



Морской бюллетень

Русский | № 33/2019

Международная федерация транспортников



Сила в единстве

Читайте в номере:

Профсоюзы помогают вам

Не пропустите статью про права брошенных экипажей

Информационная вкладка для обращения за помощью



Содержание

4
Кампания
против
удобных
флагов (УдФ)

5-9
Жизнь
на море

10-13
Профсоюзы

14-15
Сотрудничество
в портах

16-18
Очерк:
Инспекторы
МФТ

**Справочная
вкладка**

Восемь страниц
телефонов и советов

19-21
Конвенция
MLC
и брошенные
суда

22-23
Круизные
суда

24-25
Здоровье
и благополучие

26
МФТ:
Арабский мир
и Иран

27
События
в отрасли

28-30
Каботаж

31
Докеры

32-33
Рыбаки

34-35
Фонд
моряков
МФТ

Международная федерация транспортников (МФТ) – это международная федерация транспортных профсоюзов, которая представляет интересы 20,2 миллионов транспортников, объединенных в 658 профсоюзов в 146 странах, включая более 850 000 моряков. Она состоит из восьми отраслевых секций: моряков, работников рыбного хозяйства, работников внутреннего водного транспорта, докеров, железнодорожников, работников автомобильного транспорта, работников гражданской авиации и работников туристического сектора. Она представляет транспортников на международном уровне и защищает их интересы посредством проведения глобальных кампаний и акций солидарности. В портах всего мира работают 140 инспекторов и представителей МФТ.

Морской бюллетень МФТ № 33/2019

Издан в 2019 г. Международной федерацией транспортников (МФТ): International Transport Workers' Federation (ITF), 49/60 Borough Road, London SE11DR, United Kingdom. Дополнительные экземпляры Морского бюллетеня (на английском, арабском, китайском, немецком, индонезийском, японском, бирманском, русском, испанском и турецком языках) можно получить в МФТ по указанному адресу. Вы также можете скачать PDF: <http://www.itfglobal.org/en/resources/reportpublications/seafarers-bulletin/>

Web-сайт: www.itfseafarers.org | E-mail: mail@itf.org.uk | Тел.: +44 (20) 7403 2733 | Факс: +44 (20) 7357 7871
Фото на обложке: Danny Cornelissen, Portpictures

Обращение к читателям



Брошенные суда и экипажи являются бедствием нашей отрасли, от которого ежегодно страдает неисчислимое множество моряков. Хорошей новостью стало то, что теперь у моряков есть финансовая защита — Конвенция о труде в морском судоходстве — но им следует действовать очень быстро, чтобы не упустить этот шанс. Я настоятельно советую вам прочитать совет МФТ на стр. 21.

В этом номере описана криминализация моряков Хорватии и Украины, а также принимаемые членскими профсоюзами МФТ меры по оказанию им помощи. Я приветствую историческое заявление государств Азии в ноябре 2018 г. о намерении возглавить борьбу за справедливое обращение с моряками и надеюсь, что остальные регионы последуют их примеру.

Как обычно, в рубриках «Жизнь на море» и «Профсоюзы» описано как инспектора МФТ и местные профсоюзы помогают тем, кто попал в беду — будь то долги по зарплате, арест по сфабрикованным обвинениям или домогательства на борту судна.

Мы тоже завязаны в этом надолго — наша поддержка не заканчивается помощью с получением компенсации, а продолжается до полного разрешения вашей проблемы, если это осуществимо. Или же, как в случае с трагической смертью кадета Кшитидж (стр. 7), реализацией перемен в масштабе отрасли, чтобы кадетов перестали эксплуатировать и признали их будущностью морского судоходства.

А иногда мы появляемся там с обычной проверкой, чтобы протянуть руку дружбы и внушить уверенность в том, что на вашем судне все делается так, как и должно быть.

Инспекторам и профсоюзам часто приходится сотрудничать в ваших интересах с инспекцией государства порта, национальными администрациями и благотворительными организациями — и мы освещаем примеры такого сотрудничества.

Я с удовольствием познакомлю вас с новичками и с более опытными инспекторами, а также со Стивом Троусдейлом, руководителем инспектората. Это огромная, но дружелюбно настроенная команда.

Мы заглянем в будни круизного судна и узнаем каково это работать с утра до вечера, реализуя мечты пассажиров о замечательном отдыхе. На восьмой странице вкладки, где указаны контактные данные инспекторов МФТ, приведены советы как не стать жертвой рекрутеров-мошенников, которые целенаправленно обрабатывают моряков, желающих устроиться на круизное судно.

Я с удовольствием представляю вам Кэйти Хиггинботтом, ставшую новым руководителем Фонда моряков МФТ (нашей благотворительной организации). Она реализует свои амбиции, перестраивая работу Фонда в интересах профсоюзов МФТ и всех, кто осуществляет благотворительность, адресованную морякам.

Я надеюсь, что вам не надо объяснять, что принадлежность вашего профсоюза к МФТ полезна вам. Присоединяйтесь к нашей влиятельной глобальной сети.

Стивен Коттон
Генеральный секретарь МФТ

Кампания МФТ против УдФ в цифрах (2018)

Инспекции МФТ

(на дату сдачи в печать)

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



■ Число проверок судов **9 739**

■ Число судов с нарушениями **7 346**

■ Число судов БЕЗ нарушений **2 393**

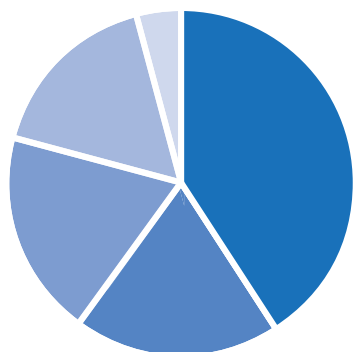
Сумма ВЗЫСКАННЫХ задолженностей

(на дату сдачи в печать)



Первые 5 видов нарушений по итогам проверок МФТ

(на дату сдачи в печать)



■ Колдоговоры **3 049**

■ Задолженность **1 433**

■ Нарушения контрактов **1 417**

■ Несоблюдение международных стандартов **1 243**

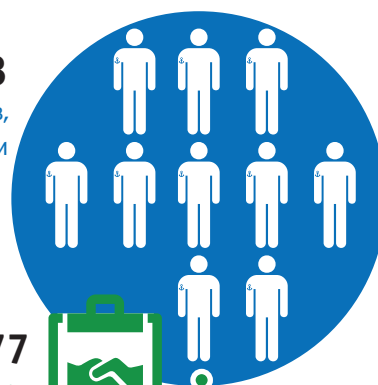
■ Заболевания **307**

Суда и моряки под защитой договоров МФТ

(на дату сдачи в печать)

300 063

Общее число моряков,
покрытых колдоговорами



12 577

Общее число колдоговоров



Рассказы с переднего края



Помогите покинуть Ali B

Инспектор МФТ в Италии Паоло Силигато сообщает об успешном для двух моряков итоге сотрудничества профсоюзов МФТ в 4 странах

В начале сентября мы получили сообщение по WhatsApp от египетского судового механика, который находился в итальянском порту Триест на борту ржавого каботажника **Ali B** под флагом Белиза.

Судно не имело колдоговора МФТ, поэтому ставки заработной платы были на уровне минимума, разрешенного Международной организацией труда (МОТ). Его заставляли работать смазчиком по 14 часов в день, несмотря на офицерский сертификат ПДНВ. Дату завершения договора изменяли еженедельно, пища была скудной, а состояние судна было крайне низким по нормам обеспечения безопасности.

Судно было задержано портовой инспекцией за многочисленные нарушения Конвенции о труде в морском судоходстве и других нормативных документов. Мы не смогли репатриировать моряка из Триеста так как местный агент судна не оформил необходимые документы. Капитан выдал мне письменную декларацию о том, что этот моряк будет списан с судна в следующем порту захода — Зарзис в Тунисе — но не получил подтверждения от менеджера. Теперь еще и третий механик настроен покинуть судно.

Когда это судно ушло из порта, мы связались с координатором сети МФТ в Арабском мире. Он связался по электронной почте с менеджером и запросил контакты МФТ в Тунисе, чтобы поддержать моряков и связаться с портовой инспекцией. Но вместо захода в Тунис судно исчезло из вида на несколько дней после чего отправилось в Ливию, где опасно списываться с судна. Мы были очень обеспокоены молчанием моряков и менеджера.

Через несколько дней мы обнаружили судно с помощью автоматической системы идентификации на подходе к румынскому порту Констанца. Мы связались с местным инспектором МФТ и предупредили менеджеров, что намерены обратиться в полицию относительно моряков, удерживаемых на борту против их воли. Неожиданно мы получили копии авиабилетов и подписанные обоими моряками заявления, что они получили свои зарплаты сполна.

Через несколько часов мы получили фотографию улыбающихся моряков в аэропорту Бухареста, ожидающих рейса домой. Они написали «Благослови тебя Господь, МФТ». ■

МФТ надеется на перемены в компании Blumenthal

Начиная с 2013 г., инспектор МФТ Ульф Кристиансен занимался несколькими судебными исками, в которых германскую компанию Blumenthal обвиняли в махинациях с заработной платой морякам. Он рассказывает как освещение в СМИ самых ранних исков помогло капитану избежать этих обвинений.

Была одна общая схема. Моряки с судов компании Blumenthal незадолго до истечения срока их контрактов должны были накануне списания с судна подписать счет на заработную плату, а потом, уже вернувшись домой, обнаруживали, что им выплатили лишь часть заработанных денег.

МФТ оказывала поддержку в суде троим морякам — капитану и первому помощнику судна Martha и старшему механику судна Carola, но они проиграли иски в Гамбургском суде по трудовым спорам в 2015 и 2016 годах, где компания Blumenthal отрицала, что была их нанимателем.

Моряки снова ушли в море на других судах, но мы посоветовали им направить жалобу относительно нарушения Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC) государству флага — Либерии. В конце концов они так и сделали, направив документы

в либерийское бюро регистрации судов (LICSR) в США.

В августе 2017 г. LICSR вынесло решение в пользу старшего помощника судна Martha и он получил от компании 2000 долларов США — две трети исковой суммы. К сожалению, в феврале 2018 г. бюро LICSR сообщило, что не смогло помочь двум другим членам экипажа и закрыло их иск.

Во время слушаний по этим искам мы освещали их в СМИ, чтобы оказывать давление на компанию Blumenthal. Это явно помогло еще одному моряку избежать судьбы потерпевших и не потерять ничего из причитавшихся ему денег.

Прочитав эту историю в немецком еженедельнике Die Zeit, сын украинского капитана, служившего на судне Anna-Meta компании Blumenthal, обратился ко мне

в феврале 2018 г. Он сообщил, что судно приближалось к порту Сингапур, когда капитан неожиданно получил уведомление о расторжении его контракта. Сын спрашивал совета о том, что следует делать его отцу.

Мы ответили, что капитану не следует покидать судно до получения всей суммы причитающихся ему денег. К счастью, он последовал нашему совету и получил всю сумму (около 13200 долларов США), находясь на борту.

С тех пор к нам не обращались по поводу новых дел, так что, возможно, компания Blumenthal изменила образ действия после осмеяния в СМИ и порицания в отрасли. Мы надеемся на это.

Справедливость для моряка, занесенного в «черный список»

Инспектор МФТ Вадим Мамонтов, порт Калининград, Россия, был потрясен, узнав о занесении моряка в «черный список».



В апреле 2018 г. моряк обратился к нам за помощью в решении невероятной проблемы.

Восемь лет назад он был уволен с судна за нарушение безалкогольного режима. Судно ходило под флагом Маршалловых островов, поэтому моряк считал, что администрация судового реестра занесла его данные в свой список преступников, лишив его права найма на суда под флагом Маршалловых островов.

Случай был беспрецедентный и мы не могли в это поверить. Все же, мы написали администрации реестра и были потрясены, получив подтверждение относительно личного дела этого моряка.

Вице-президент реестра International Registries Inc по учету моряков ответил следующее: «Документы относительно моряка ХХХ в нашем реестре RMI были аннулированы, а новых он никогда не получит. Менеджерам судов под флагом RMI запрещено нанимать его на службу на суда под флагом Маршалловых островов.»

Таким образом, мы обнаружили явные признаки занесения моряков в «черные списки», что запрещено криминальным агентствам статьей Standard A1.4 Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC).

Мы запросили юридические обоснования такой санкции и получили ссылку на Указы MI-108 и MI-107 к Закону Маршалловых островов о морском судоходстве от 1990 г. (MA1990). Мы тщательно изучили эти документы и установили, что наказание за нарушение раздела 847 Закона MA1990 не запрещает моряку в дальнейшем наниматься на суда под этим флагом. Напротив, в нем сказано, что моряк подлежит тюремному заключению и штрафу, не превышающему 2500 долларов США.

Тюрьма была бы слишком суровым наказанием в подобном случае и я рад сообщить, что в ходе изучения документов было установлено, что законом предусмотрено восстановление активного статуса данного моряка. Это означает, что он вправе наниматься на суда под флагом Маршалловых островов, а реестр займется проведением в жизнь норм Конвенции MLC. ■

Трагическая смерть дала старт движению за принятие соглашения по кадетам

Инспектор МФТ Кристиан Роос, Бельгия, описывает как после непредвиденной смерти молодого кадета из-за нарушения правил безопасности были проведены перемены и прекратилось использование стажеров в качестве дешевой рабочей силы



Девятнадцатилетний кадет Кшитидж Сингх Бишт был одним из близнецов, которыми гордились родители. Он был известным в стране игроком в настольный теннис и курсантом училища, где готовили военных и гражданских моряков и военных летчиков. Он выбрал торговый флот, успешно занимался и не было сомнений, что сбудется его мечта о дипломе капитана.

В марте 2017 г. кадет Кшитидж впервые поднялся на борт контейнеровоза как палубный кадет. На второй день плавания он заступил на вахту вместе с вахтенным офицером. Сработала трюмная сигнализация и оба моряка направились в грузовой трюм для выяснения проблем.

Около полуночи, когда из-за сильного дождя снова сработала сигнализация, кадету Кшитиджу было поручено осмотреть тот же трюм. На этот раз он пошел один. Через 10 минут его безжизненное тело было найдено возле нижних ступеней трюмного трапа.

Несчастные случаи на судах происходят даже с опытными моряками. Но кадет Кшитидж не должен был идти один: Международная конвенция ИМО о подготовке, дипломировании моряков и несении вахт гласит, что он должен был идти под присмотром офицера надлежащей квалификации.

Кадеты находятся на борту с целью обучения и приобретения судоводных навыков, а не для работы в качестве дешевой рабочей силы с целью снижения

затрат. Часы их стажировки предназначены для основательного ознакомления с работой и жизнью на борту в качестве офицера или рядового матроса. Они получают ежемесячную стипендию, а не заработную плату.

Вмешательство МФТ помогло семье кадета Кшитиджа получить компенсацию согласно коллективному договору судна. Однако история на этом не закончилась. Меня попросили рассказать об этом случае в рамках морской недели действий в мае 2017 г., а затем поручили подготовить проект кадетского договора. Сейчас кадетов защищает трудовой договор моряка (SEA) или договор о кадетской школе. В стандартном договоре моряка указаны часы сверхурочной работы, тогда как в договорах большинства кадетских школ такого нет.

Работа над кадетским договором продолжается и темп продвижения в отрасли нарастает. В октябре 2018 г. государственная портовая инспекция Маршалловых островов обнаружила нарушения продолжительности работы кадетов, преимущественно в Бельгии, где кадеты зачастую перерабатывали положенное им время. В ноябре я обсудил эту проблему с портовыми инспекторами Европы, России и Канады.

Кадет Кшитидж не должен был умереть. Но мы надеемся, что его смерть вызовет перемены и то, что произошло с ним, никогда не повторится. ■



Экипаж судна Natig Aliyev наконец-то получил зарплату

После 8 месяцев на якорной стоянке все 19 членов экипажа судна Natig Aliyev в конце концов получили зарплату. Рассказывает инспектор МФТ в Дании Мортен Бах

В марте 2018 г. российский экипаж российско-турецкого судна Natig Aliyev отправил в МФТ анонимный призыв о помощи. Моряки сообщили, что у них нет продуктов, а заработная плата в задолженности.

Судно простояло на якоре вблизи датского порта Скаген три недели с начала февраля, находясь под арестом, наложенном властями Дании в связи с конфликтом с бункеровочной компанией относительно топлива. В конце февраля датское мореходное ведомство также задержало судно в ответ на полученное от МФТ сообщение о нарушениях Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC).

После нескольких месяцев препирательств, в конце сентября 2018 г. МФТ добились выплаты экипажу задолженности по зарплате в размере 324370 долларов США. Платеж

произвел не судовладелец (Palmali Shipping), а эстонская компания, которая при посредстве датского агента в Ольборге перекупила фрахт и управление экипажем. Власти Дании сняли арест с судна 24 сентября.

Это был уже второй эпизод за шесть месяцев, когда МФТ приходила на помощь экипажу судна Natig Aliyev crew — в марте 2018 г. мы взыскали предыдущую задолженность с ноября 2017 г. в размере 250000 долларов США. И это был уже третий эпизод в течение одного года, когда компанию Palmali Shipping поймали в Дании с поличным за нарушения Конвенции MLC.

Я могу лишь посоветовать недобросовестным судоходным компаниям не заходить в датские воды. Мы в МФТ следим за ситуацией и сотрудничаем с морскими и прочими администрациями Дании. ■

У вас проблемы с оплатой труда?

У вас проблемы с получением заработной платы полностью? Если да, то это может оказаться сигналом о том, что у вашей компании серьезные экономические трудности. Обратитесь в свой профсоюз или к инспектору МФТ или в МФТ по адресу seafsupport@itf.org.uk как можно скорее, чтобы защитить вашу зарплату и работу.

Думаете, что вас бросили? Прочтите совет на с. 21.



Члены семьи и инспектор МФТ Романо Перич посетили в тюрьме Кадиза Николу Толья и Эрнеста Пекара

Осужденные на годы тюрьмы моряки уже на свободе

Романо Перич, координатор МФТ в Хорватии, рассказывает, как МФТ и Seafarers' Union of Croatia оказали помощь в двух шокирующих случаях осуждения моряков без каких-либо доказательств

Хорват Иван Фурчич и другие члены экипажа нефтяного танкера Sovereign M были арестованы в Ливии в сентябре 2015 г. за контрабанду топлива несмотря на отсутствие доказательств. Хуже всего то, что у них не было шансов на справедливую защиту в суде.

В связи с политической ситуацией в Ливии Иван Фурчич провел в тюрьме два с половиной года в ожидании суда. Это было мукой для моряка и для его семьи. С самого начала моряков поддерживал профсоюз Seafarers' Union of Croatia (SUC).

Суд все-таки состоялся, а он был осужден к трем годам тюрьмы. Однако, он был освобожден и благополучно вернулся домой в мае 2018 г. так как уже провел этот срок в тюрьме.

Мы почувствовали облегчение от того, что мытарства Ивана закончились, тем более с учетом ситуации в Ливии. Его прецедент должен послужить предостережением всем морякам непременно проверять компанию и район плавания до найма, чтобы

избежать любых потенциально опасных ситуаций.

В то же время, еще два хорватских моряка были арестованы в июле 2017 г. в числе членов экипажа буксира Eisvogel. На буксируемом судне не было экипажа, но было обнаружено много сигарет и поэтому моряков арестовали за провоз контрабанды.

Никола Толья и Эрнест Пекар были задержаны в Испании в ожидании суда. Профсоюз SUC провел большую работу в интересах моряков и их семей, добился посещения их в тюрьме и освещая их дело в СМИ и в морских администрациях.

После 16 месяцев в тюрьме они вышли в октябре 2018 г. на судебные слушания, где утверждали, что улики против них не было и что они не знали о том, что находилось на борту буксируемого судна. Когда *Seafarers' bulletin* был отправлен в печать, профсоюз SUC надеялся, что обоих моряков признают невиновными. ■

Совет морякам, которым предъявили обвинения в преступлении

Если вам предъявили обвинения в уголовном преступлении, с вами обязаны обращаться беспристрастно, независимо от обстоятельств и от вашей вины или невиновности. Следующие источники информации помогут вам узнать про ваши права, где искать помощь и как следует вести себя в ходе следствия.

Пакет материалов МФТ по криминализации <https://goo.gl/mGTE3N>
Международный центр юридической помощи и защиты прав моряков
www.seafarersrights.org/seafarers-subjects/fair-treatment

Профсоюзы заботятся о вас



Морской бюллетень объясняет почему так важно для моряков, мужчин и женщин, вступать в профсоюз

С профсоюзом вы сильнее, так как массовость придает силу. Борьбa за свои права в одиночку и вдали от берега трудно. Ваши шансы добиться справедливости и защитить себя значительно возрастают, когда вас поддерживает профсоюз.

Они работают вместе с инспекторами МФТ, помогая взыскать не выплаченную вам зарплату, помогают вам вернуться домой, если ваше судно бросили, и дают юридические рекомендации, если вам предъявляют обвинения в преступлении. В странах, где нет инспектора МФТ, профсоюз может стать вашим представителем в чрезвычайной ситуации.

Некоторые профсоюзы моряков оказывают дополнительные услуги морякам и их семьям, включая материальную помощь, обучение и просвещение, медицинское обслуживание и социальную поддержку. МФТ и ее профсоюзы также дают морякам рекомендации по таким вопросам как запугивание, сексуальные домогательства и ВИЧ/СПИД.

Членские профсоюзы МФТ обязаны придерживаться простых принципов профсоюзной работы, записанных в Уставе МФТ. Все вместе они представляют собой влиятельную международную организацию, которая стремится формировать международную и национальную морскую политику в интересах моряков.

Например, это МФТ и ее морские профсоюзы успешно пробили первый билль о правах моряков – Конвенцию о труде в морском судоходстве, 2006 г.

Если ваше судно защищено коллективным договором МФТ, вы автоматически становитесь членом профсоюза МФТ, подписавшего этот договор, на время срока действия этого договора. ■



Проблемы женщин-моряков

Женщины-моряки составляют около двух процентов мирового контингента моряков. Они служат преимущественно на круизных судах и в секторе паромных переправ, зачастую на судах под удобными флагами (УдФ), где низкая оплата труда и защищенность рабочих мест.

Желающие стать моряками женщины сталкиваются с дискриминацией на каждом шагу.

В ряде стран мореходным учебным заведениям не разрешают набирать жен-

щин на морские специальности; в других странах морские специальности попросту не предлагают женщинам. Женщины предпочитают изучать навигацию, а не механику. Когда женщины получают дипломы, некоторые судовладельцы не хотят нанимать их. А когда они находят работу, им платят меньше, чем их коллегам-мужчинам за такую же работу и отказывают в инструментах и оборудовании, которые доступны мужчинам.

МФТ и ее морские профсоюзы добиваются снижения гендерных стереотипов

и дискриминации, проводят политику равных возможностей и профобучения. Например, они добиваются расширения льгот по беременности и родам в отрасли, доступной медицинской помощи, конфиденциальных медицинских консультаций, доступности контрацептивов и посткоитальных таблеток, а также наличия на судах санитарно-технического оборудования.

Дополнительная информация о женщинах-моряхах имеется здесь: <http://bit.ly/2r0ChDJ>.

Компенсации семьям погибших моряков

Судоходные компании Мьянмы иногда пытаются избежать выплаты компенсаций, утверждая, что погибшие моряки совершили самоубийство. Лу Янг из профсоюза IFOMS рассказывает об успехах профсоюза в реализации справедливых решений для двух семей



Янг Янг

Янг Янг был опытным смазчиком, когда начал работать на судне ANNE 1 в июле 2017 г. Спустя несколько месяцев, 29 октября, когда судно было вблизи Гибралтара, он был заявлен как «человек за бортом». Его тело было найдено на следующий день в 350 милях от судна.

Компания сообщила жене Янг Янга, что он покончил жизнь самоубийством, что подтверждали рапорт капитана и показания членов экипажа.

Однако, семья Янг Янга не поверила этому заявлению и обратилась в офис Международной федерации моряков Мьянмы (IFOMS) с просьбой разобраться в этом деле. Мы обнаружили, что все показания капитана и членов экипажа были написаны «под копирку», что указывало на то, что компания указывала им дать такие показания.

Мы обратились за помощью в МФТ и они помогли нам в дальнейших переговорах.

Компания связалась с IFOMS 25 января 2018 г. и согласилась выплатить семье компенсацию. Спустя месяц, 27 февраля, родственники получили 40000 долларов США. Правительство предоставило им по местному полису страхования жизни 5 миллионов кьятов (примерно 3100 долларов США).

Семья другого умершего моряка по имени Минт Тейн Тун безуспешно несколько недель добивалась справедливости, после чего обратилась в IFOMS за помощью.

Минт Тейн Тун был старшим механиком на судне The Wise под панамским флагом, а 13 сентября 2017 г. его семье позвонили из компании и сказали, что он умер в Китае на судоверфи Лонгшан. Компания туманно изложила обстоятельства его смерти, но сообщила родным, что передаст им его тело, когда члены семьи подпишут документ, причиной смерти в котором будет указано самоубийство.

Компания безосновательно утверждала, что в его крови был найден антидепрессант, что его сослуживец утверждал, что моряк был склонен к самоубийству и что Минт Тейн Тун оставил записку. Подпись на записке существенно отличалась от его подписи, а его жена опровергла все заявления о его психическом состоянии.

Ничего не добившись при обращениях к правительству и посольству, вдова в конце концов пришла в наш офис 20 ноября. Уже через 4 дня компания связала нас со страховым клубом P&I, а 13 декабря жена Минт Тейн Туна получила компенсацию в размере 140298,17 долларов США. ■

Спор относительно безопасности шлюзов Панамского канала обостряется

Конфликт между профсоюзом Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta и Администрацией Панамского канала относительно здоровья и безопасности капитанов буксиров в шлюзах канала в 2018 г. обострился. Причины поясняет заместитель секретаря секции моряков МФТ Фабрицио Барселлона

Когда Администрация Панамского канала (ACP) вводила в эксплуатацию в июне 2016 г. новые шлюзы, она не учитывала итоги исследования их безопасности, проведенного по поручению МФТ, и не обсудила их с профсоюзами. Несколько аварий и происшествий, имевших место за это время показали, что Администрация стала еще более враждебной по отношению к профсоюзу Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta (UCOC). Панамские профсоюзы обеспокоены тем, что Администрация канала занимается исключительно повышением прибыльности системы шлюзов.

Отсутствие обучения, оценки методов эксплуатации и анализа рисков привело к тому, что экипажи работают сверхурочно при прохождении через новые шлюзы. Это,

ПРМТУ борется против криминализации моряков

Криминализация моряков — это большая проблема, которая угрожает не только украинским морякам, а всем, кто находится в море. Олег Григорюк, первый вице-председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины (ПРМТУ), предлагает новый проект, который совместно с правительством Украины разработал его профсоюз для решения этой проблемы

Чтобы взяться за проблему криминализации, ПРМТУ согласовал свои действия по разработке проекта с национальным министерством иностранных дел (МИД). Преследовались две цели: не допустить противоправных действий моряков на море и обеспечить защиту прав моряков во время слушаний в уголовном суде, досудебного содержания под стражей и в исправительных учреждениях.

В октябре 2018 г. МИД сообщил, что 290 моряков Украины были задержаны в Греции по подозрению в совершении противоправных действий. Самой употребительной причиной задержания были перевозки нелегальных пассажиров или незадекларированных грузов — лекарств, сигарет или топлива.

Предложенный проект должен реализовать ряд мероприятий, направленных на укрепление двустороннего сотрудничества между ведомствами Украины и тех стран, где содержатся задержанные украинские моряки.

Проект актуален и имеет значение не только для украинских, но также и для всех моряков. Это подтверждает тот факт, что его поддержали четыре ведомства Организации Объединенных Наций: Международная морская организация (ИМО), Международная организация труда (МОТ), Международная организация по миграции (МОМ) и Управление ООН по наркотикам и преступности (ЮНОДК). Данный проект также полностью поддерживают МФТ и профсоюзы многих стран.

К сожалению, пока еще нет рекомендаций, справочников или инструкций для моряков по вопросам:

- как определить риски быть втянутым в криминальные действия на море;
- как вести себя моряку, узнавшему о том, что на боту находятся нелегальные пассажиры или контрабандные грузы;
- когда и как моряк должен информировать, не подвергая себя опасностям.

Вот почему распространение информации является очень важной частью проекта. Она предусматривает серию семинаров для моряков, производство коротких видеофильмов для социальных сетей, интервью с экспертами и использование СМИ. ■



В Азии мореходные страны возглавили движения за справедливое обращение с моряками

В ноябре 2018 г. мореходные страны Азии совершили значительный шаг, обязавшись возглавить движение по эффективному проведению в жизнь рекомендаций Международной морской организации (ИМО) и Международной организации труда (МОТ) по справедливому обращению с моряками в случае аварии на море. Заседание было организовано Международным центром юридической помощи и защиты прав моряков (SRI), который будет сотрудничать с МФТ в процессе реализации программы поддержки этого движения и агитации остальных регионов последовать их примеру.

а также принятое в июне 2018 г. решение Администрации отклонить требование экипажей о введении должности третьего палубного матроса только подлили масла в огонь конфликта.

Это решение было переслано капитанам по электронной почте как раз накануне их выхода на смену. Капитаны считали опасным выводить буксиры на проводку судов и были обеспокоены вопросами безопасности, отсутствием указаний о том, как работать неполным составом и тем, какими будут наказания в случае аварии.

Администрация отреагировала выговорами 22 капитанам за невыполнение указания и организовала ожесточенную атаку СМИ на МФТ и профсоюзы за вмешательство

в национальные проблемы. Она продолжала отказываться от контактов с МФТ и с профсоюзом капитанов буксиров UCOC. В июле администрация отклонила требование о вторых капитанах на каждом буксире.

В итоге, МФТ поручила международному эксперту по усталости Барри Страучу совместно с Изабель Гонзалес, известным местным врачом по профзаболеваниям, провести исследование усталости экипажей в новых шлюзах. Это исследование должно дать сведения и повысить осведомленность пользователей канала о потенциальной опасности аварий, вызванных преимущественно усталостью, отсутствием профподготовки и низким качеством содержания и ремонта буксиров. Предполагалось, что это изменит отношение Администрации

и подтолкнет ее к сотрудничеству с профсоюзом UCOC.

Предварительные выводы исследования показали, что дополнительные часы работы были нормой, и что были типовые механические неисправности, обусловленные конструкцией буксиров. Эти факторы предположительно усиливают рост усталостного износа и стрессового состояния капитанов.

МФТ и UCOC предупредили Администрацию, что ей следует отнестись к этим выводам серьезно, а иначе возможен серьезный несчастный случай, который возможно отрицательно скажется на пропускной способности Панамского канала. Мы продолжим совместную работу, чтобы привести Администрацию Канала в чувство. ■

Сотрудничество на море добивается успеха в сложных ситуациях

Католическая миссия на переднем крае помощи морякам

Епископ Бруно Цицери, директор Апостольства на море, рассказывает как они работают на переднем крае, как оказывают помощь морякам, используя глобальную сеть капелланов и волонтеров



Портовый капеллан Апостольства на море Анна Макларен Кредит

На протяжении столетий, используя разнообразные методы и формы, католическая церковь всегда оказывала помощь морякам.

Сегодня Апостольство на море имеет отделения в 55 странах и более чем в 300 портах. 200 капелланов в портах и сотни волонтеров ежегодно посещают более 70000 судов и встречаются с более чем миллионом моряков, рыбаков и членами их семей.

Капелланы Апостольства на море и те, кто посещают суда, находятся на переднем крае как дружелюбные и доверенные люди, на которых можно положиться, в особенности если у моряков имеются проблемы и трудности, а все их покинули. Они тесно сотрудничают с МФТ и с профсоюзами в портах, обеспечивая морякам любую помощь, в которой они нуждаются.

Примером такого сотрудничества является случай с судном снабжения *Malaviya Seven*, которое в июне 2016 г. было задержано в шотландском порту Абердин после того как проверка инспекторами МФТ установила, что 24 членам индийского экипажа не выплатили зарплату в размере 779436 долларов США. Тогда судовладелец бросил судно и экипаж. Вплоть до января 2018 г., когда экипаж в конце концов получил зарплату и вернулся домой, капеллан Апостольства на море дьякон Дуг Дункан с командой волонтеров помогал экипажу, дал им генератор, чтобы на судне было тепло и электричество, чтобы у моряков были продуктовые пайки, туалетные принадлежности и зимняя одежда. По мере необходимости членов экипажа возили в больницу, где их стригли и укрепляли силу духа, а по мере того как их тяжелое испытание продолжалось, их вывозили посмотреть

на местные достопримечательности как туристов.

Наш капеллан в Кейптауне (ЮАР) Николас Барендс получил 1 октября 2018 г. сообщение с тайваньского рыболовного судна. Два рыбака из Танзании жаловались, что в море их избивал и бил по любому поводу первый помощник капитана. Они опасались за свою жизнь и не хотели далее служить на этом судне. После нескольких встреч с капитаном при посредничестве капеллана Апостольства на море оба рыбака получили свою заработную плату плюс 2000 долларов США как компенсацию за злоупотребления и смогли уехать домой. По своей инициативе они не смогли бы вступить в переговоры с капитаном и добиться справедливости.

Апостольство на море будет и далее сотрудничать с морскими организациями, добиваясь поддержки и заботы для нуждающихся в этом моряков, расширяя при этом свою глобальную сеть капелланов и волонтеров.

Узнайте больше про Апостольство на море здесь: www.apostleshipofthesea.org.uk. ■

Местное сотрудничество положило конец притеснениям членов экипажа судна *Osman Prince*

Инспектор МФТ в Хорватии Милко Кроня вспоминает совместные усилия по оказанию помощи экипажу судна *Osman Prince* под флагом Коморских островов

Незадолго до того как судно *Osman Prince* ошвартовалось 15 мая 2018 г. в хорватском порту Шибеник один из членов экипажа обратился в МФТ за помощью.

Когда мы поднялись на судно, 13 сирийских и 8 египетских моряков стали жаловаться на невыплату заработной платы, плохие санитарные условия, недоброкачественную пищу и недостаточность отдыха. Мы опросили поодиночке каждого моряка относительно условий, которые им предлагали до прибытия на судно. Так было нужно, чтобы не подвергать их враждебным действиям первого помощника капитана, который явно был источником проблем на борту и пытался разузнать кто именно из моряков обратился в МФТ. Инспектор нашел договоры найма и подсчитал сумму, которую требовалось выплатить экипажу.

Государственная портовая инспекция обнаружила 17 нарушений и арестовала судно за нарушения Конвенции о труде в морском судоходстве. Ситуация на борту ухудшилась. Когда первый помощник капитана избил одного из членов экипажа, пришлось вызвать полицию. Капитан солгал полиции, что египетские моряки сбежали с судна, и полиция искала их три часа в Шибенике. Все это время компания не связывалась с судовым агентом или с МФТ и не реагировала на задержание судна портовой инспекцией. Она также не реагировала на требования МФТ о выплате экипажу долгов по зарплате.

В конце концов, когда на борт прибыл представитель государства флага, египтянам предложили на всех 3000 долларов США, от чего они отказались. После длительных переговоров было найдено приемлемое решение — экипажу вы-

плачивают указанную в договоре сумму, а в общей сложности 10469 долларов США, а остальные деньги будут депонированы фрахтователем у нотариуса и для их получения моряки должны судиться с судоходной компанией.

В случае их несогласия вся сумма будет депонирована, экипаж не получит промежуточного платежа, а судно разрешат выход из порта. Тогда экипаж мог бы арестовать судно, но юрист профсоюза моряков Югославии сказал, что это очень рискованно: возраст судна 34 года, судебные слушания длятся годами, а долги будут расти — и в итоге получить будет нечего.

Моряки получили на борту деньги по контрактам и вернулись домой. Борьба в суде за остальные деньги продолжается. ■

Портовая инспекция помогла МФТ попасть на судно

МФТ получила анонимную жалобу относительно выплаты морякам зарплаты и сверхурочных работ на борту судна *Koundouros* в январе 2018 г., но потребовалось вмешательство портовой инспекции, чтобы попасть на борт вопреки сопротивлению. Далее рассказывает инспектор МФТ по Западной Австралии Кейт Маккорристон

Когда судно *Koundouros* вернулось в Порт-Уолкотт, мы обнаружили, что возникли трудности с выходом к причалу. Я предупреждал, что после моих контактов с руководителями компании или с капитаном некоторых моряков могли запугать отказом нанять их в будущем или отправить домой. Жалоба была достаточно серьезной и касалась нарушения Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC), поэтому я обратился в инспекцию государства порта AMSA, Australian Maritime Safety Authority (Австралийское ведомство морской безопасности).

Было решено, что мне обеспечат доступ на борт в сопровождении инспектора AMSA. В день посещения судна я получил в 13:00 сообщение от рядового моряка о том, что его обвинили в передаче информации МФТ, сняли с судна и намерены репатриировать на следующий день. Администрация приказала ему написать просьбу о репатриации, мотивируя ее личными проблемами дома.

Он находился в городке Каррата в том же мотеле, что и мы. Мы встретились. Он дал сведения о своей зарплате и контракте и сказал, что большинство членов экипажа слишком запугано, чтобы жаловаться. Вернуться на судно он не захотел.

МФТ и AMSA посетили судно и сообщили капитану о жалобах. На судне есть одобренный МФТ колдоговор, но у нас возникло впечатление, что месячные ставки оплаты труда рядового состава не соответствовали тарифной сетке, переработки не учитывались должным образом, а капитан не смог представить необходимые документы о заработной плате. Когда мы спросили у членов экипажа копии платежных ведомостей, те заявили, что непредумышленно выбросили их. Прозвучал сигнал тревоги. Мы поняли это как сигнал скрывать от нас правонарушения.

После трех часов проверки портовая инспекция AMSA задержала судно за нарушения Конвенции MLC. Фрахтователи выражали удивление, а капитан вдруг нашел документы, которые у него запрашивали. Документы подтверждали, что ежемесячные выплаты производили с нарушением колдоговора МФТ. Компания заявила, что это недоразумение и согласилась выплатить недостающее наличными на борту тем морякам, которым была должна.

Судно находится на якорной стоянке в ожидании проверки устранения всех недостатков, а судовладелец утверждает, что это был единичный случай и проводит обстоятельное расследование организации командования на судне.

Моряка репатриировали и выплатили ему заработную плату за 4 месяца в полном объеме. ■

Инспекторы МФТ работают для вас

В любой точке мира попавший в беду моряк может обратиться к инспектору МФТ круглосуточно и без выходных. На этой странице Морской бюллетень расскажет о Стиве Троусдейле, первом координаторе в инспекторате МФТ, и приведет анкетные данные некоторых из 140 инспекторов, работающих в 57 странах мира



Возглавлять инспекторов

Что привело вас в МФТ?

В 1999 г. я работал в одной информационной компании и стал постоянным консультантом МФТ. В 2004 г. мне представилась возможность вступить в МФТ и заняться организацией и обучением инспектората. Позднее в ходе оценки роли инспектората и вспомогательных механизмов было рекомендовано открыть должность (координатор инспектората) для контроля и руководства инспекторатом, на которую меня и назначили в 2015 г.

Каковы ваши обязанности?

Я отвечаю за текущую работу всех координаторов МФТ, инспекторов и полезных контактов. Я координирую их найм, обучение, дальнейший рост и оценку, чтобы иметь уверенность в том, что каждый из них выполняет свою работу эффективно.

В штаб-квартире МФТ я руковожу группой из 9 человек: эксперт по морскому транспорту, эксперт по ВИЧ/СПИДу и душевному состоянию плюс еще группа поддержки

из 7 человек, которые занимаются конкретными жалобами моряков и работой инспектората. Мы проводим профсоюзные ознакомительные семинары, которые помогают членским профсоюзам МФТ привлекать новых членов, информируя их о выгодах членства в профсоюзе и об их правах на борту. Мы провели 6 таких семинаров и запланировали еще 3 на 2019 г.

Я также занимаюсь налаживанием внешних связей — с мореходными академиями относительно включения лекций по ВИЧ/СПИДу в учебные планы, а с правительствами и морскими ведомствами в Арабском мире и Иране относительно размещения там наших представительств, чтобы лучше помогать морякам.

Как вы набираете и обучаете новых инспекторов?

Когда появляется возможность открыть вакансию или требуется заменить инспектора, мы сообщаем членским профсоюзам в этой

стране, поскольку каждый кандидат должен быть рекомендован членским профсоюзом. С кандидатами я провожу собеседования вместе с опытным координатором или инспектором, а иногда и с представителем профсоюза. Я выясняю его представления о содержании работы, знание работы профсоюзов и МФТ, а главное, влечение к этой работе.

В рамках подготовки к работе мы привозим кандидата на месяц в Лондон для изучения теории, а затем они проходят стажировку под руководством опытного инспектора в одном из портов Европы.

Что еще делают инспектора помимо откликов на призывы о помощи?

Отклики на призывы о помощи всегда на первом месте у инспекторов. Но примерно 60% времени они занимаются текущим инспектированием судов в порту, а остальное время проводят на судах, которые в прошлом были проблемными, судами

без колдоговоров МФТ и судами, которые прежде не инспектировали.

Как вы думаете, какая проблема создает инспекторам максимум трудностей?

Сложных проблем у инспекторов достаточно, но основной является проблема брошенных экипажей. Она не исчезает и на ее долю приходится постоянно возрастающий поток призывов о помощи. Широкое освещение нашей работы в СМИ расширило осведомленность моряков о том, что МФТ поможет им, а мы получаем больше призывов о помощи.

Что вам больше всего нравится в вашей работе?

Чувство удовлетворения, когда наблюдаешь за инспекторами и группами поддержки моряков, эффективно выполняющими свои обязанности, и выражения благодарности от моряков, которым они успешно помогли. ■

Представляем наших новых сотрудников



Ёсихиро Тоёмицу (Токио, Япония)

работал 15 лет в профсоюзе All Japan Seamen's Union. Участвовал в международных профсоюзных акциях и в офисной административной работе. Став инспектором, намерен отдавать все силы на защиту прав моряков и усердно работать, чтобы повысить привлекательность профессии моряка.



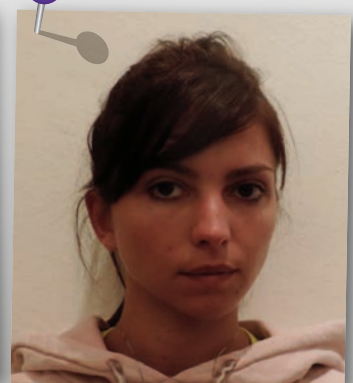
Хосе Рамирес П. (Мезанилло, Мексика)

в прошлом моряк. В 2002-2016 гг. работал в многонациональных командах на каботажных судах и был кадетом на судах дальнего плавания. Сейчас работает в профсоюзе OCPNRM. Работу инспектора он выбрал, чтобы улучшать условия для экипажей судов, заходящих в Мехико. Он также хочет налаживать и развивать контакты с истинными местными и национальными профсоюзами.



Коэн Кинен (Роттердам, Нидерланды)

стал помощником инспектора в июле 2018 г., отработав 36 лет докером в порту Роттердама. С самого начала был членом профсоюза, а в 2012 г. был избран секретарем совета докеров в профсоюзе докеров FNV Havens. Коэн охотно согласился работать в инспекторате МФТ. Он выигрывает вдвойне: Коэну нравится лично помогать морякам и принимать их благодарности, оставаясь при этом частицей профсоюза транспортников, который по всему миру отстаивает права рабочего класса.



Ливиа Мартини (Генуя, Италия – помощник координатора МФТ в Италии)

Ей 29 лет. Работать начала в 19 лет, будучи кадетом. Работала 10 лет на круизных судах и дослужилась до второго помощника, имея сертификат первого. В марте 2018 г. она вступила в профсоюз FIT-CIS и была назначена на должность инспектора МФТ. Она считает эту работу очень интересной, поскольку как бывший моряк хочет помогать другим морякам и в меру своих сил защищать их права. Для нее морское судосходство — это «работа на всю жизнь».

Канадская команда

Любой моряк, бывавший там, знает что Канада — это большая страна с очень протяженным побережьем и иногда удаленными от него портами. Вы могли оказаться в крайне зимних условиях, которые опасны для моряков. Хорошо что инспекторы МФТ в Канаде размещены стратегически, охватывая всю страну, и координируют свои действия по оказанию поддержки морякам всего мира.

Канадский инспекторат тесно сотрудничает с портовыми инспекциями (PSC), проводя в жизнь Конвенцию о труде в морском судоходстве. Фактически, Канада была первой страной, где было задержано судно за нарушение MLC всего спустя два дня после вступления Конвенции в силу в 2013 г. Судовладельцы знают, что инспекторат работает с жалобами моряков на полном серьезе.

Познакомьтесь с членами команды:



Питер Лахей

проживает в Ванкувере, откуда контролирует западное побережье Канады и координирует работу всей канадской команды. Он пришел в МФТ 25 лет назад. С тех пор он помогал многим морякам из брошенных экипажей и членам их семей, а также в случаях ужасающих условий на борту, краж заработанных денег, ущерба здоровью, смерти и нарушений прав человека. Питер провел много кампаний в защиту прав моряков, а еще занимается обучением инспекторов МФТ.



Винс Гианнопулос

контролирует Морской путь Святого Лаврентия и Великие озера. Проживает в Монреале, но много времени проводит в пути, защищая моряков на одном из крупнейших в мире участков работы инспекторов. Придя в МФТ пять лет назад в возрасте 23 лет Винс приобрел фантастические навыки решения проблем, установил прочные связи с офицерами портовых инспекций и возглавлял борьбу за каботаж в Канаде. Он также изучает проблемы найтовки применительно к безопасности моряков.



Карл Риссер

контролирует Атлантическое побережье, включая Ньюфаундленд. Карл пришел в МФТ 4 года назад, а до этого возглавлял крупнейший в Канаде профсоюз судостроителей. По натуре, Карл лидер и борец за права трудящихся. Недавно Карл провел 18-месячную кампанию против крупной контейнерной компании, которая отказывалась подписать колдоговоры МФТ. В конце концов компания изменила точку зрения, а в результате 500 моряков радуются повышению заработной платы на 55% и новым условиям, защищающим их самих и их семьи.

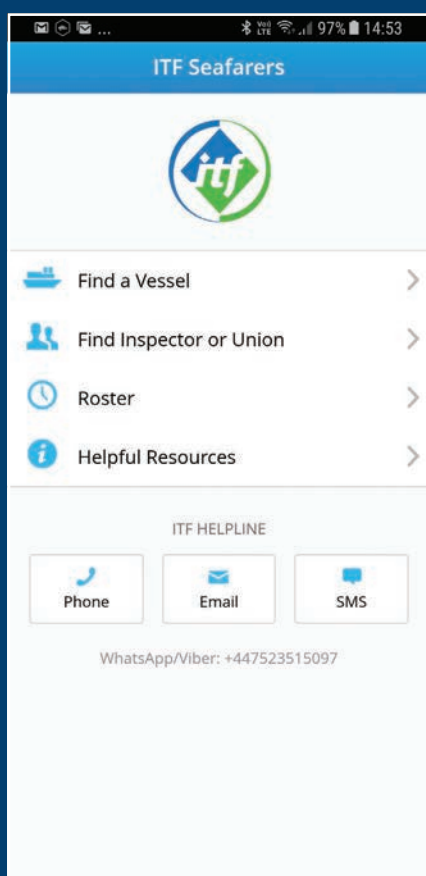


Натан Смит

является самым новым членом команды и тоже контролирует западное побережье Канады, помогая Питеру, который является официальным представителем МФТ. Уже на первом году работы Натан проявил упорство — он готов оставаться на судне более суток, чтобы добиться требуемого результата. Портовая инспекция задержала с его подачи множество судов и он — боец в полном смысле этого слова.

Ваша справочная вкладка на 8 страницах

СПРАВОЧНИК МФТ: ПОИСК ПОМОЩИ



[@ITFwellbeing](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)

Как найти морской профсоюз или инспектора МФТ

Первым делом вам следует обратиться в свой профсоюз, в если вы не член профсоюза, узнайте как туда вступить. Если помощь нужна сейчас и сразу, или если вы член профсоюза, но не можете с ним связаться, обратитесь к инспектору МФТ, все данные которого есть в этой вкладке.

Вы можете проверить членство профсоюза в МФТ здесь: www.itfseafarers.org — щелкните по Find и по Inspector или Union.

Если у вас есть мобильный телефон или планшетник, скачайте приложение FREE ITF Seafarers app по адресу: www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

- Найдите контактные данные ближайшего инспектора МФТ, координатора или профсоюза
- Найдите судно и проверьте условия на борту до подписания договора
- Проверьте продолжительность отдыха на соответствие нормативам

Загрузите бесплатный QR код на свой смартфон, а затем сосканируйте этот код.



Доступно на



Как связаться с МФТ

SMS +447984356573
WhatsApp/Viber +447523515097
Email seafsupport@itf.org.uk

До вашего контакта с МФТ

Подготовьте сведения о себе, используя пункты списка:

- О вас
 - 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 были на борту?
 - Является ли эта проблема общей для всего экипажа?

Центры моряков

Центры моряков предлагают помощь, собеседника, аппаратуру для звонка домой, а также возможность расслабиться от напряжения на судне.

Чтобы найти ближайший центр моряков загрузите БЕСПЛАТНО приложение Shoreleave здесь:

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Имеется также:

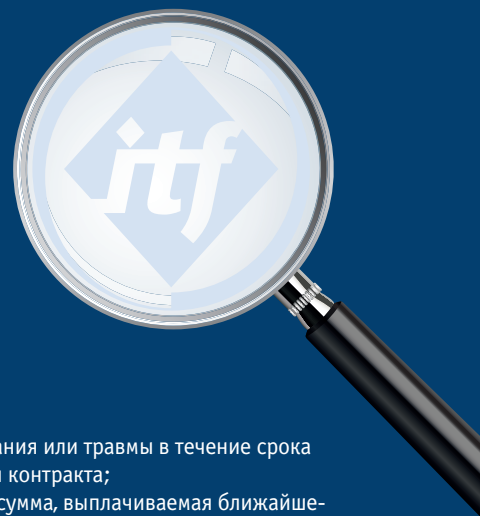


Трудоустройство Крюинговые агенты

В Конвенции о труде в морском судоходстве (2006) сказано, что частные крюинговые агентства подлежат регулированию. Запрещается: взимать с моряков плату за трудоустройство; осуществлять незаконные отчисления из заработной платы; а также занесение отдельных моряков в «черные списки». Судовладельцы должны удостовериться, что используемые ими крюинговые агенты соответствуют этим стандартам.

До подписания контракта Совет МФТ относительно вашего контракта на работу в море

Лучшей гарантией надлежащих условий найма на работу в море является подписание контракта, составленного в соответствии с одобряемым МФТ коллективным договором. Если это не получается, проверьте контракт по пунктам списка.



● Не приступайте к работе на судне без **письменного контракта** на руках.

● Никогда не подписывайте незаполненный бланк или контракт, который обязывает вас выполнять такие условия, которые **не оговорены** или которые вам не знакомы.

● Проверьте, есть ли в контракте, который вы подписываете, ссылки на **коллективный трудовой договор (СВА)**. Если да, удостоверьтесь, что вы знаете условия этого колдоговора и храните его копию вместе с контрактом.

● Проверьте четко ли указан **срок действия контракта**.

● Не подписывайте контракт, который позволяет судовладельцу **вносить изменения** по его собственной воле. Любые изменения согласованного срока действия контракта следует вносить по взаимному согласию.

● Всегда проверяйте, чтобы в контракте были четко указаны **ставка заработной платы и продолжительность рабочей недели** (например, 40, 44 или 48 часов в неделю). Международная организация труда (МОТ) установила максимальную норму рабочей недели 48 часов (208 часов в месяц).

● Проверьте, четко ли прописан в контракте порядок выплаты **сверхурочных** и по какой ставке. Должна быть указана единая почасовая ставка платы за все часы, отработанные сверх нормы. Или же в контракте может быть указана ежемесячная фиксированная сумма за гарантированные

часы сверхурочных и тогда должна быть указана ставка оплаты сверхурочных сверх нормы. МОТ устанавливает, что все сверхурочные часы должны оплачиваться не ниже чем по 1,25 обычной почасовой ставки.

● Проверьте, четко ли прописано в контракте число дней **оплачиваемого отпуска** за месяц работы. МОТ утверждает, что оплачиваемый отпуск должен быть не менее 30 дней в году (по 2,5 дня за календарный месяц работы).

● Убедитесь в том, что платежи по основной ставке, сверхурочные и отпускные записаны в контракте **отдельными позициями**.

● Проверьте, записаны ли в вашем контракте затраты на вашу **репатриацию**. Никогда не подписывайте контракт, в котором есть положение о том, что вы должны оплатить хотя бы часть затрат по прибытию на судно или затраты по репатриации.

● Не подписывайте контракт, который позволяет судовладельцу удерживать или оставить за собой любую часть вашей зарплаты за срок действия контракта. Вам причитается **вся сумма заработной платы** на момент окончания каждого календарного месяца.

● Знайте, что индивидуальный договор найма не всегда содержит конкретные указания на **дополнительные льготы**. Поэтому попытайтесь получить подтверждение (предпочтительно в форме письменного соглашения или вытекающих из контракта обязательств) той компенсации, которая будет выплачена в случае:

- заболевания или травмы в течение срока действия контракта;
- смерти (сумма, выплачиваемая ближайшему родственнику);
- гибели судна;
- утраты личного имущества вследствие гибели судна;
- досрочного прекращения действия контракта.

● Не подписывайте контракт, который содержит пункт, ограничивающий ваше право вступать, контактировать, консультироваться с или быть представленным **выбранным вами профсоюзом**.

● Проверьте, дали ли вам и сохраните **экземпляр подписанного вами контракта**.

● Проверьте условия расторжения вашего контракта, включая в том числе **срок предварительного уведомления**, который обязан предоставить вам судовладелец при расторжении вашего контракта.

● Помните... какими бы ни были сроки и условия, но любой контракт/договор, заключенный вами добровольно, в большинстве юрисдикций будет признан **юридически обязывающим**.

Чтобы узнать о том, защищено ли ваше судно колдоговором, признаваемым МФТ, зайдите на itf.seafarers.org и щелкните по кнопке «Look Up a Ship».

Используйте новое приложение МФТ ITF Seafarer App для мобильных телефонов и планшетов, чтобы узнать про судно: www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Список инспекторов МФТ

3

ФИО	ДОЛЖНОСТЬ	СТРАНА	ПОРТ	СЛУЖЕБНЫЙ ТЕЛ.	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛ.	E-MAIL
Roberto Jorge Alarcón	Координатор	Аргентина	Росарио	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	Инспектор	Аргентина	Буэнос-Айрес	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Dean Summers	Координатор	Австралия	Сидней	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Matt Purcell	Зам. Координатора	Австралия	Мельбурн	+61 (0) 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Keith McCorriston	Инспектор	Австралия	Фримантл	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Sarah Maguire	Инспектор	Австралия	Гладстоун		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Ben West	Контакт	Австралия	Ньюкасл		+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Christian Roos	Инспектор	Бельгия	Зеебрюгге	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Инспектор	Бельгия	Антверпен	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Инспектор	Бельгия	Антверпен	+32(0)3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Souradjou Allassane Foussemi	Контакт	Бенин	Котону	+229 95192638	+229 97080213	sfoussemi2002@yahoo.fr
Ali Zini	Инспектор	Бразилия	Паранагуа	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Инспектор	Бразилия	Сантос	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Инспектор	Болгария	Варна	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	Координатор	Канада	Ванкувер	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Инспектор	Канада	Галифакс	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Инспектор	Канада	Монреаль	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Nathan Smith	Инспектор	Канада	Ванкувер			Smith_Nathan@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Инспектор	Чили	Вальпараисо	+56 32 2217727	+56 99 2509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Инспектор	Колумбия	Барранкилья	+57 5 3795493	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Romano Peric	Координатор	Хорватия	Дубровник/Плоче	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Mario Sarac	Инспектор	Хорватия	Риека	+385 51 330 953	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	Инспектор	Хорватия	Шибеник	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Инспектор	Дания	Копенгаген	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Инспектор	Дания	Копенгаген	+45(0)36 36 55 85	+45 30582456	hansen_peter@itf.org.uk
Talaat Elseify	Инспектор	Египет	Порт-Саид	+20 66 3324 100	+20 100 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Инспектор	Эстония	Таллинн	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Координатор	Финляндия	Хельсинки	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Зам. Координатора	Финляндия	Турку	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Инспектор	Финляндия	Хельсинки	+358 9 61520255	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ippo Minkinen	Инспектор	Финляндия	Хельсинки	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkinen_ippo@itf.org.uk
Pascal Pouille	Координатор	Франция	Дюнкерк	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Инспектор	Франция	Гавр	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Инспектор	Франция	Сен-Назер	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Инспектор	Франция	Брест	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	Инспектор	Франция	Марсель	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Инспектор	Грузия	Батуми	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Hamani Amadou	Инспектор	Германия	Росток	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Зам. Координатора	Германия	Бремен	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Karin Friedrich	Инспектор	Германия	Гамбург	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Sven Hemme	Инспектор	Германия	Бремерхафен	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	Инспектор	Германия	Гамбург	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Tommy Molloy	Инспектор	Великобритания – Северо-Западная Англия	Лондон	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Liam Wilson	Инспектор	Великобритания	Шотландия	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Инспектор	Великобритания – Северо-Восточная Англия	Лондон	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Координатор	Греция	Пирей	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Инспектор	Греция	Пирей	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Januario Jose Biague	Контакт	Гвинея-Бисау	Бисау	+245 955905895	+245 966605246	bia_januar@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	Инспектор	Гонконг, Китай	Гонконг	+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Инспектор	Исландия	г. Рейкьявик	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	Инспектор	Индия	г. Вишакхапатнам	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Инспектор	Индия	Калькутта	+91 33 2459 1312	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	Инспектор	Индия	Ченнай	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Инспектор	Индия	Мумбай	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Инспектор	Индия	Кандла	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Инспектор	Индия	Халдия	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Инспектор	Индия	Кочи	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	Координатор	Ирландия	Дублин	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	Инспектор	Ирландия	Дублин		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Schwartzman	Инспектор	Израиль	Хайфа	+972 4 8512231	+972 54 4699282	schwartzman_michael@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Координатор	Италия	Генуя	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	di fiore francesco@itf.org.uk
Bruno Nazzari	Инспектор	Италия	Ливорно	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzari_bruno@itf.org.uk
Francesco Saitta	Инспектор	Италия	Сицилия	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Инспектор	Италия	Таранто	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serretello	Инспектор	Италия	Неаполь	+39 81 265021	+39 335 482 706	serretello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Инспектор	Италия	Триест		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Инспектор	Кот-д'Ивуар	Абиджан	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Calixte Kodjara	Контакт	Кот-д'Ивуар	Сан-Педро	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Kape Hie	Контакт	Кот-д'Ивуар	Сан-Педро		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	Координатор	Япония	Токио	+81 (0)3 5410 8320	+81 (0)90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino	Инспектор	Япония	Нагоя	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Инспектор	Япония	Чиба	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	Инспектор	Япония	Токио	+81(0)3 5410 8320		toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Инспектор	Кения	Момбаса	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
HK Kim	Координатор	Ю. Корея	Бусан	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Инспектор	Ю. Корея	Пусан	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Инспектор	Ю. Корея	Инчхон	+82 32 881 9880	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Инспектор	Латвия	Рига	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Инспектор	Литва	Клайпеда	+37046410448	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Контакт	Мальта	Валетта	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Diaz	Инспектор	Мексика	Веракруз	+52 229 932 3023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	Инспектор	Мексика	Манзанилло	+52 (314) 688-2936	+52 (1) 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk

ШТАБ-КВАРТИРА МФТ
LONDON, UK
Тел.: +44 (0) 20 7403 2733
Email: mail@itf.org.uk

ЕФТ ЕВРОПА
BRUSSELS, BELGIUM
Тел.: +32 (0) 2 285 46 60
Email: etf@etf-europe.org

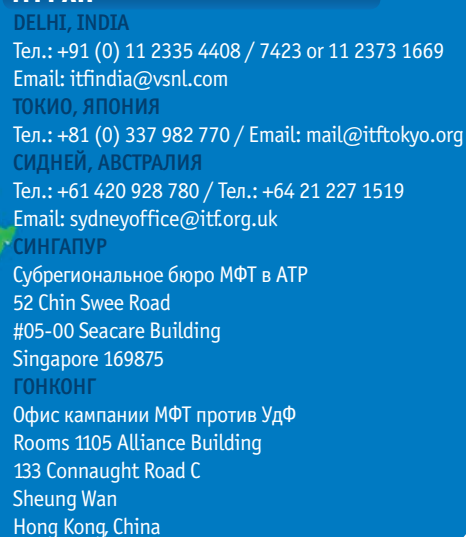
МФТ АМЕРИКИ
RIO DE JANEIRO, BRASIL
Тел.: +55 (21) 2223 0410

МФТ АФРИКА (ФРАНЦ. ЯЗЫК)

МФТ АЗИИ

МФТ АМЕРИКИ

Подробные контактные сведения по инспекторам МФТ здесь: www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm



ФИО	ДОЛЖНОСТЬ	СТРАНА	ПОРТ	СЛУЖЕБНЫЙ ТЕЛ.	МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛ.	E-MAIL
Tomislav Markolović	Контакт	Черногория	Бар	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Aswin Noordemeer	Инспектор	Нидерланды	Роттердам		+31 6 53 337522	noordemeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Инспектор	Нидерланды	Роттердам		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Инспектор	Нидерланды	Роттердам		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Инспектор	Нидерланды	Роттердам	+31 883680368	+31 624336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Инспектор	Новая Зеландия	Веллингтон	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Координатор	Норвегия	Осло	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Tore Steine	Инспектор	Норвегия	Берген	+47 55 23 00 59	+47 907 68 115	steine_tore@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Инспектор	Норвегия	Порсгунн	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Инспектор	Норвегия	Тромсё	+47 (0) 77 69 93 46	+47 (0) 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Инспектор	Панама	Кристобаль/Бальбоа	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Инспектор	Филиппины	Себу-Сити	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguineldo	Инспектор	Филиппины	Манила	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Координатор	Польша	Щецин	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Инспектор	Польша	Гдыня/Гданьск	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Инспектор	Португалия	Лиссабон	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Felipe Garcia Cortijo	Инспектор	Пуэрто-Рико	Сан-Хуан	+1 787 999 8130	+1 787 410 1344	garcia_felipe@itf.org.uk
Adrian Mihalciou	Инспектор	Румыния	Констанца	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciou_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Координатор	Россия	Санкт-Петербург	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Инспектор	Россия	Санкт-Петербург	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Инспектор	Россия	Новороссийск	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Инспектор	Россия	Владивосток	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Vadim Mamontov	Инспектор	Россия	Калининград	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Mouhamed Diagne	Контакт	Сенегал	Дакар	+221 775364071	+221 775364071	syndmarine@gmail.com
Seydina Ousmane Keita	Контакт	Сенегал	Дакар		+221 77 692 64 08	souskeita@gmail.com
Daniel Tan Keng Hui	Контакт	Сингапур	Сингапур	+65 6379 5660	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Контакт	Сингапур	Сингапур	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Координатор	Испания	Виго	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	Инспектор	Испания	Бильбао	+34 944 93 5659	+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Инспектор	Испания	Лас-Пальмас		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Ramon Garcia	Инспектор	Испания	Валенсия	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Ranjan Perera	Инспектор	Шри-Ланка	Коломбо	+94 112 583040	+94 773 147005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Координатор	Швеция	Стокгольм		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Зам. Координатора	Швеция	Умео	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Инспектор	Швеция	Гётеборг	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Инспектор	Швеция	Норчёпинг	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Mikael Lindmark	Инспектор	Швеция	Мальмо	+46(0)8 791 4100		lindmark_mikael@itf.org.uk
Sanders Chang	Инспектор	Тайвань, Китай	Тайчжун	+886 22515 0302	+886 921935040	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Инспектор	Тайвань, Китай	Гаосюн	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Franck Kokou Ségram Akpossi	Контакт	Того	Ломе	+228 90 04 24 07	+228 99 50 53 35	paxhominibus@hotmail.com
Muzaffer Civelek	Инспектор	Турция	Стамбул	+90 216 4945175	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Инспектор	Украина	Одесса	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Координатор	США	Новый Орлеан	+1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Координатор	США	Нью-Йорк	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Координатор	США	Западное побережье	+1 206 408 7713	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Инспектор	США	Балтимор/Норфолк	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Инспектор	США	Чаарльстон		+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Martin D. Larson	Инспектор	США	Портленд		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Инспектор	США	Хьюстон	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Инспектор	США	Лос-Анджелес	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	Инспектор	США	Флорида	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk
Michael Baker	Контакт	США	Кливленд	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

Мобилизация на защиту своих прав

Сначала прочтите здесь

МФТ настойчиво помогает морякам, несущим службу на судах под удобными флагами, добиваться справедливой оплаты труда и надлежащей защиты коллективного договора.

Иногда морякам приходится обращаться за правовой поддержкой в местные суды. В других случаях судно может подвергнуться бойкоту. В различной обстановке применяются различные действия. Правильное для одной страны действие вполне может оказаться ошибочным в другой.

За консультацией обратитесь к местному представителю МФТ. Адрес электронной почты и номера телефонов вы найдете на центральной вкладке журнала. Прежде чем предпринимать какие-то действия, вам следует получить совет местного юриста.

В некоторых странах закон будет работать против вас и ваших товарищей по экипажу, если вы начнете забастовку, и в таком случае представители местного профсоюза МФТ объяснят это вам.

Во многих других странах залогом успеха в споре является забастовка. Опять же, это зависит от советов на местах, которые вы получаете. Во многих странах вы имеете законное право на забастовку, если ваше судно стоит в порту, а не находится в море.

Во время забастовки важно помнить, что следует соблюдать дисциплину, быть дружелюбными и сплоченными. И помните, что право на забастовку является во многих странах одним из основных гарантированных законом или конституцией прав человека.

Какие бы действия вы ни выбрали, не забывайте поговорить с местными представителями МФТ прежде чем предпринять какое-либо действие. Действуя совместно, можно выиграть битву за справедливость и основные права.

Аварии на море

Есть международные рекомендации, обеспечивающие морякам справедливое обращение со стороны судовладельцев, администрации порта или прибрежного государства, государства флага или по законам их собственной страны. Вот какие права есть у вас, случись такое с вами:

- У вас есть право на юриста. Просите предоставить его вам до того, как отвечать на любые вопросы или делать какие-либо заявления, поскольку ответы и заявления могут быть использованы против вас в случае судебного разбирательства в будущем.
- Вы должны понимать то, что говорят — попросите администрацию остановить опрос, если вы не понимаете вопросов. Если трудности вызваны используемым языком, просите пригласить переводчика.
- Ваша компания обязана помогать вам — обратитесь в компанию и/или в свой профсоюз за советом и помощью.

Подробности: www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

Это мошенничество!

Если вы ни с того, ни с сего получили предложение работы, которое слишком привлекательно, чтобы быть правдой, то это фальшивка — предупреждает моряков МФТ заместитель секретаря секции моряков Фабрицио Барселлона

Если вы получили непрошенное предложение работы по электронной почте, подумайте прежде чем делать что-нибудь. Пришло ли оно от хорошо известной вам судоходной или круизной компании? А предлагаемая заработная плата выше той, о которой вы только мечтали? Тогда это мошенничество.

Мошенничества при найме моряков и в особенности для работы на круизных судах разрослось как снежный ком. Мошенники открывают собственные вебсайты, обычно используя название и логотип действующей компании, а затем оповещают всех письмами по электронной почте, рекламными объявлениями и предложениями свободной регистрации.

Когда вы принимаете фальшивое предложение работы, вас просят сделать начальный взнос. Возможно, на проезд к судну, на оплату визы, на административные затраты. Это по умолчанию говорит о фальшивке, поскольку взимание у моряка денег при трудоустройстве на судно является нарушением Конвенции о труде в морском судостроении.

Не платите мошенникам ничего. Они будут продолжать запросы на дополнительную оплату, обещая что это «последний раз» и предупреждая, что если вы не оплатите этот последний взнос, то потеряете все, что уже оплатили. Они не остановятся, пока не выжмут вас досуха.

Даже если вы начали соглашаться на это предложение, но отказались оплатить первый взнос, они могут спросить ваши фамилию и имя, дату рождения, домашний адрес, и сканированную копию вашего паспорта. Они могут использовать это для кражи ваших персональных данных. Если вы указывали реквизиты счета, незамедлительно уведомите ваш банк, или ваш счет опустеет.

Мошенничество не очень рискованно и не очень затратно. Страны проживания мошенников не будут преследовать их по суду (они никогда не живут в таких странах как Великобритания, США и Австралия).

Что вы можете предпринять?

Отказаться от намерения. Не сообщайте свои персональные данные. Если вы что-то заплатили, остановитесь сейчас.

Проверяйте любые предложения работы.

Удаляйте, если оно пришло по электронной почте без вашего запроса и предупредите своих друзей. Также остерегайтесь от предложений работы на сайтах, которые представляются судоходными компаниями или компаниями по трудоустройству, а также от фальшивых предложений работы на реальных вебсайтах, в особенности на тех, где есть служба рассылки предложений работы и рекламы.

Если вы ищете работу, посещайте вебсайты реально существующих круизных линий или широко известных судоходных компаний. Ищите на сайте предупреждения и обращайтесь в реальную штаб-квартиру, если есть малейшие сомнения.

Если вы сомневаетесь относительно полученного предложения, перешлите его в МФТ по адресу: jobscam@itf.org.uk и спросите совета.

Общие признаки мошенников

- Любое незапрошенное предложение работы
- Любая просьба оплаты чего бы то ни было в любое время
- Любой запрос банковских реквизитов
- Любой запрос на отсканированные личные документы, такие как паспорт или диплом
- Номер мобильного телефона, особенно если это главное лицо в предполагаемом офисе
- Адрес электронной почты от свободных провайдеров, таких как gmail, globomail, Yahoo
- Адреса электронной почты, в которых домен страны отличается от предполагаемого местонахождения офиса
- Орфографические и грамматические ошибки в посланиях

Брошенные экипажи: позор морского судоходства

Огромное число национальных и зарубежных моряков становились жертвами тех, кто бросает суда и экипажи. МФТ занимается поиском решения этой проблемы преимущественно по вопросам репатриации, невыплаты заработной платы и обеспечения брошенных моряков продуктами питания. Мы тесно сотрудничаем с учреждениями ООН, национальными ведомствами, международными организациями, судоходными компаниями, судовладельцами и крьюинговыми агентствами. В журнале *Морской бюллетень* освещается то, как Конвенция о труде в морском судоходстве от 2006 г. расширяет возможности МФТ и профсоюзов заниматься этим бедствием в отрасли и освещает шокирующий случай с экипажем, брошенным в Омане

МФТ помогает экипажу, брошенному в Омане

Некоторые наиболее ужасные случаи с брошенными экипажами произошли в Арабском мире. Однако, как говорит инспектор МФТ Мохамед Аррачеди, повторы в поведении компании Venous Shipping — это самое худшее, с чем он когда-либо сталкивался

Компании Venous Shipping уже запрещено работать в водах ОАЭ, где она бросила три судна — Al-Nouf, City Elite и Beta. Однако это не остановило ее, а в результате в МФТ поступила просьба о помощи от 16 индийских моряков, брошенных более 4 месяцев назад в 2018 г.

Члены экипажа были наняты агентством Al Noor al Sateer Marine Services и должны были прибыть на суда в портах Омана. Вскоре после прибытия на суда в августе 2018 г. их бросили. Условия проживания были очень плохими, провианта было мало, а за 4 месяца им не заплатили ни единого доллара.

В 2016 и 2017 годах МФТ уже помогала экипажам этих судов и мы были потрясены тем как старая история повторяется снова, но уже с другими членами экипажей.

Как показано на рисунке (справа), их перемещали с судна на судно, а они не имели возможности уйти и вернуться домой.

В конце концов, с большим трудом, нам удалось снять с судна 16 моряков и мы надеемся вскоре репатриировать их.

Их злостные нарушения еще не закончились, так как судовладелец все еще отказывается заплатить им. ■



Клубы P&I играют решающую роль в судьбе брошенных моряков

Если вас бросили или вы получили травму на работе, страхователь или иной гарант безопасности оформит финансовое обеспечение, которое судовладельцы обязаны передать экипажу для удовлетворения его финансовых потребностей. Джонатан Хеар, председатель Международной группы комитета обязательного страхования, объясняет более подробно:

На долю 88 стран, ратифицировавших конвенцию о труде в морском судоходстве (MLC), приходится 91% мирового флота по тоннажу. Это знаменательное достижение является свидетельством реализации политической воли правительств этих стран и работы Международной организации труда (МОТ), собирающей вместе представителей правительств, работодателей и профсоюзов, чтобы придать форму политике в отношении морского судоходства.

Согласно Конвенции MLC, судовладельцы обязаны привести доказательства финансовой безопасности, покрывающей их обязательства по травмам физических лиц и прочим искам моряков. Она должна включать выплату задержек заработной платы в пределах до 4 месяцев и других сопутствующих затрат, если судовладелец не выполнил своих обязательств по договорам найма моряков или иных договорных соглашений.

Международная группа (МГ) Клубов P&I Clubs состоит из 13 страховщиков ответственности за причинение вреда третьим лицам на морском транспорте, которым принадлежит 95% мирового флота и которые намерены соблюдать требования Конвенции MLC. В 2016 г. МГ Клубов ввела новые правила и структуры страхования, которые привели к появлению сертификатов финансовой безопасности, которые судовладельцы обязаны вывешивать на своих судах.

Международная группа недавно участвовала в обучении новых инспекторов МФТ,

включая эффективную работу с жалобами моряков на травмы. Это дало возможность обменяться мнениями по вопросам, которые могли бы задержать скорую репатриацию брошенных моряков.

Мы выяснили, что некоторые юрисдикции не стремились разрешать брошенным морякам покинуть судно до соблюдения условий их освобождения, таких как прибытие на судно нового экипажа.

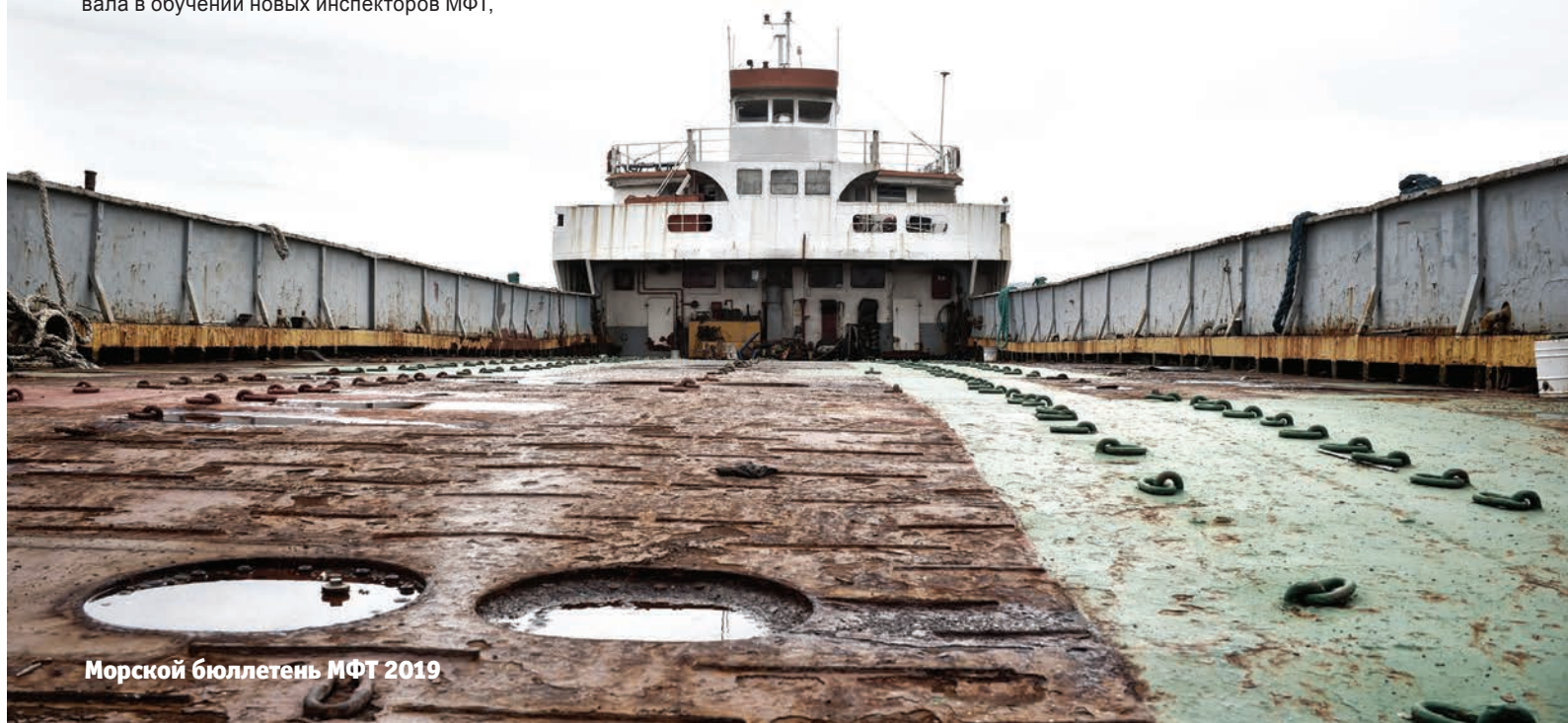
Согласно Конвенции MLC, государство обязано способствовать быстрой репатриации экипажа, который оказался брошенным в его юрисдикции. Однако, государства зачастую не в полной мере сотрудничают с организаторами репатриации. Очень важно, чтобы МФТ и другие участники сообщали о таких случаях в МОТ и в Международную морскую организацию (ИМО).

Действуя совместно с отраслью морского судоходства и МОТ, мы должны замечать перемены в восприятии и поведении служащих отдельных государств. А в плане долгосрочного интереса к благополучию моряков эти вопросы должны со временем исчезнуть.

К осени 2018 г. МГ принимала участие в помощи 32 брошенным экипажам. Клубы будут продолжать профилактическое сотрудничество с МФТ и другими организациями, обеспечивая скорейшую репатриацию брошенных моряков. ■

Международная группа P&I клубов

- The Swedish Club - www.swedishclub.com
- UK P&I Club - www.epandi.com
- Skuld - www.skuld.com
- Britannia - www.britanniapandi.com
- Steamship Mutual - www.steamshipmutual.com
- Gard - www.gard.no
- The London P&I Club - www.londonpandi.com
- West of England - www.westpandi.com
- North - www.nepia.com
- Shipowners - www.shipownersclub.com
- The Standard - www.standard-club.com
- The American Club - www.american-club.com
- The Japan Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association - www.piclub.or.jp



Сигнал тревоги брошенным морякам: действуйте быстро, чтобы не потерпеть неудачу!

Если вы думаете, что вас могут бросить, необходимо написать жалобу и как можно ранее обратиться к страховой компании. А иначе, как объясняет координатор инспектората МФТ Стив Троусдейл, вас ждут финансовые потери



Полис финансовой безопасности для защиты брошенных моряков обязателен для всех судов под флагом страны, ратифицировавшей Конвенцию о труде в морском судоходстве (MLC, 2006), или заходящих в порты, где применяются положения MLC. Это означает, что судовладелец обязан обеспечить финансовую безопасность, например в форме страхового полиса, предусматривающего прямой доступ к нему со стороны моряков и оформленного на такую сумму, которая позволит оказать своевременную помощь брошенным морякам. Это означает, что теперь не будет моряков, оставленных на долгие месяцы без пищи, без зарплаты и без возможности вернуться домой.

Крюговые агенты и моряки обязаны до подписания контракта проверить наличие у судна страхового полиса финансовой безопасности. И хорошенько подумать до подписания контракта, если сведения о полисе не подтверждаются при проверке.

Полис финансовой безопасности на английском языке должен быть вывешен на судне на видном месте. Официально он называется «Сертификат страхования или Полис финансовой безопасности относительно затрат по репатриации моряков и обязательств, оговоренных Правилами 2.5.2, Стандарта A2.5.2 Конвенции о труде в морском судоходстве (2006) с поправками».

Вы можете проверить действительность полиса, найдя имя судна на веб-сайте клуба P&I или на сайте страховщика, указанного в полисе.

Если вы думаете, что вас могут бросить, если вам не заплатили за два или более месяцев и вы хотите репатриации, не ждите слишком долго, а действуйте. Подайте жалобу и лично переговорите со страховщиком или попросите МФТ сделать это от вашего имени.

По страховому полису вам выплатят максимум за 4 месяца задержанную заработную плату и причитающиеся по договору найма или по колдоговору судна надбавки. Вот почему так важно не ждать слишком долго. Если вы подадите жалобу через 6 месяцев, компенсацию получите только за 4.

Страховой полис должен охватывать также все обоснованные затраты, включая продукты

питания, одежду, если требуется, проживание, питьевую воду, топливо для выживания на борту судна и требуемую медицинскую помощь, а также затраты по репатриации («удобное и скорое сообщение, обычно воздушное, и все необходимые в пути затраты, такие как пища, личное место и перевозка личных вещей»). Он распространяется на весь период с момента оставления до прибытия домой. ■

Вы можете взыскать страховку, если судовладелец:

- не оплачивает вашу репатриацию; или
- оставил вас на судне без необходимых средств существования и поддержки; или
- иными путями осложнил свои отношения с вами, включая в том числе невыплату указанной в договоре заработной платы за период не менее двух месяцев.

МФТ вынесла проблему брошенных моряков на международный форум

Делегация МФТ провела 24 апреля 2018 г. инновационную презентацию о социальных издержках брошенных экипажей в рамках 105-го заседания юридического комитета Международной морской организации (ИМО).

Презентация МФТ о брошенных экипажах впервые прозвучала в этой аудитории. Были освещены новейшие сведения из базы данных ИМО и Международной организации труда (МОТ) о зарегистрированных случаях бросания моряков. Презентация и сообщение о текущей работе МФТ получили высокую оценку стран-членов и организаций.

Бранко Берлан, постоянный представитель МФТ в ИМО, сказал: «Инспекторат МФТ и членские профсоюзы на местах делают все возможное для смягчения этих экстремальных ситуаций. Однако, многие государства порта и государства флага должны играть более активную роль, а мы в ИМО подчеркнули первостепенную обязанность всех присутствующих исполнять свои обязанности и проводить солидарность в действие, чтобы улучшить благосостояние и права моряков».

«Мы приветствовали проявления интереса и искреннюю готовность сотрудничать с МФТ в интересах моряков».

Взгляд на круизный сектор

Для многих экипажи на круизных судах являются самыми заметными моряками, которые делают дни их отдыха запоминающимися и бесценными. «Морской бюллетень» выяснил оценку экипажа и какие у этого сектора перспективы

Закулисье круизного судна

Действительно ли работа на круизном судне так привлекательна, как может показаться? Ливия Мартини, заместитель координатора МФТ в Италии, использует свой опыт палубного офицера круизных судов, чтобы пролить свет на реальную жизнь на борту



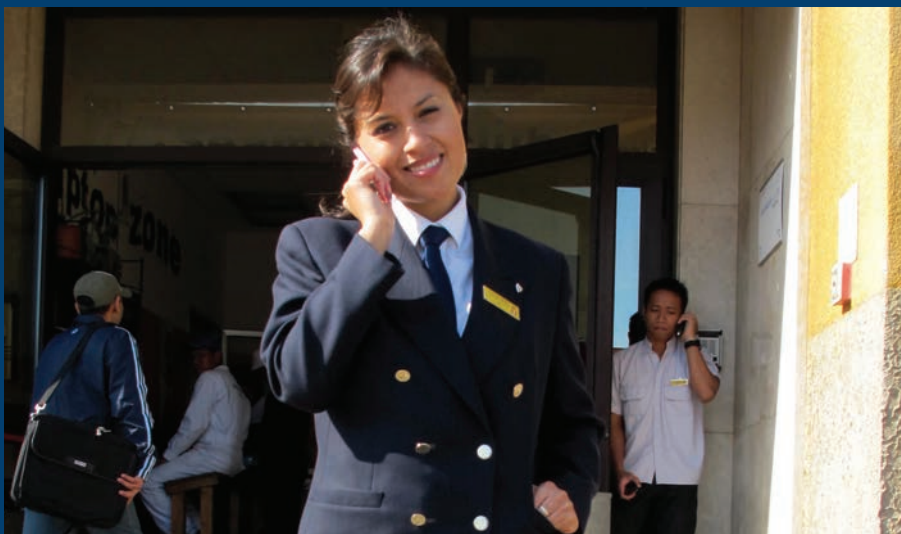
Когда мне было 16 лет, я мечтала работать на пассажирских судах и каждый день оказываться в другом уголке мира. Именно так большинство людей представляют себе работу на круизном судне! На самом деле, для работы в гигантском плавучем отеле с персоналом более 1000 человек вы должны любить свою работу всем сердцем.

Почему это так? Ладно, зарплата хорошая и платят всегда вовремя. Но приходится долгие месяцы работать вдали от дома, с людьми разных культур, в местах, где часовые пояса могут меняться через каждые 10 дней. И вдобавок, есть еще и ответственность, которую каждый член экипажа несет как только он или она ступит на борт круизного судна.

Наряду с выполнением своей основной работы ты должна быть готова заботиться о своих пассажирах в условиях чрезвычайной ситуации. У каждого члена экипажа есть обязанности на случай аварии, ко-

Быстрый рост создает проблемы экипажу

Круизная отрасль растет быстро, за счет появления более вместительных и более качественных судов. Заместитель секретаря секции моряков Фабрицио Барселлона смотрит на это с позиции экипажей



Трудно идти в ногу с более вместительными судами, поступающими на круизный рынок. Самое большое на данный момент судно (Symphony of the Seas, поступило в апреле 2018 г.) может перевозить более 6500 пассажиров при численности экипажа 2200 человек.

Столь быстрый рост создает трудности экипажу. МФТ представляет моряков в таких организациях как Международная морская организация (ИМО) и Международная организация труда (МОТ), которые вводят международные стандарты на условия труда, найма, профобучения и безопасности на море. МФТ и ее членские профсоюзы работают, добиваясь того, чтобы работодатели соответствовали этим стандартам, чтобы они расширяли профобучение и профессионализм при наборе и сохранении экипажа.

В 2018 г. МФТ провела опрос с целью получить общий вид отрасли. Выяснилось, что на круизных судах заняты примерно 340000 членов профсоюзов МФТ — почти треть от 850000 моряков, которых представляют профсоюзы МФТ, работающие во всех секторах морского судоходства.

Четыре ведущих профсоюза заключают большинство колдоговоров для экипажей круизных судов — это Norwegian Seafarers' Union (NSU), FIT-CISL в Италии, Nautilus International и ver. di в Германии.

В экипажах круизных судов есть моряки 161 национальностей. Больше всего филиппинцев (более 81000), затем индийцев (около 37000) и индонезийцев (30000).

В ходе проверок круизных судов инспекторами МФТ выяснилось, что среди работающих на борту хороший баланс мужчин и женщин. В гостиничных номерах мужчины и женщины выполняют одну и ту же работу. Различия наблюдаются в мореходной части экипажа, где преобладают мужчины.

К сожалению, моряки, надеющиеся ходить на круизных судах, являются объектом внимания рекрутеров-мошенников — криминологических агентов и вебсайтов, которые требуют деньги за устройство на судно или за специальное образование. Прочтите на восьмой странице вкладки о том, как защитить себя. ■

торые надо тренировать не реже чем раз в неделю, в том числе и в часы своего отдыха.

Учтите также, что круизное судно работает 24 часа в сутки семь дней в неделю — палубы, машинное отделение, камбуз и электротехническая служба работают круглосуточно наряду с оказанием гостиничных услуг и медицинской помощи.

Как палубный офицер я работала по 10 часов в день. Несение вахты означает, что вы едите в разное время суток, причем иногда всего один раз в день. Вы едите бесплатные блюда в офицерской столовой или в ресторане самообслуживания. Одним из бонусов этой работы является возможность расслабиться в бассейне или в гимнастическом зале для экипажа.

Если у пассажиров на борту это дни замечательного отпуска, то людям, которые

оказывают им все эти услуги, приходится жить на судне 8-9 месяцев подряд. Вместо роскошных кают с балконами и видом на море экипаж размещается в маленьких каютах. Будучи кадетом, я 12 месяцев делила такую каютку с такой же стажеркой. Поскольку мы работали в разные смены, были трудности с уединением и отдыхом.

Для меня, самое интересное в моей работе было волнение во время судовождения и реализации долгих лет учебы на практике. Я повидала много мест и подружилась со многими людьми совершенно разных национальностей и происхождения. Самое плохое в моей работе было ощущение, что ты просто некто.

Круизное судоходство растет чрезвычайно быстро, так что мы правы, когда уделяем больше внимания тем людям, которые создают эти приключения для пассажиров. ■

Новая консультационная служба поддерживает тысячи семей индийских моряков

Высокий спрос на новую профсоюзную консультационную программу продемонстрировал масштабы стресса и депрессии среди индийских моряков и их семей. Д-р Сайед Азиф Алтаф, координатор глобальной программы МФТ по реализации благополучия, и Абдулгани Серанг, Генеральный секретарь Национального профсоюза моряков Индии, рассказывают

Все моряки знают, что судно — это место, где очень много работы. А еще это и жилье на долгие месяцы вдали от семей при скудной или вовсе отсутствующей информации, психологической или медицинской помощи. Эти факторы влияют на психическое здоровье моряков и могут привести к стрессу или депрессии.

Все больше становится свидетельств надвигающегося кризиса.

Глобальный опрос, проведенный МФТ во всех ведущих странах-поставщиках моряков в 2015 г., показал, что почти 50% из 614 респондентов сказали, что испытывали подавленность иногда или часто; а очень впечатляющее число ответивших сообщили, что подумывали о самоубийстве, а на Филиппинах 41% моряков имели товарищей по работе, которые подумывали о самоубийстве. Согласно закрытым данным Британского P&I Club, среди моряков смерть в результате самоубийства выросла более чем в три раза — от 4,4% в 2014 г. до 15,3% в 2015 г.

Тем не менее, душевное состояние моряков остается закрытой темой, а отрасль

морского судоходства реагирует крайне медленно.

Некоторые работодатели начали проводить для моряков сеансы удаленного консультирования, но проблемы конфиденциальности и проблемы с доверием мешают морякам обращаться за помощью. Часто они отказываются обсуждать свое душевное здоровье и искать необходимую поддержку потому, что боятся потерять работу и попасть в «черные списки».

Индийский профсоюз National Union of Seafarers of India (NUSI) уже давно пропагандирует укрепление душевного здоровья моряков во всем мире. В марте 2017 г., он дал старт своей ключевой программе NUSI SAHARA, а «sahara» на хинди означает поддержку.

Прошедшие специальную подготовку психологи и психотерапевты круглосуточно и без перерывов оказывают помощь индийским морякам и членам их семей по выделенной телефонной линии и в интернете. Эта служба призвана улучшать душевное здоровье и бороться со стрессами



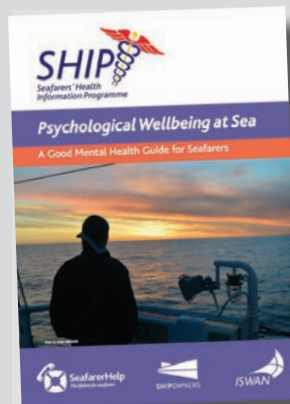
на самом раннем этапе — прежде, чем состояние ухудшится.

В течение первых 18 месяцев работы программа NUSI SAHARA приняла 709 телефонных звонков — примерно 69% от моряков, а остальные от членов их семей. Такой спрос на услуги телефонной службы свидетельствует о том, что душевное здоровье членов семей также страдает из-за долгого отсутствия моряков.

Среди позвонивших на «горячую линию» почти 69% говорили о том, что испытывают стресс и тревогу. Примерно 54% позвонивших были озабочены проблемами, относящимися к организации управления работой, а 35% проблемами семьи и личных отношений. Настораживало то, что 20% моряков страдали от стресса, вызванного домогательствами, конфликтами и даже крайними проявлениями физического насилия со стороны сослуживцев.

Программа NUSI SAHARA также проводит семинары в своем офисе и в общежитии моряков в Мумбае, чтобы помочь морякам и членам их семей смягчить стресс и нау-

Справочник ISWAN для моряков по вопросам душевного здоровья и благополучия



В октябре 2018 г. Международная сеть помощи и социально-бытового обслуживания моряков (ISWAN) опубликовала на нескольких языках пособие для моряков, озабоченных своим душевным здоровьем и благополучием.

Пособие «Психологическое благополучие в море», первоначально изданное на английском языке, теперь доступно на арабском, китайском, филиппинском, хинди, русском и испанском языках.

Написанное психологом-клиницистом пособие дает морякам простые практические советы о том, как распознать риски и как улучшить свое благополучие, несмотря на обилие трудностей быта на море.

ISWAN в сотрудничестве с KVN также выпустила бесплатный пакет учебных материалов. Пособие «Психологическое здоровье и благополучие» охватывает несколько тем и подсказывает вам, где вы сможете найти поддержку.

«Психологическое благополучие в море» можно скачать здесь: <http://bit.ly/2qluFLM>, а «Психическое здоровье и благополучие моряков» можно скачать здесь: <http://bit.ly/2PE8VsG>.



читься эффективным методом преодоления стресса. На данный момент 4500 человек участвовали в 160 семинарах.

В наихудшем варианте нынешние требования на работе и стремление управиться с домашней работой совершенно очевидно играют роль в возникновении и усугублении проблем душевного здоровья. Однако самые высокие показатели преобладания стресса и тревоги, о которых сообщили 69% участников консультаций, были вызваны факторами, обусловленными неудовлетворенностью моряков собой и своей работой.

За первые 18 месяцев работы программы SAHARA ее услугами воспользовались несколько тысяч моряков и членов их семей. Мы надеемся, что помогая им быстро найти помощь, мы повышаем качество их жизни и производительность труда.

МФТ будет сотрудничать с профсоюзами различных видов транспорта по вопросам применения программы и модели SAHARA на всех видах транспорта, где трудящиеся испытывают стресс и депрессию. ■

Пять самых важных советов как сохранить душевное здоровье в море:

1. Больше занимайтесь тем, что доставляет вам удовольствие – что бы это ни было, спланируйте для него время.
2. Подумайте о том, за что вы должны быть благодарны, – и поблагодарите тех, кто принес в вашу жизнь позитивные в какой-то мере перемены.
3. Формируйте семейные отношения и договаривайтесь до отъезда из дома о том, насколько долгими и насколько частыми могут быть ваши контакты в реальности.
4. Принимайте участие в общественных мероприятиях, таких как вечера кино или компьютерные игры для большого числа участников.
5. Поддерживайте физическую форму и здоровье с помощью регулярных упражнений, сбалансированной диеты и необходимых перерывов на отдых.



Сеть профсоюзов МФТ в Арабском мире быстро растёт

Сеть МФТ Арабского мира и Ирана продолжает развиваться в мощную структуру контактных лиц профсоюзов и новых инспекторов в регионе, где моряки особенно уязвимы для эксплуатации. Лишь немногие страны Арабского мира ратифицировали Конвенцию о труде в морском судоходстве, поэтому во многих странах этого региона профсоюзов либо просто нет, либо они работают в сложной обстановке. Координатор сети Мохаммед Аррачеди сообщит вам текущие новости

В регионе Арабского мира и Иране увеличивается число моряков, обращающихся за помощью, поэтому мы продолжаем строить и укреплять возможности МФТ и ее членских профсоюзов эффективно реагировать.

Вот почему мы выявляем и обучаем все больше контактных лиц во многих странах. Контактные лица — это опытные люди с именем из членских профсоюзов МФТ, знающие мореплавание и английский язык, которые могут помочь морякам с большим набором проблем и сотрудничать с морскими организациями для их урегулирования.

За время после создания сети в январе 2017 г. она выросла до 20 контактных лиц в 8 странах, включая команду в Иране из 6 членов профсоюза IMMS, входящего в МФТ, которые обслуживают все порты Ирана. Скоро сеть разрастется до 24 контактных лиц в 10 странах. Мы сейчас заняты поиском новых контактных лиц для шести новых портов (три в Омане, два в Марокко и порт Сфакс в Тунисе), трех контактных лиц для главных портов Йемена (Ходейда, Эль-Мукалла, Муха) и одного для порт-Судана.

МФТ проводит для профсоюзов этого региона тренинги и лекции, чтобы они чувствовали себя лучше подготовленными и более устремленными наладить отношения с главными фигурантами отрасли, такими как правительственные структуры и морские ведомства. Мы также помогаем профсоюзам МФТ расширять сотрудничество, чтобы вместе они стали сильнее и помогли друг другу противостоять приближающимся вызовам, таким как заключение коллективных договоров. Несколько профсоюзов уже подписали свои договоры стандарта МФТ относительно своих моряков, работающих на национальные компании и на судах под удобными флагами, тогда несколько других подписали совместные колдоговоры с другими профсоюзами МФТ.

Важной работой стало проведение семинаров — пока что шести — совместно с морскими администрациями и министерствами транспорта в ОАЭ, Бахрейне, Кувейте и Омане, чтобы закрепить их знания Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC), а в перспективе, чтобы воодушевить страны региона на ратификацию MLC.

Эти семинары — а один из них мы провели в ноябре 2018 г. в Турции для членов иранского профсоюза IMMS, чтобы они поделились навыками и лучшими приемами работы по организации отпора бедственному положению моряков в этом регионе. За период с января 2017 г. по сентябрь 2018 г. МФТ и ее контактные лица откликнулись на призывы моряков 159 раз в том числе и по повторным обращениям, и взыскали задолженности по заработной плате на общую сумму свыше 1,8 млн. долл. США. Среди самых больших выплат задолженности можно назвать судно Fatima под флагом государства Сент-Винсент и Гренадины, брошенное в Ливии, судно Goodman под флагом Панамы, брошенное в ОАЭ, судно Freedom под флагом Того, брошенное в Алжире и судно Avonmore под флагом Бахрейна, брошенное в Марокко.

Некоторые из этих случаев касаются экипажей, которые оставались брошенными очень долгое время — читайте про случай в Омане на странице 19. ■

Технические новшества моряков не заменят

Капитан Куба Шимански, Генеральный секретарь международной торговой ассоциации InterManager в секторе управления судами и экипажами, делится своими соображениями относительно будущего моряков

Празднование Всемирного морского дня Международной морской организацией (ИМО) в сентябре 2018 г. предоставило мне великолепную возможность задать «руководящей верхушке» наводящий вопрос: какое будущее ждет нас, моряков?

Ответ был очень обнадеживающим — мы нужны! Люди не могут представить себе морское судоходство без нас и еще много времени пройдет до того как мы увидим суда без людей, хотя в прошлом мы уже могли видеть самоуправляющиеся суда.

Так о чем же весь этот ажиотаж? Ну, кое-кто в нашей отрасли открыл для себя идею «вещевого интернета», которая тесно связана с «супермассивом данных» и с желанием производителей техники распространить свое влияние на неосвоенную территорию или, как в нашем случае, на неосвоенные океаны — на судоходство.

Мы, моряки, несем ответственность за большие активы — как минимум, за 90% всех товаров перевозимых самым чистым видом транспорта. За последние 10 лет судоходство возросло на 100%. Мы уже командуем 90000 «с хвостиком» судов, на которые распространяется действие Конвенции SOLAS!

Мы водим эти активы и мы же выполняем их текущее содержание. Те, кто обвиняет нас в катастрофах, забывают о том, сколько раз за день мы предотвращаем серьезные катастрофы. И все же, всякий раз, когда я говорю это, я слышу в ответ «но мы же вам за это платим»!

Отлично, я буду счастлив получать плату за предотвращение катастроф. И если техника будет помогать, то мы добьемся еще более высоких результатов. На воздушном транспорте уже совершили этот

прыжок. Пилоты просто ведут самолет — они не составляют платежные ведомости, не занимаются снабжением или даже текущим содержанием и ремонтом.

Я с нетерпением жду того времени в морском судоходстве, когда навигатор начнет прокладывать курс, старший механик будет обслуживать свою механику и технику, что предположительно сделает суда автономными и будет выполнять всю бюрократическую ерунду вместо нас.

Представьте себе: нет входящей переплат относительно таможи, иммиграции и полиции; нет агентов! А может быть, будет множество агентов, контролирующих работу глупых работников порта, оставляя морякам заботу о своих судах.

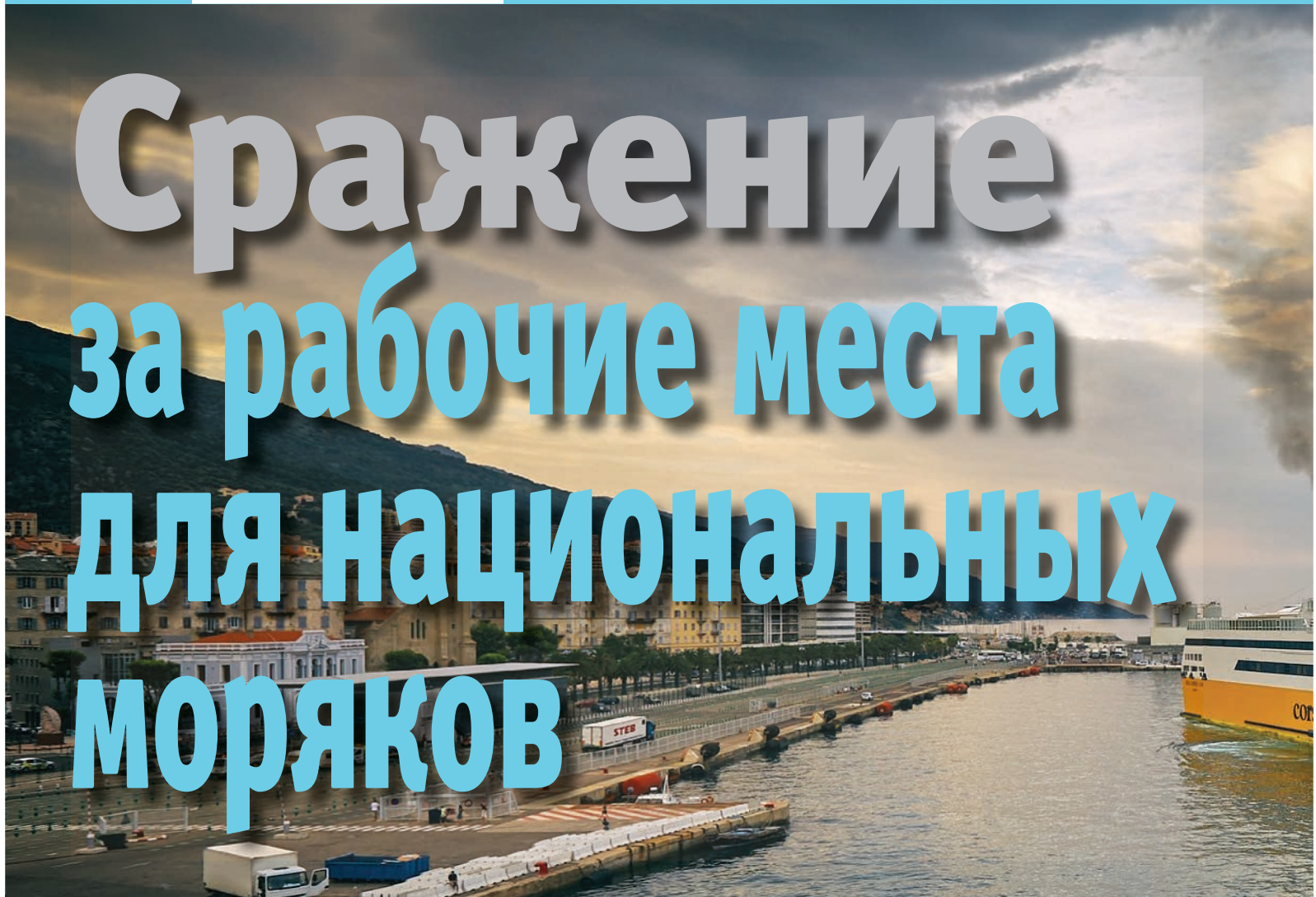
Возможно, на борту появятся новые должности с использованием информационных технологий и более подготовленные технически, чтобы присматривать за постоянно усложняющимся оборудованием. На палубе я вижу операторов, обеспечивающих надзор за техникой, перезагружающих компьютеры и помогающих компьютерам, когда те барахлят.

Однако, наш опыт и знания крайне сложно заменить. Поэтому давайте пока что не будем сдаваться. ■

Карьера капитана Шимански:

Капитан Шимански начал свою морскую карьеру в 1985 году палубным офицером на танкерах — газовозах и химовозах, а стал капитаном в 1999 г. После нескольких должностей на берегу он пришел генеральным секретарем в компанию InterManager в 2010 г. Среди множества его сертификатов есть диплом Академии Ллойда по судовождению. Он читает лекции по управлению судами, а в июле 2018 г. он был награжден почетной степенью доктора в университете Solent Southampton University в знак признания его вклада в морское судоходство.





Сражение за рабочие места для национальных моряков

Профсоюзы Индии протестуют против либерализации каботаж

Абдулгани Серанг, Генеральный секретарь и казначей профсоюза National Union of Seafarers of India (NUSI), объясняет почему профсоюзы протестуют против попыток правительства открыть доступ к каботажу для всех.

Индия является одновременно страной-поставщиком моряков и страной, владеющей судами, поэтому индийские моряки работают как на индийских судах, так и на судах под иностранными флагами.

На суда под флагом Индии судовладельцы обязаны нанимать только индийских моряков, поэтому они тысячами охотно нанимаются по типовому индийскому договору найма. Однако, Министерство морского судоходства недавно предприняло шаги, несущие прямую угрозу рабочим местам всех моряков на борту судов под индийским флагом.

До сих пор, только судам под индийским флагом было разрешено перевозить внутренние грузы. Однако правительство отменило это требование и открыло наш грузовой каботаж контейнеровозам под иностранными флагами и с иностранными экипажами. Такое смягчение правил могут распространить на танкеры и на другие суда.

Это означает, что суда под иностранными флагами будут конкурировать с индийскими судовладельцами в сфере каботажных перевозок. Если это произойдет, все моряки, несущие службу по статьям индийского договора

найма, потеряют свои рабочие места. Уже сейчас, многие индийские моряки потеряли свои рабочие места из-за судов под иностранными флагами, а индийские судоходные компании предпочитают работать под иностранными флагами, куда уйдут тысячи рабочих мест.

Профсоюзы NUSI и Maritime Union of India (MUI) и их моряки энергично протестовали против отмены ограничений по каботажу, которая причиняет ущерб всему мореходному сообществу Индии и в частности, морякам.

Мы приложим все силы, чтобы это отменили. ■

Моряки жизненно необходимы для преуспевающей отрасли морского судоходства, которая приводит в действие экономический рост и поддерживает независимость и безопасность страны. Все это подкрепляет каботаж — система резервирования государством рабочих мест во внутренних морских сообщениях для своих моряков — но к сожалению, каботаж все сильнее подвергается угрозам судовладельцев, которые гонятся за прибылями в ущерб рабочим местам и навыкам национальных моряков.

Четыре профсоюза поделились с Морским Бюллетенем своими действиями по защите национальных рабочих мест и местных поселений и по остановке социального демпинга, который занижает стандарты, касающиеся трудящихся.



В Чили профсоюзы надеются отменить законопроект о круизном каботаже

Профсоюзы моряков намерены основываться на своем успехе в парламенте относительно ограничения предложений правительства сделать каботаж открытым, сообщает Хуан Луис Вильялон Джоунз, инспектор МФТ, Вальпараисо, Чили

Профсоюзы моряков говорили начистоту, что они не против того, чтобы иностранные пассажирские судоходные компании занимались бизнесом в Чили. Они просто требуют, чтобы те работали по законам Чили. Иначе мы опасаемся, что это создаст прецедент для открытия нашего грузового каботаж, против чего мы будем выступать, используя любые законодательные возможности.

К сожалению, правительственный законопроект об открытии каботаж для пассажирских судов вокруг

всего побережья Чили выдержал обсуждение в сенате, верхней палате парламента.

Однако, есть и хорошая новость — некоторые перемены, предложенные профсоюзами моряков, были приняты сенаторами во внимание и уже вошли в исправленное предложение, которое будет передано нижней палате.

Законопроект предположительно будет распространяться на все круизные суда вместимостью более

400 пассажиров и на некоторые суда вместимостью менее 400 пассажиров.

Мы ожидаем, что когда он дойдет до нижней палаты, МФТ и профсоюзы моряков сумеют успешно пролоббировать и не допустить принятия законопроекта — потому что любые внесенные в него поправки потребуют дальнейшего обсуждения в сенате, а судя по имеющемуся опыту, это закончится тем, что законопроект «уснет» навсегда. ■

Как подрывают австралийский каботаж

Дин Саммерс, координатор МФТ в Австралии, описывает как подрывают национальный каботаж и эксплуатируют иностранные экипажи

Каботаж описан в австралийском законодательстве в Законе о прибрежном судоходстве. Но его существенно подрывают положения, которые поощряют иностранные суда в ущерб судам под национальным флагом и с национальными экипажами. Некоторые иностранные суда находятся у берегов Австралии годами.

Закон регулирует прибрежные сообщения, выдавая уполномоченным судам лицензии на перевозки пассажиров или грузов между портами Австралии. Система лицензирования позволяет выдавать временные лицензии агентам, операторам и фрахтователям. Заявки на лицензию легко признать

недействительными, и морские профсоюзы испытывают фрустрацию от атмосферы секретности и манипуляций вокруг них.

Сейчас там находятся менее 10 австралийских судов, хотя члены профсоюза Maritime Union of Australia (MUA) работают в других областях, таких как офшорные промыслы и буксиры.

Условие временного лицензирования гласит, что иностранные моряки, которые заменяют австралийских, должны оплачиваться по старым отраслевым ставкам, которые правительство называет прожиточным минимумом. Это намного

меньше заработка австралийских моряков, но больше ставки МФТ.

Иностранный экипаж должен также получать бонус — разницу между ставкой оплаты в своей стране и ставкой моряков (SIA) — за те дни, когда они перевозят внутренние грузы Австралии. Такая оплата прибрежного каботажа начинается с третьего и распространяется на последующие рейсы в течение одного года.

Данное требование активно не применяется и многие судовладельцы отказываются платить добавки к зарплате пока члены экипажей не пожалуются. ■

Профсоюзы США столкнулись с угрозами каботажу

Прошел еще один год интенсивной работы по поддержке и защите законов о каботаже в США, сообщил Дэвид Хайндел, секретарь-казначей профсоюза Seafarers International Union of North America



Заметным событием текущего года стало создание обильно финансируемой анти-каботажной группы (Институт Катона), начавшей кампанию, которая, как ожидается, будет длиться годами, против Закона Джонса, который почти столетие защищал нашу национальную, экономическую и внутреннюю безопасность.

Это дополняет обычные необоснованные нападки на Закон Джонса со стороны аналитических центров и индивидуумов, которые либо выступают против судоходства под флагом США, либо не в курсе дела.

Несмотря на эти нападки, многие профсоюзы США успешно защищают Закон Джонса вместе с руководителями администрации, членами Конгресса и многими высокопоставленными военными, поддерживающими торговый флот США. Мы видели в 2018 г несколько позитивных результатов, включая внесенный в Конгресс законопроект в поддержку морского законодательства,

который будет поддерживать внутригосударственное строительство танкеров (хотя они будут использоваться для перевозок экспортных грузов). При этом, новые танкеры, контейнеровозы и сцепки контейнеров/суда с бескрановой погрузкой и выгрузкой были произведены или производятся для внутреннего рынка.

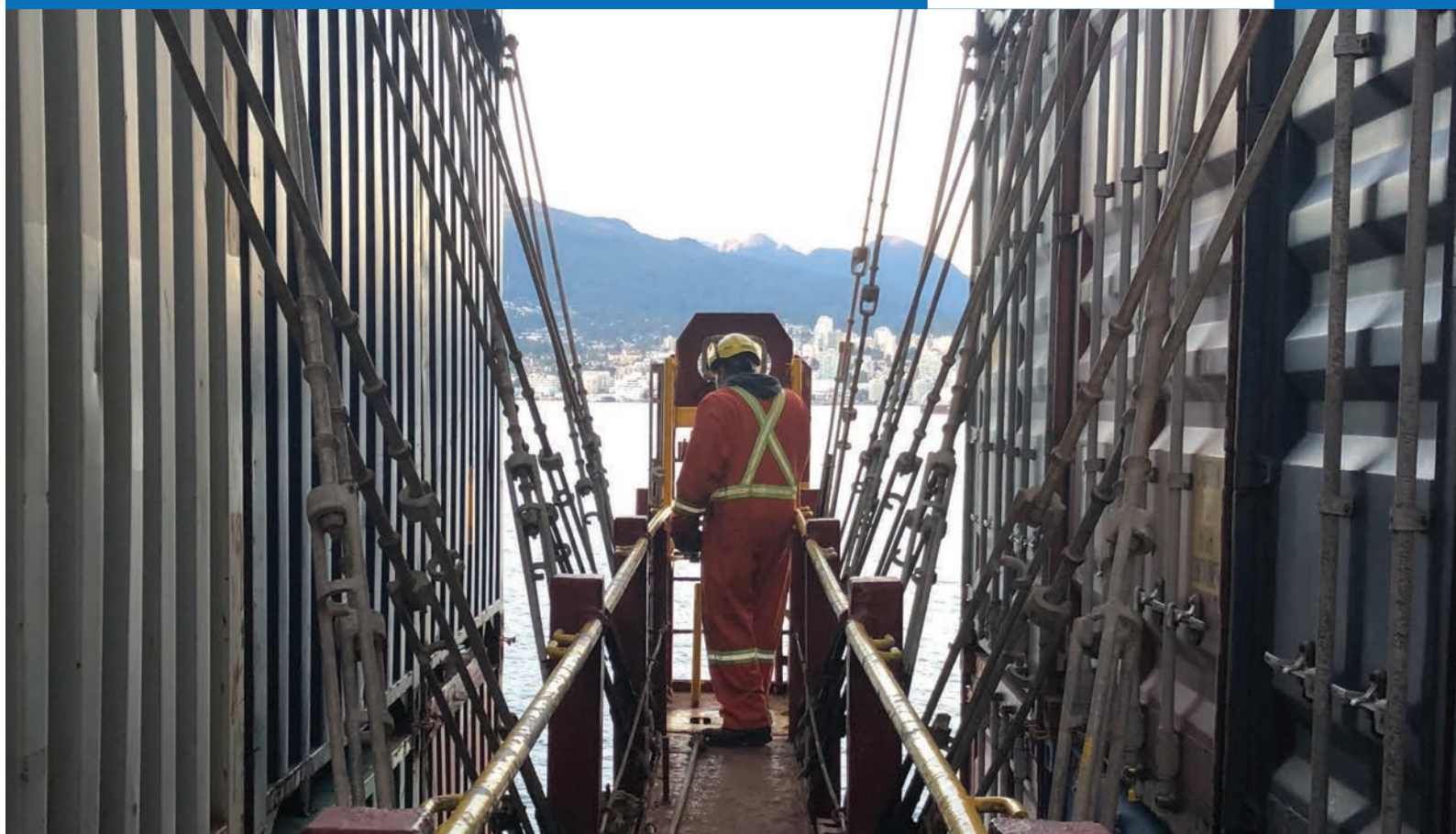
Мы также получили и распространили важное исследование «Законы о мировом каботаже», выполненное Международным центром юридической помощи и защиты прав моряков (SRI).

Коалиция American Maritime Partnership (AMP), членами которой являются профсоюзы МФТ, также выполняет незавершенные на конец года работы по поддержке законов о каботаже, в частности, продолжающуюся работу по распространению фактов об экономическом эффекте Закона Джонса и его вкладе в экономику и национальную безопасность США. ■

Опрос показал мировую картину каботажа

Прогрессивный отчет, опубликованный в сентябре 2018 г., раскрыл суть и диапазон мировых законов о каботаже и представил первый независимый аналитический отчет за период после 1992 г. Было установлено, что в 91 стране, которые представляют 80% стран ООН, имеющих выход к морю, действуют законы о каботаже, ограничивающие участие иностранных судов в их внутренних каботажных сообщениях. Отчет организации Seafarers' Rights International (SRI) был выполнен по заказу МФТ в течение двух с лишним лет. Он поможет при разработке политики в отношении каботажа.

Вы можете скачать отчет «Мировые законы о каботаже» здесь: <http://bit.ly/2RIhhUm>.



Новая статья в колдоговоре защищает моряков от найтовки

Моряки подвергаются опасности, когда судовладельцы поручают им найтовку грузов, которую должны выполнять докеры. Переработанная статья о докерах в одобренном МФТ коллективном трудовом договоре (СВА), уточнила круг обязанностей моряков –пояснил Питер Лахей, национальный координатор МФТ в Канаде

В большинстве портов докеры заявляют свое право на найтовку грузов. Однако некоторые судовладельцы заставляют моряков выполнять найтовку в дополнение к их основным обязанностям. Морские страховые компании и агентства государства порта крайне озабочены тем, что крепление и раскрепление грузов выполняет экипаж судна.

Позиция МФТ однозначна: найтовку должны выполнять докеры.

Экономическое давление жестких графиков и интервалов времени означает то, что зачастую экипажу приходится раскреплять грузы в море, в штормовых условиях, чтобы судно можно было разгружать сразу же по прибытию. Для моряков это опасно.

Не закрепленные надлежащим образом контейнеры поворачиваются под воздействием качки и ветра. Это может вызвать так называемое «расползание стопки», когда ослабленные уголки контейнеров проваливаются и инициируют обвал всей стопки.

Многие государства флага допускают на судах необоснованно низкую численность экипажа, а это означает, что члены экипажа часто устают, неся вахту на мостике или в машинном отделении. Основная обязанность экипажа — это безопасная навигация и текущее содержание судна. Уже сейчас усталость приводит к столкновениям судов, посадкам на мели, к переломам рук, ущемлениям конечностей и смертельным падениям. Крепление грузов нельзя добавлять к обязанностям экипажа, который уже и так перегружен работой.

Для уточнения положения о том, что крепление грузов должны делать докеры, в пересмотренном колдоговоре CMT сказано:

«Гарантировать, что никто на борту судна, работающий на Компанию постоянно или временно, не должен выполнять обработку груза в порту, возле терминала или на борту там, где докеры, являющиеся членами профсоюза МФТ, выполняют обработку груза. Если там нет достаточного числа квалифицированных докеров, эки-

паж судна может выполнять эту работу при условии, что заранее было достигнуто соглашение с Секцией докеров МФТ или с портовыми профсоюзами докеров; а также при условии, что среди моряков есть добровольцы, согласные выполнять такую работу; и если эти моряки достаточно квалифицированы и получают достаточную плату за эту работу. В этих целях статья «крепление и раскрепление грузов» может включать, но не ограничиваться следующим: погрузка, разгрузка, крепление, раскрепление, проверка и получение».

На протяжении десятилетий докеры всегда выступали за улучшение условий труда моряков. Сейчас надо работать совместно и добиваться признания того, что моряки не должны выполнять работу докеров. Солидарность означает, что мы обеспечиваем безопасность друг друга.

Если вы озабочены охраной своего труда, просим связаться с инспектором МФТ или написать нам по адресу: dockers@itf.org.uk



МФТ судится с ирландским правительством

Старший правовой референт МФТ Джонни Уорринг сообщает о текущих событиях в судебной борьбе за права рыбаков-мигрантов в Ирландии

МФТ продолжает борьбу за права рыбаков-мигрантов в Ирландии и вызвала государство Ирландия в суд.

Обнаружив несколько случаев злоупотреблений и предположительно торговли людьми в сфере ирландского рыболовства, МФТ пришла к заключению, что действующая схема выдавала рыбакам-мигрантам разрешения на работу в Ирландии, что смягчало проблему и не позволяло государственным организациям осуществлять надзор за процессом.

Координатор МФТ в Великобритании и Ирландии Кен Флеминг 10 лет собирал доказательства злоупотреблений в рыболовстве и его работа помогла выявить более 15 предполагаемых жертв торговли людьми.

В мае 2018 г. МФТ направила официальное уведомление Министру юстиции и равноправия о своем намерении начать судебное разбирательство. Министр не дал должного ответа и поэтому МФТ решила обратиться в суд. После ряда проволочек слушание

дела было назначено на конец ноября. МФТ надеется получить в ходе слушания временное предписание, запрещающее работу по схеме с разрешениями.

Конечной целью этой акции является постоянный запрет на применение схемы с разрешениями и обнародование причастности Ирландии к многочисленным эпизодам нарушения прав человека в рыболовной отрасли Ирландии. ■



Первый профсоюз рыбаков подал надежду рыбакам Таиланда

Председатель секции рыбаков МФТ Джонни Хансен приветствовал создание в Таиланде первого профсоюза, представляющего рыбаков, которые страдают от самых жестоких злоупотреблений в мировом рыболовстве

Распространенное использование в рыболовстве Таиланда жертв торговли людьми, принудительного и кабального труда в сочетании с опасными условиями труда, длинным рабочим днем и отсутствием юридической защиты рыбаков широко освещалось в СМИ в последние годы и служило поводом для международного осуждения.

Правительство Таиланда отреагировало на пристальное международное внимание тщательной ревизией отраслевых структур мониторинга и инспекции, включая ужесточение санкций за ущемление прав рыбаков. Однако большинство рыбаков Таиланда все еще подвергаются злоупотреблениям и эксплуатации.

МФТ придерживается твердого убеждения, что без вступивших в законную силу прав на предприятия и влияния за счет профсоюзного представительства, нарушения прав трудящихся и плохое обращение с рыбаками будут продолжаться.

После 12 месяцев организационной работы в портах Таиланда МФТ в мае 2018 г. официально объявила о создании Сети прав рыбаков (FRN), независимого, демократического профсоюза рыбаков, который возглавит кампанию за повышение заработной платы, улучшение условий труда и соблюдение прав трудящихся в отношении рыбаков в рыболовной отрасли Таиланда.

Эта сеть получила широкую поддержку мирового профсоюзного движения — профсоюзных федераций, национальных профцентров и профсоюзов моряков, а также профсоюзов Таиланда.

На официальное открытие в Сонгкхла в Таиланд прибыли лидеры профсоюзов KPI (Индонезия), IFOMS (Мьянма) и Камбоджийского Конгресса Труда; некоммерческих организаций, включая Международную организацию труда (МОТ), Бюро МОТ по деятельности трудящихся (ACTRAV), Центра солидарности, Защиты прав человека

и Stella Maris; а также крупнейшая в Таиланде компания Thai Union по переработке морской рыбы.

Создание сети FRN стало огромным шагом в борьбе за права рыбаков в рыболовной отрасли Таиланда и в Азиатском регионе.

Права не дают, их отбирают, а когда дело доходит до защиты и улучшения условий труда рыбаков, то наилучшим решением является представление рыбаками своих интересов, организация в профсоюзах и защита своих интересов.

Сеть FRN продолжит обучение сотен рыбаков оказанию первой помощи и лечению травм, оказанию давления на правительство Таиланда относительно ратификации Конвенции № 188 о труде в рыболовстве и о сотрудничестве с Thai Union относительно публичной демонстрации «Кодекса поведения на судах». ■

«До настоящего времени в рыболовной отрасли Таиланда не было демократического профсоюза. Присутствие организованных рыбаков за столом социального диалога на согласовании колдоговоров станет большим событием. Приглашение рыбаков за стол переговоров для обсуждения их пожеланий и методов их реализации — это реально важно, а ведь до создания профсоюза FRN в рыболовной отрасли Таиланда не было официального представителя»

Джейсон Джадд, старший судовой механик и программист, борец против неприемлемых форм труда в рыболовстве и рыбообработке Таиланда, Национальное бюро МОТ для Таиланда, Камбоджи и Лаоса

Следите за успехами Правовой сети рыбаков:
www.justiceforfishers.org

Новый руководитель Фонда моряков МФТ стремится поддерживать моряков надежнее



Журнал «Морской бюллетень» приветствует Кэйти Хиггинботтом – нового руководителя Фонда моряков МФТ и ее рассказ о планах применять новые методы работы для повышения благосостояния моряков

Работа в море означает пребывание за пределами нормальных юрисдикций и средств защиты, что вполне нормально, если у вас ответственный работодатель. Морякам требуется уважение и внутренняя сила, чтобы противостоять слишком уж частым случаям плохого обращения и эксплуатации, которая требует вмешательства МФТ. Должность руководителя Фонда дает мне прекрасную возможность сильнее воздействовать на жизнь моряков.

Мы хотели бы больше сотрудничать с профсоюзами МФТ – в особенности с теми, которые находятся в странах-поставщиках моряков и в портовых государствах с ограниченной инфраструктурой — используя программы улучшения благосостояния моряков и членов их семей. Важным компонентом будет укрепление отношений с влиятельными игроками отрасли, такими как судовладельцы, клубы P&I и международная сеть операторов терминалов.

Вы приступили к новой работе в июле 2018 г. Расскажите нам о своем прошлом и о том, что привело вас в Фонд

Давным-давно я изучала русский и французский языки, работала в издательской сфере, затем защитила степень магистра в политике и экономике, а потом в 2005 г. пришла работать в Секцию моряков МФТ. Меня интересовали проблемы рабочих-мигрантов, что косвенным образом привело меня к морскому транспорту, который ассоциировался с домом, поскольку мой отец был моряком в 50-х и 60-х годах. Как замечательно было найти работу в МФТ, но также и печально, потому что мой отец недавно умер и мне не хватало разговоров с ним о моей работе.

Какие перемены вы намерены сделать в организации работы Фонда?

Цель Фонда — быть лидером в пропаганде и улучшении благосостояния моряков во всем мире. Мы смотрим на тенденции в морском транспорте и перемены в географии, чтобы удостовериться в том, что мы максимально повышаем наше влияние и дополняем работу МФТ. Области наших интересов включают Китай, Западную Африку, Ближний Восток и Южную Америку, где по нашему мнению есть много такого, что мы могли бы сделать, чтобы развивать партнерства и проекты для реализации наших целей.

Мы также хотим поддерживать новых и молодых профсоюзных лидеров и их инициативы повышения благосостояния, а также спонсировать стипендии студентам Всемирного морского университета и Международного института морского права.

Как это будет смотреться на практике?

Мы сосредоточились на работе в трех приоритетных областях: доступ моряков к дальней связи, профессиональная гигиена и благополучие, помощь семьям моряков.

Доступ к Интернету остается первоочередной заботой моряков, а по мере развития цифровых

технологий это становится проблемой «цифрового права». Фонд будет финансировать исследования, продолжит финансирование проектов, которые облегчают подключение к вай-фаю в портах, и будет распространять в отрасли лучшие методики.

Характерная для моряков рабочая среда — долгие месяцы вдали от дома, ограниченное пространство, длительные контракты и утомительные графики вахт — может усугубить психологический стресс. Наш фонд хочет внести свой вклад в улучшение понимания факторов риска и в усиление поддержки моряков и их семей.

Длительные отлучки моряков из дома отрицательно воздействуют и на динамику семьи тоже. Фонд намерен расширять свою поддержку инициативам профсоюза и предлагать расширение услуг семьям моряков, таких как доступ к консультациям психолога, финансовым советам, наставничеству для детей и обучение финансовому менеджменту.

Одним из примеров такой помощи является турецкий проект Filika (спасательный катер)

по инициативе профсоюза Turkish Seafarers' Union и кафедры психологии стамбульского университета Istanbul Sabahattin Zaim University. Предварительное исследование показало, что первопричиной напряженности в семье были частые отлучки отца. Проект имеет практическую составляющую в форме сотрудничества с социальными работниками, помогающими при необходимости женам и детям моряков.

Какие моменты ваших первых месяцев работы были самыми яркими?

Было очень полезно и увлекательно встречаться в разных регионах мира с моряками, профсоюзами и благотворительными организациями, чтобы обсудить возможности Фонда принести максимум пользы.

Моя первая командировка была в июле в порт Алжир, чтобы обсудить с профсоюзами и администрацией порта как наш Фонд мог бы помочь содержать социально-бытовые объекты. Там моряки не могут пойти в увольнение на берег по соображениям безопасности, и поэтому там особенно важно найти возможности оказывать услуги на территории порта.

В Балтиморе на конференции Ассоциации морских министерств стран Северной Америки (NAMMA) в августе 2018 г. меня впечатлила самоотверженная работа волонтеров, которые тратят колоссальные количества времени и энергии, чтобы иностранные моряки ощутили гостеприимство в порту, который без этого был бы бездуховным и даже враждебным портом. Фонд поддерживает многие из этих организаций, предоставляя гранты на автомобили для посетителей судов и на текущее содержание центров моряков и оборудования. Будучи там, мы посетили два местных центра моряков и подарили Мэри Дэвиссон, директору и капеллану Балтиморского центра иностранных моряков стикер Фонда для минивэна, покупку которого мы недавно финансировали. ■

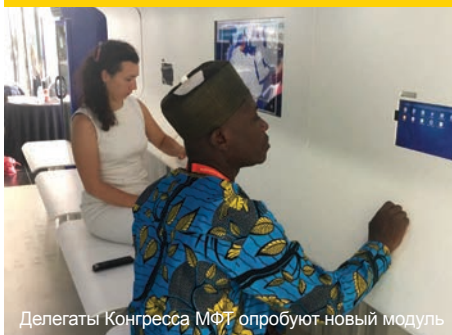


Участники проекта Filika



Участники проекта Filika

Портативные коммуникационные устройства



Делегаты Конгресса МФТ опробуют новый модуль

Опросы, проведенные Фондом и другими морскими спонсорскими и благотворительными организациями показали, что надежный доступ к интернету является главной потребностью для моряков.

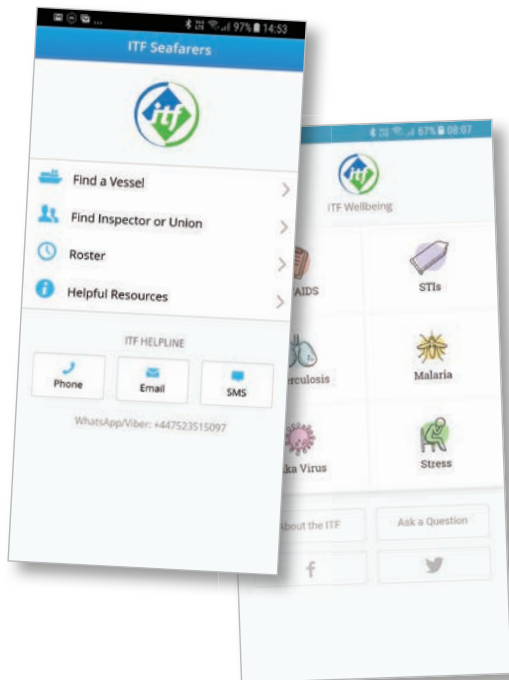
В ответ, Фонд переоборудовал пять 20-футовых контейнеров в портативные коммуникационные «модули», чтобы обеспечить морякам доступ к вай-фаю, планшетникам и к месту для отдыха. Питаемые от солнечных батарей, они энергоэффективны и перспективны в местах, где нет инфраструктуры.

На момент написания, первые два модуля были отправлены в Джакарту (Индонезия) и в Тин-Кэн Айленд (Нигерия), а остальные скоро отправятся в Сенегал, Колумбию и Бразилию.

Фонд моряков является благотворительной рукой МФТ – узнайте больше на:
www.seafarerstrust.org



Бесплатные приложения МФТ: МФТ Моряки и МФТ Благополучие



МФТ Моряки

- Узнайте о своем судне
- Узнайте, что может сделать для вас профсоюз
- Узнайте, куда обратиться за помощью в кризисной ситуации
- Обратитесь в МФТ
- Найдите телефон Инспектора МФТ или профсоюза моряков МФТ

МФТ Благополучие

Вас беспокоит ВИЧ/СПИД, инфекции, передаваемые половым путем (ИППП), туберкулез (ТБ), малярия, вирус Зика или стресс?

Найдите новейшую информацию и советы:

- Симптомы
- Распространение
- Лечение
- Профилактика
- Распространенные заблуждения относительно данного заболевания

Они бесплатны и доступны как для устройств с *Android*, так и с *iOS* – просто загрузите их с вашего пакета приложений или здесь: www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm



Другие способы быть в курсе жизни в море:

- Читайте и комментируйте последние новости с помощью [#itfseafarers](https://twitter.com/itfseafarers) в *Twitter*
- Следите за новостями МФТ и профсоюзов [@ITFglobalunion](https://twitter.com/ITFglobalunion) в *Twitter* и на: www.facebook.com/ITFseafarerssupport

Крепление грузов в портах — это работа докеров

Предлагают ли вам крепить контейнеры на судах в портах?

Если вас просят выполнить крепление или раскрепление грузов в портах без письменного разрешения местного профсоюза докеров, то ваша компания может стать нарушителем коллективного трудового договора МФТ. Сообщите нам, если такое случится с вами письмом по электронной почте с подробностями случившегося, названием судна и местом где это происходило, по адресу: Reclaimlashing@itf.org.uk

Мы сохраним сведения о вас в МФТ и не сообщим вашему работодателю.

Защищайте свою безопасность и поддержите ваших братьев и сестер в портах, отказываясь производить крепление или раскрепление груза в портах на судах, имеющих колдоговор МФТ.