



International
Labour
Organization



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION



UNITED NATIONS
UNCTAD



Food and Agriculture
Organization of the
United Nations



International Organization for Migration (IOM)
The UN Migration Agency



UNITED NATIONS
HUMAN RIGHTS
OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER



ICAO - OACI - ICAO
国际民航组织



United Nations
Global Compact

Совместное заявление, призывающее все правительства незамедлительно признать ключевую роль моряков и предпринять скорейшие эффективные действия по устранению препятствий для проведения смены экипажа, с тем чтобы разрешить гуманитарный кризис, угрожающий сектору судоходства, обеспечить безопасность на море и способствовать экономическому восстановлению после пандемии COVID-19

10 сентября 2020 года

Сектору морского судоходства угрожает гуманитарный кризис

Сектор морского судоходства занят перевозками в рамках более 80 процентов всемирной торговли и играет решающую роль в глобальной экономике. Непосредственным следствием пандемии COVID-19 для данного сектора является тот факт, что моряки, движущая сила данного сектора, столкнулись со значительными трудностями при проведении необходимых мероприятий по смене экипажей. Помимо других причин это связано с ограничениями в передвижении, при посадке и высадке в портах; с карантинными мерами; с сокращением количества авиарейсов; а также с ограничениями по выдаче виз и паспортов.

Только благодаря тем морякам, которые продолжали работать после окончания своих контрактов, порты могли оставаться открытыми для бизнеса, своевременно выполнялись грузовые операции и товары продолжали беспрепятственно циркулировать. Весь мир в неоплатном долгу перед моряками за поддержание в действии цепочек поставок во время пандемии.

Единственная и самая острая эксплуатационная проблема в морском секторе, угрожающая безопасной и эффективной глобальной торговле, – это предпринимаемые многими правительствами действия по ограничению операторов судов в проведении смены экипажей или недопущение такого проведения. Это стало причиной гуманитарного кризиса, при котором приблизительно 300 000 моряков оказались запертыми на борту судов, не в состоянии вернуться на родину; приблизительно такое же количество моряков остались без работы на берегу, поскольку они не могут попасть на борт судна. Для тех, кто остался на борту, продлили контракты, иногда на срок более 17 месяцев, и им грозят переутомление, проблемы физического и психического здоровья, нельзя забывать о самовредительстве и суициде. В Международную морскую организацию (ИМО), Международную организацию труда (МОТ) и Международную федерацию транспортников (МФТ) поступили тысячи призывов о помощи от моряков и членов их семей.

Не все правительства обеспечивают полное соблюдение прав моряков, как эти права закреплены в Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС 2006) с поправками и в других международных документах, а именно права моряков на увольнение на берег, на ежегодный отпуск, на максимальный период службы на судне (11 месяцев), возвращение на родину и доступ к медицинскому обслуживанию как на судне, так и на берегу.

Наблюдаемый в настоящее время подъем уровня переутомляемости моряков – это прямая угроза безопасности морского судоходства. Это также скажется и на эффективном выполнении морских сообщений, и беспрепятственном функционировании цепочек поставок, поскольку суда не могут работать в течение неопределенно долгого срока с моряками, подвергающимися усталости. Подобная проблема, касающаяся невозможности смены экипажа, стоит также и перед коммерческим рыболовством, этой важной отраслью, во многом определяющей пищевую безопасность и обеспечивающей средства к существованию.

Поэтому чрезвычайно важно, чтобы все правительства безотлагательно признали ключевую роль моряков и предприняли незамедлительные конкретные действия для устранения препятствий для смены экипажей, тем самым предлагая выход из этого гуманитарного кризиса, обеспечивая безопасность судоходства, придерживаясь принципов устойчивого развития и способствуя восстановлению экономики после пандемии COVID-19.

Социальный диалог и скоординированные действия

С момента начала кризиса МФТ, Международная палата судоходства (МПС) и другие игроки национального и международного уровня предприняли беспрецедентные усилия к тому, чтобы применить сотрудничество и социальный диалог, работать без перерыва, творчески и неустанно, с тем чтобы разрешить эти проблемы. Сюда относится разработка системы протоколов по безопасной смене экипажей, а также иные рекомендации.

Специализированные учреждения Организации Объединенных Наций активно сотрудничают для поиска выхода из создавшейся ситуации. Сюда относится утверждение системы протоколов по безопасной смене экипажей и выпуск ряда публикаций для обеспечения защиты прав моряков в течение пандемии. Они выступили с индивидуальными и совместными заявлениями с тем, чтобы привлечь внимание к срочному характеру этой проблемы, они предприняли стратегический подход к основным правительствам, включая ведущие государства флага, государства порта и государства, которые являются поставщиками рабочей силы, с тем чтобы устранить препятствия к смене экипажей, обеспечивая при этом безопасность и здоровье населения.

Насущная необходимость разрешения кризиса смены экипажей подчеркивалась в Совместном заявлении Международного морского виртуального саммита по вопросу смены экипажей (9 июля 2020 года)¹ и в заявлении «Большой семерки» (G7) о принципах перевозок высокого уровня в связи с COVID-19 (29 июля 2020 года)².

В резолюции 44/15, принятой 17 июля 2020 года, Совет по правам человека признал релевантность Руководящих принципов по деловой активности и правам человека в контексте глобальных кризисов, таких как пандемия коронавируса (COVID-19), а также необходимость для государств обеспечить ответственное ведение деловой активности

¹ <https://www.gov.uk/government/news/joint-statement-of-the-international-maritime-virtual-summit-on-crew-changes>

² <https://www.state.gov/g7-high-level-transportation-principles-in-response-to-covid-19/>

во время кризиса, что также будет способствовать быстрому последующему восстановлению.

Срочные меры, которые необходимо предпринять

Хотя многие государства откликнулись на эти заявления и призывы к действиям, уровень проведения смены экипажей по-прежнему остается существенно ниже того, какой требуется для избежания гуманитарной катастрофы, которая скажется на безопасности мореплавания, защите морской среды, поддержании эффективной торговли и восстановлении мировой экономики. Для этой проблемы требуется незамедлительное и пристальное внимание со стороны правительств.

Поэтому все государства-члены Организации Объединенных Наций настоятельно призываются предпринять следующие действия:

- признать ключевую роль моряков, обеспечивающих важную работу, с тем чтобы способствовать безопасной и незатрудненной их посадке на суда и высадке с судов;
- провести консультации национального уровня с участием всех релевантных министерств, учреждений и департаментов с тем, чтобы выявить препятствия, мешающие смене экипажей, и разработать и осуществлять измеряемые, имеющие временные ограничения планы с целью повышения количества таких операций по смене экипажа;
- проводить консультации с представителями организаций судовладельцев и моряков при разработке и осуществлении мер, касающихся смены экипажей моряков, или таких, которые оказывают воздействие на смену экипажей; в частности, по отношению к тем государствам, которые ратифицировали Конвенцию КТМС (2006), – по достижению полного соблюдения обязательств, закрепленных в Конвенции;
- осуществлять протоколы по смене экипажей, опираясь на последнюю редакцию Рекомендуемых систем протоколов по обеспечению безопасной смены судовых экипажей и безопасных перемещений в условиях пандемии коронавируса (COVID-19)³;
- воздерживаться от любого дальнейшего продления соглашений о трудоустройстве моряков сверх максимального периода по умолчанию в 11 месяцев, что соответствует Конвенции КТМС 2006 года;
- способствовать изменению обычных торговых маршрутов судов с тем, чтобы они могли попасть в порты, где разрешена смена экипажей;
- принимать признанные на международном уровне документы в качестве подтверждения статуса моряков как ключевых участников, а также подтверждения того, что целью их перемещений является проведение смены экипажей. Примеры такой документации включают свидетельства, выпущенные в соответствии с Международной

³ Рекомендуемая система протоколов по обеспечению безопасной смены экипажей судов и безопасного перемещения во время пандемии коронавируса (COVID-19) ([http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20\(Covid-19\)%20-%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf](http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20-%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf))

конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты; документы моряков, удостоверяющие личность, выданные в соответствии с Конвенцией об удостоверениях личности моряков 1958 года (№ 108) и Конвенцией (пересмотренной) об удостоверениях личности моряков 2003 года с поправками (№ 185). Письма, выданные судоходной компанией или входящие в состав соглашения о найме моряка (имеющиеся у моряков), должны также рассматриваться в качестве подтверждения того, что моряки следуют на суда или с судов;

- обеспечивать морякам беспрепятственный доступ к медицинским средствам в государстве порта. Если необходимая медицинская помощь не может быть оказана в порту захода, способствовать тому, чтобы для моряков, нуждающихся в срочной медицинской помощи, была организована медицинская эвакуация. Рассмотреть ситуацию, когда у моряков, вследствие незапланированного продления их пребывания на судне, заканчиваются важные получаемые по рецепту лекарственные средства;
- провести анализ (совместно с министерствами здравоохранения, иммиграции и другими соответствующими министерствами, учреждениями и органами власти) необходимости любых национальных и/или местных ограничений, которые, возможно, по-прежнему применяются при передвижении моряков в связи со сменой экипажа, включая освобождение от требований карантина или подобных ограничений в соответствии с релевантными международными правилами или нормами здравоохранения;
- увеличить доступ к коммерческим перелетам в основные страны происхождения моряков и из этих стран, а также к аэропортам, находящимся в достаточной близости к морским портам, где проводится смена экипажей. Если отсутствуют регулярные коммерческие рейсы – отдать распоряжение об обеспечении посадки для зафрахтованных рейсов или включить моряков в другие рейсы по возвращению на родину для граждан или постоянно проживающих лиц;
- разрешать морякам высаживаться с судов в порту и следовать через территорию государства (например, направляясь в аэропорт) в целях проведения смены экипажей и возвращения на родину;
- разрешать морякам, которые являются гражданами этих государств или постоянно проживают на территории этих государств, возвращаться домой и предпринимать все необходимые действия, способствующие их возвращению;
- оказывать поддержку при прохождении пограничного контроля морякам, которые являются гражданами этих государств или постоянно проживают в этих государствах, с тем чтобы они могли попасть на борт своих судов;
- проводить двусторонние и многосторонние обсуждения между правительствами с тем, чтобы устранить препятствия для передвижения моряков, следующих на суда или возвращающихся с них;
- осуществлять рекомендации, выпущенные учреждениями Организации Объединенных Наций, и распространять рекомендации,

разработанные в морском секторе и нацеленные на обеспечение безопасности и здоровья моряков и общественности в целом;

- предпринимать любые другие действия, которые будут признаны полезными для решения этой проблемы.

Мы просим правительства донести содержание настоящего совместного заявления до сведения компетентных органов власти и всех прочих заинтересованных сторон.



Гай Райдер
Генеральный директор
Международная организация труда
(МОТ)



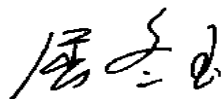
Китак Лим
Генеральный секретарь
Международная морская
организация (ИМО)



Мукиса Китуйи
Генеральный секретарь
Конференция Организации
Объединенных Наций по торговле
и развитию (ЮНКТАД)



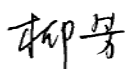
Антонио Виторино
Генеральный директор
Международная организация по
миграции (МОМ)



Цюй Дунъюй
Генеральный директор
Продовольственная и
сельскохозяйственная организация
Объединенных Наций (ФАО)



Мишель Бачелет
Верховный комиссар по правам
человека (УВКПЧ)



Фан Лю
Генеральный секретарь
Международная организация
гражданской авиации (ИКАО)



Санда Оджамбо
Исполнительный директор
Глобальный договор Организации
Объединенных Наций

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Телефон: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

Circular Letter No.4204/Add.30
11 сентября 2020 года

Кому: Всем государствам-членам ИМО
Организации Объединенных Наций и специализированным
учреждениям
Межправительственным организациям
Неправительственным организациям, имеющим консультативный
статус при ИМО

Тема: **Коронавирус (COVID-19) – Совместное заявление, призывающее
все правительства незамедлительно признать ключевую роль
моряков и предпринять скорейшие эффективные действия по
устранению препятствий для проведения смены экипажа, с тем
чтобы разрешить гуманитарный кризис, угрожающий сектору
судоходства, обеспечить безопасность на море и способствовать
экономическому восстановлению после пандемии COVID-19**

Генеральный директор Международной организации труда (МОТ), Генеральный секретарь Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Генеральный директор Международной организации по миграции (МОМ), Генеральный директор Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций (ФАО), Верховный комиссар по правам человека Организации Объединенных Наций (УВКПЧ), Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Исполнительный директор Глобального договора Организации Объединенных Наций и Генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) совместно выступили с прилагаемым заявлением с целью настоятельно призвать все государства-члены Организации Объединенных Наций предпринять действия с тем, чтобы скорейшим образом разрешить кризис смены экипажей и избежать гуманитарную катастрофу, которая также затронет безопасность мореплавания, защиту морской окружающей среды, дальнейшее осуществление эффективной торговли и восстановление мировой экономики.

Государства-члены настоятельно призываются предпринять срочные действия для решения данного вопроса и донести содержание настоящего циркулярного письма до сведения всех компетентных органов власти, занятых вопросами здравоохранения, иммиграции, пограничного контроля, а также морских органов власти как на национальном, так и на международном уровне; а также всех заинтересованных сторон, в частности, портов и аэропортов.

ПРИЛОЖЕНИЕ



International
Labour
Organization



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION



UNITED NATIONS
UNCTAD



Food and Agriculture
Organization of the
United Nations



International Organization for Migration (IOM)
The UN Migration Agency



UNITED NATIONS
HUMAN RIGHTS
OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER



United Nations
Global Compact

Совместное заявление, призывающее все правительства незамедлительно признать ключевую роль моряков и предпринять скорейшие эффективные действия по устранению препятствий для проведения смены экипажа, с тем чтобы разрешить гуманитарный кризис, угрожающий сектору судоходства, обеспечить безопасность на море и способствовать экономическому восстановлению после пандемии COVID-19

10 сентября 2020 года

Сектору морского судоходства угрожает гуманитарный кризис

Сектор морского судоходства занят перевозками в рамках более 80 процентов всемирной торговли и играет решающую роль в глобальной экономике. Непосредственным следствием пандемии COVID-19 для данного сектора является тот факт, что моряки, движущая сила данного сектора, столкнулись со значительными трудностями при проведении необходимых мероприятий по смене экипажей. Помимо других причин это связано с ограничениями в передвижении, при посадке и высадке в портах; с карантинными мерами; с сокращением количества авиарейсов; а также с ограничениями по выдаче виз и паспортов.

Только благодаря тем морякам, которые продолжали работать после окончания своих контрактов, порты могли оставаться открытыми для бизнеса, своевременно выполнялись грузовые операции и товары продолжали беспрепятственно циркулировать. Весь мир в неоплатном долгу перед моряками за поддержание в действии цепочек поставок во время пандемии.

Единственная и самая острая эксплуатационная проблема в морском секторе, угрожающая безопасной и эффективной глобальной торговле, – это предпринимаемые многими правительствами действия по ограничению операторов судов в проведении смены экипажей или недопущение такого проведения. Это стало причиной гуманитарного кризиса, при котором приблизительно 300 000 моряков оказались запертыми на борту судов, не в состоянии вернуться на родину; приблизительно такое же количество моряков остались без работы на берегу, поскольку они не могут попасть на борт судна. Для тех,

кто остался на борту, продлили контракты, иногда на срок более 17 месяцев, и им грозят переутомление, проблемы физического и психического здоровья, нельзя забывать о самовредительстве и суициде. В Международную морскую организацию (ИМО), Международную организацию труда (МОТ) и Международную федерацию транспортников (МФТ) поступили тысячи призывов о помощи от моряков и членов их семей.

Не все правительства обеспечивают полное соблюдение прав моряков, как эти права закреплены в Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС 2006) с поправками и в других международных документах, а именно права моряков на увольнение на берег, на ежегодный отпуск, на максимальный период службы на судне (11 месяцев), возвращение на родину и доступ к медицинскому обслуживанию как на судне, так и на берегу.

Наблюдаемый в настоящее время подъем уровня переутомляемости моряков – это прямая угроза безопасности морского судоходства. Это также скажется и на эффективном выполнении морских сообщений, и беспрепятственном функционировании цепочек поставок, поскольку суда не могут работать в течение неопределенно долгого срока с моряками, подвергающимися усталости. Подобная проблема, касающаяся невозможности смены экипажа, стоит также и перед коммерческим рыболовством, этой важной отраслью, во многом определяющей пищевую безопасность и обеспечивающей средства к существованию.

Поэтому чрезвычайно важно, чтобы все правительства безотлагательно признали ключевую роль моряков и предприняли незамедлительные конкретные действия для устранения препятствий для смены экипажей, тем самым предлагая выход из этого гуманитарного кризиса, обеспечивая безопасность судоходства, придерживаясь принципов устойчивого развития и способствуя восстановлению экономики после пандемии COVID-19.

Социальный диалог и скоординированные действия

С момента начала кризиса МФТ, Международная палата судоходства (МПС) и другие игроки национального и международного уровня предприняли беспрецедентные усилия к тому, чтобы применить сотрудничество и социальный диалог, работать без перерыва, творчески и неустанно, с тем чтобы разрешить эти проблемы. Сюда относится разработка системы протоколов по безопасной смене экипажей, а также иные рекомендации.

Специализированные учреждения Организации Объединенных Наций активно сотрудничают для поиска выхода из создавшейся ситуации. Сюда относится утверждение системы протоколов по безопасной смене экипажей и выпуск ряда публикаций для обеспечения защиты прав моряков в течение пандемии. Они выступили с индивидуальными и совместными заявлениями с тем, чтобы привлечь внимание к срочному характеру этой проблемы, они предприняли стратегический подход к основным правительствам, включая ведущие государства флага, государства порта и государства, которые являются поставщиками рабочей силы, с тем чтобы устранить препятствия к смене экипажей, обеспечивая при этом безопасность и здоровье населения.

Насущная необходимость разрешения кризиса смены экипажей подчеркивалась в Совместном заявлении Международного морского виртуального саммита по вопросу смены экипажей (9 июля 2020 года)¹ и в заявлении «Большой семерки» (G7) о принципах перевозок высокого уровня в связи с COVID-19 (29 июля 2020 года)².

¹ <https://www.gov.uk/government/news/joint-statement-of-the-international-maritime-virtual-summit-on-crew-changes>

² <https://www.state.gov/g7-high-level-transportation-principles-in-response-to-covid-19/>

В резолюции 44/15, принятой 17 июля 2020 года, Совет по правам человека признал релевантность Руководящих принципов по деловой активности и правам человека в контексте глобальных кризисов, таких как пандемия коронавируса (COVID-19), а также необходимость для государств обеспечить ответственное ведение деловой активности во время кризиса, что также будет способствовать быстрому последующему восстановлению.

Срочные меры, которые необходимо предпринять

Хотя многие государства откликнулись на эти заявления и призывы к действиям, уровень проведения смены экипажей по-прежнему остается существенно ниже того, какой требуется для избежания гуманитарной катастрофы, которая скажется на безопасности мореплавания, защите морской среды, поддержании эффективной торговли и восстановлении мировой экономики. Для этой проблемы требуется незамедлительное и пристальное внимание со стороны правительств.

Поэтому все государства-члены Организации Объединенных Наций настоятельно призываются предпринять следующие действия:

- признать ключевую роль моряков, обеспечивающих важную работу, с тем чтобы способствовать безопасной и незатрудненной их посадке на суда и высадке с судов;
- провести консультации национального уровня с участием всех релевантных министерств, учреждений и департаментов с тем, чтобы выявить препятствия, мешающие смене экипажей, и разработать и осуществлять измеряемые, имеющие временные ограничения планы с целью повышения количества таких операций по смене экипажа;
- проводить консультации с представителями организаций судовладельцев и моряков при разработке и осуществлении мер, касающихся смены экипажей моряков, или таких, которые оказывают воздействие на смену экипажей; в частности, по отношению к тем государствам, которые ратифицировали Конвенцию КТМС (2006), – по достижению полного соблюдения обязательств, закрепленных в Конвенции;
- осуществлять протоколы по смене экипажей, опираясь на последнюю редакцию Рекомендуемых систем протоколов по обеспечению безопасной смены судовых экипажей и безопасных перемещений в условиях пандемии коронавируса (COVID-19)³;
- воздерживаться от любого дальнейшего продления соглашений о трудоустройстве моряков сверх максимального периода по умолчанию в 11 месяцев, что соответствует Конвенции КТМС 2006 года;
- способствовать изменению обычных торговых маршрутов судов с тем, чтобы они могли попасть в порты, где разрешена смена экипажей;

³ Рекомендуемая система протоколов по обеспечению безопасной смены экипажей судов и безопасного перемещения во время пандемии коронавируса (COVID-19) ([http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20\(Covid-19\)%20-%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf](http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20-%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf))

- принимать признанные на международном уровне документы в качестве подтверждения статуса моряков как ключевых участников, а также подтверждения того, что целью их перемещений является проведение смены экипажей. Примеры такой документации включают свидетельства, выпущенные в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты; документы моряков, удостоверяющие личность, выданные в соответствии с Конвенцией об удостоверениях личности моряков 1958 года (№ 108) и Конвенцией (пересмотренной) об удостоверениях личности моряков 2003 года с поправками (№ 185). Письма, выданные судоходной компанией или входящие в состав соглашения о найме моряка (имеющиеся у моряков), должны также рассматриваться в качестве подтверждения того, что моряки следуют на суда или с судов;
- обеспечивать морякам беспрепятственный доступ к медицинским средствам в государстве порта. Если необходимая медицинская помощь не может быть оказана в порту захода, способствовать тому, чтобы для моряков, нуждающихся в срочной медицинской помощи, была организована медицинская эвакуация. Рассмотреть ситуацию, когда у моряков, вследствие незапланированного продления их пребывания на судне, заканчиваются важные получаемые по рецепту лекарственные средства;
- провести анализ (совместно с министерствами здравоохранения, иммиграции и другими соответствующими министерствами, учреждениями и органами власти) необходимости любых национальных и/или местных ограничений, которые, возможно, по-прежнему применяются при передвижении моряков в связи со сменой экипажа, включая освобождение от требований карантина или подобных ограничений в соответствии с релевантными международными правилами или нормами здравоохранения;
- увеличить доступ к коммерческим перелетам в основные страны происхождения моряков и из этих стран, а также к аэропортам, находящимся в достаточной близости к морским портам, где проводится смена экипажей. Если отсутствуют регулярные коммерческие рейсы – отдать распоряжение об обеспечении посадки для зафрахтованных рейсов или включить моряков в другие рейсы по возвращению на родину для граждан или постоянно проживающих лиц;
- разрешать морякам высаживаться с судов в порту и следовать через территорию государства (например, направляясь в аэропорт) в целях проведения смены экипажей и возвращения на родину;
- разрешать морякам, которые являются гражданами этих государств или постоянно проживают на территории этих государств, возвращаться домой и предпринимать все необходимые действия, способствующие их возвращению;
- оказывать поддержку при прохождении пограничного контроля морякам, которые являются гражданами этих государств или постоянно проживают в этих государствах, с тем чтобы они могли попасть на борт своих судов;

- проводить двусторонние и многосторонние обсуждения между правительствами с тем, чтобы устранить препятствия для передвижения моряков, следующих на суда или возвращающихся с них;
- осуществлять рекомендации, выпущенные учреждениями Организации Объединенных Наций, и распространять рекомендации, разработанные в морском секторе и нацеленные на обеспечение безопасности и здоровья моряков и общественности в целом;
- предпринимать любые другие действия, которые будут признаны полезными для решения этой проблемы.

Мы просим правительства донести содержание настоящего совместного заявления до сведения компетентных органов власти и всех прочих заинтересованных сторон.



Гай Райдер
Генеральный директор
Международная организация труда
(МОТ)



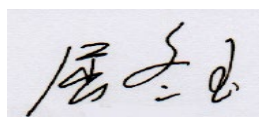
Китак Лим
Генеральный секретарь
Международная морская
организация (ИМО)



Мукиса Китуйи
Генеральный секретарь
Конференция Организации
Объединенных Наций по торговле
и развитию (ЮНКТАД)




Антонио Виторино
Генеральный директор
Международная организация по
миграции (МОМ)



Цюй Дунъюй
Генеральный директор
Продовольственная и
сельскохозяйственная организация
Объединенных Наций (ФАО)



Мишель Бачелет
Верховный комиссар по правам
человека (УВКПЧ)



Фан Лю
Генеральный секретарь
Международная организация
гражданской авиации (ИКАО)



Санда Оджамбо
Исполнительный директор
Глобальный договор Организации
Объединенных Наций