрантов на британских рыболовных судах* на <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/one-way-ticket-labour-exploitation>. ■

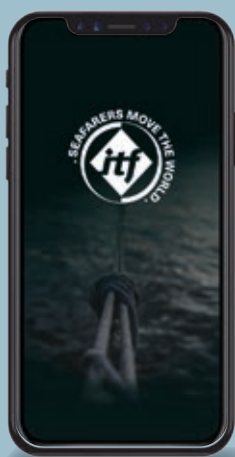


МЕЖДУНАРОДНАЯ
ФЕДЕРАЦИЯ
ТРАНСПОРТНИКОВ

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

Бесплатные приложения МФТ - доступны для устройств как Android, так 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 членский морской профсоюз МФТ
- Найдите информацию и советы о здоровье и благополучии

Социальные сети МФТ



- Следите и высказывайте свое мнение о последних новостях, используя #itfseafarers на Twitter и на сайте www.facebook.com/ITFseafarerssupport



Ищите нас на www.instagram.com/ITFseafarerssupport

Вэб-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 вэб-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.