

# نشرة البحارة

الاتحاد الدولي لعمال النقل



العدد ٣١ / ٢٠١٧ | Arabic



## الدول بحاجة إلى المهارات البحرية

في هذا العدد:

العالم السري لأعلام المواءمة

ضمانات جديدة ضد الهجر

دليلك القابل للسحب للحصول على مساعدة



# المحتويات

١٥-١٢ وظائف واعدة الملاحة الساحلية	١١ - ٩ النقابات العمالية في العمل الجزائر، ميانمار، أوكرانيا	٨ - ٥ الحياة في البحر قصص من الخطوط الأمامية	٤ حملة أعلام المواءمة بالأرقام
٢١-١٩ الصحة والرفاهية التوتر والإكتئاب	دليل قابل للسحب والنسخ ثمان صفحات من عناوين الاتصال والنصائح	١٨ ملف ضابط ملاحة ريادي	١٧-١٦ تهديدات في البحر القرصنة والمتسللون
٢٩ قضايا الصندوق نصائح لحياة سعيدة	٢٨-٢٧ التطورات الصناعية سفن مستقلة	٢٦-٢٥ تحديث ال-MLC ضمانات ضد الهجر	٢٤-٢٢ أعلام المواءمة والعولمة كشف فضيحة
٣٥ المحاور توحيد عمال	٣٤-٣٢ صيادو السهم أمل في الأفق؟	٣١-٣٠ عمال الرصيف التربيط، والصحة والسلامة	

الإتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) هو إتحاد نقابات دولي لنقابات النقل. ويمثل ما يقارب من ٤,٥ مليون عامل نقل من ٧٠٠ نقابة في ما يقارب ١٥٠ دولة، ويضم بما في ذلك ما يقارب من ٣٠٠,٠٠٠ بحار. وهو مقسم إلى ثماني أقسام قطاعية هي: البحارة، صيادو السمك، الملاحة الداخلية، الرصيف، السمك، نقل الطرق، الطيران المدني وخدمات السياحة. ويمثل عمال النقل حول العالم والتضامن. ولدى ITF ١٣٧ مفتش وجهة اتصال يعملون في الموانئ حول العالم.

نشرة بحارة الـITF رقم ٢٠١٧/٣١

صدر هذا العدد في عام ٢٠١٧ من قبل الإتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)، 60/49, Borough Road, London SE1 1DR. المملكة المتحدة وتوفر نسخ من نشرة البحارة باللغات (الإنجليزية والعربية والصينية والألمانية والإندونيسية واليابانية والبولندية والمينمارية والروسية والإسبانية والتركية) ويمكن طلبها من الـITF على العنوان أعلاه. يمكنك أيضا تحميل نسخة الـPDF من خلال <http://www.itfglobal.org/en/resources/reportspublications/seafarers-bulletin/>

الصفحة الإلكترونية: [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) | البريد الإلكتروني: [mail@itf.org.uk](mailto:mail@itf.org.uk) | هاتف: ٢٧٣٣ ٧٤٠٣ (٢٠) ٤٤+ | فاكس: (٢٠) ٧٣٥٧ ٧٨٧ (٢٠) ٤٤+

صورة الغلاف: جورجين سبرانج/ISWAN

النسخة العربية: ترجمة: عبدالله عصام، تصميم: خلف بعلاوي، مراجعة: بلال ملكاوي

# ترحيب

فضحت أوراق بنما التي نشرت في إبريل ٢٠١٦ جشع الشركات الهائل وتهريبهم من دفع الضرائب. ولكن كان هناك ومنذ زمن طويل قصص مشابهة في العالم المظلم للسفن التي تعمل تحت أعلام المواءمة (FOCs). حيث يتجنب ملاك السفن اللوائح والمسؤوليات من خلال هيكلية معقدة للملكية. نقوم بدراسة القضية وقصتين توضحان التكلفة البشرية على البحارة العاملين على سفن أعلام المواءمة FOCs.

ونلقي نظرة أخرى على أهمية حماية الوظائف والمهارات الوطنية للبحارة في قطاع الملاحة البحرية المحلي لدولة ما - والمعروف على نطاق واسع بالملاحة الساحلية. ونشير إلى نضال النقابات القائم في العديد من الدول وإلى بضع إنتصارات إيجابية تحققت لأجل التحفيز وبث الأمل.



ويتعرض حديثنا عن صحتك إلى قضية الإكتئاب المؤلمة والإنتحار ولماذا أنتم كبحارة على وجه التحديد في خطر. ونوجهكم إلى خدمات الدعم المتوفرة ونقدم لكم بعض النصائح المفيدة حول كيفية الإعتناء بأنفسكم.

ونبرز الأخطار الحقيقية وراء قيام البحارة بأداء مهام عمال الرصيف ونزودكم بالمعلومات التي تحتاجون للإبلاغ عنها. وفي موضوع الرصيف. فإننا نشير إلى دراسة جديدة هامة تظهر أن النهج من أعلى - أسفل في محطات الحاويات العالمية فيما يختص بالصحة والسلامة المهنية للعمال يؤدي إلى تدهور أحوال الموظفين. ونحن ندعو إلى إتباع نهج أكثر تشاركية من شأنه أن يحقق حماية أفضل للعمال.

نطلب منكم أن تكونوا على دراية بأهمية الحماية الجديدة المتوفرة لكم في ظل إتفاقية العمل البحري في حال الهجر. ولكن إذا ما وجدتم أنفسكم في وضع سيء، فعليكم التصرف بسرعة، لذلك نرجو منكم أخذ الوقت الكافي لقراءة المقال المخصص لذلك بعناية.

نعرفكم في هذا العدد على ضابطة ملاحية بحرية شابة وفعالة هي سينثيا دياز. وهي والآلاف من الشباب والنساء الناشطات هم من يشكلون مستقبل حركة نقابات النقل العمالية.

وسوف تجدون أيضاً وكالعادة دليلاً قابلاً للسحب حول كيف وأين تحصلون على المساعدة عند الحاجة.

ويسرني أن أقول أن لدينا الكثير من قصص النقابات ومفتشي الـITF الإيجابية والتي تحدث يوماً ويتحقق بها الفوز نيابة عنكم. وهناك عدد لا يحصى من حالات الإستغلال الأخرى والإنتهاكات للبحارة، وخاصة في قطاع صيد السمك. ولكننا نأمل أن تأخذوا بنصيحة أن إنتسابكم إلى النقابات والانضمام إلى عائلة الـITF الدولية هي الطريقة المثلى لحماية أنفسكم والدفاع عن حقوقكم.

ستيفن كوتون

الأمين العام للـITF

# حملة الـITF لأعلام المواءمة (FOC) بالأرقام

## مجموع الرواتب المستعادة بأثر رجعي

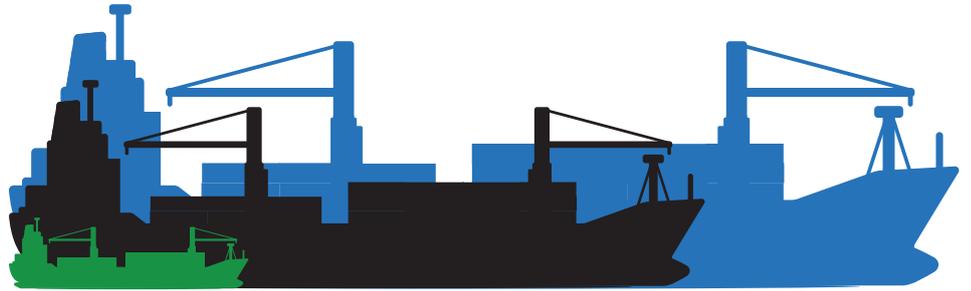
(حتى صدور هذه النشرة)



## تفتيشات الـITF

(حتى صدور هذه النشرة)

عدد السفن التي تم تفتيشها مقسمة إلى عدد دون وجود مشاكل وإلى عدد وجد عليه مشاكل



■ عدد التفتيشات ٩,٥٠٢

■ بوجود مشاكل ٧,٠٨٢

■ دون وجود مشاكل ٢,٤٢٠

## السفن والبحارة المغطيين

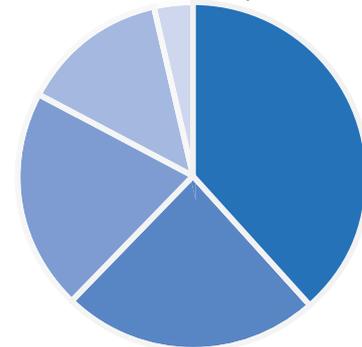
### بإتفاقيات الـITF

(حتى صدور هذه النشرة)



## أكثر خمس مشاكل حسب النوع وجدت خلال تفتيشات الـITF

(حتى صدور هذه النشرة)



■ إتفاقية ٢,٦٨٥

■ رواتب متأخرة ١,٦٦٥

■ خرق للعقد ١,٤٤٢

■ عدم الإلتزام بالمعايير الدولية ٩٤٧

■ طبية ٢٣٦

# قصص من

# الخطوط الأمامية



## انهيار بحار يظهر مخاطر قيام البحارة بأعمال عمال الرصيف

**شهد مفتش الـITF  
كريستيان روز إنهياري  
شبه قاتل لبحار  
بسبب الإنهاك والتعب  
وأظهر ذلك مخاطر  
قيام البحارة بأداء عمل  
عمال الرصيف**

كان الطاقم في بداية سبتمبر ٢٠١٦ مجتمعون على متن سفينة البيفيدر للإستماع إلى مفتشي الـITF في بلجيكا يحذرونهم عن أخطار القيام بمهام عمال الرصيف عندما إنهار أحد البحارة.

قام المفتشون على الفور بالإتصال برقم الطوارئ ١١٢ للحصول على الدعم الطبي وساعد عمال الرصيف في المحطة بتقديم الإسعافات الأولية، وأشاد المسعفون الذين سعدوا إلى متن السفينة بالإجراءات السريعة تلك التي ساعدت في إنقاذ حياة الرجل. أعيد البحار إلى بلاده بعد تلقيه العلاج في المستشفى لستة أيام. وقال الطاقم أن البحار كان مشغولاً بالعمل لمدة ٢٨ ساعة.

لذلك سعدنا ثانية للسفينة للتحقيق. تبين لنا أن الطاقم قد أجبر على القيام بمهام التريبط في ميناء دولة مختلفة. مثل تلك التصرفات تعني وجود وقت قليل جدا للطاقم للراحة والإستمتاع بإجازات الشاطئ والإتصال بعائلاتهم. ويتم القيام بالمهام الروتينية عادة خلال أوقات الفراغ في الميناء - مثل غسيل الملابس - وقبل أخذ الإستراحة.

تبين لنا أن طاقم سفينة البيفيدر غالباً يعملون بنوبات عمل لمدة ١٤ ساعة، ويعملون كل شهر ١٠٠ ساعة أكثر من ساعات الوقت الإضافي المسموح بها وهي ١٠٣ ساعة، ويعمل العديد منهم بشكل مدهش ما مقداره ٣٧٥ ساعة في الشهر - وبخرق واضح لمعايير الـMLC للحد الأقصى من

ساعات العمل. ويتناول البعض منهم الفيتامينات لتجنب الإنهيار تحت هذا الضغط الهائل من العمل.

لا تسمح برامج الكمبيوتر التي عادة تستخدم لمراقبة حدود ساعات العمل بتسجيل الإنتهابات - يجب تعديل السجلات قبل تخزين الملفات. لذلك يقومون بالتلاعب بساعات العمل وساعات الإستراحة كي تتطابق مع المعايير الدولية.

وقالت إدارة البيفيدر بطريقة صادمة أنهم سيعملون على إحضار طالب مرشح إلى متن السفينة لتقليل ساعات عمل المرتب، وأن إحضار الطالب المرشح لغايات التدريب وليس لإستخدامه كعمالة رخيصة. ■

## الهروب من سبتة

يصف منسق الـITF خوسيه مانويل أورتيغا المعركة المستمرة لإسترداد أجور مستحقة



طلب منا تقديم المساعدة إلى طاقم قارب كان قد رسي في منطقة سبتة الإسبانية إلى شمال الساحل الإفريقي.

كان قارب إندبندنس المملوك لإيطاليا ويرفع علم البرتغال قد وصل إلى سبتة في فبراير ٢٠١٦ وعلى متنه طاقم من ستة أعضاء من أندونيسيا وإثنان من أوكرانيا. وادعى مالك السفينة مروره بأزمة مالية ولم يدفع لأعضاء الطاقم رواتبهم منذ أربعة شهور. وكان البحارة يشعرون باليأس والحاجة إلى العودة إلى بلادهم. وليس لديهم الرغبة في البقاء في سبتة أكثر من ذلك.

تدخل الصليب الأبيض للأعمال الخيرية في سبتة لتوفير المواد الغذائية الطازجة والأطعمة المطبوخة. بينما قام الصليب الأحمر بتوفير المساعدة الطبية للطاقم الذين كانوا يعانون من ارتفاع ضغط الدم والتوتر.

وتمكن أخيراً الطاقم في شهر مايو من مغادرة السفينة. قامت السفارة الأندونيسية في إسبانيا بتولي إعادة البحارة الأندونيسيين إلى ديارهم بينما قام الـITF بترتيب عودة البحارة الأوكرانيين الإثنان.

لا زال البحارة ينتظرون إستلام مستحقاتهم البالغة ١٦٠,٠٠٠ دولار أمريكي تقريبا. حيث تم إعتقال القارب ونأمل بعد أن تقوم المحكمة ببيعهم بالمزاد العلني أن يتسلم الطاقم باقي مستحقاتهم. ■

## الـITF يقدم الدعم لطاقم لم يدفع له أجوره على متن سفينة غير آمنة

ذهل مفتش الـITF كي سريكومار عندما إكتشف وجود بحارة مصابين ولم تدفع لهم رواتبهم وعلى متن سفينة غير آمنة



## قاضي يصعد إلى متن سفينة للبت في مطالبة طاقم برواتب متأخرة

شهد مفتش الـITF رينالدو دي فريتاس خطوة غير مسبوقه قام بها قاضي في مدينة سانتوس في البرازيل

غرفة المحرك - وكان برفقته الطاقم. والمحامون. وسلطات الميناء، والشرطة والمستأجرين. وقرر إستمرار جلسة الإستماع على متن السفينة في قمرة القبطان.

أمر القاضي المستأجر بتروباس بأن تدفع رواتب شهران متأخرة للقبطان والطاقم - ما يقارب ١٠٠,٠٠٠ دولار - وإعادتهم إلى أوطانهم. وقد تم ذلك في شهر تموز. كما وجه أيضا إلى وجوب الدفع للطاقم عن ثلاثة أشهر متأخرة بالإضافة إلى الأضرار المعنوية - بما مجموعه ٨٥٠,٠٠٠ دولار - وذلك بعد بيع السفينة. وسوف ينتظر الرجال جلسة المحكمة المقبلة في نوفمبر لمعرفة متى يمكنهم الحصول على باقي المبالغ المستحقة. ■

تم احتجاز ناقلة المواد الكيماوية تشيم فيوليت المملوكة لتركيا وترفع علم مالطا هي وحمولتها بسبب عدم دفع الرواتب لطاقمها التركي.

عندما قام الطاقم الذين تقطعت بهم السبل برفع دعوى قضائية لدى محكمة العمل في ماكاي في البرازيل في سبتمبر ٢٠١٦. توقعوا أن تكون هناك جلسات محكمة روتينية. ولكن القاضي كلاوديو فيكتور دي كاسترو فريتاس فاجأ الجميع.

وأعلن عن تأجيل الجلسة وقرر أن تقوم المحكمة بالكامل بزيارة السفينة والتي كانت ترسو في محطة بتروباس. وذلك لفهم مشكلة الطاقم بشكل أفضل.

وقام القاضي بتفقد مرافق السفينة - المطابخ، الجسر.

## تحت القصف في اليمن

يقول مفتش الـITF في بلباو في إسبانيا، محمد الرشيدى بأن العمل في اليمن الذي مزقته الحرب شاقاً على البحارة وعلى النقابات.

عندما وصلت ناقلة النفط نجديّة التي ترفع العلم البنمي إلى المكلّي في ٢٤ إبريل ٢٠١٦، وقع الطاقم في نزاع بين الملاك برايم تانكرز ال سي في دبي وبين مستلمي البضائع.

تم إحتجاز جوازات سفرهم وصعد أربعة مسلحين إلى متن السفينة.

عانى ١٦ بحار من الهند ولمدة شهرين نقصاً في الإمدادات، ومياه الشرب، والوقود والأدوية. لم يتمكنوا من طهي الطعام ولم يكن هناك مكيفات للهواء وحرّموا من المساعدة الطبية. لم يكن من الممكن المحافظة على الطعام الذي قدمه الـITF أو السفارة الهندية لفترة طويلة بسبب إنقطاع الكهرباء. وكانوا يسمعون صوت انفجار القنابل بالقرب.

قمنا بالضغط على كل من له علاقة بالسفينة وتمكنا من تحقيق تغطية من وسائل الإعلام المحلية. قامت السفارة الهندية ومنظمات المجتمع المدني اليمنية بتقديم المساعدات الطبية. وجاء التضامن من قبل نقابة لجنة العمل لمحطة حاويات عدن المنسوبة للـITF.

وفي النهاية، قامت الشركة بتوصيل الوقود والإمدادات ودفعت ٤٨,٧٠٠ دولار أمريكي كرواتب عن أشهر مارس وإبريل سمح للسفينة بالمغادرة بالإضافة إلى السماح لسبعة من أعضاء الطاقم لزيارة الطبيب.

غادرت سفينة النجديّة الميناء في ٢٣ يونيو. وعندما وصلت السفينة إلى الحمارية في دولة الإمارات العربية المتحدة، قامت الشركة بترتيب دفع ما قدره ٧٩,٣٦٠ دولار أمريكي كرواتب مستحقة وإعادة ١٠ من أعضاء الطاقم المصومين إلى أوطانهم - بالرغم من أنها قامت بحسم تكاليف سفرهم. ■



## هجر طاقم في شيتا جونج

تقرير أوليغ رومانويوك من مفتشية الـITF / دعم البحارة: يحاول الـITF والنقابات المحلية ومنظمات الرعاية الإجتماعية إنهاء محنة طاقم مهجور

والشركة القائمة على إدارتها. وكانت الطريقة الوحيدة لتحصيل ما يقارب ١٢٨,٠٠٠ دولار أمريكي من رواتب متأخرة هو قيام الشركة بإعتقال السفينة وبيعها في المزاد العلني. أعتقل القبطان والطاقم بأمر من المحكمة في ١٠ أكتوبر وابتدأ جلسات المحكمة.

قامت سلطة الميناء بتوفير مياه الشرب للسفينة ولكنها قالت أنه لن يكون هناك مزيد من ذلك دون مقابل مالي. قدم الـITF مساعدات مالية إلى الطاقم للحصول على الطعام وعلى مياه الشرب بينما ينتظرون مغادرة السفينة ودفع رواتبهم والعودة إلى أوطانهم.

يقوم الـITF وغرفة الشحن البحري الدولية بمتابعة القضية مع الدولة صاحبة العلم. وتقوم الآن سلطات الملاحة البحرية البنمية بالتواصل مع سلطة الميناء لتنسيق تقديم المساعدات للطاقم. وقام الـITF بتسليم تقرير عن قضية الهجر تلك إلى منظمة العمل الدولية (ILO). ■

وصل إلى معلومات الـITF في ٣٠ سبتمبر ٢٠١٦ بأنه تم هجر ١٨ بحار من طاقم من بنغلادش وأربع مراقبي مؤشرات يعملون على متن ناقلة النفط فاضل إي رابي من قبل المالك إيدين لاین ليمتد في شيتا جونج. حيث كان يتوفر لديهم القليل من المياه القابلة للشرب وبالكاد أي طعام ورواتبهم لم تدفع لخمس شهور.

قمنا على الفور بالطلب من المدير العام لدائرة الشحن البحري في بنغلادش أن يتدخل وعلى وجه السرعة، حيث أن توقف مكتب الشحن عن تسيير وتوقيف السفينة التي ترفع علم بنما قد جعل من الطاقم على أرض الواقع عبارة عن رهائن.

وخلال إجتماع عقد في ٥ أكتوبر مع مدير الرعاية الإجتماعية للبحارة، ومع وكالات التوظيف، ومع الإتحادات العمالية، ومع ممثلين عن الشركة التي تتولى إدارة السفينة، تبين لنا أن إيدين لاین قامت بهجر السفينة

أعيد تسعة من أفراد الطاقم إلى بلادهم بعد تسلّم أجورهم المتأخرة (وتم إستبدالهم بتسع بحارة هنود) وغادر جميع أفراد الطاقم الآخرين السفينة. تمت معالجة بقية العيوب في السفينة، وتمكنت الكاراغاك من مغادرة تشيناي في سبتمبر.

وتلقينا أيضاً عندما وصلت السفينة إلى ميناء صلالة في عمان شكاوى جديدة من أعضاء الطاقم الهندي وشملت الشكاوى عدم دفع الرواتب وعدة مشاكل حصلت للمحرك في منتصف المحيط الهادئ. ■

وأصينا بالصدمة عندما أخبرنا الطاقم عن حادثين شكلت تهديداً على حياتهم وتسببت في إصابات للطاقم أثناء العمل على متن السفينة. وكانت سفينة الكاراغاك قد أعتقلت من قبل في تركيا بسبب قضايا مشابهة.

قامت محكمة مدارس العليا بإعتقال الكاراغاك بعد قيام الـITF وقياس جمعية البحارة المحلية بالإبلاغ عن العيوب في السفينة. ووجدت المحكمة أن للطاقم مستحقات مالية كرواتب متأخرة تبلغ قيمتها ٥٩,٠٠٠ دولار أمريكي.

عندما سعدنا إلى متن الناقلة الكبيرة كاراغاك في تشيناي في الهند في يونيو ٢٠١٦، إكتشفنا بأن الطاقم - وهم من جورجيا، الهند، تركيا، وأوكرانيا - لم يتقاضوا رواتبهم منذ ثلاثة أشهر.

وكان هناك عيوباً في السفينة المملوكة لتركيا وترفع علم بنما في نظام الإيزان وأنظمة تصريف المياه وأنظمة إنذار الحريق وفي معدات الملاحة البحرية وقارب النجاة. ومن الواضح أن الحالة كانت مخالفة لإتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦.





## تحقيق الفوز لطاقم مهجور في المملكة المتحدة

يتشارك هنا بالحديث منسق الـITF في المملكة المتحدة وإيرلندا كين فليمينغ، حول كيفية قيام مفتشي الـITF بمساعدة طاقم هندي لسفينتين كانوا فعلياً قد هجروا في الموانئ البريطانية

المستحقة لطاقم السفينة السابق ويأمل في إستعادة الـ17,000 دولار المتبقية عما قريب. وبقيت هذه السفينة محتجزة.

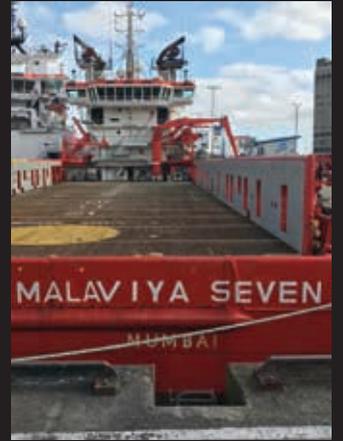
ويأمل المفتش ليام ويلسون أن يسترد أعضاء طاقم سفينة مالافيا سفن الخمسة عشر رواتبهم مع نهاية شهر تموز. وأعيد خمسة بحارة إلى أوطانهم، ومع ذلك، وبعد فترة بسيطة كان البحارة مستحقون مرة أخرى لرواتب متأخرة وتم إحتجاز السفينة في ٥ أكتوبر من قبل سلطات سيطرة الميناء. ■

وكالة خفر السواحل والملاحة البحرية في المملكة المتحدة لمنع السفينتين من الإبحار وحتى يتم دفع الرواتب والتعامل مع العيوب الأخرى.

ووصل إلى مسامح المفتش بول كينان بأن أعضاء طاقم مالافيا تونتي يستلمون أموالاً للحفاظ على عائلاتهم في الأوطان. وقام بإسترجاع الـ180,000 دولار المستحقة للـ12 من أعضاء الطاقم المتبقين. وتم إعادة تسعة بحارة إلى أوطانهم في نهاية أغسطس. وتمكن من الفوز بإستعادة معظم الرواتب

كشفت جولة تفتيشية روتينية في شهر يونيو ٢٠١٦ في أسكتلندا على سفينة مالافيا المملوكة للهند وترفع علمها، بأنه لم يدفع لـ١٥ من أعضاء الطاقم رواتبهم لأربعة أشهر على الأقل. وتبين من تفتيش تبقي على السفينة الأخت مالافيا تونتي في ميناء غريت يارموث في إنجلترا، وجود نفس القصة. وبلغ مجموع الرواتب المستحقة للطاقم الحالي والسابق ما مجموعه ٢٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي.

وقمنا بترتيب لإعتقال السفينة نيابة عن الطاقم. وقمنا بالعمل مع



## الـITF يرحب بقرار استراليا حظر سفينة قامت بهجر طاقم

رحب القائم بأعمال المنسق للـITF مات بورسيل بقرار سلطات السلامة البحرية الأسترالية القاضي بمنع سفينة فايف ستار فوجيان من الدخول إلى السواحل الأسترالية لمدة ١٢ شهر بعد أن تقطعت السبل بطاقمهم المكون من ٢٠ عضو

وأصاب الـITF في أستراليا الإحباط لأن جهودنا للحصول على إذن للطاقم لأخذ إجازة الشاطئ قد رفضت من قبل السلطات ومن قبل ممثلي مالك السفينة، والذين رفضوا أيضاً طلبنا للعودة إلى متن السفينة.

تم في النهاية الدفع لطاقم السفينة، وسمح لسفينة فايف ستار فوجيان بالإبحار. ■

على تغطية إعلامية لوضع مزيد من الضغط على السلطات وعلى حكومة كوينزلاند من أجل التوصل إلى حل بشأن المسألة.

وحتى بعد أن تم الدفع لهم، إكتشفنا أنهم بالكاد إستلموا ١,٥ دولار عن كل ساعة عمل، وذلك أقل بكثير من ما نصت عليه المعايير الدولية.

ولم تدفع لهم رواتبهم المستحقة عن عدة أشهر خلال فترة التوقف لمدة ستة أسابيع إعتباراً من ١٩ تموز ٢٠١٦.

وعملت مفتشة الـITF سارا مغويري في ميناء غلادستون عن قرب مع السلطات لإيصال الإمدادات وحسب المعايير الدولية. قامت نقابة الملاحة البحرية الأسترالية بمساعدتنا للحصول

تم إعتقال سفينة نقل الفحم المملوكة للصين وترفع علم هونغ كونغ في ميناء غلادستون في كوينزلاند عن طريق وسيط الشاحن بسبب ديون قدرها ٣٨,٠٠٠ دولار أمريكي، ولكن تم إطلاق سراحها لأن الوسيط لم يدفع للطاقم خلال محاولته إعتقال السفينة.

لم تكن هناك أي إمدادات للطاقم

” يعرف الذين يصعدون إلى متن السفينة لأول مرة الشيء القليل جداً عن حقوقهم. ساعدت الندوة في فهم ماذا يجب القيام به في حالة عدم دفع الرواتب، أو التأخير في مغادرة السفينة، أو وجود ظروف غير مقبولة على متن السفينة.”

ديمتري اليفانوف، Intresco

# الندوة الأولى للبحارة في أوكرانيا

الجماعية التي وفرها الـITF. وقام المفتشون بتدريبهم حول ما يبحثون عنه لمعرفة أنهم يحصلون على الرواتب الصحيحة المستحقة لهم، وقاموا بشرح عقد البحار الضري الذي أعده الـITF.

ووجد البحارة أن الجلسات كانت مفيدة جداً وطرحوا العديد من الأسئلة، ونأمل الآن أن يتمكنوا من استخدام هذه المعرفة الخاصة بحقوقهم.

تعرف على المزيد عن MTWTU من خلال [www.mtwtu.org.ua](http://www.mtwtu.org.ua).

من قطاع الملاحة البحرية، وتعلموا من نقابة الـMTWTU ومن مفتشي الـITF حول أهمية النقابات العمالية المستقلة وفوائد الإنتماء إلى إتحاد دولي لنقابات العمال. إن الإستماع إلى أمثلة من الخارج مثل تجربة بناء وتقوية نقابة IFOMS في ميانمار، قد علمنا أهمية أن تكون عضو نقابة فعال إذا ما أردت أن تجعل من نقابتك نقابة قوية.

توفرت للبحارة الفرصة للتعرف على حملة الـITF لأعلام المواءمة، وللإستماع عن التطورات الصناعية الهامة مثل إتفاقيات العمل البحري الصادرة عن منظمة العمل الدولية ILO. كما تعلموا عن ماذا يجب أن يتوقعوه من شروط الرواتب الواجب توفرها بناء على أطر الإتفاقيات

كان ذلك مشروعاً تجريبياً للـITF لإطلاع البحارة على حقوقهم، حيث أن أوكرانيا تزود العديد من البحارة إلى عالم الشحن البحري، ويخطط الـITF إلى نقل البرنامج إلى روسيا، الهند، وإلى دول أخرى.

لدى نقابة MTWTU أكثر من ٧,٠٠٠ عضو، وأكثر من نصفهم من البحارة. نقوم بعمل برنامج إجتماعي كبير لأعضائنا ولعائلاتهم، ولكن الأسبوع النقابي (من ٢١ مايو إلى ٢ يونيو ٢٠١٦) في أوديسا ساعد البحارة على مناقشة القضايا الهامة بالنسبة لهم.

وشارك في الأسبوع ما يقارب من ٤٠٠ بحار ومرشع وموظفين آخرين

شعر أوليغ غريكوروك وهو النائب الأول لرئيس نقابة عمال النقل البحري الأسترالية (MTWTU)، بالفخر بإبنتضافة أول اسبوع نقابي في أوكرانيا.



# إتحاد بحارة ميانمار المستقل يقود الطريق لـMLC

"لقد كان رائعاً أن نرى ممثلين عن وكالات التطبيق وعن إدارة الملاحة البحرية ومسؤولين وأعضاء من الـIFOMS، يشتركون في حوار بناء حول الـMLC". أونغ كياو لين، الأمين العام للـIFOMS، بعد ندوة عن الـMLC بوجود ٤٠ مشارك في يانغون من ١-٣ أكتوبر ٢٠١٦.

وترغب مجموعة الـIFOMS في التأكد من أن لدى أعضاء النقابة فهم كامل ومتطور لأحكام إتفاقية العمل البحري MLC. ولتحقيق تلك الغاية، فقد قاموا بنشر ترجمة بلغة ميانمار لدليل الـITF للـMLCs وموجه للبحارة، وهو متوفر للتحميل من موقع الـIFOMS الإلكتروني [www.ifoms.org](http://www.ifoms.org)

الديمقراطية)، والذي بدوره أكد على رغبة الحكومة في الإلتزام بالـMLC، وهي من أوائل التشريعات الدولية الهامة التي تم المصادقة عليها.

وكان هناك إهتمام خاص بالمتطلبات التي تحكم تنظيم عملية تعيين وتوظيف البحارة، وحقوق البحارة في ظل الإتفاقية. وبينما كان الحوار حيوياً وفعالاً، فقد أقرت كل الأطراف بضرورة تطوير هياكل ثلاثية الأطراف للتأكد من التطبيق الكامل والفعال لإتفاقية الـMLC.



تم تنظيم الندوة بالتشارك في ما بين الـIFOMS (الإتحاد المستقل لبحارة ميانمار) والـITF، وبدعم من الـILO (منظمة العمل الدولية).

وسعت الندوة الى تعريف أعضاء المجلس التنفيذي للـIFOMS والبحارة المدعويين ووكالات التطبيق وممثلي إدارة الملاحة البحرية، بمحتويات وآليات تنفيذ الإتفاقية.

تشرف النشاط بحضور "تين أوو" وهو الراعي والشريك المؤسس للـNLD (الرابطة الوطنية من أجل

## إنجازات الـIFOMS في عام ٢٠١٦ (حتى ٣٠ سبتمبر)

مجموع الحالات ٦٥ - ٢٢ مستمرة

استرداد رواتب متأخرة ٤٩٥,٨٢٦ دولار

أنواع القضايا التي تمت تسويتها:

الموت ٣  
الاصابات ٥  
رواتب، إعادة للأوطان ورسوم وساطة ٢٩

## الـIFOMS تنهي عملية نهب الإدارة لطاقتها

كان بوسون مين ثين يخدم على سفينة تشيم بالك وست بورت التي ترفع علم بنما. وبينما كان يعمل على أحد الخزانات في ٢٦ يناير ٢٠١٦، إنهارت المنصة وكسر معصمه.

تم إرساله على الفور إلى عيادة يورا المحلية في اليابان. وفي ٤ فبراير أدخل إلى مستشفى مدينة أريدا وأجريت له عملية على الفور. وعاد مين إلى يانغون مباشرة بعد أن غادر المستشفى في ١٧ فبراير. ودخل مرة أخرى إلى مستشفى SSC في ٣ مارس لمتابعة العلاج.

قام مين بتقديم كل فواتير المستشفى التي بحوزته إلى شركة إدارة السفينة MTM MC يانغون شيب مانغمينت لمتد. لم يتلقى مين أي إجازة مرضية مدفوعة الأجر أو رواتب وتم إبلاغه أن التعويضات بدلاً عن إصابته قد تم تحويلها من قبل نادي P&I الياباني.

قدم مين شكوى للـIFOMS بتاريخ ٣١ مارس. قام جون وود من الـITF والمفتش شوي تون أونغ بالتحقيق بالمسألة. وتبين لهم أن MTM قامت بحسم مبلغ وقدره ٤٠ دولار أمريكي من كل أعضاء الطاقم وذلك بدلاً لرسوم الإنتساب لنقابة البحارة اليابانية (JSU). وفي الوقت نفسه فإن السفينة غير مغطاة بإتفاقية JSU، ولم تدفع النقابة الرسوم إطلاقاً.

طلب الـITF إعادة الرسوم المستحقة لـJSU، لكل بحارة ميانمار. وتسلم مين ثين رواتبه المتأخرة، وتكاليف العلاج ورسوم النقابة التي كان قد دفعها وذلك بحضور الأمين العام للـIFOMS أونغ كياو لين. وبلغ مجموع ما تم إستعادته للطاقم ٦٣٤ دولار أمريكي.





إنقاذ طارئٍ لطاقم سفينة سي هونست

وأطلق سراح السفينة.

كانت سفينة سي هونست التي ترفع علم بنما محملة بأنقال كبيرة ومبحرة من موريتانيا إلى إسطنبول وعلى متنها طاقم من ٢٠ عضو. وكانت السفينة تعاني من العديد من الأعطال الميكانيكية في البحر وعلى طول الساحل الجزائري. وأضطر القبطان إلى إرسال نداء إستغاثة.

أطلقت سلطات الساحل في الدولة عملية إنقاذ. وقامت بسحب السفينة إلى ميناء الجزائر وأحضرت الطاقم المكون من ١١ تركي وتسعة أوكرانيين إلى الشاطئ. وظن البحارة أن الكابوس قد انتهى.

ولكن وبكل حزن فإن الكابوس لم ينتهي. فلم يكن على السفينة أية إمدادات أو ديزل ولم تدفع للطاقم رواتبهم. وقام مفتش الـITF محمد الرشيدي بإبلاغ نقطة إتصال الـITF في الجزائر، والذي بدوره صعد إلى السفينة للإلتقاء بالطاقم المنهار معنوياً وتقييم احتياجاتهم. فمنا بإقناع السلطات الجزائرية بالتدخل مما أدى إلى إجبار مالك السفينة التركي على تحمل المسؤولية لتزويد السفينة بالإمدادات ودفع الرواتب وإعادة أعضاء الطاقم إلى أوطانهم.



إعادة طاقم سفينة EOS بعد أن تقطعت بهم السبل إلى بلادهم

تلقى الإتحاد الوطني لعمال النقل (NTF) نداء إستغاثة من طاقم EOS.

وجد أعضاء الطاقم وهم ثمانية مصريون وستة هنود أنفسهم كرهائن على متن سفينة ترفع علم ماديرا دون أن تدفع لهم رواتبهم. وبدون إمدادات أو مصادر للطاقة. ووجدوا أنفسهم في منتصف قضية قانونية. وأمرت المحكمة بالحجز التحفظي على سفينة EOS في ميناء جنجن لأن صاحب الشحنة ادعى أن الإسمين الموجود على متن السفينة لم يعد صالحاً.

وعمل الـNTF عن قرب مع إتحاد عمال الميناء لتقديم التضامن والدعم للطاقم. وتمكننا خلال ٢٤ ساعة من تزويد السفينة بالإمدادات الطارئة من مياه شرب، والمواد الغذائية والسلع الأساسية. واستغرق الأمر وقتاً أطول قليلاً لتوفير وقود الديزل.

تخلى مالك السفينة عن مسؤوليته تجاه الطاقم وكانت الإجراءات القضائية طويلة ومعقدة. ولكن تمكنت حملتنا الطويلة بالتعاون الوثيق مع الـITF ومع نقابة البحارة المصرية من توفير الكثير من الموارد البشرية والمادية وانتهت بشكل جيد. تم دفع الرواتب المستحقة للبحارة والتي بلغ مجموعها ١٥٢,٥٠٠ دولار أمريكي وأعيدوا إلى بلادهم

## نقابات ملاحه بحرية تقدم العون لبحارة في موانئ الجزائر

**أصبح واضحاً النشاط المتزايد لإتحاد عمال النقل والموانئ الجزائري UGTA المنتسب للـITF في تقديم الدعم للبحارة الذين يمرون بصعوبات في الموانئ الجزائرية. ويتشارك هنا "برامة صديق" من ميناء الجزائر و"ملياني عبد الله" من ميناء وهران واللذان تم تعيينهما كنقاط إتصال مع الـITF للإشراف على ذلك العمل. بأمثلة من هناك.**

تعرف أكثر على UGTA من  
[www.ugta.dz](http://www.ugta.dz) وعلى نقابة بحارة  
مصر من [www.egsunion.com](http://www.egsunion.com)

## تسمية مركز بحارة بإسم توني ساكو

قام أعضاء وملتطوعي مجلس مجتمع البحارة وميناء تشارلستون بتخليد مركز البحارة لديهم والحاق تسميته بتوني ساكو الذي توفي فجأة في مارس ٢٠١٦.

دراسية بإسم توني ساكو تخليداً لإسمه والتي سوف تمنح لطالب جامعي من المجتمع المحلي في ربيع ٢٠١٧. ■

وتحدث في الحفل منسق مفتشية الـITF ستيف ترووسديل وعبر عن إمتنان الـITF لتوني وقال أن هناك عدد لا يحصى من البحارة مدينون لتوني بالإمتنان لوفائه وإخلاصه لهم. ومثل الـITF أيضاً في الحفل رئيس قسم البحارة ديف هينديل. ومنسق الـITF في الساحل الشرقي ريكي إيسوبا.

وأعلن المركز أيضاً عن منحة

الجمعية أن معظم ما أنجزته عائد إلى نقابة البحارة الدولية وإلى قيادة ومساعدة الـITF المالية. والكثير من ذلك تحقق بسبب ما بذله توني من جهود.

وتحدث في الحفل رئيس الـSIU ووالد توني مايكل ساكو عن حياة توني وقالوا أن تسمية المركز بإسمه يعتبر شرفاً كبيراً للعائلة.

وخلد مركز توني ساكو للبحارة ذكرى توني الذي عمل كبحار من قبل أن يصبح مفتشاً للـITF في منطقة تشارلستون لمدة ١٤ سنة مضت.

وقال الأب لين وليامز الذي ترأس حفل التأبين في ١٢ أكتوبر أن توني تمكن من كسب قلوب أعضاء المجتمع من خلال خدمته المثالية كمفتش للـITF. وقالت



# قضايا وظائف الملاحة البحرية الوطنية

تضمن الملاحة الساحلية حيز تجارة الملاحة البحرية المحلية الوطنية لمواطنيها، حيث يساعد ذلك في الحفاظ على العمال المهرة وعلى الوظائف اللائقة والذي بدوره سوف يحافظ على مستقبل قطاع الملاحة البحرية في الدولة. وذلك سائد في ٤٧ دولة ولكنه تحت التهديد من قبل ملاك السفن الساعين وراء تحقيق الأرباح ومن قبل محادثات منظمة التجارة العالمية القائمة حالياً

يؤدي إلى زيادة ملحوظة على فرص تصدير المعادن الصلبة والأسماك والمنتجات البحرية.

أدت الحملة طويلة الأمد في أستراليا والتي قامت بها نقابة الملاحة البحرية الأسترالية وآخرون والرامية إلى وقف انحدار الأسطول الوطني، إلى تحقيق النصر في عام ٢٠١٢.

وافقت الحكومة العمالية على إدخال تشريعات لتنظيم قطاع الشحن البحري المحلي ودعم السفن التي ترفع علم أستراليا ومنح السفن التي تحمل رخص أسترالية الأولوية على سفن أعلام الموائمة وتوفير التدريب. وللسوء الحظ، فقد توجب على النقابة الدفاع عن تلك المكتسبات بعد انتخاب حكومة جديدة عدائية عام ٢٠١٣. ولكن هناك انتصار قانوني كان قد صدر مؤخرا (أنظر صفحة ٨).

أدى العمل الذي قامت به النقابات وملاك السفن في الترويج للترويج لمهارات الملاحة البحرية إلى تأسيس مؤسسة المنافسة البحرية النرويجية عام ٢٠٠٣. وتستخدم الضريبة التي تدفعها الشركات المشاركة لدعم التدريب وتوظيف البحارة النرويجيين.

وتتمتع الولايات المتحدة الأمريكية بالحماية من قانون جونز (أنظر المربع في الأسفل). إلا أن هذا القانون يتعرض للهجوم المستمر من قبل السياسيين. وتعمل نقابات البحارة الأمريكية مع قطاع الملاحة البحرية الأوسع لتعزيز قضية وجود قطاع ملاحة بحرية محلي مكثفي ويعتمد على نفسه وقوي.

تقاتل النقابات بشدة للحفاظ على الرواتب الوطنية والشروط المتفق عليها وعلى التشريعات الفعالة للشحن البحري الساحلي. وذلك يعتبر أمراً هاماً لحماية البحارة وللمنع ملاك السفن من تبني ممارسات توظيف سيئة وقيادة سباق نحو القاع دون الإهتمام بالتأثيرات الأوسع.

وشرح أمين صندوق ونائب الأمين العام لنقابة NUSI الهندية عبد الغني سيرانج قائلاً أن الملاحة الساحلية في مناطق مختلفة من العالم لديها ملفات مختلفة جذرياً. ففي الدول ذات الاقتصاد المتقدم بوجود تكاليف معيشة باهظة ورواتب مرتفعة، فقد يكون الخيار الوحيد هو المحافظة على قوة الملاحة البحرية العاملة لتصب في إقتصاد الملاحة البحرية للدولة. ففي مثل تلك الحالات لا بد من حماية تلك الوظائف وحجزها للبحارة الوطنيين.

ولكن في دول أخرى مثل الهند والفلبين، فإن ما يقود أفضليات البحارة هو الظروف والرواتب الجيدة. وذلك ما يعني عادة العمل في الشحن البحري الدولي. فبالنسبة لهم، فإنه وبالرغم من أن السفن التي ترفع الأعلام الوطنية تعتبر ضرورية لإقتصاد الدولة، إلا أنها لا تكون الخيار الأول لهم إن توفرت هناك فرص أخرى. لذلك يجب أن يتركز هنا عمل النقابات على وجود تشريعات قوية لضمان وقوانين ظروف عمل لائقة. ■

## الأمم بحاجة إلى مهارات الملاحة البحرية

يشرح هنا ستيف يانديل - المساعد الأقدم في الـ ITF لأقسام البحارة وصيد السمك والملاحة الداخلية - بإمكان الحكومات - ويجب عليها - أن تفعل المزيد لحماية مهارات الملاحة البحرية الوطنية والوظائف لديهم ولمصلحة دولهم، وأن تعمل على وقف النذب الإجتماعي والذي يقوض من معايير العمال. يعتبر البحارة بمكانة هامة لأي قطاع ملاحة بحرية حيوي والذي بدوره يقود النمو الإقتصادي الضروري ويعزز من إستقلال وأمن الدول.

وبينما تقوم التجارة العالمية بملاحقة الأرباح الكثيرة بنقل عملياتهم بحثاً عن الرواتب الأقل وعن التشريعات والقوانين الأسهل، فإن بالمثل يتم استبدال البحارة الوطنيين بطواقم من دول ذات رواتب أقل ويعقود شروط توظيف سيئة.

لذلك السبب يقوم الـ ITF ونقاباته بالنضال من أجل حماية الوظائف والمهارات من قبل سياسات الحكومات الوطنية. وهم يعملون على التركيز على ثلاثة جوانب: تطوير قاعدة المهارات البحرية، السلامة البحرية وحماية البيئة بما في ذلك تزايد نقل البضائع بالبحر. والدفاع والأمن الداخلي. هناك حاجة ضرورية لمهارات البحارة لدعم الخدمات في البحر. والنقل البحري الساحلي والخدمات البحرية على الشاطئ - بما في ذلك البنية التحتية وخدمات الموانئ. وبإمكانها أن تساعد الدولة على تطوير منتجات الملاحة البحرية والخدمات الراقية وبناء السفن أو القضايا الهندسية.

تعاني العديد من الدول في إفريقيا للمحافظة على أساطيلها الوطنية وعلى بحارتها. فقد تم الإستيلاء على قطاع الشحن البحري في نيجيريا من قبل شركات شحن بحري أجنبية، مما أدى إلى فقدان واضح في وظائف البحارة النيجيريين - ويرجع ذلك جزئياً إلى عدم استخدام الحكومة لقوانين الملاحة الساحلية للحفاظ على وظائف بحارتهم.

بإمكان الحكومات أن تعمل مع القطاع الخاص لتوفير الإستثمارات للشركات المحلية كي تتنافس مع ملاك السفن الدوليين الكبار. مثل ذلك الدعم في نيجيريا قد

### قانون جونز في الولايات المتحدة الأمريكية

قانون جونز هو القانون الفدرالي الرئيسي الذي يتحكم في التجارة الساحلية داخل الولايات المتحدة الأمريكية ويحدد السفن التي قد تشارك بشكل قانوني في تلك التجارة والقوانين التي تحكمها. وبشكل عام، فإنه يحظر على أي سفينة بنيت خارج الولايات المتحدة الأمريكية أو تحمل علماً أجنبياً المشاركة في التجارة الساحلية داخل الولايات المتحدة الأمريكية.



## مكافحة الإغراق الإجماعي (إستغلال العمال) في البرازيل

يصف كارلوس مولر من SINDMAR (الإتحاد الوطني لضباط البحرية التجارية) النضال القائم للتأكد من مشاركة العمال البرازيليين في التجارة البحرية المحلية الوطنية لديهم

نقابات البحارة المنتسبة لـ CONTTMAF هي في نزاع قائم مع ترانزيترو منذ ١٠ أشهر حول قضيتين هما: ضمان وظيفي للبحارة البرازيليين. ووجود ممارسات تمييز ضد عمال الملاحة البحرية التي تفوض من هوية العلم الوطنية لأسطول ترانزيترو للملاحة الساحلية والداخلية. وأدى حديثاً قيام بتروبراس إستئجار بعض الناقلات والسفن والذين فشل ملاكهم في الكثير من الحالات الإلتزام بالتشريعات البرازيلية إلى دخول النقابات في نضال آخر ضد الإغراق الإجماعي.

قمنا في عام ٢٠١٦ بالتوقيع على إتفاقية جماعية مع ترانزيترو بعد أن عقدت محكمة العمل العليا البرازيلية جلسة تصالح. وقام CONTTMAF بتحذير المحكمة حول ما تقوم به ترانزيترو من جهود لكسر إضراب العمال بتهديد الطواقم وإجراءات مناهضة للإضراب بعد أن فشلت في كسر الإضراب عن طريق الإجراءات القانونية.

وبعد النضال الطويل مع ترانزيترو. تمكن البحارة البرازيلية من الفوز بكل ما حاربوا من أجله - والفضل عائد إلى عملهم الوثيق عن قرب مع نقاباتهم ودعمهم للنضال الجماعي. ■

يعتمد مستقبل قطاع الملاحة البحري في البرازيل على الإحتفاظ بعمال الوطن المهرة والإحتفاظ بالوظائف اللائقة وتوفير التعليم البحري للشباب الراغبين في الإنضمام إلى القطاع.

أدى الضغط من قبل SINDMAR والنقابات الأعضاء لدى إتحاد النقابات CONTTMAF إلى سن تشريعات تحدد توظيف نسبة معينة من البحارة البرازيليين على المياه الإقليمية البرازيلية.

ولكن الإحتفاظ بأبئة ووظائف من وظائف الملاحة الساحلية والداخلية لعمال الوطن دائماً ما يواجه بالتهديد من ملاك السفن وحلفائهم. وتفضل شركات النقل البحري العملاقة والقليلة والتي تهيمن على الشحن البحري توظيف بحارة بظروف أدنى لا يقبل بها البحارة البرازيليون.

معظم شركات توظيف البحارة في البرازيل هي شركات شحن بحري دولية ولديها ممثلين أو شركات فرعية في البرازيل. ولكن شركة ترانزيترو تختلف عن ذلك. حيث أنها شركة فرعية من بتروبراس وهي آخر شركة كبيرة تحمل العلم البرازيلي ومملوكة للدولة.



## البحارة الأستراليون يتنفسون الصعداء

باءت محاولات الحكومة الأسترالية الرامية إلى منح العمال غير الأستراليين في القطاع البحري حقوق عمل دون أي قيود بالفشل بعد أن رفضتها المحكمة العليا في البلاد في ٣١ أغسطس ٢٠١٦

المحلية.

وقال رئيس الـITF والسكرتير الوطني لنقابة MUA بادي كرمليين مرحباً بالقرار: إن جلب عمالة أجنبية والتي غالباً ما يتم

وبذلك فقد ألغت المحكمة قرار وزير الهجرة بيتر دوتون الذي اتخذته في ديسمبر ٢٠١٥ لإعفاء العاملين في قطاع سفن نقل الغاز والنفط ذا بلايين الدولارات من متطلبات الحصول على أذونات التأشيرة

وجاء قرار المحكمة بالأغلبية في القضية التي رفعتها نقابة الملاحة البحرية الأسترالية (MUA) ونقابة ضباط الملاحة البحرية الأسترالية (AMOU).

”هذا انتصار كبير لحماية حقوق العمال في القطاع البحري في جميع أنحاء العالم.“

جاكولين سميث، منسقة الملاحة البحرية في الـITF

## المحافظة على المعايير الكندية

النجاح القانوني المميز يعني أن المستقبل يبدو أفضل للبحارة الكنديين العاملين في مياه البلاد

على الإلتزام بالقانون.

رفعت النقابة في عام ٢٠١٥ دعوى قضائية ضد الحكومة الفدرالية لإصدارها تصاريح عمل بشكل غير قانوني لأعضاء طاقم أجنبي يعملون على ثلاثة ناقلات فقط ترفع أعلام المواءمة وتعمل في الشحن البحري داخل كندا وهي - مارشال أيلاندز ترفع علم نيو إنغلاند. وسبارتو التي ترفع علم قبرص. وأمالثيا التي ترفع علم اليونان.

وفي قضية نيو إنغلاند فقد حصلت نقابة SIU في تموز ٢٠١٦ ولأول مرة في كندا على أمر قضائي منحها مراجعة قضائية بما يتعلق بتصاريح العمل الصادرة لعمال أجنبي ووضع التصاريح جانباً. ونتيجة لذلك، يقوم أعضاء نقابة SIU ولأول مرة بتزويد الطواقم للسفن الأجنبية التي تعمل في كندا مستفيدة من الإعفاء.

لا زال هناك طريقاً طويلاً لنقطعه. ولكن وجود حكومة وطنية أكثر تعاطفاً سوف يمنح نقابة SIU صوتاً أقوى في صياغة السياسة. ومن المتأمل الآن التمكن من حماية الملاحة الساحلية الداخلية دون الإضرار للرجوع للمحاكم. ■

سوف تقوض إتفاقية CETA هذه الحماية. وسوف تسمح لسفن دول الإتحاد الأوروبي ولبعض سفن أعلام المواءمة المملوكة لدول الإتحاد الأوروبي بنقل البضائع بين هاليفاكس ومونتريال ونقل الحاويات الفارغة داخل كندا. وسوف تفتح عقود تنظيف البحار وبعض الخدمات الأخرى أمام السفن الأجنبية.

دخلت خلال عامي ٢٠١٤ و ٢٠١٥ مئات السفن إلى كندا في ظل نظام الإعفاء. وسمح ذلك لسفن لا تحمل العلم الكندي القيام بالملاحة الساحلية عند عدم توفر سفن كندية. واكتشفت نقابة SIU أن أولئك الطواقم لا يسمح لهم العمل في كندا دون وجود تصاريح عمل مؤقتة. ولا يسمح بإصدار مثل تلك التصاريح في ظل القانون الكندي إذا ما كان هناك كنديون متوفرون لقيام بالعمل. وهو ما كان متوفراً بالفعل.

وشكلت تلك فرصة كبيرة للنقابة لوقف آثار CETA في حال ما تمت المصادقة عليها. إذا تم السماح لسفن أجنبية التجارة في كندا في ظل إتفاقية CETA، فكيف يمكن المحافظة على وظائف الكنديين؟ وركزت نقابة SIU على مسألة تصاريح العمل وأجبرت الحكومة



اكتشفت نقابة SIU ومن خلال بريد إلكتروني مسرب في عام ٢٠١٥ أنه كان من المقرر فتح الملاحة الساحلية الكندية لشركات دول الإتحاد الأوروبي وفقاً لأحكام إتفاقية CETA (إتفاقية الإقتصاد والتجارة الشاملة بين الإتحاد الأوروبي وكندا).

الملاحة الساحلية مغطاة تحت قانون التجارة الساحلية الكندية والذي ينص على وجوب حمل أي بضائع أو مسافرين بين الموانئ الكندية من قبل سفن تحمل العلم الكندي وطاقمها من المواطنين الكنديين.

”TISA و CETA تشكلان خطراً لكل ما هو عزيز على الإتحادات العمالية - فرص العمل الآمنة والوظائف اللائقة والمعايير التي تحققت بفضل النضال بقوة.

لا يجب أن يتفاجئ أحد بأننا تعهدنا... بإستمرار النضال ضدها.”

رئيس الـITF بادي كرمين

والسلامة العالمية في مجال النقل البحري.

شكلت إتفاقية التجارة والإقتصاد الشاملة (CETA) تهديداً خطيراً على الملاحة الساحلية البحرية الكندية. حيث أنها تفتتح النقل أمام السفن الرافدة للإتحاد الأوروبي (بما في ذلك السفن المملوكة لدول الإتحاد الأوروبي وترفع علم دولة ثالثة، والتي قد تكون من أعلام المواءمة، والذي قد يصنف كنقل وطني بين هاليفاكس ومونتريال. ويشير ذلك إلى بدء تنافس الملاك الكنديين وعلى أسس متساوية. وذلك يؤدي إلى ضعفهم والبدء بإستخدام طواقم من خارج الدولة.

إتفاقية التجارة في الخدمات (TISA) هي معاهدة تجارية تمت مناقشتها بين ٢٣ طرف، بما في ذلك الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة. ويتخوف الـITF بأن تعمل الإتفاقية على القضاء على قوانين الشحن البحري التي تم تطويرها على مدى سنوات طوال. حيث من الممكن لها أن تفتح نقل البضائع الوطنية أمام سفن أعلام المواءمة وتؤدي إلى مخاوف حقيقية على السلامة والبيئة.

ويحذر الـITF أيضاً من أن TISA تشكل تهديداً أيضاً للهيئات القائمة مثل ILO والـIMO التي تشرف على معايير العمل الفني

الملاحة الساحلية تحت التهديد بسبب المحادثات التجارية الدولية

يستمر الـITF بحملاته لحماية الملاحة الساحلية من محادثات التجارة العالمية التي تهدد فعلياً بتقويض الحماية لمهارات ووظائف الملاحة البحرية الوطنية.

شراكة الإستثمار والتجارة عبر الأطلسي (TTIP) هي سلسلة من المفاوضات بين الإتحاد الأوروبي (EU) والولايات المتحدة (US) لتقليل من الحواجز التشريعية للتجارة.

إستغلالها يعتبر هجوماً خطيراً على الحقوق وعلى ظروف العمل الآمنة للبحارة. وبغض النظر عن جنسيتهم... إن قطاع البحرية في مياه أي دولة يجب أن يسيطر عليه من قبل القوة العاملة في تلك الدولة. حيث أن من شأن ذلك المحافظة على سيادة البلد وعلى الثروة العامة لها.” ■

# التهديدات في البحر

تشارك هنا نشرة البحارة بتقريرين حديثين أعدتهما مجموعة إستشارات غراي المتخصصة بالملاحة البحرية، ويعرض التقريران نظرة ثاقبة على تهديدات القرصنة والمتسللين

## حذار من المتسللين في جنوب أفريقيا

إذا كانت سفينتك متجهة إلى جنوب أفريقيا، فعليك الحذر بشكل خاص لتجنب أن تصبح ضحية لـ"المتسللين المحترفين".

كان المتسللون تقليدياً يصعدون إلى السفن للتمكن من الانتقال من مكان ما في العالم إلى مكان آخر، ولكن الأدلة القادمة من جنوب أفريقيا تشير إلى ظهور نوع جديد من التسلل الإحتراقي وبأهداف مختلفة كلياً.

عادة ما يتم حل قضية المتسللين بعد إكتشافها



الشحن بعمل ترتيبات لإعادته إلى وطنه خلال ٢٤ ساعة. وذلك يعني في العادة حجز تذكرة طيران إلى بلده وحراسة أمنية تصل إلى شخصين لمرافقته وحتى بوابة الطائرة.

وإذا كان المتسلل غير متوافق مع شروط شركة الطيران. فقد لا تسمح له شركة الطيران بالسفر على الرحلة. لذلك فإن السلوكيات الصعبة قد تعني عدم السفر على رحلة الطائرة، وزيادة مدة المكوث في الحجز وحجز تذاكر سفر جديدة - وكل ذلك على نفقة شركة الشحن البحري. وقد تصل كل التكاليف إلى ١٠,٠٠٠ دولار أمريكي وأكثر.

ويبدو أن المنطق الذي تستند إليه السلطات أنه بعدم وجود وثائق تثبت أن الشخص يقيم في جنوب

بشكل سريع بوجود تعاون جيد بين مشغل السفينة، وسلطات الميناء والمسؤولين المحليين. ولكن في جنوب أفريقيا ومنذ عام ٢٠١٤ إنخفضت إحتتمالات التوصل إلى حل سريع وتصاعدت التكاليف المحتملة على شركات الشحن.

يعامل أي شخص يصعد السفينة في الميناء كمتعدي ويتم إبعاده عن السفينة ليواجه عقاب قضائي محتمل طالما أن بإستطاعتهم إثبات وبدون أدنى شك أنهم مواطنون من جنوب أفريقيا، أو لديهم الحق القانوني في الإقامة في جنوب أفريقيا.

وعند عدم التمكن من إثبات ذلك فتعمد السلطات إلى إعتبار ذلك الشخص أنه متسلل. لا يمكن إنزال المتسلل حتى تقوم شركة

## التصدي للقرصنة في عرض البحر بحاجة إلى الإستقرار على الأرض

تراجعت أعمال القرصنة والسطو المسلح إلى أدنى مستوياتها منذ أكثر من ٢٠ عاماً، ولكنها صورة جغرافية متباينة

وبشكل مشابه، فإنه يمكن ربط بدء عمليات إختطاف السفن وحجز الطواقم من قبل جماعة أبو سياف الإسلامية المتشددة قبالة سواحل الفلبين بغياب سيطرة الحكومة على النشاط. تسببت ثلاث هجمات في عام ٢٠١١ بوقف شحنات فحم إلى الفلبين. وهناك مخاوف من أن تزايد الهجمات سوف يزيد أكثر من التدهور الأمني. ووعدت ماليزيا، أندونيسيا والفلبين

ولكن زادت حالات خطف البحارة بقصد الحصول على فدية، ومع إستمرار الحكومة النيجيرية بمعالجة التوترات العرقية والدينية وفي الوقت نفسه محاولة إصلاح الإقتصاد الفاسد القائم على النفط. فقد سمحت الإضطرابات الناجمة عن ذلك وتزايد الفراغ الأمني لعصابات القرصنة أن تعمل بشكل واسع دون مضايقة كبيرة.

بعد نشر دوريات بحرية متعددة الجنسيات وزيادة تشديد الإجراءات الأمنية على متن السفن من قبل شركات الشحن البحري التجاري، وتعاونت الجهات في مضيق ملقا، سنغافورة، ماليزيا، وأندونيسيا على عدم توفير ملاذ آمن للقرصنة.

ولكن الأمر يختلف في أماكن أخرى. فقد إنخفضت قبائل سواحل نيجيريا في خليج غينيا حالات الخطف بقصد سرقة البضائع.

شهدت الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠١٦ إنخفاضاً في كل من أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر. ويرجع ذلك إلى حد كبير إلى التدخل الدولي الناجح وإلى التعاون الإقليمي.

واصل الإنخفاض في الهجمات على السفن في نقطتين ساخنتين من نقاط القرصنة سابقاً وهما مياه حوض الصومال ومضيق ملقا. وجاء ذلك الإنخفاض في الصومال

## القرصنة المشكلة البرية



### تيجيريا / خليج غانا

الوضع الأمني على الأرض

البحرية



### الفلبين / بحر سولو

الوضع الأمني على الأرض

البحرية



### الصومال

الوضع الأمني على الأرض

البحرية



### مضيق ملقا

الوضع الأمني على الأرض

البحرية



أفريقيا بشكل قانوني. فإنه بذلك قد صعد إلى السفينة قبل أن تدخل السفينة مياه الدولة.

والنتيجة هي وجود عصابات متسللين أو أفراد محترفين يقومون بالتخلي عن وثائقهم ويصعدون إلى السفن. ليس بهدف السفر من جنوب أفريقيا ولكن كوسيلة لإنتراع المال من مشغلي السفن لقاء مغادرة السفينة بسرعة وبهدوء. ■

### نصائح لمنع المتسللين من الصعود إلى سفينتك

يجب على مشغلي السفن التأكد من أن سفنهم آمنة أثناء وجودهم في الميناء:

- تأمين حراسة على مدار الساعة
- عدم السماح لأي شخص بالصعود إلى متن السفينة بدون إذن من الميناء وتصريح ISPS
- توظيف حراس أمن خاصين للقيام بدوريات على السفينة من جهة الرصيف وتوفير مراقبة على الدخول من الجهة السفلى للممشي من جانب الشاطئ
- استخدام كاميرات مراقبة في مواقع إستراتيجية - قد يساعد ذلك في كشف أين ومتى صعد المتسلل إلى متن السفينة
- تشديد الحراسة عند الممشي وعند حبال التريبط

غراي بيغ هي مجموعة إستشارات ملاحة بحرية متخصصة في حل المشاكل حول العالم للمنظمات التي تعمل في سوق الشحن البحري الدولي

[www.graypage.com](http://www.graypage.com)

محدودة لمعالجة الفقر. وبينما تغيب القوانين على الأرض. فإن احتمالات وجود عمليات القرصنة سوف تستمر. ■

الفرعي من عائدات عمليات الخطف والنشاطات الإجرامية. إن مشروع هزيمة القرصنة هو مشروع طويل الأمد. وتوقف القرصنة قبالة سواحل الصومال يمر الآن بعملية إختبار. فجدور المشكلة - الصراع في البلاد وعدم الإستقرار - لم تنتهي بعد. فمن المرجح أن تستمر المعركة في دولة مثل الصومال التي تعاني من فرض سلطتها ولديها موارد

بالعمل معاً لمواجهة هذا التهديد. ولكن بدون وجود عسكري قوي على أرض جنوب الفلبين فإن جهود الملاحة البحرية الأمنية لن تكون فعالة.

ومن غير المرجح. أن يتم معالجة عدم الإستقرار على تلك السواحل في الوقت القريب. حيث أن الطرق التجارية هناك ليست كبيرة بما يكفي لتأمينها بالحماية الأمنية الدولية. وبتزايد الدعم للإقتصاد

# شباب ونساء بحرية في النقابات

لقاء مع سنثيا ماغالي دياز، وهي ضابطة ملاحية بحرية انتخبت مؤخراً ممثلة لقسم الشباب للملاحية البحرية الداخلية في الـITF. وهي من بوينس آيرس في الأرجنتين وتبلغ من العمر ٢٥ عام، وهي في اللجنة التنفيذية لنقابة العاملين بالملاحية الساحلية البحرية وصيد السمك والأنهار



”أن تكون على متن سفينة هي مغامرة كبيرة - إنها مثل بيت عائلة كبيرة.“

سنثيا ماغالي دياز

الرغبة في تغيير الأمور. وأفضل طريقة لإحداث التغيير هي الإنخراط. والنقابات بحاجة إلى الشباب ويجب أن يكون لديهم طرق جادة للإستماع لهم وإشراكهم. يجب على المؤسسات توفير الأدوات الضرورية للسماح للشباب من الذكور والإناث كي يكتسبوا المهارات القيادية للتأكد من تقدم النقابة على المدى البعيد.

أشجع العمال الشباب بالقول لهم أن الإستماع لوجهات النظر المختلفة والتشارك بالخبرات مع الزملاء في أجزاء أخرى من العالم والتقدم سوياً مع بعض. هو ما يثري ويعمل على التحفيز. ونستغرب أحياناً أن أوضاعنا متشابهة، بالرغم من بعد المسافة بيننا.

وأخيراً، كيف تقضين وقت فراغك؟ أنا أحب القراءة، وخاصة الأدب اليوناني والروماني، وأحب ممارسة الرياضة. ■

الداخلية.

لم يكن هناك أي تمثيل نسائي في النقابة، وشعرت أنا وزميلاتي بالمسؤولية الكبيرة لتشجيع النساء على هذه المهنة مستقبلاً. تم إنتخابي في عام ٢٠١٢ كممثلة للمرأة، وفي عام ٢٠١٣ أصبحت أول سيدة في اللجنة التنفيذية المركزية

ماذا تطمحين أن تحققين كممثلة للشباب؟ أرغب أن أرى الشباب وخاصة من الإناث أن ينخرطوا بشكل أكبر في النقل البحري الداخلي.

أرغب في التواجد لمساعدتهم، للإستماع إلى ما يقولون، كي أعرف أكثر عن حياتهم، ولتشجيعهم على الإنضمام إلى الكفاح والدفاع عن حقوقهم. ومعا علينا أن ننضم للحملات، والبقاء على تواصل قريب وتقديم التضامن في أوقات الفراغ. ويجب أيضاً أن نظهر أهمية الملاحية في الأنهار وفوائد النقل التي توفرها الأنهار.

كيف يمكننا جعل العمال الشباب ينشطون في نقاباتهم؟ يطرح الشباب الأسئلة ولديهم

ما الذي جذبك للعمل في الملاحية البحرية الداخلية؟ كضابطة ملاحية بحرية تجارية في مدرسة الملاحية البحرية الوطنية. كان جدي ملاح في البحرية الأرجنتينية، كنت متحمسة للعمل على القوارب والتدريب في معهد أكاديمي يعمل على تدريب مواضيع جديدة مثيرة للإهتمام.

أخبرنا عن وظيفتك. كضابطة ملاحية بحرية، فإنني مسؤولة عن جسر الملاحية، وواحدة من فريق يتضمن الضابط الأول والقبطان. أنا مسؤولة عن توجيه وتحريك السفن، وعن إدارة والإشراف على وثائق البضائع والطاقم، وعن إدارة السلامة وأنظمة إنقاذ الحياة.

أبحر على طول نهر بارانا وروافده، الإحناءات المتعددة والمساحات الضيقة في النهر تتطلب التواصل المستمر مع القوارب الأخرى.

كيف بدأ إنخراطك في النقابة؟ بدأت النساء في الأرجنتين العمل في الملاحية البحرية الداخلية في عام ٢٠٠٨، تخرجت في عام ٢٠٠٩ وكنت من ضمن المجموعة الثالثة من البنات الخريجات من مدرسة الملاحية البحرية الوطنية لبدء العمل في الملاحية البحرية

# دليلك من الـ ITF للحصول على المساعدة

في ساعات العمل، يمكن للبحارة الاتصال بمكتب الـ ITF في لندن:  
+٤٤ (٠)٢٠ ٧٩٤٠ ٩٢٨٧  
هاتف الـ ITF الدولي للمساعدة (٢٤ ساعة):  
+٤٤ (٠)٢٠ ٧٩٤٠ ٩٢٨٠  
رسائل الـ SMS: +٤٤ (٠)٢٠ ٧٩٥٠ ٠٨١٤٥٩  
بريد الكتروني help@itf.org.uk

## قبل أن تتصل

استخدم القائمة التالية لمساعدتك في الاستعداد قبل إجراء المكالمات:

### عن المتصل

- الاسم
- الرتبة في السفينة
- الجنسية
- معلومات الاتصال

### عن السفينة

- الاسم
- العلم
- رقم الـ IMO
- الموقع الحالي
- عدد أعضاء الطاقم/ الجنسية

### عن المشكلة

- وصف المشكلة
- منذ متى و أنت تواجه المشكلة
- هل يوجد آخرون يواجهون نفس المشكلة

## مراكز البحارة

مراكز البحارة توفر المشورة، بالإضافة إلى أشخاص يمكنك التحدث إليهم، ومرافق للاتصال بمنزلك ومكان للاسترخاء بعيداً عن السفينة

من أجل العثور على اقرب مركز بحارة لك قم بتحميل التطبيق المجاني "Shoreleave" من الموقع:

[www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm](http://www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm)

متوفر على  

## كيفية العثور على نقابة للبحارة أو مفتش ITF

نقطة الاتصال الأولى ينبغي أن تكون نقابتك - إذا لم تكن عضواً في نقابة إلى الآن، فعليك معرفة طريقة الانضمام إلى نقابة إذا كنت بحاجة إلى مساعدة على الفور. أو إذا كنت عضواً في نقابة وتواجه صعوبة في الاتصال بنقابتك، عندها عليك الاتصال بمفتش الـ ITF. يمكنك أن تجد كافة التفاصيل في هذا الدليل.

يمكنك التحقق من النقابات المنتسبة للـ ITF على الموقع [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) انقر فوق علامة التبويب "البحث عن مفتش أو نقابة".

إذا كان لديك هاتف خلوي أو تابلت قم بتحميل التطبيق المجاني 'ITF Seafarers' الآن من الموقع

[www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm](http://www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm)

- ابحث على معلومات الاتصال المتعلقة بأقرب مفتش أو منسق ITF أو نقابة.
- تحقق من الشروط والظروف على متن السفينة قبل التوقيع على عقد العمل على متنها

قم بتحميل تطبيق "رمز الاستجابة السريعة QR" على هاتفك الذكي وامسح الرمز التالي.



متوفر على



## كيفية الاتصال بالـ ITF

يقوم الـ ITF الآن بتشغيل خط دولي للمساعدة يعمل على مدار الـ ٢٤ ساعة، سيقوم بالرد على مكالماتك أشخاص متعددين اللغات ومدربون على التعامل مع قضاياك الخاصة. وسوف يتم توفير المشورة الأولية لك ومن ثم إحالة المشاكل والاستفسارات إلى أفضل الخبرات الموجودة في الـ ITF - مثل المفتشين أو مكتب الـ ITF الرئيسي.



# الحصول على الوظيفة وكلاء التوظيف

تنض اتفاقية العمل البحري على تنظيم عمل وكالات التوظيف الخاصة. ويحظر عليها: نقاضي أية رسوم من قبل البحارة من أجل إيجاد وظائف لهم على متن السفن. أو اقتطاع أية مبالغ غير قانونية من الأجور. أو عمل قوائم سوداء خاصة بتوظيف البحارة. يجب على ملاك السفن التأكد من أن وكلاء التوظيف الذين يستخدمونهم يلبون هذه المعايير. إذا كان لديك مشاكل مع وكلاء التوظيف، يرجى الاتصال بنا عن طريق البريد الإلكتروني على: [CrewingAlert@itf.org.uk](mailto:CrewingAlert@itf.org.uk)



## قبل أن توقع عقد العمل

### نصائح الـITF

### بشأن عقود عمل للبحارة

وأنت على متن السفن الطريقة الوحيدة لضمان أفضل شروط العمل في البحر هي بتوقيع عقود العمل طبقاً للاتفاقية الجماعية الموافق عليها من قبل الـITF وفيما يلي الشروط التي يجب الانتباه لها قبل التوقيع.

- لا تبدأ العمل على السفينة قبل توقيع عقد مكتوب.
- لا تقم بتوقيع عقد على بياض نهائياً. أو عقد يشتمل على بنود وشروط غير محددة أو غير مألوفة بالنسبة لك.
- تأكد فيما إذا كان العقد يشير إلى الاتفاقية الجماعية العمالية. إذا نعم، كن متأكداً من أنك على علم تام بشروط هذه الاتفاقية، واحتفظ بنسخة منها مع عقد العمل.
- كن متأكداً بأن مدة العقد موضحة بشكل تام.
- لا تقم بالتوقيع على عقد يعطي صلاحيات لمالك السفينة لإجراء تعديلات على مدة العقد من جانب واحد، أي تغييرات فيما يتعلق بمدة العقد يجب أن تتم بالموافقة عليها من قبل الطرفين.
- كن متأكداً من أن العقد ينص صراحة على الأجر الأساسي الذي يجب دفعه. وأيضاً أن يتم تحديد ساعات العمل الأسبوعية مثلاً ٤٠، ٤٤، ٤٨، ساعة أسبوعياً. منظمة العمل الدولية تحدد الحد الأقصى لساعات العمل المسموح بها أسبوعياً وهي ٤٨ ساعة أسبوعياً / ٢٠٨ ساعة شهرياً.
- تأكد من أن العقد ينص بوضوح على كيفية دفع ساعات العمل الإضافي وكيفية احتسابها. يمكن أن يتم احتسابها اعتماداً على الراتب الأساسي، أو يمكن أن يتم دفعها شهرياً بناءً على عدد ساعات العمل، بجميع الأحوال أي ساعة عمل بعد ساعات العمل الرسمي يجب أن يتم ذكر طريقة دفعها بوضوح. تنص تشريعات
- منظمة العمل الدولية على أن الحد الأدنى للعمل الإضافي هو ١,٢٥ ساعة لكل ساعة إضافية.
- أن يذكر بوضوح عدد ساعات الإجازة الممنوحة لك شهرياً، تشريعات منظمة العمل الدولية تنص على أن لا تقل أيام الإجازة عن ٣٠ يوم سنوياً أو ٢,٥ يوم إجازة لكل شهر عمل.
- أن يتم ذكر الأجر الأساسي، العمل الإضافي، الإجازات بوضوح وبشكل منفصل ومحدد في العقد.
- لا توقع أي عقد يسمح لمالك السفينة أن يحتفظ أو يخصم أي مبلغ من أجرك خلال مدة سريان العقد، يجب أن يتم دفع كامل مستحقاتك المالية في نهاية كل شهر.
- لا توقع أبداً على عقد يتضمن فقرة تنص على أنك مسؤول عن دفع أي مبلغ من أجل إصلاح أو إبدال أو لتغطية أي نفقات.
- لا توقع عقد ينص على حرمانك من حقك في الانضمام أو الاتصال، المشاورة أو التعاون مع ممثلي أي نقابة عمالية تختارها بنفسك.
- كن حذراً من أن عقد العمل الفردي لا يتضمن دائماً تفاصيل عن المزايا الإضافية لذلك يفضل أن تحصل على هذه الحقوق بشكل عقد موقع منفصل يتضمن التعويضات المستحقة في الحالات التالية:
  - المرض أو الإصابة خلال مدة العقد.
  - الموت (يتم دفعه لأقرب شخص لك).
  - فقدان السفينة أو المركبة.
- فقدان المتعلقات الشخصية نتيجة فقدان السفينة.
- إنهاء عقد العمل قبل نهاية المدة.
- تأكد من حصولك على نسخة موقعة خاصة بك من عقد العمل.
- تأكد ان عقدك ينص أنك مخول بالحصول على نفقات الترحيل الى بلدك. ولا تقم بالتوقيع على أي عقد يحتوي على أي شرط ينص على تحميلك مسؤولية دفع جزء أو كل نفقات الترحيل.
- تأكد من الشروط التي تنهي عقدك بما فيها المهلة القانونية لذلك
- تذكر ... بأنه مهما تكن الشروط والظروف التي يتم إدخالها طواعية في العقد أو الاتفاقية فإنها تعتبر ملزمة قانونياً عند نشوء أي خلاف.
- لمعرفة ما إذا كانت سفينتك مغطاه بواسطة اتفاقية معتمدة من الـITF، اذهب إلى الموقع: [www.itf.seafarers.org](http://www.itf.seafarers.org) وانقر فوق علامة التبويب "البحث عن السفينة".
- استخدم تطبيق الـITF على الهاتف النقال والأجهزة اللوحية للبحث عن السفينة: [www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm](http://www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm)

# قوائم مفتشي الـITF

الاسم	الوظيفة	البلد	الميناء	هاتف المكتب	الهاتف الخليوي	البريد الالكتروني
Agustin Suarez	مفتش	الأرجنتين	باهيا بلانكا	+54 11 4300 7852	+54 911 386 22490	suarez_agustin@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	منسق	الأرجنتين	روزاريو	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	مفتش	الأرجنتين	يونيس ايرس	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Ben West	مسؤول اتصال	استراليا	نيوكاسل	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Dean Summers	منسق	استراليا	سدني	+61 8 9335 0500	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Keith McCorrison	مفتش	استراليا	فرماتل	+61 (0) 3 9329 5477	+61 422 014 861	mccorrison_keith@itf.org.uk
Matt Purcell	مساعد منسق	استراليا	ميلبورن		+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Sarah Maguire	مفتش	استراليا	جلاستون		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	مفتش	بلجيكا	زيروجي	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	مفتش	بلجيكا	انتويرب	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Roger Opdelocht	منسق	بلجيكا	انتويرب	+32 3 224 3411	+32 475 440088	opdelocht_roger@itf.org.uk
Souradjou Alassane Foussemi	مسؤول اتصال	بنين	كونونو	+229 97080213	+229 95192638	sfoussemi2002@yahoo.fr
Ali Zini	مفتش	البرازيل	باراناوا	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 9998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	مفتش	البرازيل	سلانتوس	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	مفتش	بلغاريا	فارنا	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Karl Risser	مفتش	كندا	هاليفاكس	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Peter Lahay	منسق	كندا	فانكوفر	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	مفتش	كندا	مونتريال	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	مفتش	تشيلي	فالبارايو	+56 32 2217727	+56 992509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	مفتش	كولومبيا	بارانكويلا	+57 5 3795493	+57 310 657 3300	sanchez_miguel@itf.org.uk
Mario Sarac	مفتش	كرواتيا	ريجيكا	385 51 325 349	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	مفتش	كرواتيا	سينييك	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Predrag Brazzoduro	منسق	كرواتيا	ريجيكا	+385 51 325 343	+385 98 211 960	brazzoduro_predrag@itf.org.uk
Romano Peric	مفتش	كرواتيا	ديروفينك/بلوس	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Jens Fage-Pedersen	مفتش	الدنمارك	كوبنهاجن	+45 36 36 55 94	+45 22 808188	fage-pedersen_jens@itf.org.uk
Morten Bach	مفتش	الدنمارك	كوبنهاجن	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Talaat Elseify	مفتش	مصر	بورسعيد	+20 66 3324 100	+20 10 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Janus Kuiv	مفتش	استونيا	تالين	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Heikki Karla	مفتش	فنلندا	هلسنكي	+358 9 61520255	+358 40 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkkinen	مفتش	فنلندا	هلسنكي	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkkinen_ilpo@itf.org.uk
Jan Örn	مساعد منسق	فنلندا	توركو	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Kenneth Bengts	منسق	فنلندا	هلسنكي	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Corine Archambaud	مفتش	فرنسا	لوهافر	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	مفتش	فرنسا	سانت نزابير	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	مفتش	فرنسا	بريست	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Pascal Pouille	منسق	فرنسا	دنكيرك	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Yves Reynaud	مفتش	فرنسا	مارسيليا	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	مفتش	جورجيا	باتومي	+995 5 222 70177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Hamani Amadou	مفتش	المانيا	روستوك	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	مفتش	المانيا	هامبورج	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Susan Linderkamp	مساعد منسق	المانيا	بريمن	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Sven Hemme	مفتش	المانيا	بريمن	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	مفتش	المانيا	هامبورج	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Darren Procter	مفتش	المملكة المتحدة	جنوب انجلترا	+44 7949 246219	+44 1224 582 688	procter_darren@itf.org.uk
Liam Wilson	مفتش	المملكة المتحدة	سكوتلاند	+44 20 8989 6677	+44 7539 171323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	مفتش	المملكة المتحدة	شمال شرق انجلترا	+44 151 639 8454	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	مفتش	المملكة المتحدة	جنوب غرب انجلترا	+44 210 411 6610/6604	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Costas Halas	شخص	اليونان	بيراوس	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	منسق	اليونان	بيراوس	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Januario Jose Biague	مسؤول اتصال	غينيا-بيساو	بيساو	+245 95 5905895	+245 96 6605246	bia_januar@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	مفتش	هونغ كونج/الصين	هونغ كونج	+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	مفتش	آيسلندا	ريكافيك	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	مفتش	الهند	فيسكلمنم	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	مفتش	الهند	كالكتا	+91 33 2459 1312	+91 8300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	مفتش	الهند	تشينيني	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	مفتش	الهند	مومباي	+91 22 2261 8368	+91 808056373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	مفتش	الهند	كاندلا	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	مفتش	الهند	هالديا	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	مفتش	الهند	كوتشي	+91 98950 48607	+91 484 2338249 / 2338476 / 2700503	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	منسق	ايرلندا	دبلن	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	مفتش	ايرلندا	دبلن	+353 872501729	+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Schwartzman	مفتش	اسرائيل	حيفا	+972 4 8512231	+972 54 4699282	shwartzman_michael@itf.org.uk
Bruno Nazzarri	مفتش	ايطاليا	ليفورنو	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzarri_bruno@itf.org.uk
Scio Di Fiore	منسق	ايطاليا	جنوا	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_scio@itf.org.uk
Saitta	مفتش	ايطاليا	صقلية	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta_scio@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	مفتش	ايطاليا	تارنو	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Katia Geissberger	مسؤول اتصال	ايطاليا	ناپولي	+39 81 265021	+39 335 482 706	Geissberger_Katia@itf.org.uk
Paolo Serretiello	مفتش	ايطاليا	تريستي	+39 81 265021	+39 3484454343	serretiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	مفتش	ايطاليا	تريستي	+225 08 17 60 65	+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Calixte Kodjara	مسؤول اتصال	ساحل العاج	سانت بدمو	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	djedje_joachim@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	مفتش	ساحل العاج	ايبجان	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	djedje_joachim@itf.org.uk
Kape Hie	مسؤول اتصال	ساحل العاج	سانت بدمو	+225 47 05 36 32	+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	منسق	اليابان	طوكيو	+81 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	مفتش	اليابان	تشيبيا	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Toshihiro Ame	مفتش	اليابان	اوساكا	+81 6 6616 5116	+81 90 4673 5671	ame_toshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	مفتش	كينيا	مومبايسا	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Hye Kyung Kim	مفتش	كوريا	يوسان	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	منسق	كوريا	يوسان	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Andrey Chernov	مفتش	لاتفيا	ريجا	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbort@itf.org.uk
Paul Falzon	مفتش	ليتوانيا	كلايبيدا	+370 46 410447	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Enrique Lozano Diaz	مسؤول اتصال	مالطا	فالمطا	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Honorio Alberto Galvan Aguilar	مفتش	المكسيك	فيركروز	+52 229 932 3023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Tomislav Markolovi?	مفتش	المكسيك	ماتريزيلو	+52 22 99 32 83 23	+52 1 314 122 9212	galvan_honorio@itf.org.uk
	مسؤول اتصال	مونتينيغرو	بار	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk



## نساعدا البحارة في أرجاء العالم



### مكتب الـITF / المركز الرئيسي

لندن، المملكة المتحدة

تلفون: +44 (0) 20 7403 2733

بريد الكتروني: mail@itf.org.uk

### مكتب الـITF / أوروبا

بروكسل، بلجيكا

تلفون: +32 (0)2 285 46 60

بريد الكتروني: etf@etf-europe.org

### مكتب الـITF / الأمريكتان

ريودي جانيرو، البرازيل

تلفون: +55 (21) 22230410

بريد الكتروني: itf\_americas@itf.org.uk

للمزيد من معلومات الاتصال حول مفتشي الـITF قم بزيارة [www.itfseafarers.org/find\\_inspector.cfm](http://www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm)

# قوائم مفتشي الـITF تابع

٦

البريد الإلكتروني	الهاتف الخليوي	هاتف المكتب	الميناء	البلد	الوظيفة	الاسم
noordermeer_aswin@itf.org.uk	+31 6 53 337522		روتردام	هولندا	مفتش	Aswin Noordermeer
klein_debbie@itf.org.uk	+31 6 53 182 734		روتردام	هولندا	مفتش	Debbie Klein
mol_gijs@itf.org.uk	+31 622 89 08 77		روتردام	هولندا	مفتش	Gijs Mol
mclaren_grahame@itf.org.uk	+64 21 292 1782	+64 4 801 7613	ولينجتون	نيوزلندا	مفتش	Grahame McLaren
akinrolabu_henry@itf.org.uk	+234 803 835 9368	+234 803 835 9368	لاغوس	نيجيريا	مفتش	Henry Akinrolabu
gjestrum_angelica@itf.org.uk	+47 9 77 29 357	+47 22 82 58 24	اوسلو	النرويج	منسق	Angelica Gjestrum
ewee@sjomannsforbundet.no	+47 90 50 6084	+47 22 825 825	اوسلو	النرويج	مفتش	Erling C Ween
steine_tore@itf.org.uk	+47 907 68 115	+47 55 23 00 59	بيرغن	النرويج	مفتش	Tore Steine
steder_truls@itf.org.uk	+47 90 98 04 87	+47 35 54 82 40	بورسجن	النرويج	مفتش	Truls M Vik Steder
lorentsen_yngve@itf.org.uk	+47 (0) 41401222	+47 (7) 77 69 93 46	ترومسو	النرويج	مفتش	Yngve Lorentsen
fruto_luis@itf.org.uk	+507 6617 8525	+507 315 1904	كرستوبال	بنما	مفتش	Luis Carlos Fruto
pedaria_joselito@itf.org.uk	+63 920 9700 168	+63 32 256 16 72	سيبوستي	الفلبين	مفتش	Joselito Pedaria
aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk	+63 917 811 763	+63 2 536 8287	مانيبلا	الفلبين	مفتش	Rodrigo Aguinaldo
mazurkiewicz_adam@itf.org.uk	+48 501 539329	+48 91 4239707	شنشزين	بولندا	مفتش	Adam Mazurkiewicz
daleki_grzegorz@itf.org.uk	+48 514 430 374	+48 58 6616096	جدينباغدانسك	بولندا	مفتش	Grzegorz Daleki
pires_joao@itf.org.uk	+351 91 936 4885	+351 21 391 8181	لشبيوة	البرتغال	مفتش	João de Deus Gomes Pires
garcia_felipe@itf.org.uk	+1 787 410 1344	+1 787 999 8130	سان خوان	بورتوريكو	مفتش	Felipe Garcia Cortijo
mihalcioiu_adrian@itf.org.uk	+40 722 248 828	+40 241 618 587	كونستانتا	رومانيا	مفتش	Adrian Mihalcioiu
pavlov_kirill@itf.org.uk	+7 911 929 04 26	+7 812 718 6380	سانت بطرسبرج	روسيا	مفتش	Kirill Pavlov
ananina_olga@itf.org.uk	+7 9887 621232	+7 8617 612556	نوفوروسيسك	روسيا	مفتش	Olga Ananina
osichansky_petr@itf.org.uk	+7 914 790 6485	+7 4232 512 485	فلاديفوستوك	روسيا	مفتش	Petr Osichansky
fishov_serгей@itf.org.uk	+7 911 096 9383	+7 812 718 6380	سانت بطرسبرج	روسيا	منسق	Sergey Fishov
mamontov_vadim@itf.org.uk	+7 9062 38 68 58	+7 4012 656 840/475	كلانينجراد	روسيا	مفتش	Vadim Mamontov
syndmarine@gmail.com	+221 775364071	+221 775364071	داكار	السنغال	مسؤول اتصال	Mouhamed Diagne
fatimazoo817@live.fr		+221 776926408	داكار	السنغال	مسؤول اتصال	Seydina Keita
daniel_tan@seacare.com.sg	+65 9616 5983	+65 6379 5660	سنغافورة	سنغافورة	مسؤول اتصال	Daniel Tan Keng Hui
duan_gwee@itf.org.uk	+65 9823 4979	+65 6390 1611	سنغافورة	سنغافورة	مسؤول اتصال	Gwee Guo Duan
augustus_cassiem@itf.org.uk	+27 82 773 6366	+27 21 461 9410	كيب تاون	جنوب افريقيا	مفتش	Cassiem Augustus
zungu_sprite@itf.org.uk	+27 827 73 63 67	+27 31 706 0036	ديربان	جنوب افريقيا	منسق	Sprite Zungu
galan_gonzalo@itf.org.uk	+34 638809166		لاس بالاموس	اسبانيا	مفتش	Gonzalo Galan Fernandez
mas_joan@itf.org.uk	+34 629 302 503	+34 93 481 27 66	برشلونة	اسبانيا	مفتش	Juan Mas Garcia
ortega_jose@itf.org.uk	+34 699 436 503	+34 956 657 046	الجيبرالتر	اسبانيا	منسق	Jose M Ortega
garcia_juan@itf.org.uk	+34 628 565 184	+34 96 367 06 45	فالنسيا	اسبانيا	مفتش	Juan Ramon Garcia
baz_luz@itf.org.uk	+34 660 682 164	+34 986 221 177	فيغو	اسبانيا	مفتش	Luz Baz
arrachedi_mohamed@itf.org.uk	+34 629 419 007	+34 944 93 5659	بيلبو	اسبانيا	مفتش	Mohamed Arrachedi
perera_ranjan@itf.org.uk	+94 773 147005	+94 112 583040	كولومبو	سريلانكا	مفتش	Ranjan Perera
barning_annica@itf.org.uk	+46 70 57 49 714		ستوكهولم	السويد	منسق	Annica Barning
bradd_fredrik@itf.org.uk	+46 761006445	+46 10 4803103	يوهيما	السويد	مفتش	Fredrik Bradd
larsson_goran@itf.org.uk	+46 70 626 7788	+46 10 480 3114	جوتنبرغ	السويد	مفتش	Göran Larsson
nilsson_goran@itf.org.uk	+46 76 100 65 12	+46 10 480 31 21	جوتنبرغ	السويد	مسؤول اتصال	Goran Nilsson
andre_hakan@itf.org.uk	+46 70 574 2223	+46 8 791 4100	نوركوبينج	السويد	مفتش	Haakan Andre
save_sven@itf.org.uk	+46 70 57 49 713		هلسينجورج	السويد	مفتش	Sven Save
chang_sanders@itf.org.uk	+886 955 415 705	+886 2658 4514	تايشانج	تايبوان الصين	مفتش	Sanders Chang
tu_tse-ting@itf.org.uk	+886 988513979	+886 7 5212380	كاوشيانج	تايبوان الصين	مفتش	Tse-Ting Tu
paxhominibus@hotmail.com	+228 99 50 53 35	+228 90 04 24 07	لومو	توغو	مسؤول اتصال	Franck Kokou Séyram Akpossi
civelek_muzafer@itf.org.uk	+90 535 663 3124	+90 216 4945175	اسطنبول	تركيا	مفتش	Muzaffer Civelek
yefrimenko_nataliya@itf.org.uk	+380 50 336 6792	+380 482 429 901	اوبيسا	اوكرانيا	مفتش	Nataliya Yefrimenko
shipleigh_barbara@itf.org.uk	+1 202 412 8422	+1 757 622 1892	بليموث/نورفولك	الولايات المتحدة الأمريكية	مفتش	Barbara Shipley
boudreaux_dwayne@itf.org.uk		+1 504 442 1556	نيو اورليانز	الولايات المتحدة الأمريكية	منسق	Dwayne Boudreaux
esopa_enrico@itf.org.uk	+1 201 417 2805	+1 201 434 6000 (ext 240)	نيويورك	الولايات المتحدة الأمريكية	منسق	Enrico Esopa
engels_jeff@itf.org.uk	+1 206 331 2134	+1 360 379 4038	سياتل - تاكوما	الولايات المتحدة الأمريكية	منسق	Jeff Engels
metcalfe_john@itf.org.uk	+1 207 691 5253	+1 207 785 4531	بوسطن - ماين - بورتلاند	الولايات المتحدة الأمريكية	مسؤول اتصال	John Metcalfe
smith_lila@itf.org.uk	+1 206 818 1195	+1 206 533 0995	سياتل - تاكوما	الولايات المتحدة الأمريكية	مفتش	Lila Smith
larson_martin@itf.org.uk		+1 503 347 7775	بورتلاند	الولايات المتحدة الأمريكية	مفتش	Martin D. Larson
baker_michael@itf.org.uk	+1 440 667 5031	+1 216 781 7816	كليفلاند	الولايات المتحدة الأمريكية	مسؤول اتصال	Michael Baker
aung_shwe@itf.org.uk	+1 713 447 0438	+1 713 659 5152	هيوستون	الولايات المتحدة الأمريكية	مفتش	Shwe Tun Aung
mueller_stefan@itf.org.uk	+1 562 673 9786	+1 562 493 8714	لوس انجلوس - كاليفورنيا الجنوبية	الولايات المتحدة الأمريكية	مفتش	Stefan Mueller-Dombois
sacco_tony@itf.org.uk	+1 910 859 3153	+1 910 859 8222	مورهد ستري	الولايات المتحدة الأمريكية	مفتش	Tony Sacco
sasso_tony@itf.org.uk	+1 321 258 8217	+1 321 784 0686	بورت كانافرال	الولايات المتحدة الأمريكية	مفتش	Tony Sasso

# هل تفكر في القيام بإضراب عمالي؟ اقرأ هذا أولاً

يقوم ممثلو الـITF المحليين بشرح الوضع لك. في بلدان أخرى يكون الحل الأمثل للفوز بالحقوق هو بإجراء إضراب صناعي. مرة أخرى هذا يعتمد على النصيحة المحلية التي تتلقاها من ممثل الـITF.

في العديد من البلدان لديك الحق القانوني بالقيام بالإضراب، على شرط أن تكون السفينة راسية في الميناء وليس في عرض البحر.

خلال الإضراب من المهم جداً أن تكون مسالماً، ومنضبطاً، وتعمل بروح الفريق مع زملائك كاليد الواحدة.

وتذكر أن حق الإضراب هو أحد الحقوق الأساسية المنصوص عليها بالقانون والرسائل الوطنية في العديد من البلدان.

مهما كان القرار الذي تتوصل إليه، لا تنس الاتصال بممثل الـITF المحلي قبل القيام بأي إجراء. عن طريق العمل معاً يمكننا تحقيق النصر والعدالة.

لقد أخذ الـITF على عاتقه مساعدة البحارة الذين يعملون على متن سفن أعلام المواءمة، من أجل مساعدتهم في الحصول على أجور عادلة وضمن خضوعهم لاتفاقيات جماعية منصفة عند التفاوض مع أرباب العمل.

في بعض الأحيان يضطر البحارة إلى اللجوء للقانون في المحاكم المحلية، وفي بعض الحالات عملية المقاطعة تكون هي الحل ضد بعض السفن المخالفة.

إجراءات مختلفة يتم اتخاذها حسب الحالة، فربما يكون إجراء معين فعال في بلد ما ولكنه غير فعال في بلد آخر.

ما يجب عليك أن تفعله أولاً هو أن تسعى للاتصال بممثلي الـITF المحليين في بلدك، يمكنك إيجاد كافة المعلومات عنهم وأرقام هواتفهم في وسط هذه النشرة، يجب عليك أن تسعى لأخذ النصيحة منهم محلياً قبل اللجوء لأي إجراء.

في بعض البلدان يكون القانون ضدك وضد زملائك العمال في حال القيام بأي إضراب صناعي، وفي هذه الحالة سوف

## الحوادث البحرية

هناك مبادئ توجيهية دولية لضمان معاملة البحارة بشكل عادل ومنصف إذا ما تعرضت سفينتهم لحادث بحري وسواء صدرت هذه المعاملة من قبل أصحاب السفن أو الميناء أو الدولة الساحلية أو دولة العلم أو قوانين بلادهم. وتالياً هي حقوقك إذا حدث معك مثل هذا:

- لك الحق في الاستعانة بمحام. أطلب أحد المحامين قبل الإجابة على أية أسئلة أو الإدلاء بأية تصريحات، لأن هذه الإجابات يمكن أن تستخدم ضدك في أي قضية قانونية في المستقبل.
- يجب أن تكون قادراً على فهم ما يقال لك- أطلب من السلطات وقف التحقيق إذا كنت لا تفهم ما يقال لك. وإذا كان لديك صعوبة في الفهم بسبب اللغة المستخدمة، فقم بطلب مترجم.
- شركتك ملزمة بتقديم المساعدة لك- اتصل بشركتك وإذا وجدت صعوبة في ذلك فقم بالاتصال بنقابتك للحصول على المشورة والمساعدة.

لمزيد من المعلومات إذهب إلى الموقع التالي: [www.seafarerfairtreatment.org](http://www.seafarerfairtreatment.org)

# وكالات التقييم، شركات توظيف الطواقم، وخدمات التوظيف والتعيين... كيف تحدد الجودة منها؟

جميع البحارة لديهم الحق في وجود نظام فعال ومنظم للتعيين والتوظيف

- على معظم الناس التنافس مع الآخرين وإعطاء أفضل إنطباع عنهم للحصول على فرصة عمل. إلا إذا كانوا محظوظين بما يكفي ولديهم مهارات مطلوبة جداً.
- ولكن خذ وقتاً لتفحص الوكالة التي تقوم بالتوظيف. هناك فرق شاسع بين الوكالات التي تعتمد على التوظيف السريع وبين الوكالات التي تدير تجارتها بشكل جيد وتقدم الخدمات لملاك السفن عن طريق البحث الحقيقي في ملفات البحارة. إن التوقيع مع وكالة غير مسؤولة قد يكون له عواقب وخيمة إذا ما ساءت الأمور بينما أنت في البحر.
- لا يحق لوكالات التوظيف تحت أي ظرف من الظروف:
  - أن تحتفظ بقوائم سوداء
  - أن تأخذ من البحارة أية أموال لقاء التعيين أو أخذ أية رسوم أخرى غير مبررة
  - خصم أية أموال بشكل غير مبرر من رواتبك
- يجب على كل وكالات التوظيف الخاصة:
  - الإحتفاظ بسجلات محدثة للبحارة
  - التأكد من فهمك للعقد التوظيفي. وأن تشرح لك حقوقك وواجباتك بالتفصيل. بما في ذلك أي سياسات محددة للشركة
- التأكد من أن عقدك يتوافق مع أي إتفاقية جماعية CBA أو تشريعات ذات صلة
- إعطاؤك نسخة من عقدك الموقع
- التأكد أن لديك المؤهلات المناسبة لهذه الوظيفة
- التأكد من أن الشركة التي سوف تعمل لديها مستقرة مالياً ومن غير المرجح أن تتقطع بك السبل خارج بلادك
- أن يكون لديها إجراءات فعالة لتقديم الشكاوى
- أن يكون لديها نوع من أنواع التأمين لحمايتك من خسارة الأموال في حال عدم وفاء مالك السفينة بالتزاماته تجاهك
- إسأل نفسك الأسئلة التالية:
  - هل الوكالة مرخصة وفقاً للقانون الوطني؟
  - هل لدى الوكالة علاقات جيدة مع شركات جيدة ومع النقابات المنتسبة للـITF؟
  - هل يتصرفون بشكل سري عند التعامل مع معلوماتك الشخصية؟
  - هل لديهم معرفة جيدة بالقطاع، بما في ذلك قوانين الملاحة البحرية المتعلقة بالتدريب، التصاريح، ومعايير العمل؟

تذكر أن الإحتفاظ بقوائم سوداء وفرض رسوم على البحارة لقاء التوظيف أو أخذ أية رسوم غير مبررة، هو أمر محظور بحسب إتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦. وعلى ملاك السفن التأكد من إستخدامهم لوكالات خدمات متوافقة مع ذلك.

إذا تم إستغلالك بتلك الطريقة، فبإمكانك تقديم شكوى إلى رقابة دولة الميناء في أي دولة كانت قد صادقت على الإتفاقية، أو الإتصال بنقابتك أو بمفتش الـITF.

يعتبر الضغط النفسي والإجهاد الذهني من الأمور الشائعة ولكن من الصعب التحدث عنها. من الصعب أن تعرف إلى أين تلجأ لطلب المساعدة إذا ما تطورت الأمور إلى حد الإكتئاب وحتى التفكير بالانتحار. تبحث نشرة البحارة في الأسباب وراء أهمية هذه القضية للبحارة وتنظر في أنواع الدعم المتوفرة لهم.

## تواجد الإنترنت بشكل جيد يعتبر هاماً لصحة البحارة الذهنية

ومع شروع صندوق بحارة ITF بتنفيذ مشروع رئيسي للمساعدة في المحافظة على صحة البحارة ورفاهيتهم، فإن رئيسة الصندوق كيمبرلي كارلشوج تقول أن الرحلات البحرية الطويلة قد تشكل عامل خطر وتؤدي إلى إكتئاب وانتحار البحارة.

بينت تحاليلنا أن معظم حالات إنتحار البحارة تحدث على السفن التي تبحر في المياه العميقة - وذكر أحد التقارير أنها شكلت ٨٧٪ من حالات الإنتحار المسجلة بين الأعوام من ١٩٧٦ إلى ٢٠٠٢.

ويشير ذلك إلى أن البقاء في البحر لأسابيع أو لأشهر في ظل ظروف عمل وظروف إجتماعية معزولة وبعيدا عن العائلة قد يشكل الخطر الرئيسي على صحة وسعادة البحارة. وقد تشير أيضاً إلى إبراز الحاجة إلى ضرورة سهولة الوصول إلى الإنترنت وذا سرعة جيدة على متن السفن - وهو شيء يعمل الصندوق على تحقيقه عن طريق مشروع الواي فاي المتنقل، والذي يهدف إلى تحسين الاتصال عبر الإنترنت على متن السفن أثناء تواجدها في الموانئ.

يقوم الصندوق بالعمل على تطوير إستراتيجية عالمية للتشجيع على الصحة الذهنية الإيجابية ولمعالجة قضية العزلة الإجتماعية والإكتئاب ومحاولات الإنتحار بين البحارة. سوف يساعدنا ذلك على توفير برامج متطورة وإبداعية ومبنية على الدليل للصحة والعافية. بالإضافة إلى توفير خدمات من شأنها تسهيل الجاهزية للتغيير والتشجيع على سلوكيات وأساليب حياة تحافظ على البنية والصحة للبحارة.

من شأن تلك البرامج والخدمات المساعدة في تحسين الصحة الذهنية للبحارة بينما هم في البحر وفي بيوتهم. وبإستطاعتها أن تقلل بشكل مباشر من التأثيرات السلبية للعزلة الإجتماعية، والإكتئاب ومحاولات الإنتحار. ■

من الصعب جداً فهم مدى المشكلة، وذلك لصعوبة الوصول للبحارة أولاً ومن ثم لأن الإكتئاب والانتحار من المواضيع الصعب التحدث عنها. وبينت الدراسات والإستبيانات على مر السنين وجود أسباباً كثيرة مختلفة.

فعلى سبيل المثال، وجد إستبيان قام به ITF عام ٢٠١٥ أن هناك ستة أشخاص من أصل ١٠٠ و ٤١ من أصل ١٢٢ من الذين أجابوا على الإستبيان (إعتماداً على الدولة) كانوا يعرفون زملاء لهم فكروا في الإنتحار. وفي الوقت نفسه، وجد تقرير غرفة الشحن البحري الدولية الذي صدر في نفس العام أن الأغلبية من العينة التي تناولها التقرير كانوا "راضين"، "سعداء" أو "سعداء جداً" عندما تم سؤالهم عن مدى رضاهم.

وجدت بعض الإستبيانات مستويات عالية من الضغط النفسي والقلق. بينما وجدت أخرى أن الصحة والرفاهية بشكل عام ممتازة. هناك نتائج متباينة حول الإنتحار والضغط النفسي مفصلة حسب الرتبة - فوجدت إحدى الدراسات، أن ما يقارب من ٩٠٪ من حالات الإنتحار بين البحارة بين الأعوام من نهاية السبعينيات إلى أوائل الألفية الثانية حصلت بين الرتب الأخرى وطواقم المطاعم، بينما وجدت دراسة أخرى أن أعلى مستويات الضغط النفسي تتواجد لدى الضباط.

أدى ذلك التفاوت الكبير بالنتائج بصندوق البحارة إلى القيام بتحليل شامل لدراسات متعددة وإستبيانات، وذلك لمعرفة إذا كان بالإمكان التوصل إلى صلب المشكلة. سوف تعمل النتائج التي سنتوصل لها إلى صياغة شكل العمل لدينا على مدى السنوات القادمة.

### قضايا قد تحتاج إلى المساعدة بشأنها

- منع الإنتحار والتعامل مع الشعور بالميل إلى الإنتحار
- إدمان المخدرات
- السيطرة على الغضب
- القلق والإكتئاب
- إتهيار العلاقات
- مشاكل القمار
- التعامل مع الحزن
- العزلة الإجتماعية
- إدارة الأمور المالية
- قضايا أماكن العمل مثل البلطجة والتحرش

أنظر أهم ١٠ نصائح يقدمها صندوق البحارة لحياة سعيدة على صفحة ٢٩



## الإعتناء بالصحة النفسية

يشرح هنا غافين كيلسو المدير التنفيذي لمنظمة هنتر لينك ناشونال التي تعمل على تقديم المساعدة للموظفين. كيف تقوم منظمتهم بتقديم الدعم ومساعدة البحارة بما يتعلق بصحتهم النفسية ورفاهيتهم في الموانئ في جميع أنحاء أستراليا

أسابيع متواصلة فإننا نتفهم الضغوط النفسية التي يواجهونها. مثل إفتقار الشركاء والعائلة والشعور بالحنين إلى الوطن. وقد يكون من الصعب جداً والمحزن عندما لا تشاهد أطفالك وهم يكبرون - ربما عندما يبدعون المشي لأول مرة أو الذهاب للمدرسة. ربما تشعر بالإستياء لعدم مقدرتك على تقديم الدعم لمن تحب عندما يشعرون بعدم السعادة أو مرض. أو عدم التمكن من حضور جنازة لشخص من أفراد العائلة. ■

هذه الشبكة تقدم الدعم والمساعدة لكل البحارة ومن كل الجنسيات عندما يعانون من قضايا عاطفية أو نفسية على المياه الأسترالية.

ونجتاز الإختلافات الثقافية بكل عناية ونتعامل مع كل حالة بطريقة تأخذ بالحسبان الخلفيات الثقافية. ولكن بالرغم من الإختلافات الثقافية الواضحة، إلا أن هناك أموراً متشابهة عالمياً تتجاوز كل الحدود والثقافات والخلفيات.

وفيما يخص البحارة الذين غالباً ما يعملون بعيداً عن بيوتهم لعدة

ونقوم أيضاً بتوفير التدريب على كيفية المحافظة على أو تقوية مرونة صحتك النفسية. لدينا كم كبير من موارد ومصادر الصحة النفسية من أجل مساعدتك، وبإمكانك الإطلاع على بعضها في هذه الصفحة.

عندما تحصل هناك حوادث بحرية أو موت في البحر أو غيرها من الحوادث الخطيرة، فإن منظمة هنتر لينك أيضاً تقوم بتقديم الدعم للطواقم وإرسال المستشارين لكم.

ربما لا تعرف شبكة هنتر لينك العالمية على نطاق واسع، ولكن

إذا كنت بحاراً وتعاني من إضطراب عاطفي أو نفسي، فلدينا فريق مستشارين متخصص في البحرية لتقديم الدعم لكم بشكل فردي وإستشارات من شخص - إلى - شخص. ونتلقى المكالمات وحتى في منتصف الليل لأننا ندرك أنه لا يوجد وقت محدد للأزمات.

### مصادر مجانية وسرية للمساعدة إذا كنت تشعر بالإكتئاب أو الميل للإنتحار

في أستراليا: خط المساعدة لهنتر لينك: إتصل بـ ١٥٤ ٥٥٤ ١٨٠٠، على مدى الساعة ٢٤ ساعة و٧ أيام في الأسبوع، و٣٦٥ يوم في السنة. في المملكة المتحدة وإيرلندا: الساماريتانس - إتصل بـ ١١٦ ١٢٣ على مدى الساعة ٧ أيام في الأسبوع، و٣٦٥ يوم في السنة. ومن أي مكان في العالم - بي فريندز - قم بزيارة [www.befrienders.org](http://www.befrienders.org) وذلك للتعرف على خطوط المساعدة في الدولة التي تكون فيها.

## حالة دراسية

### تقديم الدعم لطاقم بعد الموت في البحر

كان أحد الأمثلة للحوادث الخطيرة التي حضرتها مؤخراً منظمة هنتر لينك غوبال هي وفاة بحار أوكراني في شمال ولاية كوينزلاند في أستراليا

وكان البحار عضواً مشهوراً من أفراد طاقم أوكراني على متن سفينة شحن ضخمة. وقد توفي البحار بينما كان على متن السفينة بسبب نوبة قلبية على الأغلب. قامت هنتر لينك على الفور بإرسال مستشار كبير لدعم الطاقم الحزين.

يعرف معظم البحارة العاملين في قطاع البحرية الدولية بالسمعة الراقية التي اكتسبها البحارة الأوكرانيون مع الوقت. وحصلوا على ذلك الإعجاب بسبب مرونتهم ومقدرتهم على ضبط النفس وشدهم. إلا أن وفاة زميل مقرب جداً قد أفرغ كل من على متن السفينة من القبطان وحتى أدنى رتبة.

في هذه القضية، قمنا وبنجاح بتقديم الإستشارات الخاصة بحالات الحزن وتحدثنا إلى كل عضو من الطاقم على متن السفينة، وتواصلنا مع الطاقم بتبادل القصص عن الديار والعائلة.

كما قمنا بتزويد الطاقم بمعلومات عن حقوقهم. وشرحنا لهم أن لكل البحارة الحق وبغض النظر عن دولتهم أو العمل الذي يقومون به بالدعم العاطفي والنفسي دون أي تأخير عند وصولهم الميناء القادم.

إستمرت هنتر لينك بتقديم الدعم لأعضاء الطاقم بعد ذلك - وهذا التواصل الناجح مع طواقم البحرية الدولية هو ما يميز هنتر لينك عن خدمات الدعم المتخصصة الأخرى.

## احصل على معلومات عن فيروس نقص المناعة/الإيدز من تطبيق هاتف خلوي يعنى بالصحة

بإمكانك الآن وبسهولة الوصول إلى آخر المعلومات والتوجيهات حول فيروس نقص المناعة/الإيدز من على هاتفك النقال، وكل الشكر للتطبيق الصحي الجديد الذي أطلقه الـITF في تموز. ويشرح هنا بالتفصيل منسق برنامج فيروس نقص المناعة/الإيدز والرفاه في الـITF آصف أطفاف عن ذلك بالتفصيل

بإمكانك تحميل التطبيق مجاناً على الأجهزة الذكية التي تستخدم نظام أندرويد أو iOS. ويوفر التطبيق معلومات أساسية عن فيروس نقص المناعة/الإيدز - كيفية الانتشار، ما هي الأعراض، كيف تحمي نفسك من العدوى وما هي العلاجات المتوفرة.

كما يوفر التطبيق أمثلة لعمال تمكنوا من تحدي وصمة العار الملازمة للمرض. كما يذكر التطبيق ما هي الحقوق الوطنية والدولية للعامل الحامل لفيروس نقص المناعة.

وبالإضافة إلى ذلك، فإن التطبيق يذكر ١٢ "خرافة تقليدية" ويفصل التطبيق بين الحقائق والخيال المتعلقة بالمرض. فيعتقد على سبيل المثال الكثير من الناس أن الشخص المصاب بفيروس نقص المناعة لا يستطيع العمل. ويوضح التطبيق أن ذلك خطأ - وأن الشخص الحامل لفيروس نقص المناعة هو مؤهل لأي نوع من العمل مثل أي شخص آخر. والعدوى بالفيروس لا تغير من قدرة الشخص على أداء وظيفة مثله مثل أي شخص آخر.

وتقول منسقة الملاحة البحرية في الـITF جاكلين سميث: "إن البحارة - مثل العديد من عمال النقل - معرضون أكثر للإصابة بفيروس نقص المناعة/الإيدز، ونأمل أن يمكننا هذا التطبيق كي نتعرفوا أكثر عن المرض وأن يمكننا من الوصول إلى المعلومات بسرعة وسهولة سواء كنتم في البحر، في الميناء أو في بيوتكم. نود أن نساعدكم كي تحافظوا على سلامتكم وسلامة عائلاتكم".

سوف تضاف قضايا صحية أخرى للتطبيق في الوقت المناسب. ■

حملوا تطبيق الـITF الصحي من [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org)

تعرفوا على المزيد حول نشاطات يوم نقابات الـITF ليوم الإيدز العالمي من [www.hivprevention2016.org](http://www.hivprevention2016.org)

# العالم السري للأعلام المواءمة

كشفت أوراق بنما عن الإستخدام الواسع للتهرب الضريبي من قبل شركات عملاقة بهدف إخفاء ثروتهم الحقيقية. ولكن ملاك السفن يستخدمون منذ سنوات عديدة أعلام المواءمة (FOCs) للتحايل على قوانين العمل، وعلى قضايا السلامة وعلى المعايير والقوانين المالية

طاقم  
سفينة  
يخسر  
معركة  
قضائية  
ضد من  
وظفهم

يقول مارك دمان من

صحيفة دي تساييت، إن

الكثير من البحارة يناضلون

من أجل الحصول على

أجورهم من شركة هامبورغ

للشحن، لكن يظهر أن

الشركة تلتف على قانون

العمل الألماني

اعتقد قبطان السفينة الأوكراني

رومان بانتسيكوف بأن بنود

اتفاقية التوظيف التي وقعها في

يناير ٢٠١٤ كانت مثلها مثل

العديد من الاتفاقيات التي كان قد

أبرمها في الماضي، وبدا له أن بنود

الأجور المنصوص عليها في

الاتفاقية صحيحة.

واعتقد أنه سيقود مرة أخرى

سفينة مارثا التابعة لخطوط

شحن هامبورغ بلومينثال، حيث تم

التوقيع على الاتفاقية من قبل

وكيلها هاينز ديتريشكي. لذلك

فهو لم يكن قلقاً من حقيقة

استبدال اسم شركة خطوط

هامبورغ في هذه الاتفاقية بشركة

أخرى تحمل اسماً مختلفاً وبعنوان

في ليبيريا. ورغم كل ذلك فقد وقع

تابع &lt;

تسليط الضوء على أعلام  
المواءمة

التقرير لستيف يانديل، المساعد الأقدم في الـITF لأقسام البحارة، صيد السمك، والملاحة البحرية الداخلية: معظم الأفراد والشركات يقومون بدفع ضرائبهم، ولكن سفن أعلام المواءمة والعديد من الشركات تعتمد إلى إستغلال كل فرصة للحد من قيمة الضرائب التي يدفعونها

من هناك.

تقع المقرات الرئيسية لـLISCR - التي تفتخر أنها رائدة عالمياً في خدمات الشركات التي تعمل من الخارج - في ولاية فرجينيا في الولايات المتحدة الأمريكية، ولكن تحصيل الضرائب في ولاية ديلاوير، وهي ولاية أمريكية معروفة بأنها ملاذ ضريبي للشركات.

يسمح سجل ليبيريا بتأسيس صناديق إئتمان ومؤسسات خاصة بالحد الأدنى من المعلومات، ولا يمنع نظامها الضريبي بشكل جدي من التهرب من أو تجنب دفع الضرائب، ولا تشارك ليبيريا أيضاً في معيار التبادل التلقائي لمعلومات الحسابات المالية الذي وضع عام ٢٠١٤ من قبل ٤٧ دولة.

يعتبر ذلك أمراً هاماً للبحارة لأن الطريقة التي تعمل بها العديد من دول أعلام المواءمة قد تنتهي بفقدانك لعقدك الوظيفي، كما تظهر بشكل صارم قصة بلومينثال (إلى اليسار).

ومع وجود ملايين يعانون من آثار التقشف، فيصبح من الأهمية بمكان تسليط الضوء على تلك الثروات المتجمعة دون أن تلمس. إننا بحاجة إلى إنهاء نظام أعلام المواءمة (FOC) والتأكد من وجود رابط حقيقي بين مالك السفينة والعلم الذي ترفعه.

لا بد أيضاً من وجود مراقبة فعالة وتشريعات من قبل الدولة على السفن التي ترفع أعلامها. وإن وجود إنفاذية وشفافية سوف يساعد أيضاً في معالجة الحالات التي يتخلى بها ملاك السفن عن مسؤولياتهم تجاه طواقمهم. ■

دفع الضرائب من قبل الشركات إنعكاسات كبيرة على مقدرة الحكومات على جمع ما يكفي من المال لتمويل الخدمات العامة الأساسية التي يعتمد عليها الناس العاديون.

هناك العديد من المعاهدات الضريبية التي تحكم عملية تبادل المعلومات الهامة عندما تدر تجارة دخلاً مالياً في مكان ما ومملوكة لشخص يقطن في دولة أخرى، بحيث تتمكن السلطات الضريبية لدولة التاجر من معرفة المستحقات الضريبية بناء على الممتلكات والدخل لتجارته في الخارج، ومع ذلك، فإن الإتفاقيات الضريبية غير ملزمة وتفضل العديد من الدول عدم تبادل المعلومات بشكل مطلق.

وقد أدى صدور أوراق بنما في أبريل ٢٠١٦ إلى وضع مزيد من الضغط من أجل التغيير، وبعد إصدارها بوقت قصير أعلنت أكبر خمس إقتصاديات في أوروبا - ألمانيا، فرنسا، إسبانيا، إيطاليا، والمملكة المتحدة - عن إتفاقية جديدة لتبادل ملكية المنفعة للشركات وصناديق الإئتمان في تلك الدول. وذلك يعني أننا سوف نعرف أكثر عن الملكية الحقيقية للشركات في تلك الدول.

تعتمد العديد من دول أعلام المواءمة على السرية وتصمم علاقاتها التجارية بناء على الحد الأدنى من الضرائب والتشريعات.

خذ ليبيريا على سبيل المثال، فسفنها وتسجيل الشركات بها يدار من قبل سجل ليبيريا الدولي للسفن والشركات (LISCR)، بينما هي شركة مملوكة بالكامل للولايات المتحدة الأمريكية وتدار

منذ عقود وأعلام المواءمة تجذب ملاك السفن بسبب تشريعاتها غير المتشددة وبسبب أنظمتها الضريبية.

وتنافس الدول أيضاً على تقديم معدلات ضريبية منخفضة لجذب الشركات الرئيسية والممولين، وتعمل بعض تلك الدول على تمكين تلك الشركات من التهرب من الأعراف والقوانين المالية. وقد قامت في المملكة المتحدة بريتيش أوفر سيز ترينوريز أحياناً بمثل ذلك الدور، وفي الوقت نفسه وفي عالم الشحن البحري في المملكة المتحدة، عمدت مجموعة ريد سينغ إلى جذب العديد من ملاك السفن الساعين وراء الضرائب المنخفضة والتشريعات السهلة.

وتشير التقديرات إلى أن هناك ما يقارب من ٣٢ ترليون دولار أمريكي من الأصول المالية هي موجودة في الخارج والأرقام في تزايد، ولدى معظم الشركات الوطنية فروع في الخارج لتسهيل عمليات التهرب الضريبي، وتمكنهم أموالهم الطائلة من توظيف أفضل المحاسبين ومستشاري الضرائب لإيجاد طرق للتحويل على أنظمة الضرائب الدولية، فلا عجب إذا وبناء على بحث قام به الاتحاد الدولي للنقابات أن تمتلك ٥٠ شركة فقط ثروة تساوي ما تمتلكه ١٠٠ دولة مجتمعة.

غالباً ما تقوم الشركات الكبرى باستغلال خدمات الشركات الوهمية لإخفاء الأموال عن السلطات الضريبية أو تقوم بتحويل الأموال بشكل غير قانوني بين الشركات والدول، ولذلك المستوى الهائل من التهرب من

أوراق بنما: أكثر من ١١,٥ مليون وثيقة مالية وقانونية تسربت في أبريل ٢٠١٦ كشفت أنظمة مخفية للجريمة والفساد والظلم تدار من قبل شركات تعمل خارج دولها.

اعرف المزيد عن حملة أعلام المواءمة في الـITF عبر الموقع [www.FOC-campaign.org](http://www.FOC-campaign.org)

## سفيتلانا تسلط الضوء على فضيحة لأعلام المواءمة FOCs

يقول مفتش الـITF تومي مولوي، حكاية سفينة سفيتلانا هي حكاية طاقم تعرض لمعاملة سيئة على متن سفينة منخفضة المعايير وهذه الحكاية تسلط الضوء على فضائح سفن أعلام المواءمة والافتقار إلى الأنظمة الضابطة لها السابقة.

كانت الأجور أدنى أجور أراها منذ فترة طويلة. كانت أقل بكثير من الحد الأدنى الذي أقرته منظمة العمل الدولية والمشار إليه في اتفاقية العمل البحري. اضطر الطاقم أيضاً لشراء معدات الوقاية الشخصية على نفقتهم الخاصة قبل الانضمام إلى السفينة، وهو أمر غير مقبول تماماً.

قدم الـITF مطالبة بالأجور تعتمد على الحد الأدنى لمنظمة العمل الدولية لجميع الرواتب المستحقة بالإضافة إلى مبالغ تتعلق بالعمل الإضافي الذي وعد به الطاقم. قمنا بدعوة ملاك السفينة للدخول في مناقشات من أجل توقيع اتفاقية الـITF والتي من شأنها أن توفر معايير العمل الدنيا المقبولة لأفراد الطاقم.

وكان رد الشركة على ذلك باتهامي بابتزازهم والتصرف بشكل غير قانوني. وأصرت على أنها لن تدفع إلا ما كتب في العقود أو أقل من ذلك. ولكن في نهاية المطاف تم دفع حوالي ١٠ ألف دولار للطاقم وهي تقريبا المبالغ المستحقة على الشركة وذلك قبل فك حجز السفينة.

تتطلب اتفاقية العمل البحري MLC من الدول التي صدقت عليها وضع إجراءات لتحديد الحد الأدنى للأجور بما يتناسب مع تلك التي وضعتها منظمة العمل الدولية. هذه القضية تثير تساؤلات حول ما إذا كان الحد الأدنى للأجور لمنظمة العمل الدولية يتم تطبيقه من قبل سلطات دولة الميناء أو دولة العلم عندما يعلمون بأن مالك السفينة لم يلتزم بالحد الأدنى للأجور الذي أقرته منظمة العمل الدولية. ■



سفينة سفيتلانا، هي سفينة تملكها وتديرها شركة فيكتوريا للتجارة البحرية وترفع علم فاليتا، مالطا، وقد تم احتجازها في كارديف، ويلز في ٢٠ أكتوبر بعدما تبين أن أفراد طاقمها لم يستلموا رواتبهم منذ عدة أشهر.

جاء هذا الاحتجاز بعد ثمانية أيام فقط من تفتيش رقابة دولة الميناء الذي قامت به وكالة خفر السواحل (MCA) والتي وجدت ١١ خللاً تضمنت اهتراء خطوط الأنابيب الرئيسية لنظام مكافحة الحرائق لدرجة وجود ثقب فيها. ومؤشر لعطل في نظام الكشف عن الحريق في عنبر الشحن. بالإضافة إلى فقد أحد محركات التوجيه المساعدة.

طلبت وكالة خفر السواحل البحرية من الـITF مساعدة الطاقم وحساب أجورهم المستحقة. على متن السفينة. وعندها علمت بأن أفراد الطاقم وهم من روسيا وأوكرانيا وبلغاريا لم يتلقوا سوى مبالغ نقدية صغيرة. أحد الرجال لم يستلم شيئاً منذ أن تم نقله للعمل على هذه السفينة في يونيو. بالإضافة إلى أنه لم يستلم أجوره عن ثلاثة أشهر عملها على متن السفينة

طاقم سفينة يخسر معركة قضائية ضد من وظفهم. تابع

على الاتفاقية. ولم يكن يعلم أن قراره ذلك سوف يدخله في معركة قانونية استمرت حتى هذه الأيام. اضطر القبطان بانتسيكوف مؤخراً للإعلان بأن مارنا غير صالحة للملاحة وترك السفينة في سنغافورة في يوليو ٢٠١٤ وذلك بعد أكثر من خمسة أشهر قضاها في عرض البحر. كان بيان الأجور النهائي للقبطان ينص على استحقاقه ١١٦٨١,٠١ دولار أمريكي ولكنه حينما عاد إلى وطنه لم يتلق من الشركة سوى ٣٥٤٠,٨١ دولار فقط. مساعد القبطان في سفينة مارنا كان أيضاً قد وقع على اتفاق مماثل وبفلس اسم الشركة وله أيضاً في ذمتهم أجور مستحقة.

بعد أسابيع من سعيهم وراء أجورهم المستحقة. قبل للقبطان بأنه قد تم تسجيل اتهامات ومخالفات ضده وبالتالي فقد تم خصم تكاليف رحلة سفره إلى وطنه من راتبه بالإضافة إلى تكلفة رحلة سفر القبطان الجديد الذي حل محله. لكن القبطان أعلن براءته من هذه المخالفات وطالب بكامل أجره. وطلبت منه شركة بلومنتال أن يتواصل في هذا الشأن مع الشركة الموجود اسمها في اتفاقية عمله وهي - شركة الدرجة الأولى للشحنات السائبة المحدودة وعنوانها ٨٠ برودستريت، مونروفيا، ليبيريا.

هذا العنوان هو مكتب فرعي لتسجيل سفن الشحن في ليبيريا. لذلك فإن أي خطوط شحن ترغب في أن تبحر سفنها تحت علم ليبيريا وبرسوم رخيصة عليها أن تسجل سفنها هناك. بالطبع لا يسمح لهذه الشركات بالقيام

في يونيو ٢٠١٥، رفضت محكمة العمل في هامبورغ دعوى بانتسيكوف بأن بلومنتال كانت متسترة وراء الشركة الليبيرية وبالتالي فإنها هي صاحب عمله وأنها ملزمة بدفع رواتبه المتبقية. قام الـITF بتمويل قضيته أمام محكمة العمل الإقليمية في أوائل عام ٢٠١٦. ولكنه مرة أخرى خسر القضية. كانت حجة بلومنتال بأنها فقط كانت تقدم خدمات التوظيف لشركة الدرجة الأولى للشحنات السائبة وأنه يجب أن يتم تطبيق القانون الليبيري في هذه القضية التي لا تعودوا عن كونها قضية بحار أوكراني أنهى عقده عن علم ودراية وبكامل حريته مع الشركة الليبيرية. ■

يقول الكابتن بانتسيكوف، من الآن فصاعداً هناك شيء واحد سأقوم به دائماً - سوف أقرأ بنود اتفاقية التوظيف بعناية فائقة، من الكلمة الأولى إلى الكلمة الأخيرة.

# ضمانات جديدة ضد هجر الطواقم

في ١٨ يناير ٢٠١٧ تم إدخال تعديلات جديدة على اتفاقية العمل البحري MLC ٢٠٠٦ إلى حيز التنفيذ للتعامل مع ويلات هجر طواقم السفن.

قام الـITF لسنوات عديدة بحملات ضد ملاك السفن والحكومات للمطالبة بتحمل مسؤولية هجرهم تجاه البحارة بجديّة وتحريم ممارسة ترك البحارة بلا حول ولا قوة عندما تتعرض الشركات إلى صعوبات مالية أو ببساطة عندما تقوم بعمليات مختلة. ولكن الآن يوجد ضوء في نهاية النفق. لذلك ماذا تعني هذه التغييرات الجديدة بالنسبة لك؟

إنها تعني أن ملاك السفن يجب أن يكون لديهم شكلا من أشكال التأمين بحيث تستطيع الطواقم الحصول عليه مباشرة مع وجود ما يكفي من الأموال لتقديم المساعدة المالية في الوقت المناسب في حال تم هجرهم والتخلي عنهم. ذلك يعني أيضا عدم وجود المزيد من البحارة الذين يتركون لشهور متتالية بدون طعام، أو أجور أو وسيلة للرجوع إلى وطنهم.

جميع السفن التي ترفع أعلام الدول التي صدقت على اتفاقية العمل البحري MLC (عند كتابة هذا التقرير كانت تغطي ٩١ في المائة من الحمولة العالمية) يجب أن تمتلك نسخ من شهادة التأمين ويجب أن تكون "منشورة في مكان ظاهر" على متن السفينة وباللغة الإنجليزية.

إذا كنت تعتقد أنك تتعرض لخطر الهجر، لا تنتظر طويلا. يجب عليك أولاً أن تحاول الاتصال مع مالك السفينة. سوف تجد اسم مالك أو ملاك السفينة وتفاصيل الاتصال بهم مدونا في "إقرار الامتثال لمعايير العمل البحري" (DMLC) الموجود على متن السفينة. إذا تم هجرك والتخلي عنك عليك أن تقوم بتقديم شكوى مباشرة إلى شركة تأمين مالك السفينة.

التأمين (أو أي شكل آخر من أشكال الضمان المالي) يمكن أن يمنح إذا

كان مالك السفينة قد:

- فشل في تغطية تكاليف إعادة البحارة إلى أوطانهم. أو
- ترك البحارة بدون تقديم الإمداد والدعم اللازمين: أو
- قطع علاقته مع البحارة بشكل غير رسمي من طرفه بما في ذلك عدم دفع الأجور التعاقدية لمدة شهرين على الأقل.

بحق لك المطالبة بأجورك المعلّقة وغيرها من الاستحقاقات لمدة تصل إلى أربعة أشهر تمثيا مع اتفاق عملك أو اتفاق المفاوضات الجماعية CBA - لذلك لا تنتظر حتى يفوت الأوان! إذا انتظرت ستة أشهر حتى تقدم الطلب، سوف تحصل فقط على أجورك المتأخرة لمدة ٤ أشهر فقط.

يجب أن يغطي الضمان المالي نفقات أخرى معقولة مثل نفقة العودة إلى الوطن والمأكل والملبس. وعند الضرورة الإقامة، ومياه الشرب والوقود الضروري للبقاء على متن السفينة والرعاية الطبية الضرورية. تكاليف العودة إلى الوطن تعني السفر "المناسب والسريع" - وعادة ما يتم عن طريق الجو وتتضمن جميع التكاليف المعقولة للرحلة مثل الغذاء والسكن ونقل الأمتعة الشخصية. وهذه النفقات تسري من لحظة الهجر حتى وقت وصولك إلى وطنك.

التزمت المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض (انظر الصفحة التالية) بتوفير خطوط هاتفية للمساعدة في حالات الطوارئ على مدار ٢٤ ساعة وأرقام هذه الخطوط سوف تجدها موجودة في الشهادات على متن السفينة أو عبر الإنترنت - تأكد من الاتصال بهذه الأرقام في أقرب وقت عندما تلاحظ أن الأمور ليست على ما يرام.

بمجرد أن يتم تشغيل النظام سوف تستطيع دول العلم والموانئ التحقق فيما إذا كانت شهادة التأمين ضد الهجر متوفرة على متن السفينة. ■

# متى يعتبر البحار مهجوراً؟

هل مالك السفينة التي تعمل على متنها:

- يرفض تغطية نفقات إعادتك إلى وطنك حتى بعد انتهاء عقد عملك؟
- لا يقوم بتوفير الغذاء والماء أو زيت الوقود للسفينة؟
- متأخر عن دفع الأجور والرواتب لمدة شهرين أو أكثر؟

إذا كنت تعاني من أي من هذه المشاكل، فإنه يمكن اعتبارك "مهجوراً" وفقاً للوائح الدولية المنصوص عليها في اتفاقية العمل البحري MLC 2006.

اتصل بشركة التأمين ضد الهجر (ابحث في لوحة إعلانات السفينة عن شهادة التأمين التي تحتوي تفاصيل الاتصال). يمكنك أيضاً أن تثير الموضوع مع دولة العلم، أو ضابط رقابة دولة الميناء أو مفتش الـITF.

عليك التصرف بسرعة قبل أن يتفاقم الموقف.

سوف يتم تغطية رواتبك لمدة تصل إلى أربعة أشهر لذلك لا تتأخر كثيراً في تقديم الشكوى!

المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض:

- غرب انجلترا [www.westpandi.com](http://www.westpandi.com)
- نورث [www.nepia.com](http://www.nepia.com)
- ملاك السفن [www.shipownersclub.com](http://www.shipownersclub.com)
- ستاندرد [www.standard-club.com](http://www.standard-club.com)
- النادي الأمريكي [www.american-club.com](http://www.american-club.com)
- جمعية حماية وتعويض ملاك السفن المتبادلة اليابانية [www.piclub.or.jp](http://www.piclub.or.jp)

- النادي السويدي [www.swedishclub.com](http://www.swedishclub.com)
- نادي التعويض والحماية في المملكة المتحدة [www.epandi.com](http://www.epandi.com)
- سكلد [www.skuld.com](http://www.skuld.com)
- بريتانيا [www.britanniapandi.com](http://www.britanniapandi.com)
- ستيمشيب موتشوال [www.steamshipmutual.com](http://www.steamshipmutual.com)
- جارد [www.gard.no](http://www.gard.no)
- نادي الحماية والتعويض في لندن [www.londonpandi.com](http://www.londonpandi.com)

تقدم لك نشرة البحارة أحدث التطورات الخاصة بالبحارة في المنظمة البحرية الدولية (IMO) والمتعلقة بالسفن المؤتمتة

# أخبار من المنظمة البحرية الدولية IMO

برانكو برلان. ممثل الـITF في المنظمة البحرية الدولية. يوضح قلق النقابات بشأن فئة جديدة من الموظفين الصناعيين. ومواضيع أخرى مثل الإعياء وأعداد البحارة العاملين على متن السفن (التطعيم)

الصورة: روبرت روس

كل منها يجب أن يأخذ في عين الاعتبار اللوائح الدولية - مثل قانون ISM. والحد الأدنى الآمن للتطعيم في الـMLC - اللازمة لتوفير الموارد البشرية الكافية للعمل الآمن على متن السفن .

الـITF قلق أيضا إزاء العدد الهائل من الضوابط والأعباء الإدارية التي تتراكم بوجه خاص على كاهل السفن وأفراد الطاقم. هذا الوضع يتسبب في زيادة الضغوطات فضلا عن الضغط الذي تسببه المسؤولية الناجمة عن التجريم المحتمل بالنسبة للربان والطاقم والذي يعارضه الـITF بشدة. لذلك ينبغي أن يعامل جميع البحارة بأمانة وإنصاف. ■

يكون لها عدد من الآثار الضارة التي لا يمكن التنبؤ بها. وهي أيضا يمكن أن تخلق تعارضا مع اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦، والتي تمت المصادقة عليها حتى الآن من قبل ٧٩ دولة. وتغطي ٩١٪ من الأسطول العالمي.

حظي التطعيم التشغيلي والإعياء باهتمام البحارة والـITF لفترة طويلة. وتركز المناقشات الحالية في المنظمة البحرية الدولية IMO حول تعديل المبادئ التوجيهية الحالية الخاصة بالإعياء. ويصر الـITF على أن التطعيم التشغيلي المناسب هو الحل الرئيسي للحد من الإعياء.

هذا يعني أن كل من المبادئ التوجيهية المنقحة المقترحة يمكن أن تُنظم ضمن سبع وحدات.

والمطاعم والتنظيف.

حتى على السفن التي تعمل عن بعد بدون وجود عمال المراقبة. لا يزال هناك حاجة لوجود أفراد على متن السفينة للصيانة والإصلاح والدعم الفني. هذا التعريف الجديد يعني أن هذه الوظائف يمكن أن يتم ملء شواغرها من قبل العمال الصناعيين غير المنظمين. وليس من البحارة المؤهلين بموجب قانون الـSTCW والمغطيين بالقوانين الدولية والوطنية الأخرى التي تحمي حقوق البحارة وظروف عملهم.

وتأتي خطورة هذه الخطوة من قدرتها على زعزعة استقرار الأطر التنظيمية والقانونية القائمة والمطبقة على كل من البحارة. وملاك السفن والإدارات. ويمكن أن

نحن قلقون بشأن التأثير الناجم على البحارة من خلق فئة من الموظفين الصناعيين. لأن ذلك يفتح الباب أمام تغييرات في الطريقة التي تدار بها السفن.

هذا الوضع هو قائم بالفعل في منصات الحفر البحرية المتنقلة ويتعلق بوجود نوعين من العمال على متنها وهم - البحارة والعمال الصناعيون.

يمكن أن يؤدي هذا إلى تقليل البحارة إلى الحد الأدنى في الأقسام البحرية المسؤولة عن أعمال الملاحة والمراقبة الهندسية. في حين يتم تأمين العمال الصناعيين في الأقسام الصناعية على متن السفينة لأداء بقية الأعمال الأخرى - مثل الصيانة والتصليح. والمراسي

# وجود البحارة هو أمر حيوي للتشغيل الآمن والفعال للسفن



جورج كويك، نائب رئيس النقابة الدولية للربانة والضباط والملاحين المنتسبة لـITF في الولايات المتحدة الأمريكية، يستكشف ماذا تعني السفن الذاتية غير المؤهلة بالنسبة للبحارة

الصورة: رولز رويس

النقابات ليست ضد التكنولوجيا الجديدة. لكننا قلقون جداً بشأن "البطالة التقنية". حيث يتم خفض الوظائف بالإعتماد على التكنولوجيا الجديدة فقط من أجل زيادة الأرباح.

إن التغييرات التي تجلبها التكنولوجيا يمكن مقارنتها بالثورة الصناعية الرابعة. فهي لن تؤثر فقط على العمال وطبيعة العمل. ولكنها ستؤثر على مستقبل المجتمع. وعلى نظامنا الاقتصادي ومؤسساتنا السياسية.

يمكن للنقابات أن تساعد البحارة في التغلب على هذه القضية إذا استطعنا المساعدة في صياغة كيفية تأثير هذا التغيير على العمال والمجتمع. لهذا السبب نحن بحاجة إلى أن نبني قضيتنا على أن وجود البحارة هو أمر ضروري لتشغيل السفن على أساس كل من السلامة وفعالية التكلفة.

إعرف المزيد عن النقابة الدولية للربانة والضباط والملاحين من خلال:

■ [www.bridgedeck.org](http://www.bridgedeck.org)

التكاليف ويزيدون مستويات السلامة والأمان من خلال القضاء على احتمالية الخطأ البشري. ولكن هناك خطر حقيقي كبير في دخول مصادر جديدة للخطأ تتمثل في الأنظمة التقنية. ووصلات الاتصالات والأمن الإلكتروني. بالإضافة إلى المشغل البشري عن بعد والذي يكون معزولاً عن واقع السفينة وبيئتها الفعلية.

ويجادلون أيضاً بأن الأنظمة المؤتمتة المعقدة للغاية تتطلب مشغلين ذوي مهارات عالية مما يؤدي إلى رفع كفاءة البحارة ونقلهم إلى وظائف أفضل أجراً. ولكن هذا الحال لم يحدث في القطاعات الأخرى. الوظائف الأساسية والوظائف التي لا تحتاج إلى قرارات ذات مستوى عالي يتم بناؤها بالإعتماد على التكنولوجيا. لذلك فإن تكنولوجيا الروبوت التي تفكر تخلق أساساً لا يحتاجون إلى التفكير.

وفي عالم البحرية الديناميكي والمعقد فإن التقديرات والآراء التي تعتمد على الخبرة تكون أساسية لاتخاذ القرارات التي عادة يتم اتخاذها في أوقات ضيقة وصعبة. والتي بدورها تصنع الفرق بين النجاح أو الكارثة.

التحكم عن بعد. قد يكون أعلى من تكلفة بناء السفن التقليدية. حتى مع عدم وجود الطاقم أو تجهيزات إقامته. كذلك سوف يكون هناك حاجة لبنية تحتية مكلفة على الشواطئ من أجل الرصد والمراقبة والصيانة والتصليح وغيرها من المهام - يتم الآن تنفيذ هذه المهام إلى حد كبير من قبل البحارة من الدول التي توفر الأيدي العاملة الرخيصة.

إن السفن الذاتية يمكن أن تدخل الخدمة على حساب وظائف البحارة. التقديرات الحالية تقدر تكاليف وجود الطاقم فقط بستة في المائة من التكلفة الإجمالية لتشغيل السفينة. لذلك فمن الصعب أن نرى كيف أن هذه الوفورات في التكاليف - حتى عند الاستغناء عن جميع وظائف البحارة - يمكن أن تعوض تلك التكاليف الإضافية لبناء وتشغيل صناعة الشحن البحري الذاتي.

حتى الآن. لم يظهر ملاك السفن الكثير من الحماس لهذه لفكرة. وهم سوف يعملون بها فقط إذا كانت توفر ميزة تنافسية.

الناس الذين يريدون السفن الذاتية يقولون بأنهم سوف يخفون

التقدم في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، والروبوتات بدأ بالفعل في التأثير على صناعة النقل البحري.

ولكن معظم الرؤى لمستقبل الشحن الآلي نمت بناءً على مطالبات طموحة من مصنعي المعدات ومقدمي الخدمات.

وهم يعتمدون في مفهومهم على التطورات التي تنطبق بشكل كبير فقط على البيئة التي تسيطر عليها الصناعات التحويلية والتوزيع. ومن المشكوك فيه ما إذا كان هذا النموذج يمكن تطبيقه على البيئة البحرية العالمية والتي تمتاز بأنها متميزة وديناميكية وغير منضبطة.

المنظمة البحرية الدولية تسعى بالفعل لتطوير وتطبيق التكنولوجيا من أجل دعم الملاحة الإلكترونية. والتي يمكن أن تؤدي بالفعل إلى وجود سفن ذاتية غير مؤهلة تتخذ قراراتها الخاصة باستخدام الذكاء الاصطناعي فقط.

ولكن يعتقد على نطاق واسع أن تكلفة بناء السفن المزودة بالتكنولوجيا اللازمة لعملية

لقد أسس ITF فريق عمل للنظر في الشحن الذاتي بحيث يتمكن من تمثيل مصالحك تماماً بشأن هذه المسألة في المنظمة البحرية الدولية IMO. الجامعة البحرية العالمية أيضاً تجري بحثاً عن السفن غير المؤهلة.

# نصائح ثمينة لتحسين حياتك

صندوق البحارة يقدم لك أفضل ١٠ نصائح من أجل سعادتك وتحسين حياتك

## ١. العقل السليم في الجسم السليم

نحن نميل إلى التفكير في أن أجسادنا وعقولنا هي أنظمة منفصلة. إن تناول الطعام الصحي، أو ممارسة تمارين سريعة لمدة ١٠ دقائق، سوف يطلق الاندورفين ويحسن الثقة بالنفس، ويزيد مستويات التحمل.

## ٢. تواصل مع الناس

عندما تمكث في سفينة لعدة أشهر متواصلة فإن هذا الوقت كاف ليتمكنك من بناء علاقات وثيقة مع زملائك. ولكن بنفس الوقت يمكن أن يصيبك برهاب الاحتجاز. لحسن الحظ، لدينا حالياً تطبيق إجازة الشاطئ (www.seafarerstrust.org/apps) والذي يوفر لك كل ما تحتاجه من معلومات لتحديد مراكز البحارة، كما أنه يتيح لك التعرف على أشخاص جدد، أو يمكنك من الوصول إلى خدمة الواي فاي من أجل الاتصال ببلدك.

## ٣. اِفْعَلْ أَشْيَاءَ لِلْآخِرِينَ

إذا كنت تريد أن تشعر بالسعادة، افعل الخير! إن مساعدة زملائك من البحارة ليس أمراً جيداً فقط بالنسبة لهم، لكنه يجعلك أكثر سعادة وأكثر صحة أيضاً. إن العطاء للآخرين ليس من الضروري أن يكون صعباً: يمكنك أن تقدم أشياء بسيطة مثل كلمة طيبة، أو ابتسامة أو لفطة كريمة.

## ٤. حافظ على تعلم أشياء جديدة

التعلم يساعدنا على البقاء مهتمين ومشاركين، ويعزز لدينا الثقة بالنفس والقدرة على التكيف. لماذا لا تتعلم لغة جديدة باستعمال بعض التطبيقات مثل Duolingo من Duolingo.com، أو تستخدم المواد التعليمية المجانية، مثل دورة كفاءة الطاقة البحرية التي قدمتها المنظمة البحرية الدولية مؤخراً - قم بزيارة <https://goo.gl/D7Oyqc>

## ٥. هل لديك أهداف تتطلع لتحقيقها

سواء كان ذلك الهدف هو الوصول إلى وزن معين لجسمك، أو استكمال وحدة تعليمية أو حتى الاتصال بالمنزل، فإن العمل نحو تحقيق الأهداف يمكن أن يساهم في السعادة، كما أنه يساعدك في تركيز الانتباه، وبذلك تشعر بالإنجاز عندما تحقق العمل الذي شرعت في القيام به.

## ٦. عش حياتك بعقلانية

غروب جميل للشمس في البحر أو زيارة مثيرة للاهتمام خلال إجازة الشاطئ... كن منتهباً إلى ما يجري حولك، وكن على اطلاع تام على محيطك - اهتم بما ترى أو تسمع أو تلمس أو تذوق.

## ٧. اِبحِثْ عما هو جيد

الحياة مليئة بالتقلبات صعوداً وهبوطاً، لكن مواجهة الحياة بمشاعر إيجابية - مثل الاعتزاز بعملك، أو الاستمتاع بكتاب رائع - يخلق "اتجاهاً تصاعدياً"، يساعدك في بناء الموارد.

## ٨. المرونة

غالباً لا يمكننا أن نختار ما يحدث لنا، ولكن من حيث المبدأ يمكننا أن نختار مواقفنا الخاصة تجاه ما يحدث. المعرفة هي القوة، ومن المهم أن تكون سباقاً. إن فهم حقوقك القانونية وسبل الانتصاف عندما تكون في عرض البحر هو الخطوة الأولى. تحقق من ذلك عبر تطبيق حقوق البحارة الدولية [www.seafarersrights.org](http://www.seafarersrights.org)

## ٩. كن كما أنت

الأشهر التي تقضيها على متن السفينة بعيداً عن وطنك تدعم العلاقات الاجتماعية، وكونك تعمل في بيئة روتينية، فإن هذا يعني أن نتوقف عن تسليط الضوء على عيوب الآخرين. تقبل بأنه لا يوجد أحد كامل، بما فيهم أنت.

## ١٠. كن جزءاً من شيء أكبر

تظهر الأبحاث العلمية أنه عندما نتعلق بشيء أكبر من أنفسنا فإن ذلك يجعلنا أكثر سعادة وأكثر صحة. هذا الشيء يمكن أن يكون معتقداً دينياً أو جانباً روحياً، أو ربما نشاطك في نقابتك، أو قيامك بعمل كبير يشعرك بالرضا عن نفسك، أو حتى القيام برياضة اليوغا.

تحقق من قائمة

التطبيقات الضرورية

بالنسبة للبحارة

باستخدام

الباركود المقابل.



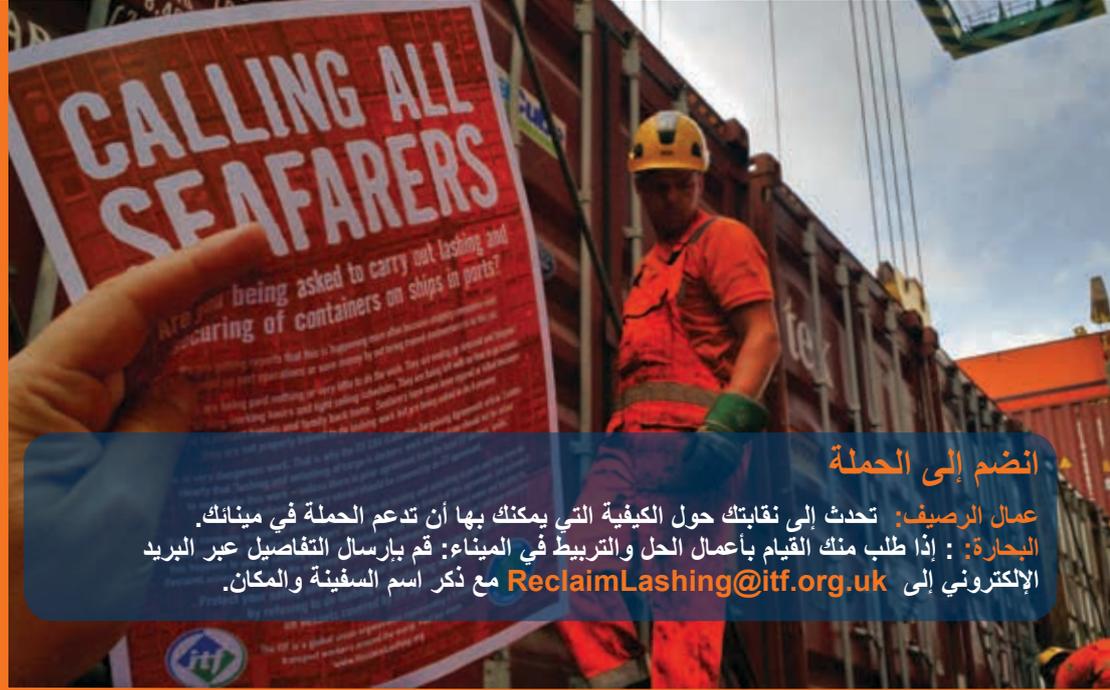
تكون مغطاة باتفاق المفاوضة الجماعية (CBA) المعتمدة من الـITF - تحقق من ذلك باستخدام تطبيق بحارة الـITF.

أي اتفاقية مفاوضة جماعية في الـITF تحتوي على هذا البند: "يعتبر الحل والتربيط للشحنات من صميم عمل عمال الرصيف. وينبغي ألا يطلب من طاقم السفينة القيام بهذا العمل - ما لم يكن هناك اتفاق مسبق مع نقابة عمال الرصيف المحلية المنتسبة للـITF. الشركات. أو الرابطة أو الضباط الذين يطلبون من البحارة على متن سفن الـFOC أن يقوموا بعمل الحل والتربيط وليس لديهم إذن خطي بذلك فإنهم يخرقون هذا البند من اتفاقية الـITF CBA.

نقابات شمال أوروبا المنتسبة للـITF ولذراعها الأوروبي الـETF تقوم بحملة لاستعادة تربيط وتأمين البضائع التي هي مصدر رزق عمال الرصيف. خلال الأسبوع الأول من شهر سبتمبر عام ٢٠١٦، قام مفتشو الـITF بهذه الحملة على متن السفن. اقرأ عن زيارة Elbfeeder في الصفحة الخامسة. ■

### أنشر الكلمة

اقرأ نشرة الـITF الجديدة حول التربيط على الصفحة الخلفية من نشرة البحارة. قم بتعليقها على متن السفينة حتى يطلع عليها جميع الطاقم ويكونوا على بينة من المخاطر ويعرفوا حقوقهم.



### انضم إلى الحملة

عمال الرصيف: تحدث إلى نقابتك حول الكيفية التي يمكنك بها أن تدعم الحملة في مينائك. البحارة: إذا طلب منك القيام بأعمال الحل والتربيط في الميناء: قم بإرسال التفاصيل عبر البريد الإلكتروني إلى [ReclaimLashing@itf.org.uk](mailto:ReclaimLashing@itf.org.uk) مع ذكر اسم السفينة والمكان.

التربيط في الموانئ هو من صميم عمل عمال الرصيف وينبغي أن لا يتم إلا من قبل عمال الرصيف المدربين. انها مهمة خطيرة للغاية، وإذا ما تم تنفيذها من قبل عمال غير مدربين يمكن أن يؤدي هذا إلى الإصابة، أو المشاكل الصحية أو حتى الموت. لا ينبغي أبدا أن يطلب من طاقم السفينة حل أو تربيط البضائع في الميناء إلا إذا تعرضت سلامة وأمن أفراد الطاقم والسفينة إلى الخطر.

إذا كنت من البحارة العاملين على متن سفينة ترفع علم الموامة (FOC)، فإن سفينتك يمكن أن

## نداء إلى جميع البحارة - التربيط هو عمل عمال الرصيف

كريستيان روس، مفتش الـITF في بلجيكا، يوضح لماذا الـITF والـETF يكثفان العمل من أجل وضع حد لممارسة قيام البحارة بوظائف عمال الرصيف

## دراسة تاريخية تهدف لتحسين الصحة والسلامة في موانئ الحاويات

شارون جيمس، سكرتير قسم عمال الرصيف في الـITF، يتناول دراسة جديدة بعنوان- الدليل الأكثر شمولية على صحة وسلامة ورفاهية العمال في صناعة موانئ الحاويات العالمية - تقول بأن مشغلي موانئ الحاويات الكبرى يحتاجون إلى بذل المزيد من الجهود للحفاظ على سلامة عمال الرصيف أثناء العمل



## عائلة الـITF تساعد عمال الرصيف في غدانسك على الفوز باتفاقية CBA

وقع عمال الرصيف في بولندا على اتفاقية المفاوضة الجماعية (CBA) مع محطة حاويات المياه العميقة (DCT) بعد حملة قوية ومنظمة بالإضافة إلى الدعم الهائل الذي قدمته عائلة الـITF. تقرير من آدم تيلسكي، وهو منظم نقابي وقيادي في نقابة سوليدارنوسك في غدانسك



الـITF ونقابة 3F استهدفوا ميرسك، وهو أكبر عميل لـDCT. كما تسبب الـITF في إطلاق حملة لابورستارت عبر الإنترنت.

لم يكن لدى إدارة DCT مكان للاختباء وفي نهاية المطاف دعنا إلى المفاوضات التي أسفرت عن التوقيع على اتفاقية CBA.

وبعد هذه الحملة، وقع البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير EBRD اتفاقية للعمل بشكل وثيق مع الاتحاد الدولي لنقابات ITUC ضمن المشاريع المستقبلية التي يقوم بتمويلها.

إعرف المزيد عن أنشطة سوليدارنوسك من خلال

■ [www.solidarnosc.org.pl](http://www.solidarnosc.org.pl)

قدمنا للمدير التنفيذي عريضة خلال اجتماع له مع بعض العملاء بشأن الرصيف.

عندها قررنا أن نتحرك بشكل علني. قدمنا شكوى إلى مكتب المدعي العام حول انتهاكات حقوق الإنسان. ثم قمنا باحتجاج خلال مؤتمر النقل في البلطيق، ونظمنا مسيرة كبيرة. ثم قمنا بحصار لمدة ساعتين في المحطة.

قامت النقابة البحرية الأسترالية المنتسبة للـITF بمساعدتنا في استهداف بنك ماكواري الأسترالي الذي يملك محطة DCT والوصول إلى أولئك الذين يملكون أسهم في الشركة. جنباً إلى جنب مع الـITF، وذراعها الأوروبي الـETF، ونقابة فيردي، ونقابة FNCTTFEL ونقابة Unite، قمنا بتنظيم وقفات احتجاجية خارج مكاتب بنك ماكواري في جميع أنحاء أوروبا.

أجل بناء الرصيف الثاني الذي افتتح في أكتوبر ٢٠١٦ قد تم تأمينه من خلال قرض من البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير EBRD. نصت شروط القرض على أن المدين يجب أن يحترم حق العمال في الانضمام إلى النقابات والمفاوضة الجماعية. لقد كانت إدارة DCT تستخدم اتفاقها مع النقابة كدليل على حسن والسلوك.

بالنيابة عنا، ذهب الـITF إلى البنك، حيث تم النظر في التبعات السياسية لشكوى الاتحاد الرسمية وتم ربطها بالدفعة الثانية من التمويل. وكانت النتيجة مذهلة. بدأت إدارة DCT بالتحدث معنا.

لكن DCT لم تجدد عقود العمل لنائب رئيس النقابة وناشطين آخرين، ومنعت منظمي النقابات من العمل في المحطة بعد أن كنا قد

بدأت أقسام عمال البحرية والموانئ الوطنية في نقابة NSZZ سوليدارنوسك بحملة تنظيم في محطة DCT في غدانسك في عام ٢٠١٢. وبحلول نهاية إبريل ٢٠١٣، تم إنشاء النقابة الجديدة، وخلال فترة بسيطة انضم ٢٠ في المائة من القوى العاملة إلى عضوية النقابة. في يوليو ٢٠١٣، وقعنا على اتفاق مبدئي للاعتراف بالنقابة مع الإدارة.

لكن إدارة DCT كانت تنظر إلى هذا الاتفاق على أنه اتفاق شكلي فقط. وعندما أصبحت النقابة أقوى وأكثر فعالية، أصبحت الإدارة أيضاً أكثر عدائية. قام المدراء بالتحقيق مع العمال، وهددهم بالفصل بحجة إبطاء العمل في المحطة وتم فصل اثنين من الناشطين النقابيين.

لجاناً إلى الـITF للحصول على الدعم، ثم اكتشفنا أن التمويل من

تحديدها في التقرير.

ويوصي الـITF بأن يتم النظر في هذه النتائج عندما يتم مراجعة قانون ممارسات منظمة العمل الدولية المتعلقة بالسلامة والصحة في الموانئ.

تم تكليف جامعة كارديف بإجراء هذه الدراسة من قبل الـITF والـIOSH (معهد السلامة والصحة المهنية).

يمكنك تحميل "ترتيبات الصحة والسلامة والرفاهية - في محطات الحاويات العالمية" من [www.iosh.co.uk](http://www.iosh.co.uk)

المدى على الصحة.

- نتائج الصحة والسلامة هي أسوأ بالنسبة لعمال العقود.
- الأهداف الإنتاجية تكون على حساب أولويات الصحة والسلامة والرفاهية.

- نهج متعارض مع إدارة السلامة والصحة المهنية، على الأقل من حيث تطبيق أعلى المعايير بغض النظر عن البلد.

كما تدعو الدراسة إلى تغييرات في سياسات وممارسات الصحة والسلامة المهنية OSH للمساعدة في دعم التحسينات. وهي تحث المسؤولين على مراجعة ترتيبات الصحة والسلامة على مستوى الشركات والمحطات ومعالجة الثغرات التي تم

العمل. ورأى العمال بأن العديد من الآثار الصحية الشائعة الناجمة عن عملهم لم تعالجها ترتيبات السلامة والصحة المهنية بشكل كاف. وهم يعتقدون بأن ترتيبات الرعاية الاجتماعية لم تلبى احتياجاتهم بشكل كاف.

وأظهرت الدراسة تباينات كبيرة في مستويات الحماية الموفرة للعمال في وظائف مختلفة، وفي محطات مختلفة، وفي بلدان مختلفة. ومن بين المجالات الرئيسية الأخرى المثيرة للقلق ما يلي:

- اهتمام قليل جداً بتلبية الاحتياجات الخاصة بالعمال النساء.
- التركيز على مخاطر السلامة الفورية على حساب الآثار طويلة

تبين هذه الدراسة بأن مشغلي المحطات العالمية الكبرى ملتزمون بمعالجة إدارة السلامة في محطاتهم ولكنهم لا يشركون العمال والنقابات بشكل كاف في وضع وتنفيذ سياسات الصحة والسلامة المهنية (OSH).

كما تكشف الدراسة أن عمال الميناء يرون الأمور بشكل مختلف عما تراه الإدارة، حيث يبلغ العمال عن مستويات من الأضرار الناجمة عن العمل أعلى مما تظهره سجلات الشركة. نحو ٧٠ في المائة من العمال شعروا بأن سلامتهم كانت تحت خطر كبير. في حين شعر ١٠ في المائة بأنهم كانوا في خطر كبير نتيجة تعرض صحتهم للأضرار الناجمة عن

# انتهكات كثيرة، وأمل في الأفق لصيادي الأسماك



## استكشاف الجانب المظلم من الحياة في عرض البحر



لقد أمضى الصحفي إيان أوربينا من صحيفة نيويورك تايمز أكثر من عامين في البحث وفضح الجريمة والعنف في البحر عبر سلسلة من المقالات شديدة اللهجة بعنوان المحيط الخارج عن القانون. نشرة البحارة تستكشف المزيد

الأولى هي التحدي الأكبر. وهي الوصول من الميناء لأول سفينة. عادة يمكن إقناع قادة السفن الأم بأخذنا معهم لكنهم يصبحون عنيدين ويرفضون صعودنا من الميناء. حيث يكون الناس هناك حذرين جدا من الصحفيين الغربيين والعاملين في مجال حقوق الإنسان مخافة ظهورهم بمظهر سيء. ولذا فإننا نأخذ قارب صغير ينقلنا في البحر لعشرة أميال. ثم نستقل السفينة الأم لمسافة ٥٠ ميلا. حيث يقوم قائد السفينة بالاتصال بالراديو مع سفينة أخرى ويطلب من قبطانها نقلنا لمسافة ٥٠ ميلا أخرى. قد نقوم أحيانا بثلاثة قفزات حتى نصل إلى السفينة التي نريدها.

ثلاث مراحل حتى ترجع إلى الميناء - ألم تكن خائفاً؟ كان لدينا فقط هاتف واحد يعمل عبر الأقمار الصناعية. لذلك إن فقدناه فسوف نصبح معزولين تماما. نعم لقد كان الأمر مخيفا ولكن الخطر الأكبر كان يأتي من حالة الطقس والظروف الصعبة على متن السفينة. ولكن كلما دخلنا في البحر أكثر. كلما قل تخوف القبطان والبحارة منا. لذلك لم يكن هناك سبب يدعوهم لإيذانا. كنا بالنسبة لهم فقط بعض الرجال الغرباء الذين يستقلون سفينة تنتشر فيها الفئران لتوثيق طبيعة عملهم.

هل خططت لمواصلة البحث والكتابة حول الصيد؟ نعم. في نهاية عام ٢٠١٦، أنا أخطط لكسب بعض الدعم لسلسلة مقالاتي وبعدها سوف أسافر مرة أخرى لإنتاج المزيد من القصص. ولتحقيق هذه الغاية. سوف أرتحل إلى مدن من جميع أنحاء العالم لتقديم عروض حول هذه القضايا والتقارير. هذه العروض سوف تكون عبارة عن رسوم مرئية مستمدة من الصور ولقطات الفيديو التي صورناها. سوف تكون هذه العروض على شكل محادثات تستمر لمدة ٤٠ دقيقة عن المشروع وسوف تتضمن الدوافع. والأهداف. والتكتيكات. المفاجآت. والتحديات. والخلفيات الدرامية. والنتائج. وتداعيات السياسة.

هل تغير شيء إلى الأفضل لغاية الآن؟ هل لديك أمل في المستقبل؟ نعم. أنا أعتقد أن الكثير قد تغير. وإن لم يكن بالسرعة الكافية. لقد حدثت هناك مجموعة من التطورات حيال بعض القصص التي كشفناها. حيث تضمنت تحقيقات جنائية مع بعض الجهات غير الشرعية. وتكثيف عمليات التفتيش الساحلية. وبعض الإصلاحات الحكومية. ■

ما الذي دفعك للاهتمام بما كان يجري في البحر؟ منذ كنت صبيا كنت دائما مفتونا بذلك الفضاء الأزرق على الخريطة. ثم في كلية الدراسات العليا في جامعة شيكاغو. كنت أدرس علم الإنسان. وقضيت بعض الوقت في العمل على متن سفينة أبحاث من سنغافورة حيث أصبحت مهتما بشكل خاص في حياة البحارة والصيادين. لذلك عندما انضمت إلى صحيفة نيويورك تايمز. كنت قد بيّك النية منذ فترة طويلة فكرة إقناع الصحيفة من أجل إرسالني إلى البحر. واستكشاف ذلك الفضاء غير المحكوم الذي يشكل ثلثي كوكب الأرض.

أنت تقول أنه في أمكنة صيد السمك تحدث أسوأ الانتهاكات. ما هي الانتهاكات الأكثر شيوعا التي قد كشفتها؟ كتبت سلسلة المقالات هذه لإبراز تنوع الجريمة الموجود والذي يتعدى في أسلوبه قصة القبطان فيليبس في القرصنة الصومالية. لقد وجدنا واستكشفنا مجموعة واسعة من الجرائم. بما في ذلك الصيد غير المشروع. والإهمال المتعمد. والقتل. والرق. والعمل القسري. واستغلال المتسولين وتهريب الأسلحة. في أماكن مثل بحر الصين الجنوبي. يتم تهريب عشرات الآلاف من المهاجرين. معظمهم من الأهلاد. إلى الموانئ وإرسالهم إلى البحر رغماً عن إرادتهم. الحكومات لا تمتلك الحافز ولا التمويل الكافي لمراقبة المحيطات. يتم اكتشاف جرائم القتل في عرض البحر عبر الكاميرات ولكن لا أحد يحقق فيها. ينظم الانتربول قوائم بالصيادين سيئي السمعة ولكن لا توجد دولة على استعداد للمتابعة أو إلقاء القبض عليهم.

ما هو أسوأ اعتداء كشفتته؟ أحد القصص التي كشفناها عن العبودية في بحر الصين الجنوبي كانت قصة لانغ لونج (راجع صفحة ٣٤). كانت طواقم هذه السفن تصيد السمك بشكل أساسي من أجل الأعلاف السمكية في البحر قبالة تايلاند حيث تم احتجاز لانج لونج. يباع الكثير من هذه الأسماك إلى الولايات المتحدة. لاستخدامها في أغذية القطط والكلاب المعلبة أو كأعلاف للدواجن والخنازير ومزارع السمك التي يستهلكها الأميركيون.

كيف تمكنت من الوصول إلى هذه السفن؟ هذا الأمر يبدو أصعب مما هو عليه. إن إقناع قادة السفن يصبح أقل صعوبة كلما أبحرت معهم مرات أكثر. لذلك عليك أن تلعب معهم لعبة الحجلة. كانت المفزة

يمكنك قراءة السلسلة الكاملة لمقالات إيان أوربينا من خلال الموقع [www.nytimes.com/oceans](http://www.nytimes.com/oceans) أو الإتصال ببايان مباشرة عبر البريد الإلكتروني [urbina@nytimes.com](mailto:urbina@nytimes.com) لتلقي نسخة من مقالات المحيط الخارج عن القانون.

### قصة لانج لونج

بعد مشاهدة أشقائه الأصغر سنا يعانون من الجوع بسبب عدم كفاية محصول الأرز لأسرته في كمبوديا، قبل لانج لونج عرضاً من مهرب للسفر عبر الحدود التايلاندية ليعمل في وظيفة في قطاع البناء.

ولكن عندما وصل. تم احتجاز لانج لعدة أيام من قبل مسلحين في غرفة بالقرب من ميناء سامت براكان ثم اقتيد مع ستة مهاجرين آخرين ليعمل على متن سفينة خشبية غير مطابقة للمواصفات. وكانت هذه بداية لثلاث سنوات وحشية قضاها في الأسر في عرض البحر.

قال لانج ذو الثلاثين عاماً "لقد بكيت كثيراً". وهو يصف كيف تم بيعه مرتين بين قوارب الصيد. وبعد محاولات الهروب المتكررة. قام احد القباطنة بربطه بالقيود من رقبته كلما اقتربوا من زوارق أخرى.

عندما ظهر قارب سوم نانغ. كان قد مضى على لانج تسعة أشهر وهو

يرتدي ويخلع القيود.

وفقا لسوم. فإنه بعد تفريغ الأسماك لمدة ١٠ دقائق. تساءل لماذا يتم ربط لانج بالسلاسل. فأجاب القبطان. "لأنه دائماً يحاول الهرب". بعد عودته إلى الميناء. اتصل سوم مع مكتب ستيليا مارييس. الذي بدأ بجمع ٢٥,٠٠٠ بات. أي ما يقرب من ٧٥٠ دولار. وهو المبلغ اللازم لشراء حرية لانج.

وخلال ستة أيام وهي مدة رحلة العودة إلى الشاطئ على السفينة الأم. بكى لانج كثيراً وكان ينام معظم الوقت. وقام الطاقم بتخينة لانج حتى لا ينتشر الخبر وتعرف قوارب الصيد الأخرى عن دورهم في إنقاذه.

قال لانج انه في البداية كان يحاول أن يتتبع الأيام والشهور التي تمر عليه في البحر بحفر الشقوق في سور السفينة الخشبي. ولكنه في نهاية المطاف استسلم قائلاً "لم أكن أعتقد أنني سوف أرى الأرض مرة أخرى."



## الـITF يبدأ بتفتيش سفن الصيد

تجمع مفتشو الـITF من العديد من البلدان في ميناء فيغو، إسبانيا في أكتوبر ٢٠١٦ لاستكشاف كيف يستجيبون للعدد المتزايد من طلبات المساعدة الواردة من طواقم سفن الصيد

يرتكبها أصحاب السفن عديمي الضمير الذين يستغلون التسجيل المجاني لسفنهم من أجل الربح من خلال استغلال العمال القادمين من بعض أفقر البلدان في العالم.

انضم لهؤلاء المفتشين كل من سفير إسبانيا لدى المنظمة البحرية الدولية (IMO). أنطونيو بادرون. وممثلين من شركة تزويد البحارة ألباكورا. ومعهد البحرية الاجتماعية. ■

الناجمة عن العمل بالنسبة للصيادين. والرعاية الطبية على متن السفن. والأجور والتحسينات في السكن والغذاء بالنسبة للطواقم.

في يونيو. وجه باز نداءً عاطفياً من أجل التصديق العاجل لاتفاقية ١٨٨ في اجتماع الأمم المتحدة مما تسبب في جعل الممثل الرئيسي للاتحاد الأوروبي يقترح إدراج المعايير الدنيا للعمال على متن سفن الصيد.

وكان باز قد أبرز الانتهاكات التي

"لذلك هذا هو الوقت المناسب للـITF للاتفاق على أي ظرف من الظروف وعلى الكيفية التي يجب فيها على مفتشينا أن يستجيبوا للنداءات المتزايدة لطلب المساعدة التي نلقاها من الطواقم بشأن المعاملة غير العادلة أو المخاطر على صحتهم".

الاتفاقية رقم ١٨٨ هي أداة هامة من شأنها أن ترسخ بعض الأسس مثل الحد الأدنى لعدد ساعات الراحة. والمزيد من الإجراءات الأمنية. والتأمين ضد الأمراض

حتى الآن. لم يقيم الـITF عمليات تفتيش روتينية لسفن الصيد. كما هو الحال بالنسبة للسفن التجارية.

"ومع ذلك". يقول لوز باز. مفتش الـITF لمنطقة غاليسيا واستورياس في إسبانيا. "إن دخول اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١٨٨ المنتظرة إلى حيز التنفيذ سوف يعني تحسناً في ظروف الصيادين في البحر". حالياً. هم مهملون بشكل كامل من حيث القوانين والعمل في واحدة من أكثر البيئات خطورة.



"إن مشاركة المرأة في برنامج تحالف محاور الفدراليات الجزائرية سوف يساعد على تحسين دورها على أرض الواقع - لتحقيق المزيد من الدعم وتعزيز دور المرأة في النقابات وفي المجتمع"

جميلة مديوني، منسق الخدمات الاجتماعية في الفدرالية الوطنية لعمال البترول و الغاز والكيمياء

إعرف المزيد عن برنامج المحاور الصناعية عن طريق [www.itfhubs.org](http://www.itfhubs.org) وتابع آخر التطورات في وسائل الإعلام الاجتماعية باستخدام [OurHubs#](https://www.instagram.com/OurHubs/).

اعرف المزيد عن: اتحاد UGTA [www.ugta.dz](http://www.ugta.dz) نقابة Unite [www.unitetheunion.org](http://www.unitetheunion.org)

الاتحاد العالمي IndustriALL يمثل العاملين في قطاعات التعدين والطاقة والتصنيع [www.industrial-all-union.org](http://www.industrial-all-union.org)

## المحاور الصناعية تتوسع في العالم العربي

عندما يصل حمو الظواهرية، وهو عضو في نقابة عمال النفط القوية في الجزائر، إلى مكان عمله في ميناء الجزائر كل يوم، فإنه يدرك تمام الإدراك مدى حجم الشبكة المكونة من عمال النقل، والعمال المساعدين، والموظفين الآخرين من حوله الذين يقومون بتشغيل أكبر ميناء في بلاده

قامت النقابات الجزائرية التي تمثل العمال في الصناعات البحرية والنفط والغاز بإنشاء تحالف مع النقابات العاملة في الطرق والسكك الحديدية والطيران المدني. وسوف تعمل هذه النقابات معاً لتعزيز التنظيم في هذه المحاور لأعضائها بالإضافة إلى استكشاف الكيفية التي يمكن بها أن تمثل عمالها بفعالية في مختلف القطاعات الصناعية في هذه المحاور.

هذه النقابات الثلاث تنسب إلى الاتحاد العام للعمال الجزائريين (UGTA) وهي: الفدرالية الوطنية لعمال النقل FNTT، والفدرالية الوطنية لعمال الموانئ الجزائرية، وفدرالية حمو الظواهرية، وهي الفدرالية الوطنية لعمال البترول والغاز والكيمياء.

يقول الظواهرية: "إن أهمية تحالف المحاور هذا يكمن في بداية الأمر في إظهار ما نقوم به كعمال من تبادل الخبرات والمعارف عن أدوارنا كعاملين في مؤسساتنا، وأن نظهر ما نقوم به لعمالنا من خلال الاتفاقات الجماعية وتحسين حقوق العمال."

سيتم إطلاق مشروع محاور الجزائر رسمياً في مؤتمر الـITF الإقليمي للعالم العربي في فبراير عام ٢٠١٧.



المحاور الصناعية مثل ميناء الجزائر هي في صميم البرنامج الرئيسي للـITF وللاتحاد العالمي IndustriALL والذي يهدف إلى تشجيع العمال من مختلف القطاعات الذين يعملون في منطقة جغرافية معينة أو حولها لبناء القوة الجماعية من خلال دعم بعضهم البعض. يعتبر هذا المفهوم مفهوماً معتاداً بالنسبة للبحارة وعمال الرصيف.

نقابة Unite المنتسبة للـITF وهي أكبر نقابة عمالية في المملكة المتحدة وإيرلندا، شاركت ضمن مشروع تجريبي ناجح في موانئ فليكستون، وهامبر، وجرانجاوث في المملكة المتحدة في عام ٢٠١٥. الآن، بدأ برنامج المحاور هذا بالتوسع في منطقة العالم العربي.

# نداء إلى جميع البحارة

## هل يطلب منك القيام بأعمال التريبط وتأمين الحاويات على السفن في الموانئ؟

نحن نتلقى تقارير بأن هذا يحدث في كثير من الأحيان لأن شركات الشحن تريد تسريع العمليات في الميناء أو توفير المال عن طريق عدم توظيف عمال الرصيف المدربين للقيام بهذه المهمة.

يتم دفع القليل أو حتى لا شيء للبحارة لقاء قيامهم بهذا العمل. وينتهي بهم المطاف بالإرهاق الشديد والإعياء بسبب ساعات العمل الطويلة وجدول الإبحار الصارمة. لا يترك للبحارة أي وقت للذهاب إلى الشاطئ، أو الراحة، أو الاتصال مع الأهل والأصدقاء في الوطن. يمكن أن يصاب البحارة أو حتى يقتلوا لأنه لم يتم تدريبهم بشكل مناسب على القيام بأعمال التريبط ولكن يطلب منهم القيام بها على أية حال.

هذا العمل خطير للغاية. ولهذا السبب فإن المادة ٣ من اتفاقية الـITF للمفاوضة الجماعية تنص بوضوح على أن "الحل والتريبط للشحنات يعتبر من صميم عمل عمال الرصيف، وينبغي ألا يطلب من طاقم السفينة القيام بهذا العمل - ما لم يكن هناك اتفاق مسبق مع نقابة عمال الرصيف المحلية المنتسبة للـITF". نحن نعتقد أن كل سفينة يجب أن تكون مشمولة باتفاقية الـITF.

إذا طلبت منك الشركة أو الريان أو ضابط السفينة أن تقوم بأعمال الحل والتريبط في الموانئ بدون وجود إذن خطي معهم من نقابة عمال الرصيف المحلية فإنهم بذلك يخرقون هذا البند من الاتفاقية. يرجى إعلامنا إذا كان هذا يحدث لكم عن طريق إرسال بريد إلكتروني مفصل عما يحدث معكم. مع ذكر اسم السفينة والمكان إلى: [ReclaimLashing@itf.org.uk](mailto:ReclaimLashing@itf.org.uk) وسوف تبقى هذه التفاصيل الخاصة بكم سرية لدى الـITF. ولن يتم إخبار صاحب عملكم بها.

أحرص على سلامتك وأدعم الإخوة والأخوات على الأرصفة من خلال رفضك القيام بأعمال  
الحل والتريبط في الموانئ على السفن المغطاة  
باتفاقيات الـITF.



الـITF هو منظمة نقابية عالمية تمثل ٤.٥ مليون من عمال النقل  
في جميع أنحاء العالم. إعرف المزيد:

[www.ReclaimLashing.org](http://www.ReclaimLashing.org)

