



《海员公报》

中文版 | 第 33 期 / 2019 年

国际运输工人联盟



团结的力量

本期公报重点：

工会对你有好处

不要错过被抛弃时的权利

活页帮助指南



目录

4
反对方便旗
运动

5-9
海上生活

10-13
工会

14-15
港口合作

16-18
人物介绍：
ITF 检查员

活页指南

八页具体联系方式和建议

19-21
MLC 与抛弃

22-23
邮轮

24-25
健康与福祉

26
ITF 阿拉伯
世界和伊朗

27
行业发展近况

28-30
沿海航运

31
码头工人

32-33
渔民

34-35
海员信托基金

国际运输工人联盟 (ITF) 是由运输工人工会所组成的国际工会联盟, 代表了约 146 个国家 / 地区中 658 个工会的约 2020 万名运输工人, 其中包括超过 85 万名海员。ITF 包括八个行业部门: 海运、渔业、内河航运、港口、铁路、公路运输、民航和旅游业。ITF 代表全球的运输工人, 并通过全球性运动与团结加强其利益。ITF 拥有 140 名检查员和联系人, 分布在世界各地港口工作。

ITF 《海员公报》第 33 期 / 2019 年

国际运输工人联盟 (ITF) 2019 年发行, 地址: 49/60 Borough Road, London SE1 1DR, United Kingdom。

《海员公报》的各种语言版本 (英语、阿拉伯语、中文、德语、印度尼西亚语、日语、缅甸语、俄语、西班牙语和土耳其语版本) 也可按上述地址向 ITF 索取。您还可以登录 www.itfglobal.org/en/resources/reports-publications/seafarers-bulletin 下载 PDF 格式版本。

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

封面照片: Danny Cornelissen, Portpictures 摄影社

欢迎辞



抛弃海员的行为是我们行业的祸害，这种行为每年都影响着无数的海员。好消息是，海员现在根据《海事劳工公约》拥有了新的经济担保权——但您必须在短时间内采取行动，确保您不会遭受损失。我敦促你在第 21 页阅读我们的建议。

本刊重点介绍了克罗地亚和乌克兰海员的刑事定罪以及 ITF 同盟工会为帮助他们所采取的措施。我欢迎亚洲国家在 2018 年 11 月作出的，在争取海员公平待遇的努力中承担领导作用的历史性承诺，并希望其他地区也以他们为榜样。

“海上生活”和“工会”部分像往常一样展示 ITF 检查员和当地工会如何在你遇到麻烦时帮助你——无论是拖欠工资，以捏造罪名被拘留还是在船上被欺负。

我们作出的也是长期的承诺——当我们帮助你赢得赔偿时，我们的支持不会停止，只要可能，会一直持续到你的案件得到解决。或者，正如见习生 Kshitij（第 7 页）的悲剧那样，我们会为全行业的变革而努力，这样见习生不至于受到剥削，而是被看作海事的未来。

有时我们会进行例行检查，伸出友谊之手，并保证你的船上一切都健全齐备。

检查员和工会经常代表你的利益在港口与港口国监督、国家行政管理和福利组织合作，并且我们突出报道了这一方面的实例。

我也很高兴向你介绍我们一些最新的和资历较深的检查员，以及我们协调团队的 Steve Trowsdale。他们是一支强大而友好的力量。

我们考察了邮轮的背景情况，看看你在让客人梦想成真的时候的工作生活是什么样的。活页指南的第 8 页列出了 ITF 检查员的联系信息，并提供有关如何避免成为招聘欺诈的建议，这些虚假招聘者特别针对寻求邮轮工作的海员。

我很高兴介绍 ITF 海员信托基金（我们的慈善分支机构）的新负责人 Katie Higginbottom。她分享了她的目标——将信托基金的工作与 ITF 工会和其他人更紧密地联系起来，为海员提供更好的福利服务。

我希望这些能够说明参加 ITF 工会对你的好处。加入我们强大的全球大家庭吧！

斯蒂夫·科顿 (Steve Cotton)

ITF 秘书长

ITF 反对方便旗运动统计数据（2018 年）

ITF 检查

(截至本刊付印时)

接受检查的船舶总数被划分为没有问题的船舶数量和有问题的船舶数量。



■ 检查总数 **9,739**

■ 有问题的船舶数量 **7,346**

■ 没有问题的船舶数量 **2,393**

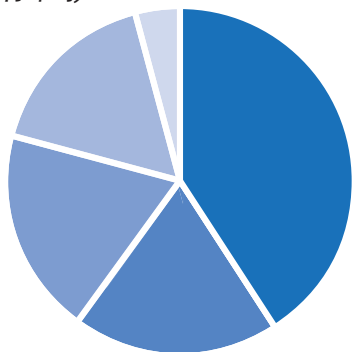
讨回
拖欠工资，
共计

(截至本刊付印时)



ITF 检查过程中发现的五大类问题

(截至本刊付印时)



■ 协议 **3,049**

■ 拖欠工资 **1,433**

■ 违反合同 **1,417**

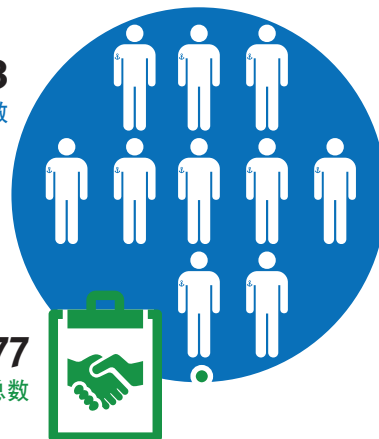
■ 未符合国际标准 **1,243**

■ 医疗问题 **307**

ITF 协议覆盖的船舶和船员

(截至本刊付印时)

300,063
协议覆盖的海员总数



12,577
协议总数



来自 一线的 故事



帮助船员离开 Ali B 号轮

ITF 意大利检查员 Paolo Siligato 赞扬四个国家的 ITF 工会通力合作为两名海员取得的成功结果

9 月初，我们收到了一位来自埃及工程师的 WhatsApp 短信，他说他在意大利的里雅斯特港口停泊的一艘生锈的伯利兹船旗 Ali B 号沿海航行船上。

这艘船不属于 ITF 协议范围，工资是国际劳工组织（ILO）规定的最低水平。尽管他拥有的 STCW 证书证明他是一名高级船员，但他被迫作为加油工每天工作 14 小时。合同签署日期每周更换，船上食品稀缺，船舶状况不佳，安全标准低。

该船被港口国监督（PSC）拘留，涉及许多与海事劳工公约有关的缺陷和其他不足

之处。我们无法让这名海员在的里雅斯特被遣返，因为当地的船舶中介一开始就没有必要的文件。我从船长那里获得了一份书面声明，称海员将在下一个港口——突尼斯的杰尔吉斯港——解约，但没有得到船舶经理的回复。到现在为止，第 3 位轮机师也想离开这艘船。

当船舶起航时，我们联系了 ITF 阿拉伯世界网络协调员。他通过电子邮件向船舶经理发送电子邮件，并要求 ITF 在突尼斯的联系人支持海员并联系港口国监督。但这艘船没有在突尼斯停靠，而是在前往利比亚之前消失了几次，在那里解约是危险

的。海员和经理的沉默使我们非常担心。

几天后，我们通过船舶自动识别系统跟踪到该船，它已接近罗马尼亚康斯坦察的一个船坞。我们向那里的当地 ITF 检查员发出了警报，并警告管理人员我们会告知警方，说他们违背船员的意愿将船员留在船上。突然，我们收到了两名海员的机票和他们签署的声明副本，表明他们的工资已全部结清。

几个小时后，我们收到了两名微笑男子在布加勒斯特机场的照片，他们在等待飞回家。他们写道“上帝保佑你，ITF”。■

ITF 希望 Blumenthal 公司已经改过

自 2013 年以来,ITF 检查员 Ulf Christiansen 已经处理了几起法律案件,其中德国公司 Blumenthal 被指控在工资方面欺骗船员。他描述了早期案例的新闻报道如何帮助一名船长避免同样的命运

这里有一个同样的模式。Blumenthal 公司船上雇用的合同即将结束的海员在下船前签署了他们的最终工资账户,但在回家后发现他们只得到了应付款项的一部分。

ITF 已经支持了三名海员——Martha 号轮的船长和大副以及 Carola 号轮的轮机长——的声索,但他们 2015 年和 2016 年在汉堡劳工法庭败诉,因为 Blumenthal 公司否认当时它是他们的雇主。

之后,他们在不同的船舶上返回工作,但我们鼓励他们向船旗国利比里亚提交《海事劳工公约》(MLC)投诉。最后,他们这样做了,并将文件发送到美国的利比里亚国际船舶与企业登记处(LICSR)总部。

2017 年 8 月, LISCR 裁决 Martha 的大副胜诉,他从公司获得了近 2,000 美元,是他原先索赔的三分之二。不幸的是,在 2018 年 2 月, LISCR 表示无法帮助其他两名船员,他们的案件已被结案。

在这些案例审理过程中,我们在媒体上报道了这些故事,对 Blumenthal 公司施加压力。这直接帮助了另一名海员遭遇失去部分拖欠工资同样命运。

在 Blumenthal 公司的 Anna-Meta 号轮工作的乌克兰船长的儿子在阅读德国周报“Die Zeit”的故事之后,于 2018 年 2 月与我联系。他说,当该船正在接近新加坡港的时候,船长突然接到了终止合同通知。他问我们他父亲应

该怎么做。

我们强调,船长不应在未完全领取未付工资的情况下离开船只。值得庆幸的是,他遵照了我们的建议,并在离船之前收到全额工资(近 13,200 美元)。

从那以后,我们再没有收到任何新的案件,Blumenthal 公司也许是因为受到新闻报道以及业界对其运营方式的担忧而感到羞辱,作了改过。我们希望如此。■

黑名单上的海员获得正义

ITF 俄罗斯加里宁格勒港检查员 Vadim Mamontov 震惊地发现一名海员上了黑名单



2018 年 4 月,一名海员要我们帮助解决一个难以置信的问题。

八年前,他因违反酒精政策被一艘船舶解雇。这艘船挂的是马绍尔群岛船旗,海员声称该国船旗登记管理处将其数据列入罪犯名单,因此剥夺了他在马绍尔群岛船上工作的权利。

有哪个 RMI 船只的经理可以雇用他在 RMI 注册的船上工作。”

通过这种方式,我们发现了海员黑名单的明显迹象,而《海事劳工公约》(MLC)标准 A1.4 规则禁止船只配员中介机构之间的这种做法。

这是一个前所未有的案子,我们觉得难以置 我们要求了解制裁的法律依据,并被告知去

信。但是我们写信给登记处并且震惊地得到回复,确认海员的说法是真的。

国际注册管理机构公司海员文件部副总裁回复说:“xxx 先生的 RMI 文件被撤销,他被永久地暂停重新收到任何 RMI 文件。没

查阅“MI-108 马绍尔群岛共和国海事法规”和“MI-107 马绍尔群岛共和国海事法 1990”(MA1990)。我们仔细审查了这些文件,发现根据 MA1990 第 847 条对此类违反政策的行为的处罚并不禁止海员在该船旗国船上的未来就业。相反,它表明海员应被处以监禁和不超过 2,500 美元的罚款。

在这一案例中,监禁显然过于严厉,我很高兴地说调查审议现在已经确定有足够的证据可以恢复这名海员的就业状态。这意味着他已经赢回了在马绍尔群岛船上工作的权利,并且登记处正在实施 MLC 标准。■

死亡悲剧促成见习生协议

ITF 比利时检查员 Christian Roos 介绍了因未遵守安全要求而导致一名年轻见习生意外死亡的事件如何产生变革动力，防止见习生作为廉价劳动力受到剥削



见习生 Kshitij Singh Bisht 年仅 19 岁，是值得父母骄傲的儿子，也是双胞胎中的一个。他是一名国家乒乓球运动员，并被海军、空军和商船海军录取为学员。他选择了商船海军，并且在学习上表现出色，似乎肯定会实现他获得船长合格证书的梦想。

2017 年 3 月，见习生 Kshitij 作为甲板见习生首次登上了一艘集装箱船。在航行的第二天，他与甲板值班高级船员一起值班。忽然舱底警报响起，他们俩都到货舱检查是否有问题。

当暴雨在午夜之前再次激活警报时，见习生 Kshitij 被派去检查同一个货舱。这次他一个人去了。10 分钟后，人们在货舱楼梯的底部发现了他的尸体。

即使对有经验的海员来说，事故也会发生。但是见习生 Kshitij 不应该是没人陪伴的：《航海人员训练、发证及航海当值标准国际公约》要求他应该由一名合格的高级船员监督。

见习生在船上接受训练，获得所需的海上服务经验，而不是工作或被用作廉价劳动力来降低成本。他们的大部分训练时间应该花在这方

面，这样才能完全熟悉高级船员或水手在船上工作和生活。他们每月领取津贴，而不是工资。

在 ITF 施加压力之后，见习生 Kshitij 的家人根据船舶的集体协议获得赔偿。但事情并没有到此为止。我被要求在 2017 年 5 月的 ITF 海事周期间对这一案件作出报告，然后负责制定见习生协议。目前，见习生必须受到“海员就业协议”（SEA）或代替 SEA 的培训协议的保护。标准的 SEA 包括加班时间，但大多数培训协议不包括。

这项工作正在进行中，整个行业的势头正在形成。2018 年 10 月，一份关于马绍尔群岛港口国家监督检查的报告显示，见习生的工作时间存在不足之处，主要是在比利时，有些见习生通常加班时间过长。11 月，我与欧洲、俄罗斯和加拿大的港口国监督检查员讨论了这一问题。

见习生 Kshitij 不应该死去。但我们希望他的死会导致改变，这意味着发生在他身上的事情再也不会重演。■



Natig Aliyev 号轮船员最 终获得报酬

在停泊8个月后,Natig Aliyev号轮的19名船员终于获得了报酬。ITF 丹麦检查员 Morten Bach 讲述了他们的故事

2018年3月,土耳其/俄罗斯船籍 Natig Aliyev 号轮的俄罗斯船员向 ITF 发出匿名求救呼叫。他们说他们已经没有任何储存品,而且还被拖欠了工资。

该船自2月初以来已经在丹麦斯卡恩附近停泊了三个星期,因为与一家燃油公司发生油料纠纷而被丹麦当局扣押。2月底,丹麦海事局在收到 ITF 关于该船违反《海事劳工公约》(MLC)的报告后也扣留了该船。

经过几个月的争执,2018年9月底,ITF 为船员争取到了拖欠的324,370美元工资。但这不是由船东 Palmali Shipping 航运公司,而是由一家爱沙尼亚公司支付,该公司在奥尔堡的丹麦中介的帮助下接管了该船租赁和船员管理。9月24日,丹麦当局释放了这艘船。

这是 ITF 在六个月内第二次介入协助 Natig Aliyev 号轮船员——在2018年3月,我们为船员讨回了可追溯至2017年11月的工资,共计250,000美元。这是 Palmali Shipping 航运公司一年内第三次在丹麦被抓违反了 MLC 规定的现行。

我只能警告无良航运公司不要进入丹麦水域。ITF 关注目前的情况并与丹麦海事和其他当局有着很好的合作。■

工资问题?

您是否难以得到全额工资?如果是的话,这可能表明您所在的公司遇到了经济问题。您应该尽快与 ITF 联系,电子邮箱 seafsupport@itf.org.uk, 保护您的工资和就业。

您觉得自己被抛弃了?请阅读第21页的建议。



家人和 ITF 检查员 Romano Peric 在 Cadiz 监狱探访 Nikola Tofja 和 Ernest Pekar

羁押多年的海员终于获释

ITF 克罗地亚协调员 Romano Perić 介绍了 ITF 和克罗地亚海员工会如何协助处理两起令人不安的在没有证据的情况给海员定罪的事件

尽管缺乏证据, Sovereign M 号油轮的克罗地亚海员 Ivan Furčić 和其他船员还是于 2015 年 9 月因涉嫌燃料走私而在利比亚被捕并拘留。最糟糕的是, 他们没有在法庭上公平辩护的机会。

由于利比亚的政治局势不稳, Ivan Furčić 在狱中被拘押两年半, 等待审判。这对他和家人来说都十分焦虑。克罗地亚海员工会 (SUC) 从一开始就参与并支持他们。

最终他接受了审判, 被判有罪并判刑三年。然而, 他得到释放并于 2018 年 5 月安全返回家园, 因为他已经在狱中待了那么长时间。

我们感到宽慰的是, Ivan 的磨难已经结束, 特别是考虑到利比亚的情况。他的案件应该是对所有海员的一个警告, 在加入之前要经常仔细

检查公司和贸易区域, 以避免任何潜在的危险情况。

与此同时, 2017 年 7 月, Eisvogel 号拖轮的另外两名克罗地亚海员与其他船员也一起被捕。他们正在驾驶的一艘船上没有船员, 但船上发现了大量的香烟, 他们因走私违禁品而被捕。

Nikola Tolja 和 Ernest Pekar 在西班牙被拘留待审。SUC 为他们及其家人做了大量工作, 使他们能够接受探监, 并提醒媒体和海事当局注意这一案件。

在监禁 16 个月后, 他们在 2018 年 10 月面临审判, 并辩称没有针对他们的证据, 他们不知道船上有什么。在《海员公报》付印之际, SUC 希望这两名海员很快会被无罪释放。■

给面临犯罪指控的海员的建议

如果你面临指控, 无论情况如何, 无论你是否犯罪, 你都必须得到公平的对待。下列信息资源将帮助你了解自己的权利, 在哪里获得帮助, 以及如何在调查过程中行事。

ITF 刑事定罪工具包 <https://goo.gl/mGTE3N>

海员权利国际网站 www.seafarersrights.org/seafarers-subjects/fair-treatment

工会 对你有好处

《海员公报》解释了为什么海员加入工会非常重要

你在工会中更强大,因为人数就是实力。当你独自远在海上时,为自己的权利而战是一场艰难的战斗。当有工会代表你工作时,你获胜或保护自己的机会就会大大增加。

他们与 ITF 检查员一起帮助追讨欠薪,帮助你在被抛弃时能够安全回家,并在面临刑事指控时提供法律建议。在没有 ITF 检查员的国家,工会可以成为你的紧急联络点。

一些海事工会为海员及其家属提供额外的服务和福利,包括福利援助、培训和教育、医疗和社会活动。ITF 及其同盟工会还为海员提供霸凌、性骚扰和艾滋病病毒 / 艾滋病等主题的指导方针。

ITF 的同盟工会必须遵守 ITF 章程中规定的有关运作方式的明确原则。所有工会共同构成了一个强大的全球大家庭,致力于在海员的利益制定国际和国家海事政策。例如,ITF 及其海

事工会成功地争取了第一个海员权利法案——2006 年《海事劳工公约》。

如果您正在 ITF 集体协议涵盖的船舶上工作,您将在协议期间自动成为持有该协议的 ITF 工会的成员。■



女海员的挑战

女海员大约占世界海事劳动力的 2%。她们主要在邮轮和渡轮行业工作，很多是在方便旗（FOC）船只上工作，而方便旗船只上的工作是海上工作中工资最低、保护最少的一些工作。

希望成为海员的妇女在这一过程的每一个阶段都可能面临歧视。

在有些国家，海事教育和培训机构不允许招收

妇女参加航海课程；在有些国家，根本就不对妇女宣传航海事业。妇女倾向于参加导航而不是工程课程。当妇女取得资格证书后，有些船东不愿意聘用她们。而有时得到一份工作后，女海员做的是同样的工作，但工资却比男海员低，而且可能不能使用男海员能用的设施和设备。

ITF 及其海事同盟工会致力于减少性别成见，制定有关性骚扰政策并提供培训。例如我们一

起为妇女争取更有利于产假福利的规定及她们在本行业内的权利，获得保密的医疗咨询、避孕药和事后避孕药，以及船上卫生用品。

有关女性海员的更多信息，可访问：<http://bit.ly/2r0ChDJ>。

为死难海员家属赢得正义

缅甸的地方航运公司有时会通过宣布已故的海员是自杀来避免索赔。来自 IFOMS 的 Lu Aung 分享了工会在为两个家庭赢得正义方面的成功事例



Aung Aung 是一位经验丰富的油工，他从 2017 年 7 月开始在 ANNE 1 号轮工作。几个月后，即 10 月 29 日，当船到达直布罗陀附近时，公司宣布他从船上落水。他的尸体第二天在约 350 英里之外被发现。

公司告知 Aung Aung 的妻子，说他已经自杀了，船长的报告和船员声明也支持这一说法。

然而，Aung Aung 的家人不相信这种说法，并来到 IFOMS 办公室求助。我们发现船长和船员的每个陈述完全相同，这表明公司已下令他们给出这一说法。

我们联系了 ITF 寻求更多帮助，他们帮助了后续的谈判。

2018 年 1 月 25 日，公司与 IFOMS 联系并同意向该家庭提供赔偿。一个月后，即 2 月 27 日，他们收到了 40,000 美元。他们还通过一项政府计划获得了 500 万缅元（约合 3,100 美元）的当地人寿保险赔偿金。

另一位已经去世的海员 Myint Thein Tun 的

家人在向 IFOMS 寻求帮助之前，几个星期的努力都没有结果。

Myint Thein Tun 是巴拿马船旗 The Wise 号轮的轮机长，他的家人于 2017 年 9 月 13 日接到公司的电话，称他已在中国的龙山造船厂遇难。该公司对他的死亡情况闪烁其词，但告诉亲属，当他家人签署一份宣称死因为自杀的文件时，他们才会安排移交尸体。

公司声称在他的血液中发现了一种处方抗抑郁药，一位同事声称 Myint Thein Tun 有自杀倾向，并且死者留了一张便条。便条上的签名与死者往常的签名完全不同，他的妻子驳斥了所有关于他的心理健康的说法。

在向政府办公室和大使馆提出援助请求无果之后，死者的遗孀终于在 11 月 20 日来到我们的办公室。在我们参与了四天之后，公司让我们联系 P&I 理赔协会。12 月 13 日，Myint Thein Tun 的妻子获得了 140,298.17 美元的赔偿。■

巴拿马船闸安全争议扩大

船长和高级船员工会与巴拿马运河管理局之间关于在巴拿马运河船闸运作的拖轮船长的健康和安全隐患的冲突在 2018 年升级。ITF 海运部助理秘书 Fabrizio Barcellona 解释了其中原因

当巴拿马运河管理局（ACP）于 2016 年 6 月为新船闸举行开通仪式时，它没有考虑到 ITF 委托进行的安全研究的结果，或与工会讨论有关问题。新船闸启用以来发生的一些事故和事件表明，ACP 在与船长和高级船员工会（UCOC）的争议中更具敌对态度。巴拿马的工会担心 ACP 只关心提高船闸系统的盈利能力。

缺乏培训、操作评估和风险分析导致船员在转换到新船闸后的工作时间过长。除此之外，ACP 在 2018 年 6 月决定取消第三个甲板水手的职位，于是引发了争议。

MTWTU 为海员的刑事定罪呼吁

海员的刑事定罪是一个主要问题，这不仅威胁到乌克兰海员，还涉及海上的任何人。乌克兰海上运输工人工会（MTWTU）第一副主席 Oleg Grygoriuk 介绍了他的工会与政府合作解决该问题的新项目

为了解决刑事定罪问题，MTWTU 与乌克兰外交部协调行动，制定一个项目。其双重目标是：防止海员参与海上非法活动，并确保在刑事诉讼、审前拘留和监狱机构中保护海员获得公平待遇的权利。

截至 2018 年 10 月，乌克兰外交部报告说，有 290 名乌克兰海员仅因涉嫌犯罪而在希腊被拘留。最常见的拘留原因是非法运送乘客或运输走私货物——毒品、香烟或燃料。

拟议项目将实施一些旨在加强乌克兰当局和拘留乌克兰海员的国家之间的双边合作活动。

该项目对乌克兰海员来说非常及时和相关，而且对所有海员也都有影响。事实证明，它得到了四个联合国机构的支持：国际海事组织、国际劳工组织、国际移民组织和联合国毒品和犯罪问题办公室。项目还得到了 ITF 和许多国家的工会的全力支持。

不幸的是，目前海员没有关于以下方面的指南、手册或说明：

- 如何识别参与海上犯罪活动的风险；
- 如果海员发现船上有非法乘客或走私情况，该如何处理；和
- 海员何时以及如何报告，而不会使自己处于危险。

这就是信息提供是该项目的一个非常重要的因素的道理。它将包括一系列海员研讨会、短篇社交媒体视频制作、专家访谈和媒体使用。■



亚洲海运国家率先争取海员的公平待遇

2018 年 11 月，亚洲各海运国家承诺在发生海事事故时率先适当并有效地实施国际海事组织（IMO）和国际劳工组织（ILO）议定的“公平对待海员指南”。这一会议由海员权利国际（SRI）组织，该机构将与 ITF 协作，制定一个支持这一举动并鼓励其他国家效仿的计划。

这一决定只是在船长即将开始轮班时才通过电子邮件传达给他们。船长们认为这样把船开出去拖船是不安全的，因为他们担心由此带来的安全问题、如何与较少的船员一起操作缺乏的明确性，以及一旦发生意外他们可能会承担的责任。

ACP 对 22 名不遵守指令的船长作了纪律处分，并在媒体上对 ITF 和工会发起恶意攻击，指摘我们干涉国家事务。它继续拒绝与 ITF 和 UCOC 合作。7 月，它取消了为每艘船配备第二位拖船船长的要求。

因此，ITF 在当地著名职业健康医生 Isabel Gonzales 的支持下委托全球疲劳专家 Barry Strauch 对新船闸的工作疲劳度进行研究。研究的目的在于提供信息并提高运河操作员的意识，确保他们了解主要是由于疲劳、缺乏培训和拖船维护质量差所造成的事故的潜在风险。这一研究的初衷是使 ACP 的态度和行为发生转变，并促使其与 UCOC 进行接触。

该研究的初步结果似乎表明，过度的工作时间是一种常态，而由于拖船的设计，经常出现机械事故。这些因素似乎导致拖船船长的疲劳和压力增加，引起危险的情况。

ITF 和 UCOC 已经警告 ACP 需要认真对待这些问题，否则可能会发生严重事故，甚至可能影响巴拿马运河的航行。我们将继续共同努力，促使 ACP 回归理性。■

海事协作 在复杂案件中 取得成功

天主教牧师在一线帮助海员

Bruno Ciceri 主任神父介绍了“海上使徒”全球牧师和志愿者网络在一线协助海员的方式



AOS 港口牧师 Anne McLaren、Maria Brosnan 供图

千百年来，天主教会一直在以不同的形式和方式帮助海上工作的人们。

今天，“海上使徒”（AOS）在 55 个国家的 300 多个港口设有站点。其 200 名港口牧师和数百名志愿者每年访问超过 70,000 艘船只，并与 100 多万海员、渔民及其家人会面。

处在一线的 AOS 牧师和船舶访问者热情友

好，值得人们信赖，特别是当海员面临问题和困难或被船东抛弃的时候。他们与 ITF 和港口工会密切合作，确保海员获得所需的一切帮助。

这种合作的一个例子是 Malaviya Seven 号轮。2016 年 6 月，这艘被扣留在苏格兰阿伯丁港的供应船在 ITF 检查后被发现该船的 24 名印度船员没有获得 779,436 美元的工资。然后船东抛弃了船只和船员。直到 2018 年 1 月，当船员终于得到报酬并返回家园前，AOS 助祭牧师 Doug Duncan 在他的志愿者团队的协助下，提供了发电机保证船上有取暖和电力，并确保船员有食物包裹、洗漱用品和合适的冬装。根据需要把船员送往医院或送去理发，或带他们到当地旅游景点参观，使他们在遭受持久考验的情况下保持乐观的精神状态。

2018 年 10 月 1 日，我们在南非开普敦的牧师 Nicholas Barends 接到了一艘台湾渔船的电话。来自坦桑尼亚的两名渔民抱怨大副在海上殴打他们。他们担心自己的生命安全，不想继续在那艘船上工作。在与船长进行多次会面并

在 AOS 牧师的调解下，两名渔民收到了应得的工资和 2,000 美元作为对所遭受的虐待的赔偿，并得以回家。单凭他们自己是无法与船长展开讨论并获得正义的。

AOS 将继续与各海事组织合作，确保有需要的海员得到最好的支持和关怀，同时发展自己极有价值的全球牧师和志愿者网络。

阅读并了解更多“海上使徒”的信息：
www.apostleshipofthesea.org.uk ■

地方合作解决了 Osman Prince 号轮的船员骚扰

ITF 克罗地亚检查员 Milko Kronja 回顾了当时是怎样需要协作来帮助科摩罗船旗 Osman Prince 号轮的船员

2018 年 5 月 15 日，在 Osman Prince 号轮停靠克罗地亚希贝尼克港之前不久，一名船员向 ITF 寻求帮助。

当我们登船时，13 名叙利亚和 8 名埃及海员抱怨工资拖欠，卫生条件差，食物质量差和休息不够。我们私下询问每个人在加入船只之前得到的待遇承诺。这样做是为了避免他们遭到甲板大副的进一步骚扰，他显然是船上问题的主要根源，并且还试图找出谁联系了 ITF。检查员发现了多份劳动合同，并计算了必须支付给船员的金额。

港口国监督 (PSC) 检查发现该船存在 17 个

缺陷，该船因违反《海事劳工公约》的规定而被扣押。随后船上情况恶化。当甲板大副对一名船员进行人身攻击时，船员不得不打电话给警察。船长故意告诉警方，说埃及海员已逃离该船，随后在希贝尼克港进行了三个小时的搜查。在此期间，公司没有联系中介或 ITF，也没有对 PSC 的扣押做出回应。公司也没有回应 ITF 提出的支付船员欠薪的要求。

最后，在船旗国代表登船后，公司答应向埃及船员支付 3,000 美元，但被他们拒绝了。经过冗长的谈判，达成了一个双方接受的解决方案——船员将收到合同款，共计 10,469 美元，其余金额将由承租人交与公证人保存，这

样船员有机会通过对航运公司的法律诉讼得到余额。

如果海员不接受这一方案，则索赔的全部金额将被存放，船员将得不到临时付款，并且该船将被允许离开港口。船员可以扣押这艘船，但克罗地亚海员工会聘请的律师认为这样做风险太大：船舶已有 34 年历史，法院程序需要数年时间，可能会出现债务，这可能意味着他们最终得不到任何钱款。

海员在船上收到了支付的合同款并返回家中。他们对未付金额的法律斗争仍在继续。■

港口国监督协助 ITF 接触船舶

ITF 在 2018 年 1 月收到了关于 Koundouros 号轮船员工资和加班的匿名投诉，但需要港口国监督的协助才能在进入泊位时不至于受到抵制。ITF 西澳大利亚检查员 Keith McCorriston 告诉我们更多信息

当 Koundouros 号轮返回沃尔科特港时，我们在进入泊位时遇到了困难。我警告说，如果我联系船舶管理人员或船长，一些海员可能会受到未来的失业威胁或被送回家。这一投诉比较严重，足以违反海事劳工公约 (MLC) 的规定，因此我与澳大利亚海事安全局 (AMSA) 港口国监督部门取得了联系。

他们同意我接触该船并由 AMSA 检查员护送。在我们预定登船当天的 13:00，我收到了一名普通海员发来的一条短信，说他被指责通知了 ITF，被带下船并将在第二天遣返。管理层要他写一封信，说是由于家里的个人问题，他要求遣返。

他和我们一样，都住在卡拉萨的同一家汽车旅

馆，所以我们见了面。他提供了有关他的工资和合同的信息，并说大多数船员都因为害怕而没有投诉。他不想回到船上去。

ITF 和 AMSA 访问了该船，并将投诉告诉了船长。该船受到 ITF 批准的集体协议的覆盖，但水手的月薪似乎不符合工资标准，没有适当的加班记录，船长也无法提供必要的工资文件。当我们要求船员提供工资表的副本时，他们声称不小心把它们扔了。这显然有问题。我们怀疑这里有向我们隐瞒真相的阴谋。

三个小时之后，AMSA 以违反 MLC 规定为由将该船扣留。承租人表示惊讶，船长突然找到了所要求的文件。这些证明了他们没有按照 ITF 协议按月支付工资。该公司声称这是一个

误解，并同意用现金向水手支付拖欠的工资。

该船处于锚地，将重新接受检查，以确定一切缺陷都得到纠正。与此同时，船东声称这是一个孤立的案件，说他们正在对船舶管理进行全面调查。

这名普通海员被遣返，赔偿索求最后以四个月的全额工资结案。■

ITF 检查员 为您工作

在世界任何地方遇到麻烦的海员可以全天候联系 ITF 检查员寻求帮助。在这一页上，《海员公报》与 ITF 首个检查团协调人 Steve Trowsdale 会面，然后介绍了在 57 个国家工作的 140 名检查员团队



率领检查员

是什么把你带到了 ITF？

1999 年，我在一家 IT 公司工作，成为 ITF 的全职顾问。2004 年，我有机会加入 ITF 并负责检查团的发展和培训。后来，对检查团的作用和支持机制进行了审议，建议设立一个职位（检查团协调人）来监督和管理检查团，我在 2015 年被任命担任这一职务。

你负责什么工作？

我负责所有 ITF 协调员、检查员和联系人的工作。我协调他们的招聘、培训、持续发展和评估，以确保每个人都有效地开展工作。

我在 ITF 总部领导一个由 9 人组成的团队——海事助理、艾滋病毒 / 艾滋病和福祉协调员以及 7 名检查团 / 海员支持小组，他们负责处理

单个海员案件并支持检查团的工作。我们举办工会意识研讨会，帮助 ITF 同盟工会使海员更多地了解工会会员身份及他们在船上的权利，从而招募新成员。到目前为止，我们已经举办了六场研讨会，并计划在 2019 年再举办三场。

我还参与建立对外关系，与海事学院一起将艾滋病毒 / 艾滋病纳入培训课程，与阿拉伯世界地区和伊朗的政府和海事当局合作，更好地协助海员。

你怎样招收并培训新的检查员？

当出现新的或替换的检查员职位时，我们会通知特定国家的海事关联机构，因为每个候选人必须得到同盟工会的认可。我与经验丰富的协

调员 / 检查员，有时也有工会代表，一起对每位候选人进行面试。我看重的是他们是否了解工会和 ITF 的角色和相关知识，以及对工作的热情。

作为入职培训计划的一部分，我们将成功的候选人带到伦敦进行为期一个月的培训，然后他们与欧洲港口的检查员一起工作，获得实践经验。

除了对来电作出回应之外，检查员还做些什么？

响应求助电话始终是检查员的首要任务。但他们花大约 60% 的时间对港口的船只进行例行检查——其余时间用于以前有过问题的船只、没有 ITF 协议的船只以及之前未经过检查

的船只。

你认为检查员最大的挑战是什么？

检查团面临着许多挑战，但抛弃仍然是一个主要问题。它并没有消失，并且有越来越多的海员寻求帮助。我们在社交媒体上的不断出现使海员更加意识到 ITF 在为他们提供帮助，因此我们在接受更多的协助请求。

你最喜欢这一工作的哪一方面？

看到我们的检查员和海员支持团队有效地开展工作，收到他们成功协助的海员的感谢和支持信息，就感到很满意。■

介绍 ITF 的新人员



Yoshihiro Toyomitsu

(日本东京)

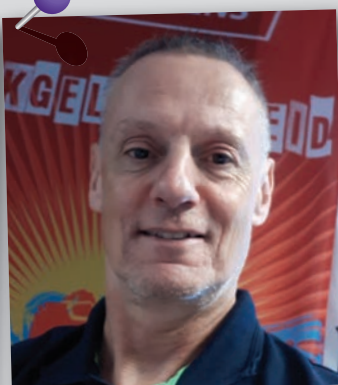
曾在全日本海员工会工作了 15 年。在此期间，他参与了国际工会活动和行政办公室的工作。作为检查员，他决心尽力保护海员的权利，为他们赢得体面的工作，使航海更具吸引力。



José Ramirez P

(墨西哥曼萨尼约)

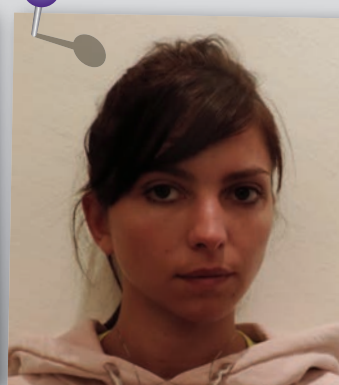
有过航海经历。2002 年至 2016 年间，他作为见习生在世界各地与沿海船只和远洋船只上的各国船员一起工作。他现在为 OCPNRM 工会工作。他选择成为一名检查员，帮助改善前往墨西哥的船员的条件。他还希望建立和改善与真正的地方和国家工会的关系。



Koen Keehnen

(荷兰鹿特丹)

在鹿特丹港码头工作 36 年后，于 2018 年 7 月成为助理检查员。他先是成为工会会员，2012 年当选为码头工会 FNV Havens 的码头工人理事会秘书。当机会出现时，Koen 抓住机会成为 ITF 检查团的一员。这使他获得了两全其美的工作：Koen 想能够直接帮助海员并见证他们的感激之情，同时继续成为全球运作的工会的一员，争取工人阶级的权利。



Livia Martini

(意大利热那亚——ITF 意大利协调员助理)

今年 29 岁。她的职业生涯从 19 岁成为见习生开始。10 年来，她一直在邮轮上工作，升任二副，并获得了大副的证书。2018 年 3 月，她加入了 FIT-CISL 工会，被任命为 ITF 检查员。她发现这一角色非常有趣，因为她曾经当过海员，希望尽可能地帮助他人来捍卫自己的权利。她将海运业描述为“我毕生喜欢的工作”。

聚焦 加拿大团队

任何在加拿大航行过的海员都知道这是一个拥有漫长海岸线和有时较为偏远港口的国家。您可能已经经历过极端的，对海员造成了危险的冬季天气状况。值得庆幸的是，加拿大的 ITF 检查员的战略位置覆盖全国并协调地工作，为世界海员提供支持和服务。

加拿大团队与执行《海事劳工公约》的港口国监督（PSC）官员密切合作。事实上，加拿大是第一个根据《海事劳工公约》的规定，在条约于 2013 年生效后两天就扣留违规船只的国家。船东知道当这一团队提出海员投诉时，就意味着严正的态度。

与团队见面：



Peter Lahay

在温哥华工作，他在那里负责加拿大西海岸并协调加拿大团队。他 25 年前加入了 ITF。从那以后，他帮助了无数海员及其家人处理抛弃、可怕的工作待遇、工资被偷、人身伤害、死亡和一般人权事务。Peter 领导了海员权利运动，并培训新的 ITF 检查员。



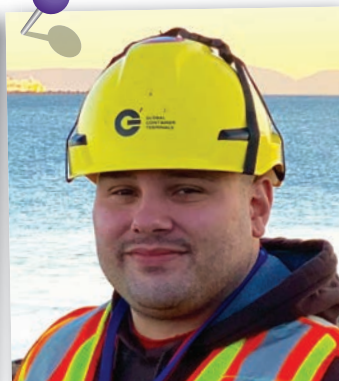
Vince Giannopolous

的工作涵盖圣劳伦斯海道和五大湖。他的工作基地在蒙特利尔，但在路上花不少时间，在世界上最大的检查员工作区捍卫海员的利益。自五年前 23 岁加入 ITF 以来，Vince 已经积累了许多解决问题的技能，与港口国监督官员建立了牢固的关系，并在加拿大引领了沿海航行的斗争。他还专注于船上的捆绑工作问题及其对海员安全的影响。



Karl Risser

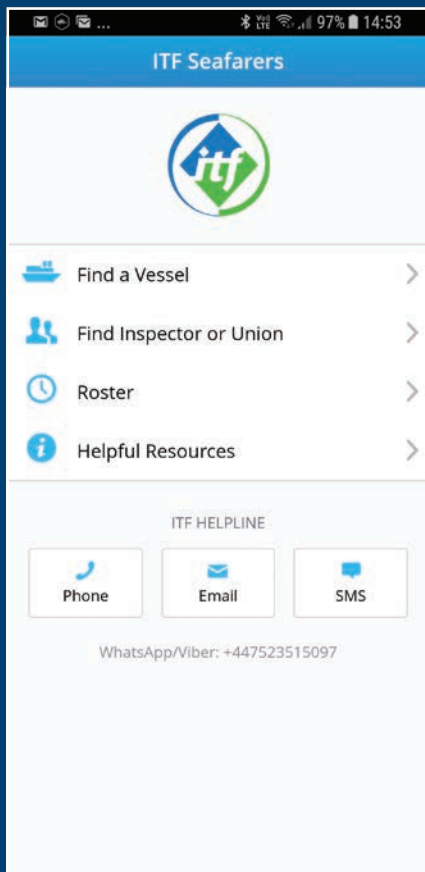
的工作覆盖大西洋海岸，包括纽芬兰。在领导加拿大最大的造船厂工会之后，Karl 已经在 ITF 工作了四年。Karl 是工人权利的天生领袖和斗士。他最近领导了一场为期 18 个月的反对大型集装箱运输公司的运动。该公司曾拒绝签署 ITF 集体协议，但最终改变了立场。现在在 500 名海员能够享受最高为 55% 的加薪与保护他们及家人的新待遇。



Nathan Smith

是团队的最新成员，工作也涵盖加拿大西海岸，并作为 ITF 官方联系人为 Peter 提供支持和后备。Nathan 第一年就已经证明是顽强的工作者——为了得到结果，他在船上整整坐了一天以上。他促使港口国监督部门扣留了许多船只，是最真实意义上的斗士。

您的 ITF 寻求帮助指南



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

如何找到一个海员工会或一名 ITF 检查员

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

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

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

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

在你的智能手机上下载一个免费 QR 码并扫描这个码。



可使用



如何联系 ITF

短信：+44 7984356573

WhatsApp/Viber +44 7523515097

电子邮箱：seafsupport@itf.org.uk

在联系 ITF 之前

根据以下清单准备好相关信息：

关于你

- 姓名
- 船上职务
- 国籍
- 联系方式

关于你所在的船舶

- 名称
- 船旗
- IMO 编号
- 当前位置
- 船员数目和国籍

关于问题

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

海员中心

海员中心为你提供咨询，陪你聊天，设有与家人联系的设备，是一个让你离开船只彻底放松的好去处。

如要找到附近的海员中心，可在以下网站下载免费的 Shoreleave app（上岸休假应用）：

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

可使用



找工作 船员劳务中介

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

在你签合同之前

ITF 对你签订海上工作合同的建议



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

- 不要在无法提供书面合同的船舶上工作。
- 绝不要签空白合同，或者是用未规定的或不熟悉的条款和条件约束自己。
- 检查你所签的合同是否符合集体谈判协议（CBA）。如果符合，确保你完全了解该 CBA 的条款，并随合同保存它的副本。
- 确保合同中明确说明了合同期限。
- 不要在允许船东在合同期内可擅自更改内容的合同上签字。在认定的合同有效期内对合同作任何更改都需得到双方同意。
- 始终确保合同写明应付的基本工资，并确保合同中明确规定基本工作时间（例如，每周 40、44 或 48 小时）。国际劳工组织（ILO）规定，基本工作时间最长不得超过每周 48 小时（每月 208 小时）。
- 确保合同明确规定如何结算加班工资以及何种计时工资。超过基本工作时长以外的时间的工资可以按照一个固定的每小时工资率计算。或者对于规定的加班时间有一个每月固定的数额，这种情况下，超过这一时间的每一小时的工资率都应该清楚写明。国际劳工组织规定，所有加班工资最低应该是正常每小时的工资率乘以 1.25。
- 确保合同中写明你每月将有多少天的带薪假期。国际劳工组织规定，每年的带薪假期不应少于 30 天（每月 2.5 天）。
- 确保写明基本工资、加班工资和假期工资，并在合同中分别详细列明。
- 检查合同中写明承担将你遣返回国的费用。若合同条款声明你需要支付参加工作或遣返的任何比例的费用，切勿签这样的合同。
- 不要在允许船东在合同有效期内扣留或保留你的工资的任何比例的合同上签字。你应该在每月底获得足额工资。
- 应注意，一份个人雇用合同并不总会包含附加福利的详细信息。因此，在以下情况发生时，为以防万一，需确认应付赔偿金（最好以协议或合同约定的书面形式）：
 - 合同期内生病或受伤；
 - 死亡（可支付给直系亲属的数额）；
 - 船舶损失；
 - 因船舶损失造成的个人财产损失；
 - 合同提前终止。
- 不要在包含任何限制你加入、联系、咨询工会或你选择的工会代表你的条款的合同上签字。
- 确保你拿到并保留一份你所签的合同的副本。
- 审阅终止合同的条件，包括终止合同前船东应给你何种程度的通知时间。
- 记住……不论是何种条款和条件，所签订的任何合同 / 协议，在多数司法辖区内，都被认为有法律效力。

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

使用匹配手机和平板电脑的新 ITF 海员应用查找船舶：

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

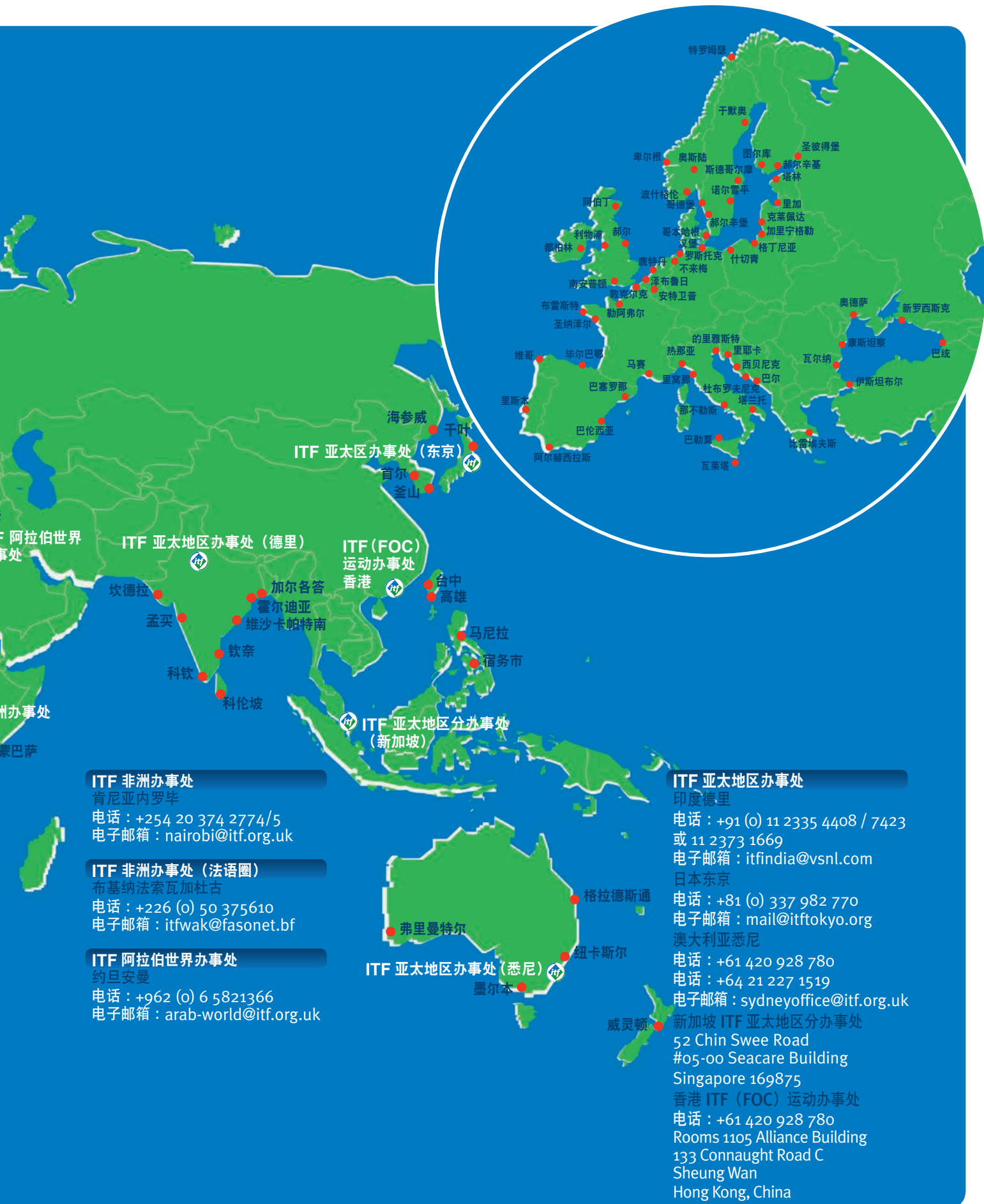
ITF 检查员名单

3

姓名	职务	国家	港口	办事处电话	手机	电子邮箱
Roberto Jorge Alarcón	协调员	阿根廷	罗萨里奥	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	检查员	阿根廷	布宜诺斯艾利斯	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Dean Summers	协调员	澳大利亚	悉尼	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Matt Purcell	助理协调员	澳大利亚	墨尔本	+61 (0) 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Keith McCorriston	检查员	澳大利亚	弗里曼特尔	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Sarah Maguire	检查员	澳大利亚	格莱斯顿		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Ben West	联系人	澳大利亚	纽卡斯尔		+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Christian Roos	检查员	比利时	泽布勒赫	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	检查员	比利时	安特卫普	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	检查员	比利时	安特卫普	+32(0)3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Souradjou Alassane Foussemi	联系人	贝宁	科托努	+229 95192638	+229 97080213	sfoussemi2002@yahoo.fr
Ali Zini	检查员	巴西	巴拉那瓜	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	检查员	巴西	圣多斯	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	检查员	保加利亚	瓦尔纳	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	协调员	加拿大	温哥华	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	检查员	加拿大	哈利法克斯	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	检查员	加拿大	蒙特利尔	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Nathan Smith	检查员	加拿大	温哥华			Smith_Nathan@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	检查员	智利	瓦尔帕莱索	+56 32 2217727	+56 99 2509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	检查员	哥伦比亚	巴兰基利亚	+57 5 3795493	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Romano Peric	协调员	克罗地亚	杜伯尼克/普洛切	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Mario Sarac	检查员	克罗地亚	里耶卡	+385 51 330 953	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	检查员	克罗地亚	希贝尼克	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	检查员	丹麦	哥本哈根	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	检查员	丹麦	哥本哈根	+45(0)36 36 55 85	+45 30582456	hansen_peter@itf.org.uk
Talaat Elseify	检查员	埃及	塞得港	+20 66 3324 100	+20 100 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	检查员	爱沙尼亚	塔林	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	协调员	芬兰	赫尔辛基	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	助理协调员	芬兰	土尔库	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	检查员	芬兰	赫尔辛基	+358 9 61520255	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkinen	检查员	芬兰	赫尔辛基	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkinen_ilpo@itf.org.uk
Pascal Pouille	协调员	法国	敦刻尔克	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	检查员	法国	勒阿弗尔	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	检查员	法国	圣纳泽尔	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	检查员	法国	布勒斯特	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	检查员	法国	马赛	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	检查员	格鲁吉亚	巴统	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Hamani Amadou	检查员	德国	罗斯托克	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Susan Linderkamp	助理协调员	德国	不来梅	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Karin Friedrich	检查员	德国	汉堡	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Sven Hemme	检查员	德国	不来梅哈芬	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	检查员	德国	汉堡	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Tommy Molloy	检查员	英国——英格兰西北部	利物浦	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Liam Wilson	检查员	英国——英格兰东北部	苏格兰	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	检查员	英国——英格兰东北部	利物浦	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenane_paul@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	协调员	希腊	比雷埃夫斯	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	检查员	希腊	比雷埃夫斯	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Januario Jose Biague	联系人	几内亚比绍	比绍	+245 955905895	+245 966605246	bia_januar@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	检查员	中国香港——香港	香港	+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	检查员	冰岛	雷克雅未克	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	检查员	印度	维萨卡帕特南	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	检查员	印度	加尔各答	+91 33 2459 1312	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	检查员	印度	金奈	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	检查员	印度	孟买	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	检查员	印度	根德拉	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	检查员	印度	霍尔迪亚	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	检查员	印度	柯枝	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	协调员	爱尔兰	都柏林	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	检查员	爱尔兰	都柏林		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Schwartzman	检查员	以色列	海法	+972 4 8512231	+972 54 4699282	schwartzman_michael@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	协调员	意大利	热那亚	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	di fiore_francesco@itf.org.uk
Bruno Nazzari	检查员	意大利	里窝那	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzari_bruno@itf.org.uk
Francesco Saitta	检查员	意大利	西西里	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	检查员	意大利	塔兰托	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	检查员	意大利	那不勒斯	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	检查员	意大利	的里雅斯特		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	检查员	科特迪瓦	阿比让	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Calixte Kodjara	联系人	科特迪瓦	圣佩德罗	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Kape Hie	联系人	科特迪瓦	圣佩德罗		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	协调员	日本	东京	+81 (0)3 5410 8320	+81 (0)90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino	检查员	日本	名古屋	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	检查员	日本	千叶	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	检查员	日本	东京	+81(0)3 5410 8320		toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	检查员	肯尼亚	蒙巴萨	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
HK Kim	协调员	韩国	釜山	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho	检查员	韩国	釜山	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	检查员	韩国	仁川	+82 32 881 9880	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	检查员	拉脱维亚	里加	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	检查员	立陶宛	克莱佩达	+37046410448	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	联系人	马耳他	瓦莱塔	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	检查员	墨西哥	维拉克鲁斯	+52 229 932 3023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	检查员	墨西哥	曼萨尼约	+52 (314) 688-2936	+52 (1) 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk

[illegible]

2019 年 ITF 《海员公报》



姓名	职务	国家	港口	办事处电话	手机	电子邮箱
Tomislav Markolović	联系人	黑山	巴尔	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	检查员	荷兰	鹿特丹		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	检查员	荷兰	鹿特丹		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	检查员	荷兰	鹿特丹		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	检查员	荷兰	鹿特丹	+31 883680368	+31 624336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	检查员	新西兰	威灵顿	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	协调员	挪威	奥斯陆	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Tore Steine	检查员	挪威	卑尔根	+47 55 23 00 59	+47 907 68 115	steine_tore@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	检查员	挪威	波什格伦	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	检查员	挪威	特罗姆瑟	+47 (0) 77 69 93 46	+47 (0) 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	检查员	巴拿马	克里斯托巴尔 / 巴尔博亚	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	检查员	菲律宾	宿务市	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinaldo	检查员	菲律宾	马尼拉	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	协调员	波兰	什切青	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	检查员	波兰	格丁尼亚 / 格但斯克	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	检查员	葡萄牙	里斯本	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Felipe Garcia Cortijo	检查员	波多黎各	圣胡安	+1 787 999 8130	+1 787 410 1344	garcia_felipe@itf.org.uk
Adrian Mihalciou	检查员	罗马尼亚	康斯坦萨	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciou_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	协调员	俄罗斯	圣彼得堡	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	检查员	俄罗斯	圣彼得堡	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	检查员	俄罗斯	诺沃罗西斯克	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	检查员	俄罗斯	海参崴	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Vadim Mamontov	检查员	俄罗斯	加里宁格勒	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Mouhamed Diagne	联系人	塞内加尔	达喀尔	+221 775364071	+221 775364071	syndmarine@gmail.com
Seydina Ousmane Keita	联系人	塞内加尔	达喀尔		+221 77 692 64 08	souskeita@gmail.com
Daniel Tan Keng Hui	联系人	新加坡	新加坡	+65 6379 5660	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	联系人	新加坡	新加坡	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	检查员	西班牙	比戈	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	检查员	西班牙	毕尔巴鄂	+34 944 93 5659	+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Gonzalo Galan	检查员	西班牙	拉斯帕尔马斯		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Ramon Garcia	检查员	西班牙	巴伦西亚	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Ranjan Perera	检查员	斯里兰卡	科伦坡	+94 112 583040	+94 773 147005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	协调员	瑞典	斯德哥尔摩		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	助理协调员	瑞典	于默奥	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	检查员	瑞典	哥德堡	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	检查员	瑞典	诺尔彻平	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Mikael Lindmark	检查员	瑞典	马尔默	+46(0)8 791 4100		lindmark_mikael@itf.org.uk
Sanders Chang	检查员	中国台湾	台中	+886 22515 0302	+886 921935040	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	检查员	中国台湾	高雄	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Franck Kokou Séyram Akpossi	联系人	多哥	洛美	+228 90 04 24 07	+228 99 50 53 35	paxhominibus@hotmail.com
Muzaffer Civelek	检查员	土耳其	伊斯坦布尔	+90 216 4945175	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	检查员	乌克兰	敖德萨	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	协调员	美国	新奥尔良	+1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	协调员	美国	纽约	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	协调员	美国	西海岸	+1 206 408 7713	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	检查员	美国	巴尔的摩 / 诺福克	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	检查员	美国	查尔斯顿		+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Martin D. Larson	检查员	美国	波特兰		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	检查员	美国	休斯敦	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	检查员	美国	洛杉矶——南加州	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	检查员	美国	佛罗里达	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk
Michael Baker	联系人	美国	克利夫兰	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

捍卫你的权利

请先阅读下文

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

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

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

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

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

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

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

海上事故

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

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

了解更多信息，请登录：www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

这是个骗局！

如果有人平白无故给你一个工作机会，并且条件十分优厚，这可能是个骗局。ITF 海运部助理秘书 Fabrizio Barcellona 警告说

如果你无缘无故地收到一个电子邮件，给你提供工作机会，那么在你做任何事情之前都要先考虑一下。它是否来自知名的航运或邮轮公司吗？工资是否超过你梦寐以求的数额？真是这样的话，它就是一个骗局。

以海员，尤其是那些想在邮轮旅游业的人，为目标的招聘欺诈已经像滚雪球那样越来越大。欺诈者建立自己的网站，通常使用真实的公司名称和标徽，然后通过直接的电子邮件、广告和免费列表传播消息。

一旦你接受假的工作，他们会要你支付“一次性”费用。这也许是到达船只的交通费、签证费、行政管理费用。这无疑是个骗局，因为根据《海事劳工公约》，要求海员支付中介费来获得船上的职位是非法的行为。

不要付钱给骗子。如果你支付了，他们会不断回来要求更多，并说这是最后一次 - 并警告如果你不付这最后一笔钱，你会失去你已经支付的所有费用。在吸干你的血之前，他们不会停止。

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

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

你能做什么？

走开。不要给出你的个人信息。如果你已经付了什么，现在就停止。

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

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

如果你对收到的工作机会有疑问，可以给 ITF 的电子邮箱 jobscam@itf.org.uk 发邮件，征求建议。

常见的诈骗迹象

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

被抛弃： 海运中的耻辱

众所周知，许多本国和国际海员都是被抛弃的受害者。ITF 致力于解决这一问题，重点关注遣返、拖欠工资和被抛弃海员的基本生活用品等领域。我们与联合国机构、国家行政机构、国际组织、航运公司、船东和配员中介密切合作。《海员公报》着眼于 2006 年《海事劳工公约》如何为 ITF 和工会提供更大的杠杆作用来解决这一行业的祸害，并揭示了海员在阿曼被抛弃的令人震惊的案例

ITF 协助被抛弃在阿曼的船员

一些最可怕的抛弃案件发生在阿拉伯世界地区。不过，ITF 检查员 Mohamed Arrachedi 说，Venous Shipping 航运公司三番五次的行为是他见到过的最为不齿的

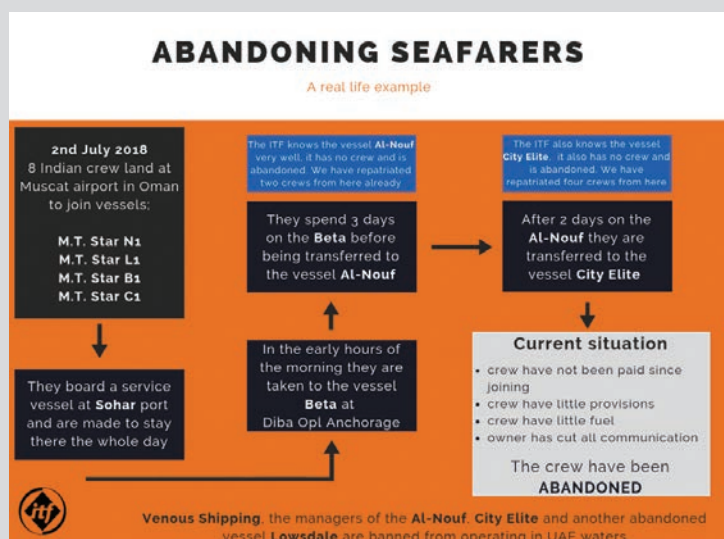
Venous Shipping 航运公司已经被禁止在阿联酋水域运营，因为它抛弃了三艘船——Al-Nouf、City Elite 和 Beta。但这一禁令并没有阻止它的做法，结果，ITF 在 2018 年接到要求，希望他们帮助被抛弃四个多月的 16 名印度海员。

Al Noor al Satee Marine Services 公司为船员提供了工作，海员应在阿曼的港口上船。但在 2018 年 8 月登船后不久，他们就被抛弃了。他们的住宿条件很差，缺乏供应品，四个多月内没有得到一分钱。

ITF 已经在 2016 年和 2017 年协助过这些船上被抛弃的船员，所以我们看到同样的故事（只是船员不同）再次发生时非常震惊。

如图（右）所示，海员随后从一艘船移到另一艘船，同时又急切地想离开并返回家园。最

后，经过不懈的努力，我们设法让 16 名海员回国。他们的故事并没有结束，因为船东仍然拒于 11 月 6 日下船，并希望尽快将他们遣返回绝支付工资。■



P&I 保赔协会在海员被抛弃时起了关键作用

如果您在工作中被抛弃或受伤，保险公司或其他安全提供商将签发船东必须提供的财务担保，以满足您的经济索赔要求。国际集团强制保险委员会主席 Jonathan Hare 作了更多解释

到目前为止，已有八十八个国家批准了《海事劳工公约》（MLC），占世界船队吨位总量的91%。这一重大成就证明了这些政府和国际劳工组织（劳工组织）的政治意愿，使政府、雇主和工会共同制定海事政策。

根据《海事劳工公约》，船东必须提供经济担保证据，以担负其对海员的人身伤害和其他索赔的责任。这些担保必须包括如果船东未能履行其在海员就业协议或其他合同中规定的义务，将支付最多四个月的未付工资和其他相关费用。

国际保赔协会（IG）由13家海运第三方责任保险公司组成，全球95%船队的船东都依赖这些保险公司来满足这些《海事劳工公约》的要求。2016年，国际保赔协会引入了新的规则和保险结构，使船东必须在船上展示经济担保证书。

国际保赔协会最近合作培训了新的ITF检查员，包括有效处理人身伤害索赔。这样各方就有机会在海员被抛弃之后迅速就可能延误遣返的问题交换意见。

我们发现，有些司法管辖区不愿意让被抛弃的海员无条件地离开船只，例如在允许被抛弃的船员离开之前坚持要求更换船员上船。

根据《海事劳工公约》的规定，当船员在一个国家管辖区被抛弃后，这个国家必须协助立即遣返这些船员。然而，各个国家经常没有在遣返过程中充分合作。ITF和其他各方必须向国际劳工组织（ILO）和国际海事组织（IMO）报告此类案件。

通过与海运业和国际劳工组织的合作，我们应该会看到一些国家在观念和行为有所变化。随着对海员福利的持续关注，这些问题应该随着时间的推移而逐渐消失。

到2018年秋季为止，国际保赔协会已集体回应了32起抛弃案件。保赔协会将继续积极与ITF和其他方合作，迅速遣返被抛弃的船员。■

P&I 国际保赔协会集团成员

- 瑞典保赔协会——www.swedishclub.com
- 英国 P&I 保赔协会——www.epandi.com
- Skuld——www.skuld.com
- Steamship Mutual——www.steamshipmutual.com
- Steamship Mutual——www.steamshipmutual.com
- Gard——www.gard.no
- 伦敦 P&I 保赔协会——www.londonpandi.com
- 西英格兰——www.westpandi.com
- 英格兰北部——www.nepia.com
- 船东——www.shipownersclub.com
- The Standard——www.standard-club.com
- 美洲保赔协会——www.american-club.com
- 日本船东互惠保赔协会——www.piclub.or.jp



被抛弃的海员请注意： 迅速行动，以防损失！

如果您认为自己可能被抛弃，请务必尽快提出投诉并与保险公司联系。否则，ITF 检查团协调人 Steve Trowsdale 解释说，你可能会在经济上受损



配员中介和海员应在签订合同前检查船舶是否有有效的被抛弃保险。如果没有证书证明，请在签字前三思。

英文经济担保证书必须显著地张贴在船上。具体文本为“根据 2006 年《海事劳工公约》条例 2.5.2，第 A2.5.2 条标准修订后的要求，海员遣返费用和义务方面的保险或其他经济保障证书”。

你可以根据证书上的 P&I 理赔协会或指定的保险公司的网站查询你的船只的认证是否仍然有效。

如果你认为自己有被抛弃的风险，或者两个月以上没有获得报酬而想要遣返，请不要等待太久才能采取行动。可以提出投诉并直接联系保险公司，或要求 ITF 代表你申请。

保险将根据你的雇佣协议或集体谈判协议，为你提供长达四个月的拖欠工资和其他权利。这就是为什么申请不要太晚的原因。如果你等待六个月后才申请，也只能得到四个月的拖欠工资。

保险还必须包括所有合理的费用，如充足的食物、必要的衣物、住宿、饮用水、船上生存必需的燃料和任何必要的医疗保健，加上遣返费用（“适当而迅速”的旅行，通常是航空，和所有合理的旅程费用，如食物、住宿和个人物品的托运）。这会适用于从被抛弃的那一刻到回家的时候为止。■

你可以提出保险索赔， 如果船东：

- 没能支付你的遣返费用；或
- 没有留给你必要的维持品和支持；或
- 单方面中止了与你的关系，包括没能支付至少两个月的合同工资。

所有悬挂已经批准了 2006 年《海事劳工公约》(MLC) 国家船旗或在 MLC 适用的港口进行交易的船只必须为其被抛弃船员提供经济保障。船东必须持有一种船员可以直接使用的保险形式，并有足够的资金在海员被遗弃时提供及时的经济援助。这意味着海员不至于连续几个月没有食物、工资，也没有办法回家。

ITF 把抛弃海员议题带到国际论坛

2018 年 4 月 24 日，ITF 代表团在国际海事组织（IMO）法律事务委员会第 105 次会议上作了一次突破性的关于海员被抛弃时付出的人的代价的报告。

ITF 的报告是该委员会会议接受的第一次关于海员被抛弃情况的介绍。该报告突出介绍了对国际劳工组织（ILO）收集到的海员被抛弃数据库的最新数据分析。该组织成员国对报告和 ITF 持久的工作和纲要给予高度评价。

ITF 的 IMO 代表 Branko Berlan 说：“ITF 检查团和各国当地的同盟工会都在尽力舒缓这些困境。不过，我们需要更多的港口国和船旗国起到更积极的作用，IMO 强调需要所有相关方担负起自己的责任，在改善海员的福利和权利的行动中团结一致。

“我们赞赏相关机构表示的为了海员的利益与 ITF 合作的兴趣和真正意愿。”

聚焦 邮轮行业

对于许多人来说，邮轮上的船员是最显眼的海员，因为他们使乘客的假期成为难忘的记忆和珍贵的体验。《海员公报》探讨这对船员的意味以及未来的预测

光鲜亮丽邮轮的幕后

在邮轮上工作看起来很鲜亮吗？ITF 意大利助理协调员 Livia Martini 回顾了自己的甲板高级船员的经验，介绍船上的现实生活



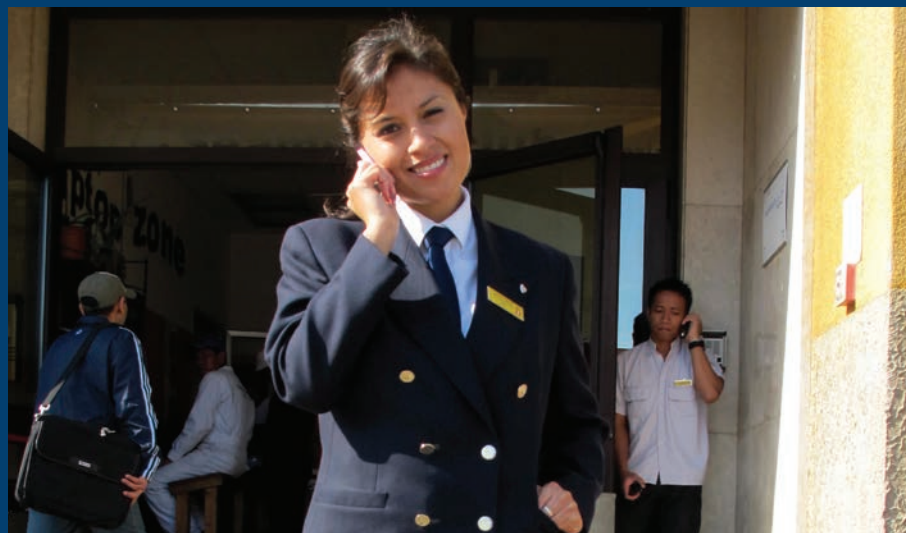
我 16 岁的时候，就想过在客船上工作，我唯一梦想的就是每天都有可能在世界不同的地方工作。嗯，这就是大多数人对在邮轮上工作的看法！实际上，要想在一家拥有 1,000 多名员工的巨型浮动酒店工作，你必须从内心深处热爱自己的本职工作。

为什么是这样？嗯，薪水很好，我总是按时得到工资。但是你很多个月都离家工作，和许多不同文化的人在一起，每 10 天就会在不同时区的地方。除此之外，一旦踏上邮轮，每个船员就都有责任。

除了执行常规的工作之外，你还必须准备好在紧急情况下照顾乘客。每个船员都分配了紧急任务，每周至少要训练一次，有时甚至是在休

蓬勃发展为船员带来的挑战

邮轮行业正在快速扩展，更大更好的邮轮不断推出。海运部助理秘书 Fabrizio Barcellona 分析这对船员的意味



越来越大的邮轮进入市场，让人很难跟上。迄今为止规模最大的邮轮（Symphony of the Seas “海洋交响乐团”号，2018 年 4 月推出）可搭载 6,500 多名乘客，船员有 2,200 人。

这种快速扩展给船员带来了挑战。ITF 在国际海事组织（IMO）和国际劳工组织（ILO）等机构代表海员的利益，这些机构制定了就业条件、招聘、培训和海上安全的全球标准。ITF 及其同盟工会正致力于确保雇主符合这些标准，并强调通过技能培训和专业精神招聘和留住船员。

2018 年，ITF 对本行业作了一次调查。调查显示邮轮上约有 340,000 名 ITF 工会成员，几乎是 ITF 在整个海运业代表的 850,000 海员的三分之一。

四个主要工会——挪威海员工会（NSU）、意大利 FIT-CISL 工会、Nautilus International 工会和德国 ver.di 工会——签署了船舶公司船员的大多数邮轮协议。

全世界邮轮上的船员来自约 161 个国家。到目前为止，最多的船员来自菲律宾（超过 81,000 人），其次是印度（近 37,000 人）和印度尼西亚（30,000 人）。

ITF 检查员对邮轮的访问显示在船上工作的船员男女比例基本平衡。在邮轮的酒店方面，男性和女性往往做同样的工作。当涉及到航海的船员时，就出现了差异，男性占主要地位。

可悲的是，希望在邮轮上工作的海员会成为诈骗招聘者的特定目标——骗人的船舶配员中介和网站会向你要钱，帮你找工作或接受必要的培训。请阅读活页指南第 8 页，了解如何保护自己。

息期间训练。

此外还要考虑到邮轮每周 7 天，每天 24 小时都在活动——甲板、轮机、厨房和电气技术部门始终在运作，并提供酒店和医疗服务的方方面面。

作为一名甲板高级船员，我每天工作 10 个小时。值班意味着你在一天的不同时间吃饭，有时一天只吃一次。你可以在高级船员餐厅或自助餐厅享用免费餐点。工作的一个好处是能够在游泳池和健身房放松身心。

乘客在邮轮上过一个美好的假期，而为他们提供所有服务的人员一次就得在船上生活八、九个月。船员住的是小型房舱，而不是带海景阳

台的豪华套房。在做见习生实习 12 个月时，我不得不与另一名见习生同住一间。由于她与我上班的时间不同，这在隐私和休息方面就比较困难。

对我来说，我工作中最高兴的事情就是驾驶邮轮并将我多年的学习付诸实践。我到到许多地方，结交了很多不同国籍和背景的朋友。工作中最糟糕的方面就是有时候你觉得自己只是一个数字。

邮轮行业正在蓬勃发展，所以我们必须更加关注那些为乘客带来这些美好体验的人才。■

新的咨询服务支持 数以千计的印度 海员家庭

对工会新的咨询项目的高度需求表明了印度海员及其家庭受到的压力和抑郁程度。ITF 全球福利项目协调员 Syed Asif Altaf 博士和印度全国海员工会秘书长 Abdulgani Serang 报告说



所有海员都知道船舶是一个要求很高的工作环境。同时它也是海员远离家庭数月但称之为家的地方，往往很少或根本无法获得信息、咨询或医疗服务。这些因素会影响海员的心理健康，并可能导致压力和抑郁。

越来越多的证据表明危机正在出现。

ITF 2015 年在所有主要海员供应国家进行的全球调查发现，在 614 名受访者中有近 50% 表示他们有时或经常感到抑郁；许多人报告说他们曾考虑过自杀——在菲律宾，41% 的海员认识考虑过自杀的工作伙伴。根据英国保险协会的年度索赔数据，海员自杀死亡人数增加了三倍多，从 2014 年的 4.4% 增加到 2015 年的 15.3%。

然而，海员的心理健康仍被视为一个禁忌话题，而海事行业的反应也非常缓慢。

一些雇主已开始为船员提供远程咨询服务，但保密和信任问题阻碍了海员寻求帮助。通常，他们不愿意谈论他们的心理健康并寻求必要的支持，因为他们害怕失去工作并被列入黑名单。

印度全国海员工会 (NUSI) 长期以来一直倡导改善全球海员的心理健康。2017 年 3 月，它推出了旗舰计划 NUSI SAHARA - sahara 是当地的印地语词，意为支持。

每天昼夜全天候免费电话和互联网的热线服务由经过专门培训的心理学家和咨询师为所有印度海员及其家人提供一对一的咨询服务，旨在改善人们的心理健康，并在情绪恶化之前尽早控制压力。

在最初的 18 个月里，NUSI SAHARA 项目接到了 709 个电话——大约 69% 来自海员，

其余来自家庭成员。这种对服务的需求证实，海员长期远离家庭对家人的心理健康也造成不利影响。

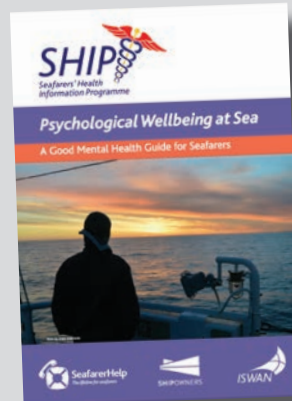
在给帮助热线打电话的人中，近 69% 的人表示经历了压力和焦虑。大约 54% 的电话涉及与工作管理相关的问题，而 35% 的电话涉及家庭和个人关系。令人不安的是，20% 的海员因同事的骚扰、冲突甚至极端的身體暴力而遭受压力。

NUSI SAHARA 项目还在其办公室和孟买的海员宿舍举办研讨会，帮助海员及其家人减轻压力，学习有效的应对策略和应对压力的实用技巧。到目前为止，已有 4,500 人参加了 160 个研讨会。

工作上的要求和平衡家庭与工作之间的努力，显然在导致和加剧心理健康问题方面起了一

ISWAN 海员心理健康与福祉指南

2018 年 10 月, ISWAN (国际海员福利和援助网络) 以更多语言出版了自助指南, 帮助那些担心自己心理健康和福祉的海员。



“海上心理健康”指南最初以英文出版, 现已有阿拉伯文、中文、菲律宾文、印地文、俄文和西班牙文等版本。

该指南由临床心理咨询师撰写, 为海员提供直截了当的实用技巧, 帮助你识别健康风险并提高你的福祉, 应对海上生活面临的诸多挑战。

ISWAN 还与 KVH Videotel 合作推出了免费培训包。海员的心理健康和福祉涵盖了几个话题, 并介绍可以找到支持的地方。

“海上心理健康” (Psychological wellbeing at sea) 下载网站: <http://bit.ly/2qlluFLM>, “海员心理健康和福祉” (Seafarers' mental health and wellbeing) 下载网站: <http://bit.ly/2PE8VsG>。



定的作用。但是, 69% 使用咨询服务的人所报告的最常见的压力和焦虑是由与海员个人和职业不满相关的因素引起的。

在 SAHARA 项目的最初 18 个月里, 已有数千名海员及其家人获得了咨询支持。我们希望帮助他们能够轻松找到改善他们的生活质量和工作效率的途径。

ITF 将与不同运输部门的工会合作, 研究如何把 SAHARA 模型和项目推广给所有经历压力和抑郁的运输工人。■

在海上保持良好心理健康的五大提示：

1. 多做使你高兴的事情——不管你喜欢什么, 花点时间做做。
2. 想一想你有什么可以感恩的东西——谢谢那些以某种方式使你对生活抱有积极态度的人。
3. 在离开家人之前就如何实际地保持联系达成一致意见, 呵护家庭关系。
4. 参加社区活动, 如电影之夜或多人电脑游戏。
5. 通过定期锻炼身体, 使用平衡的饮食, 保证适当的休息, 来保持体魄健康。



ITF 阿拉伯世界网络迅速扩大

ITF 阿拉伯世界和伊朗网络继续在海员特别容易受到剥削的地区建立更强大的工会联系人和新检查员结构。目前只有很少的阿拉伯国家批准了《海事劳工公约》，在许多这些国家中，工会要么不存在，要么在困难的环境中运作。网络协调员 Mohamed Arrachedi 为你带来最新信息

在阿拉伯世界地区和伊朗请求援助的海员人数正在增加，因此我们继续建立和巩固 ITF 及同盟工会的有效回应能力。

这就是我们在更多国家落实并发展更多联系人的原因。联系人是 ITF 同盟工会中经验丰富，具有海事知识和英语技能人员，被指定帮助海员解决各种问题并与海事当局合作解决案件。

自 2017 年 1 月启动以来，该网络已在 8 个国家增加到 20 个联系人，其中包括伊朗的由 6 名 ITF 同盟工会 IMMS 会员组成的团队，他们覆盖了所有伊朗港口。该网络很快将扩展到 10 个国家的 24 个联系人。我们目前正在积极任命新的联系人，再覆盖六个港口（三个在阿曼，两个在摩洛哥和突尼斯的斯法克斯），三个联系人覆盖也门的主要港口（Hodeidah、Mukalla, Mukha），一个在苏丹港。

ITF 正在为该地区的工会提供培训和教育，使

工会能够更好，更愿意与行业的主要相关方建立关系，例如政府机构和海事当局。我们还协助 ITF 工会之间进行更多合作，这样他们就可以更加团结，互相帮助，共同应对集体谈判等实际挑战。几个工会已经与 ITF 签署了协议，涵盖了在自己国家的公司和 FOC 船上工作的海员，而一些工会则与其他 ITF 工会签署了联合协议。

另一项重要的活动是与阿联酋、巴林、科威特和阿曼的海事管理部门和运输部共同举办一系列研讨会——迄今为止六次——加强他们对《海事劳工公约》（MLC）的了解，并最终鼓励更多的国家在该地区批准 MLC。

这些研讨会，以及我们于 2018 年 11 月在土耳其为伊朗的 IMMS 团队举办的研讨会，有助于分享工作技能和最佳做法，以应对在该地区陷入困境的海员。在 2017 年 1 月至 2018 年 9 月期间，ITF 及其联系人对 159 起案件的船员做出了回应，其中许多是经常

性的抛弃案件，并且拖欠工作超过 180 万美元。最大的拖薪案件包括利比亚境内的圣文森特船旗 Fatima 号轮、阿联酋境内的巴拿马船旗 Goodman 号轮、阿尔及利亚境内多哥船旗 Freedom 号轮以及摩洛哥境内巴林船旗 Avonmore 号轮。

我们的一些案件涉及被长期抛弃的船员——请阅读第 19 页的船员在阿曼被抛弃的故事。■

技术的发展不会取代海员

船员管理部门的国际行业协会 InterManager 秘书长 Kuba Szymanski 船长分享他对海员前景的看法

2018 年 9 月国际海事组织 (IMO) 的“世界海事日”给了我一个千载难逢的，向全世界的“精英人士”提出一个探讨性问题的机会：我们海员的未来是什么？

答案非常令人鼓舞——需要我们！人们无法想象没有我们海员的航运，无人船舶将在很久以后才会出现，尽管我们可能会在此之前看到自动驾驶的船只。

那么，所有的这些炒作是什么？其实，我们行业中的一些人已经意识到“物联网”概念，与此相关的是“大数据”以及科技公司试图将其影响力扩展到“新疆域”，或者说是“新水域”——航运。

我们海员负责重要的资产——全球至少 90% 的货物运输和最清洁的运输方式。在过去 10 年中，航运增长了 100%。我们现在正在航行 9 万多艘 SOLAS 船。

我们使这些资产不停地运作，并维持这些资产。有些人只看到一些可怕的人为错误引发的灾难，因而把问题归咎于我们，但他们完全忘记了每天我们防止了多少次严重的灾难。然而，每当我提到这一点时，他们就会说：“哎，这就是我们付钱要你做的”！

好吧，我很高兴拿了工资去避免灾难。一旦可以用上技术，我们将能够取得更好的结果。航空业已经实现了这一目标。飞行员只是在飞机上飞行——他们不做工资单，不准备账户，甚至不计划维护。

想象一下：没有到达消息；海关、移民和警察没有抵达文件；没有中介！或者也许很多中介在港口照看那些愚蠢的东西，让海员照看船只。

船上可能会有新的角色，利用 IT 和技术更熟练的人员来管理日益复杂的设备。在甲板上，我可以看到操作员在负责监督技术，重设计算机并在计算机卡住的时候解决问题。

但我们的经验和知识极难替代。所以，我们不要轻言放弃。■

Szymanski 船长：事业生涯

Szymanski 船长于 1985 年开始海上生涯，一开始在一艘天然气化学品货轮上担任甲板高级船员，1999 年起成为船长。在担任了几个岸上的职务之后，他于 2010 年加入 InterManager，任秘书长。他拥有多个资质，包括劳合社学院颁发的船舶主管证书。他发表船舶管理方面的演讲，2018 年 7 月被南安普顿索伦特大学授予荣誉博士学位，表彰他对海事行业作出的贡献。

为海员的国内工作职位而战

印度工会抗议沿海航运的要求放宽

印度全国海员工会（NUSI）秘书长兼司库 Abdulgani Serang 解释了工会为什么抗议政府开放沿海航运的举动

印度既是海员供应国又是船舶所有国，印度海员在印度本国和外国旗船上工作。

在印度旗船上，船东必须只雇用印度海员，并且有数以千计的人根据协议条款获得有一定收益的就业。然而，航运部最近的举动将直接威胁到印度旗船上工作的所有海员。

到目前为止，印度只允许印度船旗船只进行国内的货物运输。但是政府已经取消了这项要

求，并把我们的货物沿海航运向聘用外国船员的外国船旗集装箱船开放。这种规则的放宽可以扩展到油轮和其他船只。

这意味着外国船旗船将与印度船东在沿海贸易进行竞争。如果发生这种情况，所有根据印度协议条款就业的海员将失去工作。许多印度海员已经因外国船旗船失去了工作，如果印度航运公司选择挂外国船旗来运营，那么就会有更多的人失去工作。

NUSI 和印度海事工会（MUI）及其海员强烈反对这种沿海航行要求的放宽，这对整个印度航运兄弟会和海员尤其不利。

我们将尽全力使政府撤销这一措施。■

海员对蓬勃发展的海运业至关重要，海运业推动经济增长，支持国家的独立和安全。这是由沿海航运——为一个国家的海员保留本国国内海上贸易的系统——为支柱的，但不幸的是，沿海航运正越来越受到船东的威胁，后者唯利是图，不惜牺牲本国海员的工作和技能。

四个工会与《海员公报》分享了他们如何致力于保护本国工作职位和当地社区，制止降低工人待遇的社会倾销



智利工会希望击败邮轮沿海航运议案

海员工会将争取在初步成功地限制政府关于放宽沿海航运的建议的基础上进一步工作，ITF 检查员、智利 Valparais 工会的 Juan Luis Villalon Jones 报告说

海员工会明确表示，我们并不反对在智利开展业务的外国乘客航运公司。我们只是要求，如果他们在智利开展业务，就必须根据智利立法来运营。否则，我们担心这会成为开放我们的货物沿海运输的先例，我们会尽可能采取各种法律手段加以反对。

不幸的是，政府关于把沿海航运向客船开放的议案没有在议会参议院的讨论中被否定。

然而，好消息是参议员考虑了海员工会提出的一些修改，这些修改现已纳入修订后的议案，该议案将提交给下议院。

该议案旨在适用于所有载客量超过 400 人的邮轮以及部分载客量少于 400 人的邮轮。

我们预计，该议案一旦到达下院，ITF 和海员工会就可以成功地游说并阻止它获得批准，

因为任何修改都需要参议院进一步审查，而根据以往的经验，这将导致该议案“永远沉睡”。■

澳大利亚的沿海航运受到削弱

ITF 澳大利亚协调员 Dean Summers 说明一个国家的沿海航运立法时如何被削弱，外国船员是如何受到剥削的

根据澳大利亚的《沿海航运法》，澳大利亚运用沿海航运实践。但是，由于一些规定倾向于外国航运而不是澳大利亚船旗和船员，这一情况受到了极大的破坏。一些外国船只在澳大利亚海岸已运营多年。

而感到困惑。

目前，只有不到 10 艘澳大利亚注册的船舶，尽管澳大利亚海事工会（MUA）的成员也在其他领域工作，例如近海行业和拖船。

在运送澳大利亚国内货物的时间里，国际船员还必须获得奖金，即他们自己国家的工资与海员行业规定（SIA）工资之间的差额。这种沿海航行工资仅适用于他们在一年内的第三次和随后的航行。

该法案通过向一些船只颁发许可证，允许它们在澳大利亚港口之间运送乘客或货物来监管沿海贸易。许可制度允许向代理商、运营商和租船人发放临时许可证。许可证申请存在严重缺陷，海事工会对围绕着许可证的秘密和操纵

临时许可证制度的一个条件是，取代澳大利亚工人的国际海员必须获得以往的行业规定工资，政府声称这是一种安全网工资。这远远低于澳大利亚海员的收入，但高于 ITF 协议的工资。

但这项要求没有受到积极的监管，在船员提出投诉之前，许多业主拒绝支付额外的工资。■

美国工会面临沿海航运的不断威胁

北美海员国际工会秘书兼司库 David Heindel 报道说，在美国促进和保护沿海航运法律又经过了一年的紧张工作



值得注意的是，今年，一个资金雄厚的反对沿海航运集团（Cato Institute, 卡托研究所）推出了一项长达一年的反对《琼斯法案》的运动，该法案近一个世纪保护了我们的国家、经济和国土安全。

除此之外，各个智库和反对美国船旗航运的人或者根本不了解事实的人也对《琼斯法案》进行了不实攻击。

尽管如此，许多 ITF 工会继续成功地捍卫了《琼斯法案》，政府官员、国会议员和许多高级军事领导人也支持美国商船。我们在 2018 年看到了几个积极的结果，包括国会提出的支持国内建造油轮的海事立法（尽管它们将用于出

口货物）。此外，供应国内市场的新的油轮、集装箱船和组合式集装箱 / 滚装船已经从美国船厂下水或正在建造中。

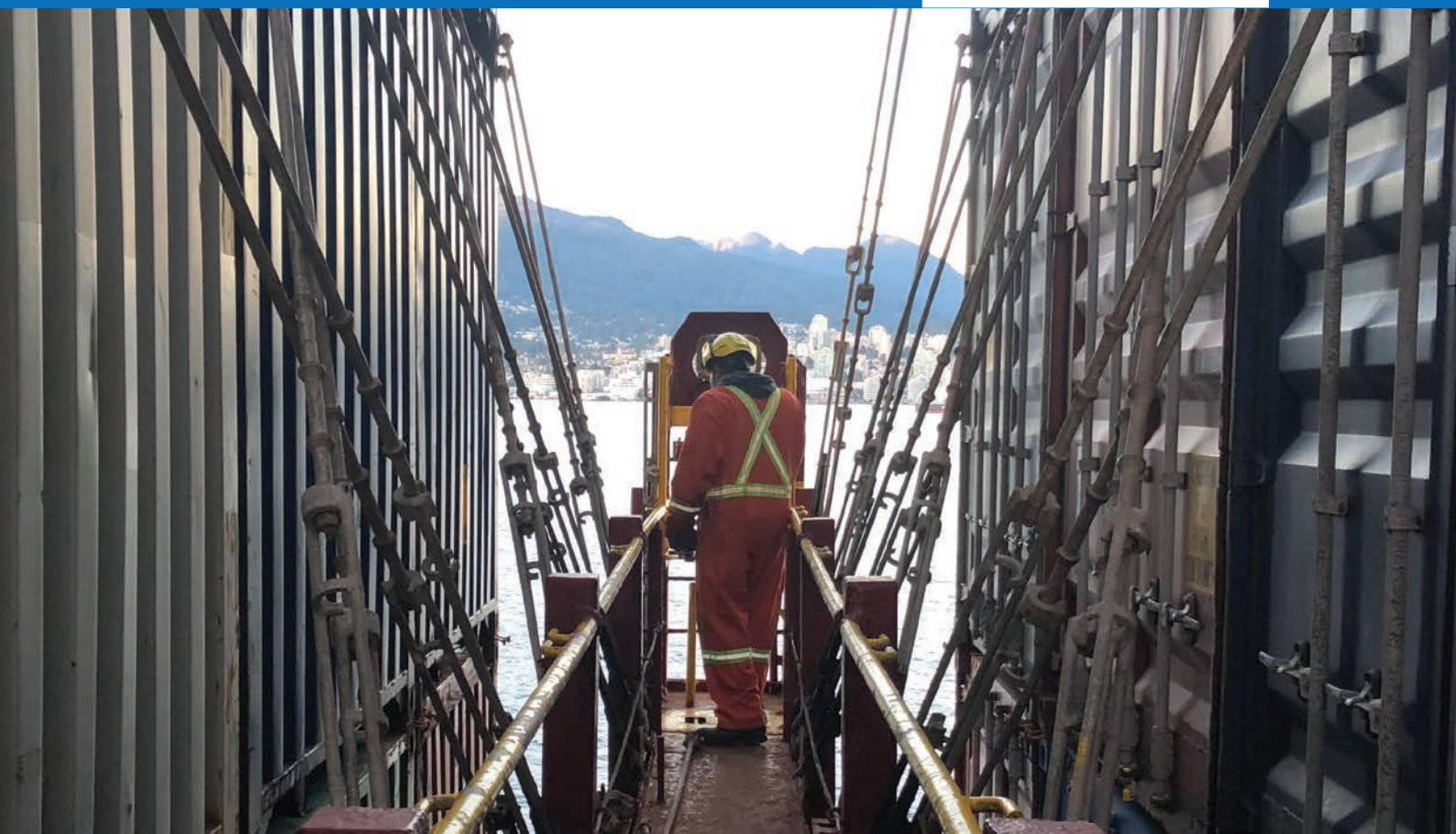
我们还收到并推出了海员权利国际组织所作的一项重要研究——“世界沿海航运法律”。

美国海事合作（AMP）联盟——其成员包括 ITF 工会——也在为支持沿海航行法做出杰出贡献，特别是在不断宣传《琼斯法案》为美国经济和国家安全带来的好处的各种事实。■

调查显示全球沿海航运的现状

2018 年 9 月发表的一份开创性报告揭示了世界各国沿海航运法律的性质和范围，并提供了自 1992 年以来的第一次独立分析。该报告揭示了代表世界上 80% 的联合国沿海国家的 91 个国家制定了在本国沿海贸易中限制外国海事活动的沿海航运法律。海员权利国际组织（SRI）的报告由 ITF 委托进行，并花了两年多的时间进行编纂。它将有助于制定沿海航运政策。

您可以从网站下载 Cabotage laws of the world（世界沿海航运法律）一文：<http://bit.ly/2RIhhUm>。



新的集体谈判协议条款使海员免于货物捆绑工作

当船东要求船员进行本来应由码头工人进行的绑扎工作时，就把海员置于危险之中。ITF 加拿大国家协调员 Peter Lahay 解释说，经过 ITF 批准的集体谈判协议（CBA）谈判的码头工人修订条款澄清了工作上的安排

在大多数港口，码头工人声称捆绑工作是他们的职责范围。但是，一些船东会要求海员在日常工作之外做捆绑工作。海上保险公司和港口国家机构越来越关注船员在船舶航行中的捆绑和解除捆绑。

在这一切中，ITF 的立场是明确的：捆绑是码头工人的工作。

紧张的时间安排和时间段带来很大的经济压力，这意味着船员经常需要在暴风雨天气中在海上解除捆绑，以便在船只抵达后立即处理货物。这对海员来说是不安全的。

没有妥善固定的集装箱会随着海浪和风而摇摆。这可能会导致人们称之为“堆栈崩溃”的情况，即不牢固的集装箱角落会散开并导致整

个堆栈崩溃。

许多船旗国允许船只配备不切实际的船员人数，这意味着在船桥或轮机室站立值班的人数较少的船员通常已经很累。船员的主要职能是负责船舶的安全导航和维护。疲劳已经导致了船舶碰撞和搁浅，造成手臂压断、四肢受伤和致命的跌倒。捆绑工作不应该添加到已经超负荷工作的船员身上。

为了澄清码头工人捆绑工作的情况，ITF CBA 的修订条款规定：

“确保公司永久或临时雇用的海员或其他任何人员不得在有作为 ITF 同盟工会成员的码头工人提供货物处理服务的港口、码头或船上从事货物处理服务。在合格的码头工人人数不足的

情况下，如果事先得到 ITF 码头工人工会或 ITF 工会的同意，船员可以进行这种工作；并且是海员自愿履行这一职责；从事这些工作的海员应该是合格的，并得到适当的报偿。就本条款而言，“货物处理服务”可包括但不限于：装载、卸载、捆绑、解除捆绑、检查和接收。”

几十年来，码头工人一直在努力改善海员的工作条件。现在是我们共同努力，认识到海员不应该做码头工人的工作的时候了。团结一致意味着我们彼此保持安全。

如果您担心自己的安全，请联系 ITF 检查员，或通过电子邮件联系我们：dockers@itf.org.uk



ITF 把爱尔兰政府 告上法庭

ITF 高级法律助理 Jonny Warring 介绍了爱尔兰移民渔民正在进行的法律斗争的最新情况

为了为爱尔兰移民渔民争取权利，ITF 已将爱尔兰国家告上法庭。

在发现爱尔兰渔业中几起涉嫌滥用和潜在的人口贩运案件后，ITF 得出的结论是，目前用于向移民渔民发放允许他们在爱尔兰工作的许可证计划也在助长这一问题，而一些国家机构也没能适当地监管这项计划。

ITF 英国和爱尔兰协调员 Ken Fleming 已经收集了 10 年来这一计划在渔业被滥用的证据，他的工作已经确定了可能有超过 15 人是人口贩运的受害者。

在 2018 年 5 月，ITF 向司法和权利平等部部长发出正式通知，表明有意启动法庭诉讼程序。部长未能以实质性方式作出回应，ITF 决

定采取法律行动。经过一系列的延误，该案件定于 11 月底举行听证会。ITF 希望在听证会上获得一项禁止许可证计划运作的临时禁令。

这一行动的最终目标是永久停止该计划，并强调爱尔兰国家对爱尔兰渔业中涉嫌侵犯人权的众多案件的不作为。■



第一个工会给泰国渔民带来希望

ITF 渔业部主席 Johnny Hansen 欢呼泰国第一个代表渔民的工会成立，泰国渔民经受了全球行业中一些最严重的侵权行为

泰国渔业中普遍存在着贩运、奴役、强迫和抵押劳工的现象，加上危险的工作条件、长时间工作以及对渔民缺乏法律保护，近年来已广为人知并成为国际谴责的目标。

泰国政府已经通过改革该行业的监督和检查框架以及加强国家法律，包括加重对侵犯渔民权利的处罚，对全球的关注做出了反应。但泰国的大多数渔民仍然很容易受到虐待和剥削。

ITF 坚决认为，如果工作场所没有可强制执行的权利和工会代表的力量，侵犯劳工权利和对渔民的虐待现象将继续存在。

在泰国各港口进行了 12 个月的组织活动之后，ITF 于 2018 年 5 月正式启动了渔民权利网络（FRN），这是一个独立、民主的渔民工会，旨在改善泰国渔业所有渔民的工资、工作条件和劳工权利。

这一网络得到了全球工会运动、工会联合会、各国工会中心和海事工会以及泰国工会的广泛认可。

参加在泰国宋卡举行的成立活动的有印度尼西亚 KPI 工会、缅甸 IFOMS 工会和柬埔寨劳工大会的领导人；非营利组织，包括国际劳工组织（ILO）、ACTRAV、团结中心、人权观

察和 Stella Maris；以及泰国最大的海鲜加工商泰国联盟。

渔民权利网络的建立是泰国渔业和亚洲地区渔民权利向前迈出的一大步。

权利不是给予的，而是争取得来的，就捍卫和改善渔民的工作条件而言，最好的方法是渔民代表自己，组织和倡导自己。

渔民权利网络将继续对数百名渔民进行急救和伤害救助程序的培训，促使泰国政府批准关于渔业工作的第 188 号公约，并与泰国联盟合作推出其“船舶行为准则”。■

“到目前为止，泰国渔业还没有民主联盟。渔民有组织地出席会议，参加社会对话和谈判协议将是一件大事。让渔民们谈论他们想要什么并争论如何实现这一点，这非常重要；在渔民权利网络联盟成立之前，泰国渔业还没有像这样的正式组织。”

国际劳工组织泰国、柬埔寨和老挝人民共和国国家办事处打击泰国渔业和海产品行业不可接受的工作方式项目高级技术官及项目经理 Jason Judd

了解渔民权利网络的发展情况：
www.justiceforfishers.org

ITF 海员信托基金

新任主管对 支持海员的 工作信心满满



《海员公报》采访 ITF 海员信托基金新任主管 Katie Higginbottom，听取她如何以新的工作方式更好地支持海员福利

您于 2018 年 7 月开始担任新的职位。请告诉我们您的工作背景以及您加入信托基金的原因。

很久以前，我学了俄语和法语，在出版界工作，然后获得政治和经济学硕士学位，并在 2005 年加入 ITF 海运部。我对移民工人的困难感兴趣，这间接地导致我进入海事，这对我并不陌生，因为我的父亲是 50 年代和 60 年代的海员。在 ITF 找到一份工作真是太神奇了，但也很伤心，因为我父亲在此之前不久就去世了，所以我错过了和他谈论这件事的机会。

海上工作意味着海员处于正常的司法管辖区和保护范围之外。如果你有一个负责任的雇主，这没问题。海员需要得到尊重和赋权，以应对不良的待遇和剥削案件，而 ITF 也经常需要频繁地对这些案件进行干预。作为信托基金会的负责人，我有机会对海员的生活产生更大的影响。

您希望信托基金会的工作方式有哪些变化？

信托基金会旨在成为促进和改善全球海员福祉的领导者。我们正在研究海事趋势和地域变化，确保使我们的影响力最大化，并辅助 ITF 的工作。我们感兴趣的领域包括中国、西非、中东和南美，我们认为我们可以在那里做更多的事情，来发展合作伙伴关系和各个项目，推进我们的目标。

我们希望通过促进海员及其家人福祉的计划，

扩大与 ITF 成员工会，特别是那些劳动力供应国和基础设施有限的港口国工会的合作。其中一个重要方面是与船东、P&I 理赔协会和全球网络终端运营商等有影响力的行业参与者建立更牢固的关系。

我们还希望支持新的和年轻的工会领导人提出的福利计划，我们将继续资助世界海事大学和国际海事法研究所的奖学金。

这在实践中会是怎样的？

我们专注于三个优先领域的工作：海员获得通信、职业健康和福祉以及对海员家庭的支持。

互联网接入仍然是海员的主要关注点，随着数字技术的扩展，这成为一个“数字权利”问题。信托基金会将委托有关机构开展研究，继续资助有助于在港口使用 Wi-Fi 的项目，并促进整

个行业的最佳实践。

海员工作环境的性质——长时间远离家庭、狭窄的环境、长期合同和引起疲劳的换班模式——可能会加剧心理压力。信托基金会希望通过自己的工作，能够更好地了解风险因素以及为海员及其家人提供更多支持。

长期不在家也会影响海员的家庭情况。信托基金会打算扩大对工会主导的举措的支持，为海员家庭提供更好的服务，例如获得咨询、财务咨询、儿童辅导和财务管理教育。

其中一个例子是土耳其的 Filika（救生艇）项目，这是土耳其海员工会和伊斯坦布尔扎伊姆大学心理学系的一项倡议。最初的研究表明，一个经常不在家的父亲对家庭生活的压力是一个关键因素。该项目在与社会工作者合作，

支持海员的妻子和需要照顾的儿童方面具有实际意义。

你最初几个月的工作有哪些亮点？

与世界各地的海员、工会和福利组织会面，讨论信托基金会如何产生最大的影响一直是非常激励人和有益的。

我的第一次访问是在 7 月份前往阿尔及尔港，与那里的工会和港口当局讨论信托基金会如何能够支持福利设施。由于安全问题，海员无法在阿尔及利亚上岸，因此在港口内找到一种提供服务的方式尤为重要。

2018 年 8 月在巴尔的摩召开的北美海事部委协会（NAMMA）会议上，令人印象深刻的是志愿工作者的奉献精神。他们为了使外国海员

在似乎缺乏灵魂，甚至是敌意的港口感到宾至如归投入了大量的时间和精力。信托基金会为许多这样的机构提供资金，使它们能够为船舶访问者以及维护中心提供车辆和设备。我们在那里时，访问了两个当地的海员中心，并向巴尔的摩国际海员中心的主任和牧师 Rev Mary Davisson 赠送了我们最近资助的小巴士的信托基金会贴纸。■



便携式通信器件



信托基金会和其他海事基金及福利组织进行的调查表明，获得可靠的互联网连接是海员关注的一个主要问题。

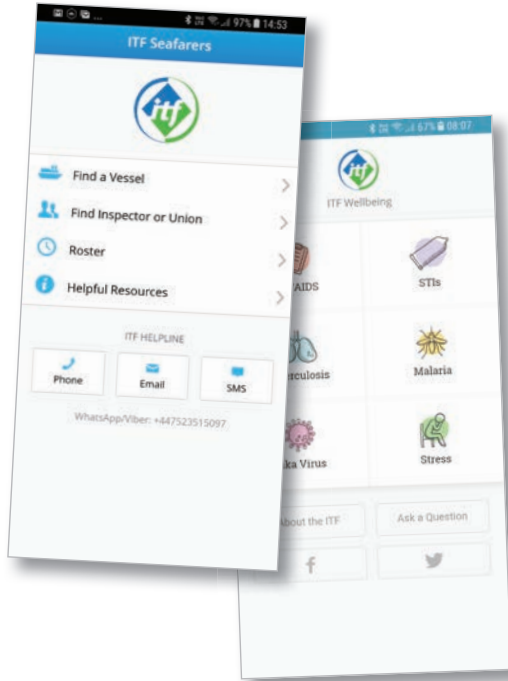
作为回应，信托基金会已经将五个 20 英尺的集装箱改装成便携式通信“吊舱”，为海员提供 Wi-Fi、平板电脑控制台和放松身心的空间。这些吊舱由太阳能电池板供电，它们在缺乏现有基础设施的地区具有节能和可行性的特点。

在撰写本文时，第一批两个吊舱的目的地选定为印度尼西亚的雅加达和尼日利亚的廷钦岛，其余吊舱将很快将塞内加尔、哥伦比亚和巴西落地。

海员信托基金会是 ITF 的慈善分支机构——更多信息请访问
www.seafarerstrust.org



免费 ITF 应用： ITF 海员和 ITF 福祉



ITF 海员

- 了解你的船只
- 了解工会可以为你做什么
- 发现在危机中得到帮助的地方
- 与 ITF 取得联系
- 找到 ITF 检查员或 ITF 海事工会

ITF 福祉

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

查找所有最新的信息和建议：

- 症状
- 传播
- 治疗
- 预防
- 关于这种疾病常见的误解

这些应用是免费的，供 *Android* 和 *iOS* 装置使用，只需从你的 *app store* 或以下网站下载：www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm



其他了解海上生活最新信息的方式：

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

在码头捆绑是码头工人的工作

你是否被要求在港口承担船上的集装箱捆绑和加固工作？

如果你的公司要求你在港口承担捆绑和解除捆绑的工作，但没有当地码头工人工会出具的书面许可，那么公司可能违反了 ITF 集体协议。如果这样的事在你身上发生，请通过电子邮件告知我们，写明事情的详细经过、船舶的名称和所处地点，发送至：Reclaimlashing@itf.org.uk

我们将对你提供的资料保密，不会告诉你的雇主。

在港口受 ITF 协议覆盖的船上拒绝承担捆绑或解除捆绑的工作，以此保护你的安全并支持码头的兄弟姐妹。