

**العربية**| العدد 33 / 2019



في هذا العدد:

النقابات العمالية جيدة لكم

لا تضيع فرصة الاطلاع على حقوق الهجر دليلك القابل للسحب للحصول على المساعدة



9-5 الحياة في البحر

حملة أعلام المواءمة **FOC** 

المحتويات

دليل قابل للسحب

ثماني صفحات من معلومات الاتصال والمشورة

18-16

ملف: مفتشو الـITF 15-14

التعاون في الموانئ 13-10

النقابات العمالية

26

الـITF في العالم العربي وإيران

25-24

الصحة والرفاه

23-22

السفن السياحية 21-19

اتفاقية العمل البحرى MLC والهجر

33-32

صيادو السمك 31

عمال الرصيف 30-28

الللاحة الساحلية 27

تطورات الصناعة

35-34

صندوق بحارة الـTFI

الإِخَاد الدولي لعمال النقل (ITF) هو اتحاد نقابات دولي لنقابات النقل، ويمثل ما يقارب من 20.2 مليون عامل نقل من 658 نقابة في ما يقارب 146 دولة، ويضم بما في ذلك ما يقارب من 850,000 بحار. وهو منظم في ثماني أقسام قطاعية هي: البحارة، صيادو السمك، الملاحة الداخلية، الرصيف، السكك، نقل الطرق، الطيران المدني وخدمات السياحة. ويمثل عمال النقل حول العالم والتضامن. ولدى الـ ITF 140 مفتش ومسؤول اتصال يعملون في الموانئ حول العالم.

<mark>نشرة بحارة الـTFJ رقم 33 / 2019</mark> صدر هذا العدد في عام 2019 من قبل **الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF**). 60/49, Borough Road, London SE1 1DR. المملكة المتحدة وتتوفر نسخ من نشرة البحارة باللغات (الإنجليزية والعربية والصينية والألمانية والإندونيسية واليابانية والميانمارية 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 الالكترونية: www.itfseafarers.org | البريد الإلكتروني: mail@itf.org.uk | هاتف:2733 7870 (20) 444 | فاكس: 7357 7871 (20) 444

صورة الغلاف: داني كورنيليسن، مصور بحري النسخة العربية: ترجُّمة: عبد الله عصام, تصميم: خلف بعلاوي, مراجعة: بلال ملكاوي



يشكّل الهجر بلاءً على صناعتنا وهو يؤثّر على أعداد كبيرة من البحّارة في كلّ عام. الخبر السار هو أنه أصبح للبحارة حقوق ضمان مالية جديدة بموجب اتفاقية العمل البحري - ولكن يجب عليكم التصرف خلال فترة قصيرة من الوقت للتأكد من عدم خسارتكم. أحثكم على قراءة نصائحنا في الصفحة 21.

يسلّط هذا الإصدار الضوء على تجريم البحارة الكرواتيين والأوكرانيين والخطوات التي تتخذها النقابات المنتسبة للـITF لمساعدتهم. أرحب بالتعهد التاريخي من جانب الدول الآسيوية في نوفمبر 2018 لقيادة النضال من أجل المعاملة العادلة للبحارة. ونأمل أن تحذو المناطق الأخرى حذوها.

تعرض "الحياة في البحر" و"النقابات العمالية" على النحو المعتاد كيفية تواجد مفتشي الـTFI والنقابات المحلية على الأرض لمساعدتكم في أي وقت كنتم فيه في مأزق - سواء كنتم مُستحقين لأجور لم تدفع أو تم اعتقالكم بتهم مُلفّقة أو حتّى إذا تعرّضتم للمضايقة على متن سفنكم.

نحن متواجدون على المدى الطويل أيضاً - ليس على دعمنا أن يتوقف بعد مساعدتنا لكم في الحصول على تعويض. إذ أنّنا سنستمر حتى يتم حل قضاياكم إذا كان ذلك ممكناً. أو كما في حالة الوفاة المأساويّة للمتدرّب كشيتيج ((Kshitij (في الصفحة 7) سنستمر في العمل من أجل تغييرات على مستوى الصناعة بحيث لا يتم استغلال المتدرّبين بل الاعتراف بهم على أنّهم مستقبل الصناعة البحريّة.

وأحياناً. نحن موجودون لإجراء عمليات تفتيش روتينية. ولمدّ يد الصداقة ولكي نمنح الطمأنينة بأنّ كل شيء كما ينبغي أن يكون على متن سفنكم.

غالباً ما يتعين على المفتشين والنقابات العمل بشكل تعاوني في الموانئ مع سلطات السيطرة على الميناء في الدولة والإدارات الوطنية ومنظمات الرفاهية من أجل مصلحتكم. وسنسلط الضوء على أمثلة من ذلك تقوم بدورها الفاعل.

يسرّني أن أقدّم لكم مفتشينا الجدد وبعضاً من مفتّشينا ذوي الخبرة. وستيف تروزديل. الذي ينسق الفريق؛ فهم قوة هائلة لكن ودودة.

سنلقي نظرة خلف الكواليس على متن سفينة سياحية لنرى كيف يكون الحال عند قضاء حياتك العملية تجعل أحلام الآخرين تتحقق . تقدم الصفحة 8 من الدليل القابل للسحب - معلومات الاتصال بمفتشي الـITF - كما أنّها تقدّم النصيحة حول كيفية تجنب الوقوع ضحية لمورّدي العمالة المُحتالين. والذين يستهدفون بشكل خاص البحارة الذين يبحثون عن وظائف على سفن سياحيّة

كذلك الأمر. يسعدني أن أقدّم كاتي هيجينبوتوم الرئيسة الجديدة لصندوق بحارة الـTTF (ذراعنا التطوعية). حيث أنّها تشارك معنا طموحها في مواءمة عمل الصندوق بشكل أكبر مع نقابات الـTFI وغيرها من أجل توفير خدمات رعاية أفضل للبحارة.

آمل أن نُفنعكم بأن وجودكم في إحدى نقابات الـITF أمرّ جيّدٌ لكم. انضموا إلى عائلتنا العالمية القوية.

ستيفن كوتون الأمين العام للـITF

## حملة الـITF لأعلام المواءمة FOC بالأرقام (2018)



#### تفتيشات الـITF

(حتى صدور هذه النشرة)

إجمالي عدد السفن التي تم تفتيشها مقسمة إلى سفن بدون مشاكل وسفن يوجد بها مشاكل.



مجموع الرواتب

المستعادة بأثر



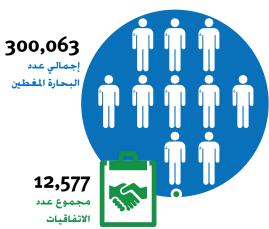
عدد التفتيشات 9,739

**7,346** بوجود مشاكل **1,346 ■** 

**2,393** دون وجود مشاكل **2,393** 

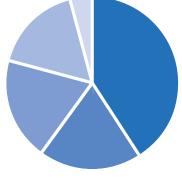
#### وع السفن والبحارة المغطيين باتفاقيات الـITF

(حتى صدور هذه النشرة)



#### أهم خمس مشاكل حسب النوع وجدت خلال تفتيشات الـITF

(حتى صدور هذه النشرة)



**3,049** اتفاقية

**1,433** أجور مستحقة

**1,417** خرق للعقد

عدم الإلتزام بالمعايير الدولية 1,243

طبية 307





لبحارين اثنين بعد التعاون بين نقابات الـITF في أربع بلدان في أوائل سبتمبر تلقينا رسالة عبر تطبيق

"وأُتسْاب" من مهندس مصري قال أنه كان على من سفينة ساحلية صدئة ترفع علم "بليز" وتدعى علي ب (Ali B). في ميناء ترييستي،

لم تكن السفينة مغطاة باتفاقية ITF وكانت الرواتب عند الحدود الدنيا لمنظمة العمل الدولية (ILO). كان قد تم إجباره على العمل 14 ساعة في اليوم كمُزيَّت، على الرغم من حصوله على الشهادة الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (STCW) كضابط. وكان يتم تغيير تاريخ التوقيع على العقد أسبوعياً، وكان الطعام قليلاً وكانت حالة السفينة سيئة, ومعايير السلامة منخفضة.

تم احتجاز السفينة بواسطة سلطات السيطرة على الميناء في الدولة (PSC) للعديد من أوجه القصور المتعلقة باتفاقية العمل البحري وغيرها من أوجه القصور. لم نتمكن من إعادةُ البُحارِ إِلَى وطنه في ترييسُتي لأن وكيل السفينة الحلي لم يبدأ بإجراء الأوراق الرسمية الضرورية. حصلت على تصريح خطي من ربان السفينة بأن البحّار سيترجل عن السفينة في الميناء التالي - جرجيس في تونس - لكنني لم أتلقَ أي رد من المدير. وفي هذه الأثناء, أراد المهندس الثالث أيضاً مغادرة

عندما أبحرت السفينة، اتصلنا منسق شبكة الـITF في العالم العربي. قام بإرسال بريد إلكتروني إلى مدير السفينة وطلب من أعضاء الـITF التونسيين دعم البحارة والاتصال بسلطات السيطرة على الميناء في الدولة . (PSC). لكن بدلًا من أن ترسو السفّينة في تونس، اختفت السفينة لبضعة أيام قبل أن تتوجه إلى ليبيا، التي تعتبر مكان ٍخطراً للترجل عن السفينة. كُنا قلقين جداً من صمت البحارة والمدير

بعد عَّدة أيام قمنا بتعقب السفينة بواسطة نظام التعرف الأوتوماتيكي عند اقترابها من حوضٌ بناء السفُن في كونَّستانتساً. روّمانياً. نبهْناً مفتش الـITF الجُلي هناك وحذرنا المديرين من أننا سنبلغ الشرطة حول بقاء البحارة على مِن السفينة ضد إرادتهم. فجأة تلقينا نسخاً من تذاكر طيران وتصريحات موقعة من البحارين الاثنين والّتي تفيّد بأنه قد تم تسديد رواتبهم بالكامل. في غضون ساعات. تلقينا صورة للرجلين وهما يبتسمان في مطار بوخارسبٍ. في انتظار العودة إلى الوطن. كتبوا "بارك الله فيكم، يا ITF". ا



# الـITF تأمل في تغيير في شركة بلومنثال

منذ عام 2013، تعامل مفتش الـTFI "أولف كريستينسين" مع العديد من القضايا القانونية حيث تم اتهام شركة بلومنثال Blumenthal الألمانية بالاحتيال على أفراد الطاقم لكي لا تدفع لهم أجورهم. يصف كيف أن التغطية الصحفية للحالات السابقة ساعدت ربان السفينة على جنب المصير نفسه

> كان هناك نمط مشترك. يوقع البحارة الذين يعملون في سفن بلومنثال والذين شارفت عقودهم على الانتهاء على حساب أجورهم النهائي قبل النزول ويكتشفون لاحقاً. بمجرد عودتهم إلى الوطن. بأنه قد دُفع لهم جزء فقط مما يستحقونه.

> قامت الـTFI بدعم ثلاثة بحارة - ربان السفينة ونائب الربان في سفينة مارتا (the Martha) ورئيس المهندسين في سفينة كارولا (the Carola) - في مطالبتهم بحقوقهم لكنهم تعرضوا لهزمة في محكمة العمل في هامبورغ في 2015 و2016 عندما نفت بلومنثال أنها قد قامت بتوظيفهم.

> عاد الرجال إلى البحر على متن سفن مختلفة ولكننا شجعناهم على إرسال شكوى بحسب اتفاقية العمل البحري (MLC) إلى الدولة التي ترفع السفينة علمها - ليبيريا. في النهاية، قاموا

بذلك. حيث أرسلوا الأوراق إلى المكتب الرئيسي للتسجيل الليبيري (LICSR) الموجود في الولايات المتحدة.

في أغسطس من عام 2017, حكم الـLISCR في أغسطس من عام 2017, حكم الـthe Martha). لصالح نائب ربان سفينة مارتا (2000 دولار أمريكي من الشركة, وهي ثلثا المبلغ الأصلي الذي طالب به. لسوء الخظ, في فبراير من عام 2018, قال الـLISCR أنه غير قادر على فعل أي شيء لمساعدة عضوي الطاقم الأخرين, وتم إغلاق قضيتهم.

خلال كل هذه القضايا. أبقينا تلك القصص في وسائل الإعلام لمواصلة الضغط على شركة بلومنثال. وقد ساعد ذلك بشكل مباشر بحاراً آخراً على جَنب المصير نفسه المتمثل في فقدان بعض أجوره المستحقة.

بعد قراءة قصة في صحيفة "دي تسايت" الألمانية الأسبوعية. اتصل بي نجل ربان سفينة أوكراني يعمل في سفينة آنا ميتا (Anna-Meta) التابعة للبلومنثال في فبراير من عام 2018. وقال إن السفينة كانت تقترب من ميناء سنغافورة عندما تلقى الربان إنهاءً مفاجئاً لعقده. طلب الابن نصيحتنا حول ما يجب أن يفعله والده.

شددنا على أنه ينبغي على الربان ألا يترك السفينة دون تلقي أجره بالكامل. لحسن الحظ. لقد اتبع نصائحنا وتلقى المبلغ كاملاً (حوالي 13200 دولار أمريكي) قبل مغادرة السفينة.

لم يتم الاتصال بنا بشأن أي حالات جديدة منذ ذلك الحين. لذلك ربما شعرت شركة بلومنثال بالعار بسبب التغطية الصحفية والقلق على مكانتها في الصناعة نما دفعها لتغيير طرق عملها. نحن نأمل ذلك ■

# العدالة للبحار الذي ؤضع على القائمة السوداء

صُعق مفتش الـITF فاديم مامونتوف، في ميناء كالينينغراد، روسيا عندما اكتشف وضع بحار على القائمة السوداء.



في إبريل من عام 2018, ناشدنا أحد البحارة للمساعدة في حل مشكلة لا يمكن تصديقها.

قبل ثماني سنوات. تم طرده من سفينة بسبب خرقه لسياسة تناول الكحول. وكانت السفينة تبحر خت علم جزر مارشال. وزعم البحار أن إدارة سجل العلم أدرجت بياناته في قائمة الجرمين الخاصّة بها. مما حرمه من حقه في العمل على سفن جزيرة مارشال.

كانت هذه حالة غير مسبوقة. ووجدنا صعوبة في تصديقها. لكننا راسلنا المسجل وصُدمنا لتلقي تأكيد بأن رواية البحار كانت صحيحة.

أجاب نائب رئيس مكتب السجلات الدولي لوثائق البحارة "International": "تم إلغاء وثائق السيد XXX الخاصة بسجل جزر مارشال (RMI) وتم منعه بشكل دائم من تلقي أي وثائق من RMI مرة أخرى. لا يستطيع أي مدير لسفن RMI توظيفه للعمل في سفينة مسجلة لدى RMI."

بهذه الطريقة, اكتشفنا علامات واضحة على وضع بحارة على القائمة السوداء, وهو أمر محظور بموجب القواعد القياسية A1.4 من اتفاقية العمل البحري (MLC) بين وكالات تأمين الطواقم.

سألنا عن الأساس القانوني الذي تستند إليه العقوبة وتمت إحالتنا إلى أنظمة العمل البحري في جمهورية جزر مارشال رقم 108-MI وقانون العمل البحري لجمهورية جزر مارشال رقم 107-MI لعام 1990 (MA1990). لقد فحصنا هذه الوثائق ووجدنا أن الرد على مثل هذا الانتهاك للسياسة بموجب القسم 847 من 409 MA1990 لا يمنع أي بحار من العمل في المستقبل تحت العلم. بدلاً من ذلك، تنص على أن البحار سيتعرض للسجن وغرامة لا تزيد عن 2500 دولار أمريكي.

من الواضح أن السجن عقوبة قاسية جداً في هذه الحالة. ويسعدني القول أن مراجعة التحقيق قد حددت الآن أن هناك أدلة كافية لإعادة البحار إلى وضع نشط في عمله. هذا يعني أنه قد استعاد حقه في العمل على سفن جزيرة مارشال وأن مكتب السجلات يقوم بتطبيق معيار MLC.■

# موت مأساوي يدفع لاتفاقية متدربين

يصف كريستيان روس، مفتش الـITF في بلجيكا، كيف أن الوفاة العرضية لطالب صغير من الشباب بسبب عدم اتباع متطلبات السلامة قد ساعدت على ميلاد زخم جديد للتغيير لإيقاف استغلال المتدربين كعمالة رخيصة



كان المتدرب كشيتيج سينغ بشت في التاسعة عشر من عمره, وهو ابن لوالدين فخورين وواحد من توأمين. كان لاعب تنس طاولة على المستوى الوطني وتم قبوله كطالب في البحرية والقوات الجوية والبحرية التجارية. لقد اختار البحرية التجارية وتفوق في دراسته وكان من المؤكد أنه سيحقق حلمه بالحصول على شهادة القبطان.

في مارس من عام 2017, استقل المتدرب كشيتيج سفينة حاويات لأول مرة كمتدرب على ظهر السفينة. في اليوم الثاني من الرحلة. انضم إلى المراقبة مع ضابط الخدمة على ظهر السفينة. صدر صوت جهاز إنذار مستوى الماء وذهب الرجلان إلى حجرة البضائع للتحقق من وجود مشاكل.

عندما قامت الأمطار الغزيرة بتفعيل جهاز الإنذار مرة أخرى, قبل منتصف الليل بقليل, تم تكليف المتدرب كشيتيج بالتحقق من الحجرة نفسها. هذه المرة ذهب وحده. بعد 10 دقائق فقط تم العثور على جثته أسفل الدرج في الحجرة.

من المكن أن خصل حوادث على متن السفينة. حتى للبحارة ذوي الخبرة. لكن لم ينبغي أن يكون المتدرب كشيتيج بمفرده: تتطلب الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والاعتماد والمراقبة أن يشرف عليه ضابط مؤهل بشكل مناسب.

يتواجد المتدربون على متن السفينة للتدريب والحصول على الخدمة البحرية المطلوبة, وليس للعمل أو ليتم استغلالهم كعمالة رخيصة لخفض التكاليف, ينبغي أن يقضوا معظم ساعات

التدريب لكي يصبحوا على دراية تامة بالعمل والحياة على متن السفينة كضباط أو بحارة. وهم يتلقون مصروفاً شهرياً، وليس راتباً فعلياً.

ساعد الضغط من قبل الـTFI عائلة المتدرب كشيتيج في الحصول على تعويض يتماشى مع الاتفاقية الجماعية للسفينة. لكن القصة لم تتوقف عند هذا الحد. طُلب مني تقديم تقرير عن القضية خلال الأسبوع البحري للـTFI في مايو من عام 2017. ثم تم تكليفي بتطوير اتفاقية المتدربين حت في الوقت الحالي. يجب تغطية المتدربين حت اتفاقية توظيف البحارة (SEA). أو اتفاقية تدريب متوافقة مع اتفاقية توظيف البحارة القياسية تعويضاً عن الناعات العمل الإضافي ولكن معظم اتفاقات ساعات العمل الإضافي ولكن معظم اتفاقات التدريب لا تتضمن ذلك.

هذا العمل جار والزخم ينمو في جميع أنحاء الصناعة. في أكتوبر من عام 2018, كشف تقرير حول عمليات تفتيش سلطات السيطرة على الميناء في دولة جزيرة مارشال عن عيوب متعلقة بساعات عمل المتدربين. معظمها في بلجيكا. حيث كان المتدربون في بعض الحالات يعملون ساعات عمل إضافية بشكل مفرط. في نوفمبر. ناقشت هذه المسألة مع مفتشي سلطات السيطرة على الميناء في الدولة في أوروبا وروسيا وكندا.

لم يكن ينبغي أن يتوفى المتدرب كشيتيج. لكننا نأمل أن يؤدي موته إلى تغيير يعني أن ما حدث له لن يحدث مرة أخرى. ■



رسائل الـSMS: **+447984356573** 

www.itfseafarers.org #ITFseafarers



# طاقم سفينة ناتيغ آلييف يتقاضون يتقاضون رواتبهم أخيراً

بعد ثمانية أشهر من رسو السفينة في الميناء، تم دفع رواتب طاقم سفينة ناتيغ آلييف (Natig Aliyev) المكون من 19 شخصاً أخيراً. يروي مفتش الـITF في الدنارك "مورتين باخ" قصتهم

في مارس من عام 2018. أرسل الطاقم الروسي لسفينة ناتيغ آلييف (Natig Aliyev) ذات الملكية التركية/الروسية. صرخة مجهولة المصدر طالبين المساعدة من الـTTF. وقالوا إنهم قد تُركوا بدون مؤن. وأن أجرهم متأخر.

كانت السفينة قد رست في سكاغن في الدنجارك لمدة ثلاثة أسابيع منذ أوائل فبراير, بعد أن احتجزتها السلطات الدانجاركية بسبب نزاع نفطي مع شركة وقود. وفي نهاية فبراير, احتجزت السلطة البحرية الدانجاركية السفينة بعد صدور تقرير من الـTFI بشأن انتهاكات اتفاقية العمل البحري.

بعد أشهر من الجدل. في نهاية سبتمبر من عام 2018. قام الـ ITF بتأمين دفعة تبلغ 324370 دولاراً أمريكياً كأجور مستحقة للطاقم. هذا المبلغ لم تدفعه الشركة المالكة للسفينة "بالمالي" للشحن بل من قبل الشركة الإستونية التي وبمساعدة وكيل دنماركي في ألبورج. استلمت إدارة عقد إيجار السفينة وطاقمها. في 24 سبتمبر. أفرجت السلطات الدنماركية عن السفينة.

كانت هذه هي المرة الثانية خلال ستة أشهر التي يتدخل فيها الـTFI لمساعدة طاقم ناتيغ آلييف (Natig Aliyev) - في مارس من عام 2018, فزنا بأجور الطاقم التي يعود تاريخها إلى نوفمبر من عام 2017. أي ما مجموعه 250000 دولار أمريكي. وكانت هذه المرة الثالثة في غضون عام التي يتم فيها القبض على شركة "بالمالي" للشحن البحري متلبسة في الدانمارك منتهكة اتفاقية العمل البحري.

يمكنني فقط قذير شركات الشحن عديمة الضمير من دخول المياه الدنماركية. نحن في الـTFI نولي اهتماماً. ونحن لدينا تعاون جيد جداً مع السلطات البحرية الدنماركية وغيرها من السلطات الدنماركية. ■

#### تواجه مشاكل في الدفع؟

هل تواجه مشاكل في تلقي راتبك بشكل كامل؟ إذا كان الأمر كذلك. فقد يكون هذا مؤشراً على أن شركتك تواجه اضطرابات اقتصادية. تواصل مع نقابتك، أو مفتش الـ ITF أو مع الـITF عبر البريد الالكتروني seafsupport@itf.org.uk بأسرع ما مكن لحماية رواتبك ووظيفتك.

هل تظن أنه قد تم التخلي عنك؟ اقرأ النصيحة في الصفحة 21..



## اطلاق سراح بحارة تم احتجازهم لسنوات

يصف رومانو بيريتش. منسق الـITF في كرواتيا، كيف ساعد الـITF ونقابة البحارة في كرواتيا في قضيتين مثيرتين للقلق تم فيهما تجريم بحارة بدون أي دليل

ألقي القبض على الكرواتي إيفان فورزيتش وأعضاء آخرين من طاقم ناقلة النفط سوفيرينغ إم الخرين من (Sovereign M). بتهمة تهريب الوقود في سبتمبر من عام 2015 واحتجزوا في ليبيا. على الرغم من عدم وجود أدلة. والأسوأ من كل ذلك. أنه لم يكن لديهم أي فرصة للحصول على دفاع عادل في الحكمة.

بسبب الوضع السياسي في ليبيا. احتجز إيفان فورزيتش في السجن لمدة سنتين ونصف السنة في انتظار الحاكمة. كان هذا عذاباً لكل من البحار وعائلته. وقد شاركت نقابة البحارة الكرواتية (SUC) في دعمهم منذ البداية.

في نهاية المطاف خضع لحاكمة وأدين وحكم عليه بالسجن لمدة ثلاث سنوات. ولكن أطلق سراحه وعاد إلى منزله بأمان في مايو من عام 2018 لأنه قضى تلك المدة الطويلة في السجن.

نحن نشعر بالارتباح لأن محنة إيفان قد انتهت. لا سيما بالنظر إلى الظروف السائدة في ليبيا. يجب أن تكون حالته خذيراً لجميع البحارة دائماً للتحقق من الشركة والمنطقة التي تعمل فيها بعناية

قبل الانضمام لها. وذلك لتجنب أي مواقف خطرة محتملة.

وفي الوقت نفسه، تم إلقاء القبض على اثنين من البحارة الكرواتيين الأخرين في يوليو من عام 2017. جنباً إلى جنب مع أعضاء آخرين من طاقم الزورق إيسفوغل (Eisvogel). حيث أن السفينة التي كانوا يقومون بمناوراتها كانت خاوية من أي طاقم، ولكن تم العثور على كمية كبيرة من السجائر على متننها وتم اعتقال الرجال بتهمة تهريب مواد محظورة.

تم اعتقال نيكولا تولجا وإرنست بيكار في إسبانيا في انتظار المحاكمة. وقد قامت نقابة البحارة الكرواتية بعمل رائع للرجال وعائلاتهم. مما مكنهم من زيارتهم في السجون وإبقاء القضية بارزة في وسائل الإعلام ومع السلطات البحرية.

بعد 16 شهراً في السجن. واجهوا الحاكمة في أكتوبر من عام 2018 واحتجوا بعدم وجود أدلة ضدهم. وأنه لم يكن لديهم علم بما كان على متن السفينة. ومع نشر نشرة البحارة في الصحافة. فإن نقابة البحارة الكرواتية تأمل في أن يتم تبرئة البحارين قريباً. ■

#### نصيحة للبحارة الذين يواجهون تهمأ جنائية

إذا واجهت اتهامات جنائية. فيجب أن تتم معاملتك بإنصاف، بغض النظر عن الظروف أو كونك مذنباً أو بريئاً. سوف تساعدك مصادر المعلومات التالية في معرفة حقوقك. ومن أين تطلب المساعدة وكيف تتصرف أثناء التحقيق..

> أدوات الـITF للتجريم https://goo.gl/mGTE3N حقوق البحارة الدولية www.seafarersrights.org/seafarers-subjects/fair-treatment



# نشرة البحارة توضح أهمية انضمام النساء والرجال البحارة إلى النقابات العمالية

أنت أقوى في نقابة عمالية لأن هناك قوة عند جمع عدد كبير. إن خوض معركة من أجل حقوقك أمر صعب عندما تكون بمفردك وبعيداً في وسط البحر. إن فرصك في الفوز بالعدالة أو حماية نفسك تزداد بشكل كبير عندما تعمل النقابة بالنيابة عنك.

فهم يعملون جنباً إلى جنب مع مفتشي الـTFI للمساعدة في تأمين الأجور المستحقة. ومساعدتك في العودة إلى بلدك بأمان عندما يتم التخلي عنك وتقديم المشورة القانونية إذا واجهتك تهمٌ جنائية. في البلدان التي لا يوجد فيها مفتش من مفتشي الـTFI. يمكن أن تكون النقابة العمالية هي نقطة الاتصال الخاصة بك في حالات الطوارئ.

تقدم بعض النقابات البحرية خدمات دعم وفوائد إضافية للبحارة ومُعاليهم. بما في ذلك المساعدة في مجال الرعاية والتدريب والتعليم والرعاية الطبية والأنشطة الاجتماعية. كما يقدم الـTFI ونقاباته إرشادات للبحارة حول مواضيع مثل التنمر والتحرش الجنسي وفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز.

يجب أن تلتزم النقابات المنتسبة إلى الـITF بالمبادئ الواضحة المنصوص عليها في دستور الـITF حول كيفية عملها.

معاً. فإنها تشكل أسرة عالمية قوية تسعى جاهدة لتشكيل السياسة البحرية الدولية والوطنية لمصلحة البحارة. على سبيل المثال. فقد كان الـITF

والنقابات البحرية هم من كافحوا بنجاح من أجل إعلان حقوق البحارة الأول. اتفاقية العمل البحري في عام 2006.

إذا كنت تعمل على سفينة مشمولة باتفاقية جماعية للـTFI. فستصبح تلقائياً عضواً في نقابة الـTFI التي تلتزم بالاتفاقية طوال مدة الاتفاقية. ■



#### غديات تواجه النساء البحارة

تشكل النساء البحارة حوالي اثنين في المئة من قوة العمل البحرية في العالم. وهن يعملن بشكل رئيسي في قطاع السفن السياحية والعبارات وغالباً على سفن أعلام الموائمة (FOC). والتّي هي من بين أسوأ الوطائف من حيث الراتب وأقلها حماية في البحر.

التمييز في كل مرحلة من مراحل رحلاتهن.

في بعض البلدان، لا يُسمح لمؤسسات

التعليم والتدريب البحرى بتعيين النساء في دورات بحرية؛ في حالات أُخرى، لا يتم ترويج وظائف الملاحة البحرية للنساء. تميل النساء للتسجيل في دورات الملاحة بدلاً من الدورات الهندسية. عنَّدما تتأهل النساء، لا يرغب بعض مالكي السفن في توظيفهن. وبعد حصولهن على وظيفة. قد يحصلن على رواتب أقل من قد تواجه النساء اللواتي يردنَّ أن يصبحنَّ بحارة زملائهن الذكور الذين يقومون بعمل ماثل لهن وقد يتم حرمانهن من المرافق أو المعدات المتاحة للعمال الذكور

يعمل الـTF ونقاباته البحرية من أجل الحد من القوالب النمطية والتمييز بين الجنسين وتطوير سياسات وتدريبات محاربة التحرش الجنسي. على سبيل المثال، فهن يناضلن من أجل نهج أفضل لمنافع الأمومة وحقوقها داخل الصناعة، اقصل لمنافع الامومة وحقوقها داخل الصناعة والحصول على المشورة الطبية السرية وحبوب منع الحمل الصباحية. وتوفير المواد الصحية على متن السفن.

تتوفر المزيد من المعلومات حول النسباء البحارة على الرابط التالي: http://bit.ly/2r0ChDJ.

# الفوز بالعدالة لعائلات البحارة المتوفيين

في بعض الأحيان خّاول شركات الشحن الحُلية في ميانمار جّنب مطالبات التعويض بإعلانها أن البحارة المتوفين قد انتحروا. يشارك لو أونغ من "إيفومس" (IFOMS) في جُاح النقابة في خّقيق العدالة لعائلتين



كان أونغ زياتاً خبيراً وقد بدأ بالعمل على متن "آن1" (ANNE1) في يوليو من عام 2017. وبعد أشهر قليلة فقط, في 29 من أكتوبر, عندما كانت السفينة بالقرب من جبل طارق, تم الإعلان عن أنه قد وقع في البحر. تم العثور على جثته في اليوم التالي, على بعد 350 ميلاً.

وأبلغت الشركة زوجة أونغ أونغ أنه انتحر. وهو ما دعمه تقرير الربان وتصريحات الطاقم.

ومع ذلك. فإن عائلة أونغ أونغ لم تصدق هذا الادعاء وأتوا إلى مكتب "إيفومس" (IFOMS) لطلب مساعدتنا في القضية. لقد اكتشفنا أن كل تصريح من الربان والطاقم كان متماثلاً بماماً. مما يشير إلى أن الشركة قد أمرتهم بتقديم هذه الروايات.

اتصلنا بالـTFI للحصول على المزيد من المساعدة وساعدونا في المفاوضات التي تلت ذلك.

في 25 يناير من عام 2018, اتصلت الشركة بـ
"إيفومس" (IFOMS) ووافقت على منح تعويض
العائلة. وبعد شهر. في 27 فبراير. تلقوا مبلغ
المعائلة. ولار أمريكي. ومن خلال مخطط حكومي.
حصلوا أيضاً على تعويض محلي للتأمين على
الحياة يبلغ 5 ملايين كيات (حوالي 3100 دولار
أمريكي).

كما عانت عائلة بحار ميت أخر. وهو ميينت ثين تون. دون جدوى لأسابيع من أجل خحقيق العدالة قبل أن يتوجهوا إلى "إيفومس" (IFOMS) طلباً للمساعدة.

كان مينت ثين تون رئيس المهندسين في سفينة "ذا وايز" (The Wise) التي ترفع علم بنما عندما تلقت عائلته مكالمة من الشركة في 13 من سبتمبر من عام 2017 تقول أنه توفي في حوض بناء السفن في الصين. وكانت الشركة غامضة بشأن ظروف وفاته. لكنها أخبرت أقاربه أنها لن تقوم بترتيب تسليم الجثة إلا عندما تكون الأسرة قد وقعت على وثيقة تعلن أن سبب الوفاة هو الانتحار.

زعمت الشركة أنه تم العثور على آثار لمضادات للاكتئاب في دمه. كما زعم أحد زملائه أن البحار كان ذو ميول انتحارية وأن ميينت ثين تون كان قد ترك رسالة. كان التوقيع على تلك الرسالة مختلفاً تماماً عن توقيع البحار. ودحضت زوجته جميع المزاعم حول صحته العقلية.

بعد أن لم تتمكن من أن تصل إلى أي مكان من مطالباتها لمكاتب الحكومة والسفارة، جاءت الأرملة إلى مكتبنا في 20 نوفمبر. بعد أربعة أيام فقط من تدخلنا، وضعتنا الشركة على تواصل مع نادي (١٩٤٩) وفي 13 ديسمبر تلقت زوجة ميينت ثين تون مبلغ 140,298.17 دولارا أمريكياً كتعويض. ■

تصاعد الخلاف على أقفال بنما (Panama) (locks

تصاعد الصراع بين نقابة القباطنة ومسؤولي التغطية "يوني دي كابيتان ي أوفيسال دي كوبيرتا" (Capitanes y Oficiales de Cubierta) وسلطات قناة بنما حول صحة وسلامة قادة زوارق القطر في عمليات أقفال قناة بنما "باناماكس" في عام 2018. يوضح مساعد رئيس قسم البحارة في الـTTI فابريزيو بارسيلونا السبب

عندما افتتحت هيئة قناة بنما (ACP) أقفالها الجديدة في يونيو من عام 2016. أخفقت في الأخذ بعين الاعتبار النتائج التي توصل إليها بحث الـTTI حول سلامتها. أو مناقشة القضايا مع النقابات. ومنذ ذلك الحين. أظهر العديد من الحوادث والوقائع أن هيئة قناة بنما (ACP) أكثر عدائية في أعمالها ضد نقابة القباطنة ومسؤولي التغطية "يوني دي كابيتان ي أويسال دي كوبيرتا" (Unión de Capitanes y) اختصاراً. أوشيعر النقابات العمالية في بنما بالقلق من أن تشعر النقابات العمالية في بنما بالقلق من أن (ACP) تركز فقط على زيادة ربحية نظام الأقفال.

وقد أدى نقص التدريب والتقييم التشغيلي وخليل الخاطر إلى قيام طاقم العمل بساعات زائدة عند عبور الأقفال الجديدة. أدى هذا.

# نقابة عمال النقل البحري في أوكرانيا (MTWTU) خارب جريم البحارة

يعد تجريم البحارة مشكلة كبرى لا تهدد البحارة الأوكرانيين فحسب، بل تهدد جميع البحارة في أي مكان. يقدم أوليغ جريجوريوك، النائب الأول لرئيس نقابة عمال النقل البحري في أوكرانيا (MTWTU)، مشروعاً جديداً طورته نقابته مع الحكومة لعالجة المشكلة.

> لعالجة مشكلة التجريم, نسقت MTWTU تصرفاتها مع وزارة الشؤون الخارجية للبلاد (MFA) لتطوير مشروع لحاربة تجريم البحارة. وتتمثل أهدافه الثنائية في: منّع مشاركة البحارة في الأنشطة غير القانونية في البحر. وضمان حماية حقوق البحارة في المعامّلة العادلة أثناء الإجراءات الجنائية والاحتجاز السابق للمحاكمة وفي المؤسسات

في أكتوبر مِن عام 2018. ذكرتٍ وزارة الخارجية أنَّ 290 بحارا أوكرانيا احتجزوا في اليونان فقط للاشتباه في ارتكابهم أعمال إجرامية. وأكثر أسباب الاحتجاز شيوعا هو نقل الركاب غير الشرعيين أو البضائع المهربة - الخدرات أو السجائر

وسيقوم المشروع المقترح بتنفيذ عدد من الأنشطةُ التي تُهدف إلى تعزيز التعاون الثنائي بين السلطات في أوكرانيا وفي البلدان التي يتم فيها احتجاز البحارة الأوكرانيين.

الشروع يأتي في الوقت المناسب وهو ذو صلة بالبحارة الأوكرانيين ولكن له أيضاً آثار على جميع البحارة. وثبت ذلك بحقيقة أنه حصل على دعم أربع وكالات تابعة للأم المتحدة: المنظمة البحرية الدولية، ومنظمة العمل الدولية، والمنظمة الدولية للهجرة، ومكتب الأمم المتحدة المعن بالخدرات والجرمة. هذا الشروع مدعوم بشكلً كامل من قبل الـITF والنقابات العمالية في العديد من

لسوء الحظ، لا توجد حاليا أي إرشادات أو كتيبات أو واستخدام وسائل الإعلام. ■

تعليمات للبحارة بشأن ما يلي:

- كيفية التعرف على مخاطر التورط في النشاطات الإجرامية في البحر؛
- كيفية التصرف في حال أدرك بحار وجود ركاب غير قانونين أو تهريب على متن السفينة: و
- متى وكيف يجب أن يبلغ البحار(البحارة)، من دون أن يضع/تضع نفسه/نفسها في دائرة الخطر.

لهذا فإن توفير العلومات عنصر مهم جدا للمشروع. وسوف يشمل سلسلة من الندوات للبحارة. وإنتاج مقاطع فيديو قصيرة لوسائل التواصل الاجتماعي، ومقابلات مع الخبراء

#### دول الملاحة في آسيا تقود التحركات للحصول على معاملة عادلة للبحارة

في خطوة هامة في نوفمبر من عام 2018، تعهدت الدول البحرية الآسيوية بقيادة حملة نحو التنفيذ السليم والفعال للمبادئ التوجيهية المتفق عليها من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة العمل الدولية (ILO) بشأن المعاملة العادلة للبحارة في حال وجود حادث بحري. وقد قامت منظمة حقوق البحارة الدولية بتنظيم الاجتماع. والتي ستتعاون مع الـTT افي برنامج لدعم هذه الخطوة وتشجيع المناطق الأخرى على أن تحذو حذوها.



بالإضافة إلى قرار (ACP) في يونيو من عام 2018 لإزالة شرط وجود بحار ثالث، إلى تطور النزاع.

تم تبليغ القرار للقباطنة عن طريق البريد الْإِلكتروني، وفقط عندما كانوا على وشك بدء نوبات عملهم. لم يشعر القباطنة أنه من الآمن إخراج القوارب للخدمة في القطر لأنهم كانوا قلقين للغاية بشأن تداعيات السلامة، وعدم الوضوح حول كيفية العمل مع طاقم أصغر. والمسؤولية الحتملة التي قد يواجهونها إذا كان

استجابت (ACP) من خلال تأديب 22 قبطاناً لعصيان التوجيهات وإطلاق هجوم إعلامي ضار على الـITF والنقابات للتدخل في القّضايا الوطنية. كذلك استمرت في رفض التعامل مع

الـITF و (UCOC). وفي يوليو، قامت بإزالة شرط وجود قبطان بحري آخر في كل سفينة.

ونتيجة لذلك. كلف الـITF خبير الإجهاد العالمي "باري ستراوتش"، بدعم من "إيزابيلُ غونزاليس وهي طبيبة صحة محلية بارزة. بإجراء دراسة حولَّ الإرهاق في الأقفال الجديدة. تهدف دراستهم إلى توفير المعلومات وزيادة الوعي بين مشغلي القنوات. لضمان فهمهم للمخاطر الحتملة للحوادث في المقام الأول بسبب التعب، ونقص التدريب وضعف جودة صيانة القاطرات. كان الهدف هو أن يؤدي ذلك إلى حدوث خول في مواقف وسلوك (ACP) وحثها على التفاعل مع

يبدو أن النتائج الأولية للدراسة تشير إلى أن

ساعات العمل المفرطة كانت هي القاعدة وأن الحوادث الميكانيكية شائعة بسبب تصميم القاطرات. يبدو أن هذه العوامل كانت تساهم في زيادة خطيرة في حالات الإجهاد والتوتر الرتبطة بين قباطنة زوارق الدولة.

وقد حذرت الـITF و(UCOC) هيئة (ACP) أنه عليها أخذ هذه القضايا على محمل الجد. أو قد يكون هناك حادث خطير قد يؤثر جٍتى على صلاحية قناة بنما. نواصل العمل معاً لإعادة (ACP) إلى رشدها. ■



# كهنة كاثوليكيون على الخطوط الأمامية لمساعدة البحارة

يصف المدير القس برونو سيكريزي كيف أن رسولية البحر تقف على الخطوط الأمامية في مساعدة البحارة من خلال شبكة عالمية من القساوسة والمتطوعين



طوال القرون وبطرق وأشكالٍ مختلفة. ساعدت الكنيسة الكاثوليكية دائماً العاملين في البحر. واليوم. لدى رسولية البحر (AOS) امتداد عالمي في 55 دولة وفي أكثر من 300 ميناء. يزور قساوسة موانئها الـ 200 والمئات من المتطوعين لديها أكثر من 70 ألف سفينة سنوياً ليقابلوا أكثر من مليون بحار وصياد سمك وعائلاتهم.

إن قسـاوســة (AOS) وزوار السـفن التابعين لهـا

يكونون على الخطوط الأمامية كأشخاص ودودين وموثوقين ومن الممكن الاعتماد عليهم. خاصة عندما يواجه البحارة مشاكل وصعوبات ويتخلى عنهم الجميع. وهم يعملون بشكل وثيق مع الـITF والنقابات في الموانئ لضمان حصول البحارة على كل المساعدات التى يحتاجون إليها.

أحد الأمثلة على هذا التعاون هو حالة "مالافيا سيفين" (Malaviya Seven). وهو قارب إمداد تم احتجازه في ميناء أبردين الأسكتلندي في يونيو من عام 2016 بعد أن كشف تخقيق الـITF أن 24 من الأعضاء الهنود في الطاقم لم يدفع لهم رواتبهم المستحقة لهم والبالغة 779.436 دولاراً أمريكياً. ثم تخلى مالك السفينة عن السفينة حصل الطاقم على رواتبهم في النهاية وعادوا إلى ديارهم. ساعد شماس كنيسة (AOS) "دوغ توفير مولد كهربائي لضمان التدفئة والكهرباء توفير مولد كهربائي لضمان التدفئة والكهرباء على السفينة. والتأكد من حصول الطاقم على السفينة. والتأكد من حصول الطاقم على السفينة. والتأكد من حصول الطاقم الشتوية المناسبة. وفقاً لاحتياجاتهم. تم نقل الشتوية المناسبة. وفقاً لاحتياجاتهم. تم نقل أغضاء الطاقم إلى المستشفى أو لقص الشعر. محنتهم عن طريق أخذهم في زيارات لمناطق

الجذب السياحي الحلية.

في 1 أكتوبر من عام 2018. تلقى قسيسنا 
نيكولاس باريندز في كيب تاون بجنوب إفريقيا 
مكالمة من سفينة صيد تايوانية. واشتكى صيادان 
من تنزانيا من تعرضهم للضرب في عدة مناسبات 
في البحر على يد الضابط الأول. كانوا يخشون 
على حياتهم ولا يرغبون في مواصلة العمل 
على تلك السفينة. بعد عدد من الاجتماعات 
مع القبطان والوساطة من قبل قسيس (AOS). 
تلقى الصيادان متأخرات الرواتب الخاصة بهم 
ومبلغ 2000 دولار أمريكي كتعويض عن الإساءات 
التي تعرضا لها. وتمكنوا من العودة إلى ديارهم. 
ما كانوا ليتمكنوا من بدء مناقشات مع ربانهم 
والحصول على العدالة بمفردهم.

سوف تستمر (AOS) في العمل مع المنظمات البحرية لضمان حصول البحارة المحتاجين على أفضل دعم مكن ورعاية مكنة. مع زيادة شبكتها العالمية القيمة من القساوسة والمتطوعين.

> اقرأ المزيد عن رسولية البحر على الموقع: www.apostleshipofthesea.org.uk. ■

# التعاون الحلي ينهي المضايقات التي تعرض لها طاقم سفينة "عثمان برينس"

يستذكر مفتش الـITF في كرواتيا "ميلكو كروجًا" الجهود التعاونية التي كانت لازمة لمساعدة طاقم السفينة "عثمان برينس" (Osman Prince) التي ترفع علم جـزر القمر

عندما صعدنا على متن السفينة. اشتكى 13 بحاراً سورياً وثمانية بحارين مصريين من الأجور غير المدفوعة والظروف الصحية الرديئة والأغذية الرديئة والأغذية على حدة حول الظروف التي عرضت عليهم قبل الانضمام إلى السفينة. كان هذا لتجنب تعرضهم لمزيد من المضايقات من قبل الضابط الأول. الذي كان على ما يبدو المصدر الرئيسي للمشاكل على متن السفينة وكان يحاول أيضا معرفة من اتصل بالـTFI. وجد المفتش عدة عقود توظيف وقام بحساب المبلغ الذي كان يجب دفعه للطاقم.

وكشفت عملية تفتيش تابعة لسلطات

السيطرة على الميناء في الدولة عن 17 خرقاً وتم احتجاز السفينة بسبب انتهاكها لاتفاقية العمل البحري. وتدهور الوضع على متن السفينة. كان يجب استدعاء الشرطة عندما قام الضابط الأول بالاعتداء جسدياً على أحد أفراد الطاقم. وأخبر ربان السفينة الشرطة كذباً بأن البحارة المصريين قد فروا من السفينة. وتبع ذلك عملية بحث لمدة ثلاث ساعات في مدينة سيبينيك. خلال كل هذا. لم تتصل الشركة بالوكيل أو بالـ ITF. وفشلت في الرد على احتجاز سلطات دولة الميناء. كما أنها لم تستجب لمطالب الـTF! بشأن الدفعات المستحقة للطاقم.

في نهاية المطاف, بعد أن صعد ممثل الدولة صاحبة العلم, عُرض على البحارة المصريين مبلغ 3000 دولار أمريكي, وهو ما رفضوه. وصلت المفاوضات المطولة إلى حل مقبول - سيحصل الطاقم علي الأموال المتعاقد عليها, ما مجموعه 46910 دولارا أمريكياً, وسيتم إيداع بقية الأموال

الحسوبة من قبل المستأجر مع كاتب العدل العام. لمنح الطاقم فرصة الحصول عليها من خلال إجراءات قانونية ضد شركة الشحن.

وإذا لم يقبلوا ذلك، كان سيتم إيداع كامل المبلغ المطالب به. ولن يكون لدى الطاقم أي مدفوعات مؤقتة وسيسمح للسفينة بمغادرة الميناء. كان بمقدور الطاقم أن يحتجز السفينة بدلاً من ذلك. لكن المحامي الذي يعمل مع نقابة البحارة في كرواتيا نصح بأن ذلك محفوف بالخاطر: فالسفينة كان عمرها 34 عاماً. وتستغرق إجراءات الحكمة سنوات عديدة. كما يمكن أن تظهر ديون على السفينة مما يعني أنهم لن يتلقوا شيئاً في النماءة

تم دفع الأموال المتعاقد عليها للبحارة على متن السفينة وعادوا إلى ديارهم. وتستمر معركتهم القانونية من أجل المال المعلق. ■

# سلطات دولة الميناء تساعد الـITF في الوصول إلى السفن

تلقى الـITF شكوى مجهولة فيما يتعلق بأجور البحارة والعمل الإضافي على متن سفينة "كوندوروس" (Koundouros) في يناير من عام 2018 ولكنها احتاجت إلى مساعدة سلطات دولة الميناء للوصول إلى الرصيف أثناء مواجهتها للمقاومة. يخبرنا "كيث مكوريستون"، مفتش الـITF في غرب أستراليا المزيد

عندما عادت سفينة "كوندوروس" (Koundouros) إلى ميناء والكوت. واجهنا صعوبات في الوصول إلى الرصيف. لقد حذرت من أنه إذا اتصلنا بإدارة السفينة أو بالربان. فإن بعض البحارة قد يتعرضون للتهديد بعدم توظيفهم في المستقبل أو قد يتم إرسالهم إلى بلدهم. كانت الشكوى خطيرة بما فيه الكفاية لخرق اتفاقية العمل البحري (MLC). لذلك اتصلت بهيئة السلامة البحرية الإسترالية لذلك اتصلت بهيئة السلامة البحرية الإسترالية (AMSA). وهي سلطة السيطرة على الميناء في الدولة.

وتم الاتفاق على أن أتمكن من الوصول إلى السفينة وأن يرافقني مفتش من الـ(AMSA). في الساعة 13:00 في يوم زيارتنا. تلقيت رسالةً نصيّة من بحار عادي تفيد أنه ألقي باللائمة عليه لإبلاغ الـTFI. وتم إخراجه من السفينة وكان من المقرر ترحيله في اليوم التالي. وقد أخبرته الإدارة بأن يكتب رسالة تطلب إعادته إلى الوطن بسبب مشاكل شخصية تطلب إعادته إلى الوطن بسبب مشاكل شخصية

وكان يقيم في الفندق نفسه الذي نقيم فيه في كاراثاً, لذلك التقيناً. وقدم معلومات عن أجره وعقده وقال إن معظم أفراد الطاقم كانوا خائفين من الشكوى. لم يكن يريد العودة إلى السفينة.

قام الـTFI و (AMSA) بزيارة السفينة وإبلاغ الربان عن الشكاوى. كانت السفينة مغطاة باتفاقية جماعية تمت الموافقة عليها من قبل الـTFI ولكن بدا أن الأجر الشهري كان غير متوافق مع جداول الأجور. ولم يتم تسجيل سجلات الوقت الإضافي بشكل صحيح ولم يتمكن الربان من تقديم مستندات الأجور الضرورية. عندما طلبنا من أفراد الطاقم تقديم نسخ من بيانات الأجور الخاصة بهم. زعموا أنهم قاموا بالتخلص منها عن طريق الخطأ أجراس الإنذار كانت تدق. كنا نشتبه في وجود مؤامرة لإخفاء أوجه النقص عنا.

بعد ثلاث ساعات من حصول هذا. احتجزت (AMSA) السفينة لخرقها اتفاقية العمل البحري (AMSA). أعرب مشغلو السفينة عن دهشتهم. وفجأة وجد الريان الوثائق المطلوبة. والتي أثبتت أن هذه الرواتب الشهرية لم يتم دفعها كما هو مطلوب بوجب اتفاقية ال-ITF. ادعت الشركة أن هذا كان سوء تفاهم ووافقت على دفع مبالغ نقدية إضافة إلى هذه الأجور المستحقة.

بقيت السفينة في المرسى وسيتم تفتيشها مرة أخرى لتحديد أن كل شيء قد تم تصحيحه. في غضون ذلك. يدعي مالك السفينة أن هذه حالة فردية ويقوم بإجراء خمقيق كامل في إدارة السفينة.

تمت إعادة البحار إلى وطنه وتمت تسوية مطالبته بالتعويض بإعطائه أجر كامل عن مدة أربعة أشهر. ■

رسائل الـSMS: SMS: رسائل الـ

# مفتشو (۱۲۲۱) یعملون من آجللک

يمكن لأي بحار يواجه المتاعب في أي مكان في العالم الاتصال بمفتش الـITF للحصول على المساعدة على مدار الساعة وطيلة أيام الأسبوع. في هذه الصفحة، تلتقي نشرة البحارة مع "ستيف تروزديل"، المنسق الأول لمفتشية الـITF، ثم تبرز بعضاً من فريق المفتشين المكون من 140 شخصاً يعملون في 57 دولة.



# قيادة المفتشين

ما الذي أتى بك إلى الـTT! في عام 1999 كنت أعمل في شركة تكنولوجيا معلومات وأصبحت مستشاراً بدوام كامل لدى الـ ITF. في عام 2004، أتيحت لي فرصة الانضمام إلى الـTf وخمل مسؤولية تطوير وتدريب المنشية. وأوصت مراجعة لاحقة للمفتشية وآليات الدعم بإنشاء وظيفة (منسق المفتشية) لرصد وإدارة المفتشية، والتي تم تعييني لشغلها في عام 2015.

ما هي مسؤولياتك؟ أنا مسؤول عن الأداء التشغيلي لجميع منسقي الـTFI والمنتشين وجهات الاتصال. أقوم بتنسيق توظيفهم وتدريبهم وتطويرهم وتقييمهم المستمر لضمان قيام كل منهم بعمله بفعالية.

أقوم بقيادة فريق مكون من تسعة أشخاص في المكتب الرئيسي للـITF - مساعد بحري. منسق فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز ومسئول الرفاه . والأشخاص السبعة الباقون هم فريق دعم

المفتشية/البحارة، الذين يتعاملون مع حالات البحارة الفردية ويدعمون المفتشية. نَحن ندير ندوات حول الوعي النقابي لمساعدة منتسبي الـITF على توظيفٍ أعضاء جدد من خلال جعّل البحارة أكثر وعياً بمزايا العضوية النقابية وحقوقهم على متن السفن. لقد أجرينا ستةً من هذه الحلقات الدراسية حتى الآن ونخطط لثلاثة أخرى في عام 2019.

أشارك أيضاً في بناء علاقات خارجية - مع أكادميات بحرية لتضمين فيروس نقص الناعة البشرية/الإيدز في مناهج التدريب ومع الحكومات والسلطات البحرية في منطقة العالم العربى وإيران حتى نكون في وضع أفضل لمساعدة

كيف توظف وتدرب المفتشين الجدد؟ عندماً يصبح منصب مفتش جديد أو بديل متاحاً. نبلغ جميع المنتسبين البحريين في البلد الحدد، حيث يجب أن يتم اعتماد كل مرشح من

قبل النقابة المنتسبة للـITF. أقابل كل مِرشح، إلى جانب منسق/*مف*تش متمرس وأحياناً *م*ثل ً عُن نقابة عمالية. ما أبحث عنه هو فهم الدور والمعرفة بالنقابات العمالية والـITF، والأهم من ذلك، الشغف جاه الوظيفة بحدّ ذاتها.

كجزء من برنامج التعريف الخاص بهم، يأتي المرشحين الناجحين إلى لندن للتدريب لمدة شهر وبعد ذلك يقِضون الوقت في اكتساب خبرة عملية جنباً إلى جنب مع مفتش في ميناء أوروبي.

إلى جانب الاستجابة لنداءات المساعدة، ماذا يفعل المفتشون أيضاً؟

إن الاستجابة لنداءات المساعدة هي دائماً الأولوية الأولى للمفتشين. لكنهم يقضون ما يقارب الـ 60 % من وقتهم في القيام بعمليات تفتيش روتينية للسفن في الميناء - وبقية وقتهم على السفن التي كانت تعاني من مشاكل سابقة. تلك التي لم تغطى ضمن اتفاقية للـITF والسفن التي لم يتم تفتيشها من قبل.

برأيك ما هو التحدي الأكبر الذي يواجه

هناك عدّد من التحديات التي تواجه المفتشية. لكن الهجر لا يزال عِثْل مشكلة كبيرة. فهو لا يختفي وهو مسؤول عن زيادة عدد طلبات المساعدةً. إن تواجدنا المتنامي على وسائل التواصل الاجتماعي جعل البحارة أكثر إدراكاً لوجود الـITF هنا لمساعدتهم، وبالتالي فإننا نتلقى المزيد من طلبات المساعدة.

ما هو أكثر ما يعجبك في وظيفتك؟ الشعور بالرضا عند رؤية مفتشينا وفريق دعم البحارة يقومون بوظائفهم بشكل فعال ورسائل الشكر والدعم من البحارة الذين تمّت مساعدتهم بنجاح. 🗖

# نقدم لكم أحدث من تم توظيفهم لدى الـITF



#### خوسيه راميريز ب 'يوشيهيرو تويوميتسو"

(طوكيو، اليابان) كان يعمل في نقابة كل البحارة اليابانين (All Japan Seamen's Union) لمدّة 15 عاماً. وخلال ذلك الوقت، شارك في أنشطة النقابات الدولية وفي المكتب الإداري. وهو مصمم كمفتش على بذل قصارى جهده لحماية حقوق البحارة والفوز بعمل لائق لجعل مهنة البحار مهنة أكثر جاذبية.

(مانزانيلو، المكسيك) لديه ماضي بحري. بين عامي 2002 و2016، وقد عمل في جميع أنحاء العالم مع طواقم متعددة الجنسيات على متن السفن الساحلية والسفن التي تبحر في الحيطات كمتدرب. وهو يعمَّل الآن لصَّالح نقابِة (OCPNRM). اختار أن يكون مفتشاً حتى يتمكن من المساعدة في خسين ظروف الطواقم على متن السفن التي تزور المكسيك. كما يريد بناء وخسين العلاقات مع الاخادات العمالية الحلية والوطنية الصادقة..



#### كوين كيهنن (روتردام، هولندا)

العاملة.

أصبح مُفتشاً مساعدٍا في يوليو من عام 2018 بعد 36 عاماً من العمل كعامل رصِّيف في ميناء روتردام. كان عضواً نقابيّاً منذ البداية، وفي عام 2012 تم انتخابه أميناً لجلس نقابة عمال الأرصفة في نقابة عمال الأرصفة (FNV Havens). ومنها انطلق كوين إلى فرصة أن يكون جزءا من هيئة التفتيش التابعة للـITF. فهي تمنحه أفضل ما يقدّمه: يحب كوين أن يتمكن من مساعدة البحارة مباشرة وأن يشهد امتنانهم، مع الاستمرار في كونه جزءا من نقابة نقل تعمل في جميع أنحاء العالم للكفاح من أجل حقوق الطبقة



#### لنفنأ مارتيني (جنوى، إيطالياً - مساعدة

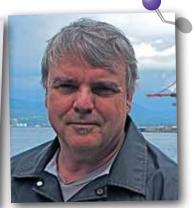
لمنسق الـTF!، ايطاليا) عمرها 29 عاماً. بدأت مسيرتها المهنِية كمتدربة في عمر الـ 19 عاماً. عملت لمدة 10 أعوام على متن سفن سياحية قبل أن خصل على منصب الضابط الثاني برخصة نائب ربان. في مارس من عام 2018 انضمت إلى نقابة FIT-CISL وثم تعيينها كمفتشة ِ في الـITF. وهي جُد هذا الدور مثيرا للاهتمام. لأنها ولكونها بحارة سابقة تريد مساعدة الآخرين قدر الإمكان للدفاع عن حقوقهم. وهي تصف الصناعة البحرية قائلة "إنها وظيفة حياتي".

# أضواع على فريق كندا

يعرف أي بحار أبحر في كندا أنها بلد كبير ذات شواطئ طويلة للغاية وأحياناً موانئ بعيدة. رما قد واجهت ظروف الطقس الشتوية القاسية التي تشكل خطراً على البحارة. لحسن الحظ، يتوزع مفتشو الـITF الكنديون بمواقع استراتيجية لتغطية البلاد بأكملها ولتنسيق عملهم، من أجل تقديم الدعم والخدمات إلى البحارة في العالم.

يعمل فريق كندا عن كثب مع ضباط سلطات السيطرة على الميناء في الدولة (PSC) لفرض تطبيق اتفاقية العمل البحري. في الواقع، كانت كندا أول دولة خَتجز سفينة خَت اتفاقية العمل البحري، بعد يومين فقط من دخولها حيز التنفيذ في عام 2013. يعلم مالكو السفن أن الفريق جاد في عمله عندما يرفعون شكاوى البحارة.

#### قابل الفريق:









#### بيتر لاهاى

يتمركز في فّانكوفر، حيث يغطى الساحل الغربى لكندا وينسق الفريق الكنيدي. انضم إلى الـ ITF قبل 25 عامٍاً. ومنذ ذلك الحين، ساعد عددا لا يحصى من البحارة وعائلاتهم في حالات الهجر. والظروف المروعة، والأجور المسروقة، والإصابات الشخصية. والموت. والمسائل العامة لحقوق الإنسان. قاد بيتر حملات لحماية حقوق البحارة كما قام بتدريب مفتشى الـITF الجدد.

#### فينس جيانوبولوس

يغطى طريق سانت لورنس البحرى والبحيرات الكبرى. ومقر عمله فى مونتريال، لكنه يقضى الكثير من الوقت على الطريق للدفاع عن البحارة في واحدة من أكبر المناطق التشغيلية للمفتشين في العالم. منذ انضمامه إلى الـITF قبل خمس سنوات في سن الـ 23، طور فينس مهارات لا تصدق لحل المشكلات، وطور علاقات قوية مع ضباط (PSC) وقاد المعركة على الملاِّحة الساحلية في كندا. ويركز أيضاً على مشاكل التربيط وتأثيرها على سلامة البحارة.

#### كارل ريسىر

يغطّى ساحل الحيط الأطلسي، بما فى ذلك نيوفاوندلاند. عمل كارل مع الــTFT لمدة أربع سنوات، بعد أن قاد أكبر نقابة عمال بناء سفن في كندا. كارل هو زعيم طبيعي ومناضلٌ منٍ أجل حقوق العمال. قاد كارل مؤِخرا حملة عالمية استمرت 18 شهرا ضد شركة شحن حاويات كبيرة رفضت توقيع اتفاقيات الـITF الجماعية. وفي النهاية، غيرت الشركة موقفها -ونتيجة لذلك، فإن 500 بحار يتمتعون الآن بزيادات في الأجور تصل إلى 55 في المائة وظروف جديدة خميهم هم وعائلاتهم.

ناثان سويث هو أحدث عضو في الفريق ويغطي أيضاً الساحل الغربي لكندا. حيث يقدم الدعم والتغطية لبيتر باعتباره جهة اتصال رسمية لِلـ ITF. في سنته الأولى، أثبتِ ناثان أنه لا يستسلم - كان معروفاً عنه أنه يجلس على متن سفينة لأكثر من يوم دون مغادرة، للحصول على النتيجة الصحيحة. هناك العديد من السفن التي احتجزها (PSC) ير - (-05) بسببه وهو مناصل بالعنى الحقيقي للكلمة.

#### دليل من ٨ صفحات قابل للسحب

# دلیلگ من الکا للحصول علی المساعدة

#### كيفية العثور على نقابة للبحارة أو مفتش ITF

نقطة الاتصال الأولى ينبغي أن تكون نقابتك - إذا لم تكن عضوا في نقابة إلى الآن. فعليك معرفة طريقة الانضمام الى نقابة إذا كنت بحاجة إلى مساعدة على - - - - - من حديث إما كل المورد أو إذا كنت عضوا في نقابة وتواجه صعوبة في الاتصال بنقابتك, عندها عليك الاتصال بمفتش للـITF. يكنك أن تجد كافة التفاصيل في هذا الدليل.

مكنك التحقق من النقابات المنتسبة للـITF على الموقع www.itfseafarers.org انقر فوق علامة التبويب "البحث عن مفتش أو نقابة".

إذا كان لديك هاتف خلوي أو تابلت قم بتحميل التطبيق الجاني 'ITF Seafarers' الأَن من الموقع

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

- ابحث على معلومات الاتصال المتعلقة بأقرب مفتش أو منسـق ITF أو نقابة.
- خَفَق من الشروط والظروف على منن السفينة قبل التوقيع على عقد العمل على متنها
  - اتصل بهاتف مساعدة الـITF المباشر
- خَفَق من أن ساعات استراحتك تتماشى مع الأنظمة

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





- رقم الـ IMO • الموقع الحالي • عدد أعضاء الطاقم/ الجنسبة
  - عن المشكلة • وصف المشكلة
- منذ متى وانت تواجه المشكلة

كيفية الاتصال بالـTF

رسائل الـA44 7984356573 SMS رسائل

واتساب/فايبر 7523515097 +44

قبل أن تتصل

إجراء المكالمة:

عن المتصل

• الاسم

• الحنسية

عن السفينة

• الاسم

• العلم

• الرتبة في السفينة

• معلومات الاتصال

برید الکترونی seafsupport@itf.org.uk

استخدم القائمة التالية لمساعدتك في الاستعداد قبل

• هل يوجد آخرون يواجهون نفس المشكلة

#### مراكز البحارة

مراكز البحارة توفر المشورة، بالاضافة إلى اشخاص يمكنك التحدث إليهم، ومرافق للاتصال بمنزلك ومكان للاسترخاء بعيدا عن السفينة.

من اجل العثور على اقرب مركز بحارة لك قم بتحميل التطبيق الجاني "Shoreleave" من الموقع:

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm















Find Inspector or Union





**ITF Seafarers** 





www.facebook.com/ itfseafarerssupport

@ITFwellbeing

# الحصول على الوظيفة وكلاء التوظيف

تنض اتفاقية العمل البحري على تنظيم عمل وكالات التوظيف الخاصة. ويحظر عليهم: تقاضي أية رسوم من قبل البحارة من اجل 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.

## قبل أن توقع عقد العمل نصائح الـITF بشأن عقد عملك في البحر

إن أفضل ضمان لشروط العمل في البحر هي فقط بتوقيع عقود العمل طبقاً للاتفاقية الجماعية الموافق عليها من قبل الـ ITF. إذا لم يحدث ذلك، تالياً بعض الشروط التي يجب الانتباه لها.

- لا تبدأ العمل على السفينة قبل توقيع عقد مكتوب.
- لا تقم بتوقيع عقد على بياض نهائياً. أو عقد عمد عقد يشتمل على بنود وشروط غير محددة أو غير مألوفة بالنسبة لك.
- تأكد فيما إذا كان العقد يشير إلى اتفاقية العمل الجماعية. 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 المام.
- لاتقم 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 مثلا 40. 44 ساعة أسبوعياً. منظمة العمل الدولية تحدد الأقصى لساعات العمل المسموح بها أسبوعياً وهي 48 ساعة أسبوعياً (208 ساعة شهراً).
- تأكد من أن العقدينص بوضوح على كيفية دفع ساعات العمل الإضافي وكيفية احتسابها. يمكن أن يتم احتسابها اعتمادا على الراتب الأساسي. أو يمكن أن يتم دفعها شهريا 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 1.25 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 30 يوم سنويا أو 2.5 يوم أجازة لكل شهرعمل.
- 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 كالمرابعة موقعة خاصة بك من عقد العمل.
- تأكد ان عقدك ينص أنك مخول بالحصول على نفقات الترحيل الى بلادك. ولا تقم بالتوقيع على أي شرط ينص على أي شرط ينص على تحميلك مسؤولية دفع جزء أو كل نفقات الترحيل.
- م تأكد من الشروط التي تنهي عقدك بما فيها المهلة القانونية لذلك
- تذكر ... بأنه مهما تكن الشروط والظروف الطروف التي يتم إدخالها طواعية في العقد أو الاتفاقية فإنها تعتبر ملزمة قانونياً عند نشوء أي خلاف.

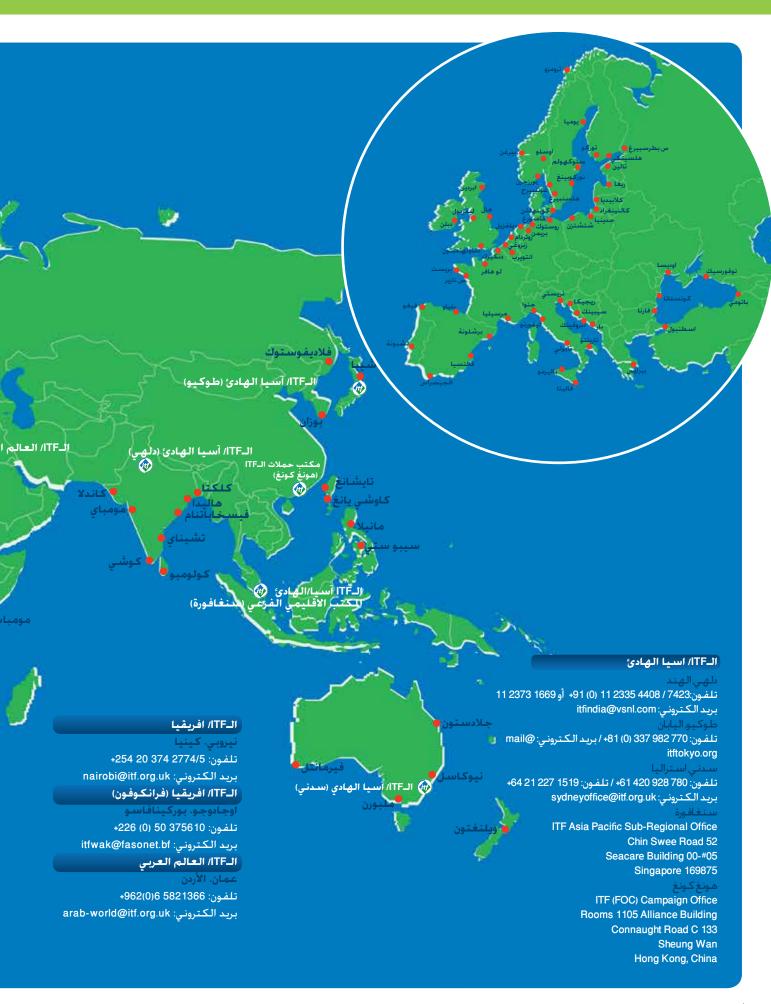
لمعرفة ما إذا كانت سفينتك مغطاه بواسطة اتفاقية معتمدة من الـTFI. اذهب إلى الموقع: itf.seafarers.org وانقر فوق علامة التبويب "البحث عن السفينة".

استخدم تطبيق الـTFI على الهاتف النقال والأجهزة اللوحية للبحث عن السفينة:

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

# قوائم مفتشي الـITF

البريد الالكتروني	الهاتف الخلوي	هاتف المكتب	الميناء	البلد	الوظيفة	الاسم
alarcon roberto@itf.org.uk	+54 9 11 4414 5687	+54 341 425 6695	روزاريو	الارجنتين	منسق	Roberto Jorge Alarcón
vidal rodolfo@itf.org.uk	+54 9 11 4414 5911	+54 11 4331 4043	رور ریو بیونس ایر س	الارجنتين	مفتش	Rodolfo Vidal
summers_dean@itf.org.uk	+61 419 934 648	+61 2 9267 9134	سدني	استراليا	منسق	Dean Summers
purcell_matt@itf.org.uk	+61 418 387 966	+61 (0) 3 9329 5477	ملبورن	استراليا	مساعد منسق	Matt Purcell
mccorriston_keith@itf.org.uk	+61 422 014 861	+61 8 9335 0500	فريمانتك	استراليا	مفتش	Keith McCorriston
maguire_sarah@itf.org.uk	+61 434525416		غلادستون	استراليا	مفتش	Sarah Maguire
summers_dean@itf.org.uk	+61 419 934 648		نيوكاسل	استراليا	مسؤول اتصال	Ben West
roos_christian@itf.org.uk	+32 486 123 890	+32 2 549 11 03	زيبروغي	بلجيكا	مفتش	Christian Roos
van-noten_marc@itf.org.uk	+32 475 775700	+32 3 224 3419	انتويرب	بلجيكا	مفتش	Marc Van-Noten
huijsmans_rino@itf.org.uk sfousseni2002@yahoo.fr	+32 473 97 31 95 +229 97080213	+32(0)3 224 3414 +229 95192638	انتویرب	بلجيكا	مفتش مسؤول اتصال	Rino Huijsmans Souradjou Alassane Fousse
zini_ali@itf.org.uk	+55 (0) 41 99998 0008	+55 (0) 41 34220703	كوتونو بارناغوا	بنین البر از یل	منتوول الصال	Ali Zini
defreitas renialdo@itf.org.uk	+55 13 99761 0611	+55 13 3232 2373	سانتوس	البرازيل البرازيل	مفتش	Renialdo de Freitas
miladinov vladimir@itf.org.uk	+359 887 888 921	+359 2 931 5124	فارنا	بلغاريا	مفتش	Vladimir Miladinov
lahay peter@itf.org.uk	+1 604 418 0345	+1 604 251 7174	_ر_ فانكو فر	کندا	منسق	Peter Lahay
risser karl@itf.org.uk	+1 902 237 4403	+1 902 455 9327	هاليفاكس	كندا	مفتش	Karl Risser
giannopoulos_vincent@itf.org.uk	+1 514 970 4201	+1 514 931 7859	مونتريا	كندا	مفتش	Vincent Giannopoulos
Smith Nathan@itf.org.uk			فانكوفر	كندا	مفتش	Nathan Smith
villalon_juan@itf.org.uk	+56 99 2509565	+56 32 2217727	فالبر ازيو	تشيلي	مفتش	Juan Villalon Jones
sanchez_miguel@itf.org.uk	+57 310 657 3399	+57 5 3795493	بارنكويلا	كمبوديا	مفتش	Miguel Sanchez
peric_romano@itf.org.uk	+385 99 266 2885	+385 20 418 992	دبروفينك/بلوز	كرواتيا	منسق	Romano Peric
sarac_mario@itf.org.uk	+385 98 1775 729	+385 51 330 953	ريجيكا	كرواتيا	مفتش	Mario Sarac
kronja_milko@itf.org.uk	+385 98 336 590	+385 22 200 320	سيبنيك	كرواتيا	مفتش	Milko Kronja
bach_morten@itf.org.uk	+45 21649562	+45 88920355	كوبنهاغن	الدنمارك	مفتش	Morten Bach
hansen_peter@itf.org.uk	+45 30582456	+45(0)36 36 55 85	كوبنهاغن	الدنمارك	مفتش	Peter Hansen
elseify_talaat@itf.org.uk	+20 100 1638402	+20 66 3324 100	بورسعيد	مصر	مفتش	Talaat Elseify
kuiv_jaanus@itf.org.uk	+372 52 37 907	+372 6116 392	تالين	استونيا	مفتش	Jaanus Kuiv
bengts_kenneth@itf.org.uk orn_jan@itf.org.uk	+358 40 455 1229 +358 40 523 33 86	+358 9 615 20 258 +358 9 613 110	ھلسنکی تب ک	فناندا فناندا	منسق مساعد منسق	Kenneth Bengts Jan Örn
karla heikki@itf.org.uk	+358 50 4356 094	+358 9 615 110	تورکو هلسنکی	فنأندا	مساعد منسق مفتش	Heikki Karla
minkkinen ilpo@itf.org.uk	+358 40 7286932	+358 9 615 20 253	هستکی	فنلندا	مفتش	Ilpo Minkkinen
pouille_pascal@itf.org.uk	+33 3 80 23 95 86	+33 3 28 21 32 89	دنکریك	فرنسا	منسق	Pascal Pouille
archambaud corine@itf.org.uk	+33 685522767	+33 235266373	ولهافر	عرب فرنسا	مفتش	Corine Archambaud
lamade geoffroy@itf.org.uk	+33 660 30 12 70	+33 2 40 22 54 62	سنت ناز ایر	فرنسا	مفتش	Geoffroy Lamade
tallonneau laure@itf.org.uk	+33 6 85 65 52 98	+33 2 98 85 21 65	بریست	فرنسا	مفتش	Laure Tallonneau
reynaud yves@itf.org.uk	+33 6 07 68 16 34	+33 4 915 499 37	مارسيل	فرنسا	مفتش	Yves Reynaud
chijavadze_merab@itf.org.uk	+995 5 93 261303	+995 422 270177	باتومي	جورجيا	مفتش	Merab Chijavadze
amadou_hamani@itf.org.uk	+49 170 7603862	+49 381 670 0046	روستوك	المانيا	مفتش	Hamani Amadou
linderkamp_susan@itf.org.uk	+49 1511 2 666 006	+49 421 330 33 33	بريمن	المانيا	مساعد منسق	Susan Linderkamp
friedrich_karin@itf.org.uk	+49 170 85 08 695	+49 40 2800 6812	هامبورغ	المانيا	مفتش	Karin Friedrich
hemme_sven@itf.org.uk	+49 151 27037384	+49 471 92189209	برمنهافن	المانيا	مفتش	Sven Hemme
christiansen_ulf@itf.org.uk	+49 171 64 12 694	+49 40 2800 6811	هامبورغ	المانيا	مفتش	Ulf Christiansen
molloy_tommy@itf.org.uk	+44 776 418 2768	+44 151 639 8454		بريطانيا - شمال غرب	مفتش	Tommy Molloy
wilson_liam@itf.org.uk	+44 7539 171 323	+44 1224 210 118	سكوتلندا	بريطئيا	مفتش	Liam Wilson
keenan_paul@itf.org.uk	+44 7710 073880	+44 20 8989 6677		بريطانيا-شمالشرق	مفتش	Paul Keenan
kourakos_stamatis@itf.org.uk halas costas@itf.org.uk	+30 6 9 77 99 3709 +30 6944 297 565	+30 210 411 6610/6604 +30 210 411 6610/6604	بيراوس	اليونان اليونان	منسق مفتش	Stamatis Kourakos Costas Halas
bia januar@yahoo.com.br	+245 966605246	+245 955905895	بیر اوس بیساو	میودن غینیا-بیساو	مسؤول اتصال	Januario Jose Biague
lam_jason@itf.org.uk	+852 9735 3579	+852 2541 8133		عيب-بيسار هونغ كونغ، الصين -	مفتش	Jason Lam Wai Hong
jonas@sjomenn.is	+354 892 79 22	+354 551 1915	ر بكافيك	اسلندا	مفتش	Jónas Gardarsson
ratnam bv@itf.org.uk		91 8912 502 695 / 8912 552 592	فسخانتنام	الّهند	مفتش	B V Ratnam
roy chinmoy@itf.org.uk	+91 98300 43094	+91 33 2459 1312	كالكتا	الهند	مفتش	Chinmoy Roy
kumar_sree@itf.org.uk	+91 9381001311	+91 44 2522 3539	تشيناي	الهند	مفتش	K Sreekumar
gomes_louis@itf.org.uk	+91 8080556373	+91 22 2261 8368	مومباي	الهند	مفتش	
vasu_mukesh@itf.org.uk	+91 94272 67843	+91 2836 226 581	كاندلا	الهند	مفتش	Mukesh Vasu
Adhikary_Narayan@itf.org.uk	+91 9434517316	+91 3224 252203	هاليدا	الهند	مفتش	Narayan Adhikary
sebastian_thomas@itf.org.uk	+91 98950 48607	+91 484 2666409	كوتشي	الهند	مفتش	Thomas Sebastian
fleming_ken@itf.org.uk	+353 87 64 78636	+353 1 85 86 317	دبلن	ايرلندا	منسق	Ken Fleming
whelan_michael@itf.org.uk	+353 872501729		دبلن	ايرلندا	مفتش	Michael Whelan
shwartzman_michael@itf.org.uk	+972 54 4699282	+972 4 8512231	حيفا	اسرائيل	مفتش	Michael Shwartzman
difiore_francesco@itf.org.uk	+39 33 1670 8367	+39 10 25 18 675	جنوا ان :	ایطالیا ایطالیا	منسق : به ه	Francesco Di Fiore
nazzarri_bruno@itf.org.uk saitta_francesco@itf.org.uk	+39 335 612 9643	+39 (0) 586 072379 +39 91 321 745	ليفورنو	ايطاليا انطاليا	مفتش مفتش	Bruno Nazzarri Francesco Saitta
saitta_francesco@itr.org.uk leoncini_gianbattista@itf.org.uk	+39 338 698 4978 +39 335 482 703	+39 91 321 745	سيسيلي تارنتو	ايطاليا	مفتش مفتش	Gianbattista Leoncini
serretiello paolo@itf.org.uk	+39 335 482 706	+39 81 265021	نابولى	ايطاليا	مفتش	Paolo Serretiello
serretiello_paolo@itf.org.uk siligato paolo@itf.org.uk	+39 3484454343	109 01 200021	تابون <u>ي</u> ترسيتي	ايطاليا	مفتش	Paolo Serretiello Paolo Siligato
Djedje_Joachim@itf.org.uk	+225 07 88 00 83	+225 21 35 72 17	ابيدجان ابيدجان	ايتفات ساحل العاج	مفتش	Joachim Mel Djedje-Li
kodjara calixte@itf.org.uk		+225 08 17 60 65	سان بدرو	ساحل العاج	مسؤول اتصال	Calixte Kodjara
nie_kape@itf.org.uk	+225 47 05 36 32		سان بدرو سان بدرو	ساحل العاج	مسؤول اتصال	Kape Hie
ohori_fusao@itf.org.uk	+81 (0)90 6949 5469	+81 (0)3 5410 8320	طوكيو	اليابان	منسق	Fusao Ohori
shino_junya@itf.org.uk	+81 90 5553 8193	+81 52 655 5880	ناغويا	اليابان	مفتش	Junya Ishino
fujiki_shigeru@itf.org.uk	+81 90 9826 9411	+81 3 3735 0392	تشيبا	اليابان	مفتش	Shigeru Fujiki
toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk		+81(0)3 5410 8320	طوكيو	اليابان	مفتش	Yoshihiro Toyomitsu
mutugi_betty@itf.org.uk	+254 721 425828	+254 41 2230027	مومباسا	كينيا	مفتش	Betty Makena Mutugi
kim_hk@itf.org.uk	+82 10 5441 1232	+82 51 469 0294	بوسان	كوريا	منسق	HK Kim
bae_jh@itf.org.uk	+82 10 3832 4628	+82 51 463 4828	بوسان	کوریا ک	مفتش	Bae Jung Ho
nyeokjin_moon@itf.org.uk	+82 10 4444 8436	+82 32 881 9880	انشيون	كوريا	مفتش	Moon Hyeokjin
petrovskis_norbert@itf.org.uk	+371 29215136	+371 67709242	ريغا كلابديا	لاتفيا انتران ا	مفتش	Norbert Petrovskis
	+370 699 28198	+37046410448	كلابديا	ليتوانيا	مفتش	Andrey Chernov
chernov_andrey@itf.org.uk		+356 70060670	15,71	11_11	1	Daul Falzon
cnernov_andrey@itf.org.uk falzon_paul@itf.org.uk lozano enrique@itf.org.uk	+356 79969670 +52 1 229 161 0700	+356 79969670 +52 229 932 3023	فالیتا فیرکروز	مالطا المكسيك	مسؤول اتصال مفتش	Paul Falzon Enrique Lozano Díaz





# قوائم مفتشي الـITF تابع

البريد الالكتروني	الهاتف الخلوي	هاتف المكتب	الميناء	اليلا	الوظيفة	الاسم
markolovic_tomislav@itf.org.uk	+382 69 032 257	+382 30 315 105	بار	موتنتيغرو	مسؤول اتصال	Tomislav Markolović
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
keehnen_koen@itf.org.uk	+31 624336109	+31 883680368	روتردام	هولندا	مفتش	Koen Keehnen
mclaren_grahame@itf.org.uk	+64 21 292 1782	+64 4 801 7613	ولينغتون	نيوزيلندا	مفتش	Grahame McLaren
gjestrum angelica@itf.org.uk	+47 9 77 29 357	+47 22 82 58 24	اوسلو	النرويج	منسق	Angelica Gjestrum
steine tore@itf.org.uk	+47 907 68 115	+47 55 23 00 59	بير غن	النرويج	مفتش	Tore Steine
steder truls@itf.org.uk	+47 90 98 04 87	+47 35 54 82 40	بورسغرن	النرويج	مفتش	Truls M Vik Steder
lorentsen yngve@itf.org.uk	+47 (0) 41401222	+47 (0) 77 69 93 46	ترومزو	النرويج	مفتش	Yngve Lorentsen
fruto luis@itf.org.uk	+507 6617 8525	+507 315 1904	كرستوبال/بالباو	بنما	مفتش	Luis Carlos Fruto
pedaria joselito@itf.org.uk	+63 920 9700 168	+63 32 256 16 72	سيبو ستى	الفلبين	مفتش	Joselito Pedaria
aguinaldo rodrigo@itf.org.uk	+63 917 8111 763	+63 2 536 8287	مانيلا	الفلبين	مفتش	Rodrigo Aguinaldo
mazurkiewicz adam@itf.org.uk	+48 501 539329	+48 91 4239707	شتشيز ن	بو لندا	منسق	Adam Mazurkiewicz
daleki grzegorz@itf.org.uk	+48 514 430 374	+48 58 6616096	جدينا/غدانسك	بو لندا	مفتش	Grzegorz Daleki
pires joao@itf.org.uk	+351 91 936 4885	+351 21 391 8181	لشبونة	البر تغال	مفتش	João de Deus Gomes Pires
garcia felipe@itf.org.uk	+1 787 410 1344	+1 787 999 8130	بر سان خوان	بورتریکو بورتریکو	مفتش	Felipe Garcia Cortijo
mihalcioiu adrian@itf.org.uk	+40 722 248 828	+40 241 618 587	کو نستانز ا	ر و مانیا	مفتش	Adrian Mihalcioiu
fishov sergey@itf.org.uk	+7 911 096 9383	+7 812 718 6380	سنت بطر سبير غ	روسيا	منسق	Sergey Fishov
pavlov kirill@itf.org.uk	+7 911 929 04 26	+7 812 718 6380	سنت بطرسبير غ	روسیا	مفتش	Kirill Pavlov
ananina olga@itf.org.uk	+7 9887 621232	+7 8617 612556	نو فر سيك	روسيا	مفتش	Olga Ananina
osichansky petr@itf.org.uk	+7 914 790 6485	+7 4232 512 485	فلادفستوك	روسيا روسيا	مفتش	Petr Osichansky
mamontov vadim@itf.org.uk	+7 9062 38 68 58	+7 4012 656 840/475	کالینغر اد کالینغر اد	رو <del>سی</del> روسیا	مفتش	Vadim Mamontov
syndmarine@gmail.com	+221 775364071	+221 775364071	داکار	السنغال	مسؤول اتصال	Mouhamed Diagne
souskeita@gmail.com	+221 77 692 64 08	1221770004071	داکار	السينغال	مسؤول اتصال	Seydina Ousmane Keita
daniel tan@seacare.com.sq	+65 9616 5983	+65 6379 5660	سنغافورة	سنغافورة	مسؤول اتصال	Daniel Tan Keng Hui
duan qwee@itf.org.uk	+65 9823 4979	+65 6390 1611	سنغافورة	سنغافورة	مسؤول اتصال	Gwee Guo Duan
baz luz@itf.org.uk	+34 660 682 164	+34 986 221 177	فيغو	اسبانيا	منسق	Luz Baz
arrachedi mohamed@itf.org.uk	+34 629 419 007	+34 944 93 5659	بلباو	اسبانيا	مفتش	Mohamed Arrachedi
galan gonzalo@itf.org.uk	+34 638809166	104 044 00 0000	ببر لاس بالاماس	اسبانيا	مفتش	Gonzalo Galan
garcia_juan@itf.org.uk	+34 628 565 184	+34 96 367 06 45	فالانسيا	اسبانيا	مفتش	Juan Ramon Garcia
perera ranjan@itf.org.uk	+94 773 147005	+94 112 583040	کولمبو کولمبو	سير لانكا	مفتش	Ranjan Perera
barning annica@itf.org.uk	+46 70 57 49 714	194 112 303040	ستوكهولم	السويد	منسق	Annica Barning
bradd fredrik@itf.org.uk	+46 76 1006445	+46 10 4803103	ستوحهونم اومیا	السويد	مساعد منسق	Fredrik Bradd
larsson goran@itf.org.uk	+46 70 626 7788	+46 10 480 3114	اوم <u>ي</u> غوثنبيرغ	السويد	مفتش مفتش	Göran Larsson
andre hakan@itf.org.uk	+46 70 574 2223	+46 8 791 41 02	نوركوبنغ	السويد	مفتش	Haakan Andre
lindmark mikael@itf.org.uk	+40 70 374 2223	+46(0)8 791 4100	تور دوبتع مالمو	السويد	مفتش	Mikael Lindmark
chang sanders@itf.org.uk	+886 921935040	+886 22515 0302	مانمو تايشانغ	تايوان، الصين	مفتش	Sanders Chang
tu tse-ting@itf.org.uk	+886 988513979	+886 7 5212380	كاوشيانغ كاوشيانغ	تايوان، الصين	مفتش	Tse-Ting Tu
paxhominibus@hotmail.com	+228 99 50 53 35	+228 90 04 24 07				Franck Kokou Séyram Akposs
	+90 535 663 3124	+90 216 4945175	لومو اسطنبول	توغو تركيا	منتوول الصال	Muzaffer Civelek
civelek_muzaffer@itf.org.uk			· ·	برخیا اه که انبا		
yefrimenko_nataliya@itf.org.uk	+380 50 336 6792 +1 504 442 1556	+380 482 429 901 + 1 504 581 3196	اوديسا نيو اور ليانز	او حراتيا الو لايات المتحدة	مفتش	Nataliya Yefrimenko
boudreaux_dwayne@itf.org.uk	+1 201 417 2805	+1 201 434 6000 (ext 240)		الولايات المتحدة الولايات المتحدة	منسق منسق	Dwayne Boudreaux
esopa_enrico@itf.org.uk		, ,	نيويورك			Enrico Esopa
engels_jeff@itf.org.uk	+1 206 331 2134	+1 206 408 7713	الساحل الغربي	الولايات المتحدة	منسق ه	Jeff Engels
shipley_barbara@itf.org.uk	+1 202 412 8422	+1 757 622 1892	بلتيمور /نورفولك	الولايات المتحدة	مفتش	Barbara Shipley
connor_corey@itf.org.uk	+1 843 469 5611		تشار لستون	الولايات المتحدة	مفتش	Corey Connor
larson_martin@itf.org.uk	+1 503 347 7775	.4 =10 0=0 =1==	بورتلاند	الولايات المتحدة	مفتش	Martin D. Larson
aung_shwe@itf.org.uk	+1 713 447 0438	+1 713 659 5152	هيوستن	الولايات المتحدة	مفتش	Shwe Tun Aung
mueller_stefan@itf.org.uk	+1 562 673 9786	+1 562 493 8714	كالفورنيا	الولايات المتحدة	مفتش	Stefan Mueller-Dombois
sasso_tony@itf.org.uk	+1 321 258 8217	+1 321 784 0686	فلوريدا	الولايات المتحدة	مفتش	Tony Sasso
baker_michael@itf.org.uk	+1 440 667 5031	+1 216 781 7816	كليفلاند	الولايات المتحدة	مسؤول اتصال	Michael Baker

# كيف تدافع عن حقوقائ اقرأ هذا أولا

يلتزم الاقحاد الدولي لعمال النقل ITF بدعم البحارة العاملين على السفن التي ترفع اعلام دول المواءمة للحصول على أجور عادلة وتغطية مناسبة للاتفاقيات الجماعية.

يلجاً البحارة أحيانا إلى رفع دعاوى قانونية لدى الحاكم المحلية، وقد يقومون أحيانا بمقاطعة السفينة. وتختلف الحالة من مكان إلى آخر فما يكون صحيحا في دولة ما قد لا يكون كذلك فى دولة أخرى.

قم بالاتصال بممثل الـITF للحصول على الإرشادات اللازمة حيث يمكنك الاطلاع على البريد الالكتروني ورقم الهاتف ضمن هذه النشرة. كما ينبغي عليك طلب الاستشارة القانونية محليا قبل الشروع في الدعوى.

في بعض البلدان يعمل القانون بالفعل ضدك وضد زملائك من طاقم السفينة إذا ما قمتم بالإضراب عن

العمل، وفي هذه الحالة يقوم مثل النقابة المنتسبة للـ ITF بتقديم إيضاحات بهذا الشأن.

وفي دول كثيرة أخرى يكون الإضراب هو المفتاح لكسب القضية المتنازع عليها وهذا يعتمد مرة أخرى على الاستشارة التي خصلون عليها محليا.

وفي دول عديدة يكون من حقكم قانونيا أن تقوموا بالإضراب ما دامت السفينة راسية في الميناء وليست مبحرة.

وتذكروا أهمية الحافظة على انضباطكم وسلمية خرككم ووحدتكم عندما تقومون بالإضراب، وأن الإضراب مكفول كحق من حقوق الإنسان حسب القانون والدستور في كثير من الدول.

ومهما كان اختياركم فلا تنسوا التحدث إلى مثل الـ ITF الحلي قبل القيام بأي خَرك.

# الحوادث البحرية

هنالك قواعد إرشادية دولية تكفل معاملة البحارة بإنصاف إذا ما تعرضت سفينتهم لحادث بحري. سواء من قبل مالكي السفينة أو الميناء أو الدولة الساحلية أو دولة العلم أو حسب قوانين الدولة الأم. وتالياً هي حقوقك إذا حدث معك مثل هذا:

- من حقك الحصول على محام. قم بطلب الحامي قبل الإجابة عن أية أسئلة أو الإدلاء بأية بيانات لأن ذلك قد يستخدم ضدك في المستقبل.
  - ينبغي عليك أن تفهم الكلام الذي يوجه إليك واطلب من السلطات التوقف عن التحقيق معك إن لم تفهم. وإذا واجهت صعوبة في فهم اللغة التي يخاطبونك بها فقم بطلب مترجم.
  - على الشركة التي تعمل بها الالتزام بمساعدتك. لذا قم بالاتصال مع شركتك و/أو النقابة لطلب المشورة والمساعدة.

للمزيد من المعلومات: www.itfseafarers.org/your\_legal\_rights.cfm



اذا تلقيت للنو عرضا مغريا جدا للحصول على وظيفة من حيث لا تدري، فانه احتيال. هذا ما ينصح به مساعد سكرتير قسم البحارة في الـITF فايريزو يارسيلونا

> إذا تلقيت عرضا غير متوقع عن طريق البريد الالكتروني. فلا تقم بعمل أي شيء قبل أن تفكر مليا. هل وصل العرض من شركة شحن بحري معروفة؟ هل الأجر أكبر ما كنت خَلم؟ إذا W هو احتيال.

> لقد تضاعفت عمليات التوظيف الاحتيالية التي تستهدف البحارة - وخاصة الناس الذين يرغبون في العمل في مجال السفن السياحية - وقد صمم الحتالون مواقعهم الالكترونية مستخدمين أسماء وشعارات مطابقة لشركات حقيقية، ثم قاموا بنشر الخبر مباشرة عن طريق البريد الالكتروني والإعلانات والقوائم الجانية.

وان حدث وقبلت الوظيفة النيفة التي عرضوها عليك, فسيطلبون منك رسما لمرة واحدة. بحجة بدل تكاليف النقل إلى السفينة ورسم التأشيرة ومصاريف إدارية. إن ذلك بدون شك هو احتيال, إن طلب رسوم وكالة من أي بحار للحصول على أي وظيفة على متن سفينة هو غير قانوني في ظل اتفاقية العمل البحري.

لا تدفع أي شيء للمحتالين. سوف يستمرون

بالرجوع لك كي تدفع المزيد ويعدون بأن تكون المرة الأخيرة - ويحذرونك بأن لم تقم بدفع الدفعة الأخيرة فسوف تخسر كل ما دفعته مسبقاً. لن يتوقفوا حتى تصل إلى الإفلاس.

وحتى لو بدأت الخطوة الأولى في الطلب ورفضت دفع الرسم الأول. فريما كانوا قد طلبوا اسمك وتاريخ ميلادك وعنوان منزلك ونسخة عن جواز سفرك. حيث يستطيعون استغلال هذه البيانات لسرقة بياناتك الشخصية. وان كنت زودتهم بتفاصيل عن حسابك البنكي. فعليك بإشعار البنك فورا وإلا أفرغوا رصيدك.

انجازفة المترتبة على الاحتيال قليلة وتكلفتها منخفضة بالنسبة للمحتالين. فالحتالون لا يتعرضون في بلدانهم للمساءلة( فهم لا يتواجدون أبدا في بلدان مثل المملكة المتحدة والولايات المتحدة وأستراليا).

#### ماذا في وسعك أن تفعل؟

قم بتجاهل الأمر ولا تعط بياناتك الشخصية. وان كنت قد دفعت أي مبلغ فتوقف فورا عن

الدفع. تأكد من أي عرض وظيفي. فان وصلك عرض غير واقعي عن طريق البريد الالكتروني قم بحذفه وحذر أصدقاءك. كن حريصا على المقارنة بين عروض الوظائف التي تدعي أنها توظيف وبين الوظائف المزيفة على مواقع حقيقية. وخاصة تلك التي لا تتقاضى أية رسوم على إرسال القوائم الوظيفية والإعلانات.

إذا كنت تبحث عن وظيفة. قم بزيارة المواقع الالكترونية للخطوط البحرية الحقيقية وشركات الشحن المشهورة. ابحث عن التحذيرات الموجودة على الموقع وقم بالاتصال بالإدارة العامة للشركة إن ساورك أي شك.

إن ساورك أية شكوك حول أي عرض وظيفي تلقيته. فبإمكانك التواصل مع الـITF على البريد الالكتروني jobscam@itf.org.uk لطلب المشورة.

## بعض مؤشرات الاحتيال

- أية عروض لوظائف غير واقعية
- أي طلب لدفع النقود في أي وقت مقابل أي شيء
- أي طلب للحصول على تفاصيل عن حساباتك المصرفية
- أي طلب لتقديم صور عن الوثائق الشخصية كجواز السفر أو المؤهلات
- رقم الهاتف النقال وخاصة إذا كان وسيلة الاتصال الرئيسة لمكتب مفترض
  - عناوين البريد الإلكتروني الجانية مثل globomail ،gmail و yahoo.
  - عناوين البريد الإلكتروني التي يختلف فيها نطاق الدولة عن موقع المكتب المفترض
    - الرسائل التي حتوي على أخطاء إملائية ونحوية



من المعروف وقوع عدد كبير من البحارة الوطنيين والدوليين ضحايا للهجر. يعمل الـITF على حل هذه المشكلة، مع التركيز على ميادين معينة مثل الإعادة إلى الوطن، والأجور غير المدفوعة، ومستلزمات المعيشة الأساسية للبحارة الذين تم هجرهم. نحن نتعاون بشكل وثيق مع مؤسسات الأم المتحدة، والإدارات الوطنية، والمنظمات الدولية، وشركات الشحن، ومالكي السفن ووكالات تزويد العمالة. توضح نشرة البحارة كيف أن اتفاقية العمل البحري لعام 2006 تمنح الـ ITF والنقابات قدرةً أكبر للتعامل مع هذه الكارثة التي تواجه الصناعة وتلقي الضوء على حالة مروعة من الهجر في عُمان.

## الـITF يساعد الطواقم المهجورة في عمان

خصل بعض حالات الهجر الأكثر رعباً في منطقة العالم العربي. ولكن، كما يقول مفتش الـITF محمد الرشيدي، إن التصرفات المتكررة لشركة فينوس للشحن (Venous Shipping) هو أسوأ ما صادفه أبداً.

تم حظر شركة فينٍوس للشحن (Venous Shipping) مسبقاً من العمل في المياه الإقليمية للإمارات العربية المتحدة بسبب تخليها عن ثلاث سفن - وهي النوف (Al-Nouf)، وسيتي إيليت (City Elite)، وبيتا (Beta). لكن ذلك لمّ يوقفها عمّا تقوم به، ونتيجة لذلكِ طُلبِ من الـITF

مساعدة ستة عشر بحاراً هندياً تم التخلي عنهم لأكثر من أربعة أشهر في عام 2018.

تم تقديم وظائف من قبل شركة النور الساطع للُخدمات البحرية (Noor al Satee Marine آA Services) لأعضاء الطاقم. والتحقوا بالعمل على متن سفنها في الموانئ العمانية. بعد وقت قصير من التحاقهم. في أغسطس من عام 2018. ثم التخلي عنهم. وكانت أماكن إقامتهم سيئة للغاية. وكانوا في حالة من العوز في المؤونة ولم يتمّ دفع دولار واحد لهم خلال أربعة

كان الـITF قد ساعد مسبقاً الطاقم المهجور على هذه السفن في عامي 2016 و2017. لذلك صُدَّمنا لرؤية القضيَّة ذاتها تُفتح مرةً أخرى. لكن مع أعضاء طاقم مختلفين.

وكما يبين الرسم التوضيحي (إلى اليمين)، فقد تم نقلهم من سفينة إلى سفينة بينما كانوا بُحاجة ماسة للمغادرة والعودة إلى مواطنهم. فى نهاية المطاف، وبعد بذل الكثير من الجهد،

تمكنًا من مساعدة ستة عشر بحاراً من النزول في 6 نوفمبر ونأمل في إعادتهم إلى أوطانهم قريباً. قصتهم لم تنته رغم ذلك، حيث لا يزال المالك يرفض دفع مستحقاتهم.



# أندية الحماية والتعويض (P&I) تلعب دوراً جوهرياً عندما يتم هجر البحارة

إذا تم هجرك في العمل أو لحقت بك إصابة، فستقوم شركة تأمين ا & 0 مزودة خدمة التأمين بإصدار الضمان المالي الذي يفترض بمالكي السفن تقديمه للطاقم لتلبية حاجاتك المالية. يوضح ذلك جوناثان هير، رئيس لجنة التأمين الإلزامي للمجموعة الدولية، بشكل أكثر تفصيلاً.

> صادقت ثمانٌ وثمانوِن دولة على اتفاقية العمل البحري (MLC)، مثلةً 91 % من الأسطول العالمي من حيِّث أطنان الحمولة. ويعد هذا الإنجاز الهام شاهدا على الإرادة السياسية لتلك الحكومات وعمليّة منظمة العمل الدولية (ILO) التي جُمع بين الحكومات وأرباب العمل والنقابات لصياغة السياسة البحرية.

وفي إطار اتفاقية العمل البحري (MLC). يجب على مالكي السفن تقديم أدلة على الضمان المالي لتغطية التزاماتهم المتعلقة بإصابات العمل الشخصية وغيرها من المطالب التي يقدمها البحارة، ويجب أن يشمل ذلك سداد ما يصل إلى أربعة أشهر من الأجور المستحقة والتكاليف الأخرى ذات الصلة في حالات فشل مالك السفينة عن الإيفاء بالتزاماته بموجب اتفاق توظيف البحارة أو أي اتفاق تعاقدي آخر.

تتألف الجموعة الدولية من أندية الحماية والتعويض P&I Clubs (IG) من شركات التأمين البحري الثلاثة عشر الوسيطة، والتي يعتمد عليها مالكو 95 % من الأسطول العالمي لتلبية متطلبات اتفاقية العمل البحري (MLC). في عام 2016. اتبعت نوادي الجموعة الدولية IG قواعد وهياكل تأمين جديدة نتج عنها شهادات الضمان المالي التي يتعين على مالكي السفن الآن إظهارها على من سفنهم.

ساهمت الـ IG مؤخراً في تدريب مفتشي الـ ITF الجدد. بما في ذلك تأهيلهم للإدارة الفعالة

للمطالب المتعلقة بإصابات العمل الشخصية. وقد أتاح ذلك الجال لتبادل وجهات النظر بشأن القضايا التي يمكن أن تؤخر العودة السريعة للبحارة إلى أوطانهم عقب هجرهم والتخلي

وجدنا أن بعض السلطات القضائية رفضت السماح للبحارة المهجورين بمغادرة السفينة دون فرض شروط على إطلاق سراحهم، كالإصرار على وجود طاقم بديل على متن السفينة قبل السماح للطاقم المهجور بالمغادرة.

في ظل اتفاقية العمل البحري (MLC). يجب على الدولة أن تسهل العودة السريعة للطاقم الذين تم هجرهم ضمن حدود ولايتها القضائية. ومع ذلك، لا تبدي الدول تعاونا دائما مع عملية الإعادة إلى الوطن. من الضروري أن يقوم الـITF والأطراف الأخرى بالإبلاغ عن مثل هذه الحالات لمنظمة العمل الدولية (ILO) والمنظمة البحرية الدولية (IMO).

من خلال العمل بالتنسيق مع قطاع الملاحة البحرية ومنظمة العمل الدولية، يجب أن نشهد تغييرات في الإدراك والسلوك في بعض الدول. وِمع التركيز المستمر على مصلحة البحارة. ويجب أن تتبدد هذه المشاكل مع مرور الوقت.

بحلول خريف عام 2018، استجابت أندية الـIG بشكل جماعي لـ 32 حالة هجر. ستواصل الأندية العمل بفعاليةً مع الـITF وغيره للمساعدة في

#### الجموعة الدولية لأندية الحماية والتعويض P&I

#### • النادي السويدي

The Swedish Club - www.sv

• نادى المملكة المتحدة للحماية والتعويض

UK P&l Club - www.epandi.com Skuld - www.skuld.com • سكولد

• بریتانیا Britannia - www.britanniapandi.com

· ستيم شيب ميوتشوال Steamship Mutual - www.steamshipmutual.com • غارد Gard - www.gard.no

• نادي لندن للحماية والتعويض

The London P&I Club - www.londonpandi.com

West of England - www.westpandi.com

، نورث North - www.nepia.com

نادي مالكي السفن (شيب أونرز)

Shipowners - www.shipownerse

The Standard - www.standard

• النادي الأميركي

The American Club - www.american-club.com

جمعية الحماية والتعويض المشترك لأصحاب السفن

في اليّابان

'The Japan Shipowners

- Mutual Protection & Indemnity Association



## خذير للبحارة المهجورين: تصرّفوا بسرعة أو أنكم جازفون باحتمال الخسارة!

إن كنت تعتقد أنك قد تم هجرك، فمن بالغ الأهمية أن تقوم بتقديم شكواك والاتصال بمزود خدمة التأمين في أقرب وقت مكن. وإلا – كما يوضح منسق مفتشي الـITF ستيف تروزديل - فقد تخسر المعركة مالياً.



إلزامي على جميع السفن التي ترفع علم الدولة

التجاري في الموانئ التي تسري فيها اتفاقية العمل

قبل الطاقم، بالإضافة إلى قوة مالية كافية لتقديم

المساعدة المالية في الوقت المناسب في حالة حدوث الهجر. وهذا يعني عدم وقوع المزيد من البحارة لعدة

أِشْهِر ضَحِية العُورُ في الطعام أو الأجور أو عدم توفر

أي طريقة للعودة إلى ديارهم.

البحري (MLC). يجب أن يكون لدى مالكي السفن نوع من أنواع التأمين يمكن الوصول إليه مباشرة من

التي صادقت على اتفاقية العمل البحري 2006

(MLC). أو السفن التي تقوم بممارسة العمل

التأكد من امتلاك السفينة للتأمين المناسب قبل التوقيع معها على أي عقد. وكذلك التفكير ملياً قبل توقيع أي عقد في حال تعسر التأكد من صحة شهادة التأمين. يجب أن يتم عرض شهادة الضمان المالي بشكل

يجب على كل من وكلاء تزويد العمالة والبحارة

يجب أن يتم عرض شهادة الضمان المالي بشكل واضح على متن السفينة باللغة الإنجليزية. سيكون اسمها "شهادة تأمين أو ضمان مالي آخر لما يتعلق بتكاليف والتزامات إعادة البحارة إلى الوطن حسب ما هو مطلوب بموجب المادة (2.5.2). والبند (A2.5.2) من اتفاقية العمل البحري لعام 2006 بصيغته المعدلة".

يكنك التحقق من أن الشهادة لا تزال سارية المفعول من خلال البحث عن سفينتك على الموقع الإلكتروني لنادي الحماية والتعويض (P&I) أو شركة التأمين المذكورة في الشهادة.

إن كنت تعتقد أنك معرض لخطر الهجر, أو أنّه مر على استحقاق أجرك شهرين أو أكثر دون أن يتم الدفع لك, وتريد أن تعود إلى وطنك, فلا تنتظر وقتًا طويلاً للتحرك. قم بتقديم شكوى واتصل مباشرة بشركة التأمين, أو اطلب من الـITF التقدم بطلبٍ نيابةً عنك.

سوف يغطي التأمين أجورك المعلقة لمدة تصل إلى أربعة أشهر، بالإضافة إلى جميع الاستحقاقات الأخرى وفقًا لعقد العمل أو اتفاقية التفاوض الجماعي. لذلك من بالغ الأهمية عدم إهمال الأمر إلى ما بعد فوات الأوان. إذا انتظرت لدة ستة أشهر

لتقديم الطلب. فلن خَصل إلا على أجور أربعة أشهر من أصل استحقاقاتك العلقة.

يجب أن يغطي التأمين أيضاً جميع النفقات المعقولة. بما في ذلك الطعام الملائم, والملابس الضرورية. ونفقات الإقامة. ومياه الشرب. والوقود الأساسي اللازم للبقاء على متن السفينة وأي رعاية طبية ضرورية. بالإضافة إلى تكاليف العودة إلى الوطن (السفر "المناسب والسريع" عن طريق الجو عادةً. وجميع التكاليف العقولة للرحلة. مثل الغذاء والإقامة ونقل الأمتعة الشخصية). سوف تطبق هذه القواعد منذ لحظة حدوث الهجر وحتى الوصول إلى الوطن. ■

#### مكنك المطالبة بالتأمين إذا كان مالك السفينة:

- قد فشل في تغطية تكاليف عودتك إلى الوطن؛ أو
- قد تخلى عنك دون الإعالة والدعم اللازمين: أو
- قد قطع صلته بك من طرفٍ واحد، بما في ذلك الفشل في دفع الأجور التعاقدية لمدة شهرين على الأقل.

#### الـITF يطرح قضية الهجر على المنتدى الدولي

في 24 أبريل 2018. قدم وفد من الـITF عرضاً تقديمياً رائداً حول التكلفة البشرية للهجر خلال الجلسة الخامسة بعد المئة للجنة القانونية في المنظمة البحرية الدولية (IMO).

كان العرض التقديمي للـTTI هو أول عرض يتعلق بقضية هجر البحارة يتم تقديمه في الاجتماع. وقد ركز على آخر خحليل تم إجراؤه على قاعدة بيانات المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية. بشأن حالات هجر البحارة المبلغ عنها. لقد كان العرض والموجز الخاص بعمل الـITF المستمر موضع تقدير كبير من قبل الدول والمنظمات الأعضاء.

وقال برانكو بيرلان، مثل الـITF لدى المنظمة البحرية الدولية: "إن هيئة تفتيش الـITF والنقابات المنتسبة الحلية تبذل قصارى جهدها للتخفيف من هذه الأوضاع القاسية. إلا أنه على المزيد من الدول أصحاب الموانئ والدول التي تقوم السفن برفع أعلامها القيام بدور أكثر فعالية، وشدّدنا في المنظمة البحرية الدولية على الحاجة القصوى لجميع الحاضرين إلى الوفاء بالتزاماتهم وإظهار التضامن في العمل للنهوض بمستوى معيشة البحارة وحقوقهم.

"نحن نقدر التعبير عن الاهتمام والرغبة الصادقة في التعاون مع الـITF من أجل مصلحة البحارة".

# تسليط الضوع على قطاع السياحة البحرية

بالنسبة للعديد من الناس، فإن الطواقم التي تعمل على السفن السياحية هم أكثر البحارة الذين تتم ملاحظتهم لأنهم هم من يجعل من إجازات المسافرين تجارباً لا تنسى مدى حياتهم. توضح نشرة البحارة كيف هو الأمر بالنسبة للطاقم، وما يحمله لهم المستقبل.

## خلف الكواليس على متن سفينة سياحية

هل العمل على سفينة سياحية ساحر كما قد يبدو؟ تستفيد ليفيا مارتيني، مساعدة منسق الـITF في إيطاليا، من خبرتها كمسؤولة في هذا القطاع، لإلقاء الضوء على واقع الحياة على متن السفينة.



عندما كان عمري 16 عاماً. وكنت أفكر في العمل على سفن الركاب. كان الشيء الوحيد الذي حلمت به هو فرصة الذهاب إلى مكان مختلف من العالم كل يوم. حسناً. هذا ما يعتقده معظم الناس حول العمل على متن سفينة سياحية! في الواقع. للعمل في فندق عائم عملاق يستخدم أكثر من ألف شخص في المتوسط. يجب أن تحب عملك من أعماق قلبك.

لماذا؟ كبداية. الأجر جيد، وكنت دائماً أتقاضى الأجر في الوقت المحدد لكنك تعمل لعدة أشهر بعيداً عن المنزل، مع أشخاص من ثقافات مختلفة عديدة. في أماكن تقع في مناطق زمنية مختلفة رما كل عشرة أيام. علاوةً على ذلك، هناك مسؤوليّة تقع على عاتق كل فرد من أفراد الطاقم بجرد أن تطأ قدمه سفينةً سياحيةً.

بالإضافة إلى القيام بعملك المعتاد. يجب أن تكون مستعداً أيضاً للعناية بالركاب في حالات الطوارئ. كل عضوٍ من أعضاء الطاقم لديه مهمة في حالات الطوارئ. ويجب عليهم التدرب على

# التوسع السريع يفرض غديات على الطاقم

ينمو قطاع السفن السياحية بسرعة. مع تقديم سفن أكبر وأفضل بشكل مستمر إلى أفق هذه الصناعة. ينظر فابريزيو بارسيلونا، مساعد سكرتير قسم البحارة. إلى ما يعنيه هذا بالنسبة لأفراد الطاقم.



من الصعب مواكبة السفن الأكبر حجماً التي تدخل سوق الرحلات البحرية. إذ يكن لأكبر هذه البحار - the فقده البحار - the إلي المنافق البحار - the (Symphony of the Seas). والتي تم إطلاقها في أبريل 2018، أن تُقلَّ أكثر من 6500 مسافر بطاقم مكون من 2200 موظف.

هذا التوسع السريع يطرح خديات أمام الطاقم.
يقوم الـITF بتمثيل البحارة أمام هيئات مثل
المنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة العمل
الدولية (ILO) اللتين تضعان معايير عالمية لظروف
التوظيف والتشغيل والتدريب وشروط السلامة
في البحر. يعمل الـITF والنقابات المنتسبة على
ضمان استيفاء أصحاب العمل لهذه المعايير.
وتشديدهم على تأهيل المهارات والمهنية في تعيين
الطاقم واستبقائهم.

في عام 2018. أجرى الـITF استبياناً للحصول على صورة عن عمل القطاع. والذي أوضح بدوره أن حوالي 340,000 من أعضاء نقابات الـITF يعملون على متن سفن سياحية - أي ما يقارب ثلث البحارة المُثلين من قبل نقابات الـITF العاملة في جميع قطاعات الملاحة البحرية والبالغ عددهم 850,000.

تقوم أربعة نقابات عمالية رئيسية بتوقيع معظم عقود السفن السياحية عن أفراد الطواقم مع مختلف شركات السفن - نقلبة البحارة النرويجيين (NSU)، وFIT-CISL في إيطاليا، و Verdi وVautilus International في ألمانيا.

يشكل البحارة من حوالي 161 جنسية طواقم السفن السياحية في جميع أنحاء العالم. أكبر الأرقام حتى الآن تأتي من الفلبين (أكثر من 81,000). تليها الهند (حوالي 37,000) وإندونيسيا (30,000).

تكشف زيارات السفن السياحية من قبل مفتشي الـITF عن توازن جيد بشكل عام بين الرجال والنساء العاملين على متن السفن. وعلى الجانب الفندقي من السفن السياحية. يمارس الرجال والنساء الوظائف ذاتها. تظهر الاختلافات عندما يتعلق الأمر بالطاقم الملاحي. حيث يهيمن الرجال على الوظائف.

للأسف, يشكل البحارة الذين يأملون في العمل على السفن السياحية هدفاً خاصاً لوكلاء التوظيف المحتالين - وكلاء تعيين الطواقم والمواقع الإلكترونية التي تطلب المال لمنحك وظيفة على متن السفينة أو للتدريب الضروري للحصول عليها. اقرأ حول كيفية حماية نفسك في الصفحة 8 من دليل الإرشادات القابل للسحب.

الذين يقدمون جميع الخدمات لهم أن يعيشوا على متن السفينة لمدة ثمانية أو تسعة أشهر على التوالي. وبدلاً من الاستمتاع بالأجنحة الفاخرة ذات الشرفات المطلة على البحر. يعيش طاقم العمل في كبائن صغيرة. كطالبة مجنّدة كان عليّ مشاركة غرفتي مع طالبة مجنّدة أخرى لمدة 12 شهراً. وبما أنها كانت تعمل في ورديّة مختلفة . كان هذا الأمر شاقاً من حيث الخصوصية والراحة.

بالنسبة لي. كان أفضل شيء في عملي هو متعة قيادة سفينة سياحية. ووضع سنوات الدراسة الخاصة بي موضع التنفيذ. رأيت العديد من الأماكن. وكونت الكثير من الأصدقاء من جنسيات وخلفيات مختلفة تماماً. أما أسوأ جانب من جوانب العمل هو الشعور بأنك مجرد رقم.

ينمو قطاع السفن السياحية بشكل هائل. لذا فمن الصواب أن نولي اهتماماً أكبر للبشر الذين يقدمون هذه التجارب العظيمة للمسافرين. ■ تلك المهمة مرة واحدة في الأسبوع على الأقل. ورما حتى خلال فترات الراحة الخاصة بهم.

خذ بعين الاعتبار أيضاً أن السفينة السياحية تضج بالحياة على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع - سطح السفينة وغرف الحرّكات والمطبخ والأقسام الكهربائية تعمل في جميع الأوقات. إلى جانب كل عنصر من عناصر الخدمات الفندقية والطبية.

كمسؤولة على سطح السفينة, عملت لعشر ساعات في اليوم. المسؤولية عن نوبتك تعني أن تأكل في أوقات مختلفة من اليوم. وأحياناً مرة واحدة في اليوم. يحق لك الحصول على وجبات مجانية على مائدة ضباط السفينة أو مطعم الخدمة الذاتية. إحدى امتيازات العمل هي إمكانية الاسترخاء في حوض السباحة وصالة الألعاب الرياضية الخاصة بالطاقم.

بينما يقضي الركاب عطلة رائعة. على الأشخاص

# خدمة الاستشارات الجديدة تدعم الألاف من عائلات الإسارة الهنود

أظهر الطلب المرتفع على برنامج جديد لتقديم المشورة النقابية حجم الإجهاد والاكتئاب المنتشرين بين البحارة الهنود وأسرهم. تقرير الدكتور سيد آصف ألطاف ASif Altaf، منسق برنامج الرفاه العالمي في ال-ITF، وعبد الغني سيرانغ، الأمين العام للنقابة الوطنية للبحارة في الهند.



يعلم جميع البحارة أن السفينة هي بيئة عمل كثيرة المتطلبات. كما أنها تشكل بيتهم لعدة أشهر متتالية, ولكنها بعيدة عن عائلاتهم, وغالباً ما يكون الوصول إلى المعلومات أو المشورة أو الخدمات الطبية محدوداً أو معدوماً كلياً. هذه العوامل تؤثر على الصحة العقلية للبحارة ويكنها أن تؤدي إلى التوتر والاكتئاب.

هناك شواهد متزايدة على ظهور أزمة جديدة.

وجدت دراسة استقصائية عالمية قام بها الـTFI في جميع بلدان الإمداد البحري الكبرى في عام 2015 أن ما يقرب من 50 في المئة من المشاركين البالغ عددهم 614 قالوا إنهم يعانون من الاكتئاب بعضاً أو كثيراً من الأحيان: وأفاد عدد كبير من الأشخاص بأنهم قد سبق وأن فكروا في الانتحار عبي الفلبين. 41 بالمئة من البحارة عرفوا زملاء عمل لهم فكروا في الانتحار. ووفقاً لأرقام الدعاوى عمل لهم فكروا في الانتحار. ووفقاً لأرقام الدعاوى في الملكة المتحدة (UK P&I Club)، فإن الوفيات بسبب الانتحار بين البحارة قد تضاعفت أكثر من ثلاث مرات. من 4.4 بالمئة في عام 2014، إلى 15.3 بالمئة في عام 2014، إلى 15.3

ومع ذلك. لا يزال ينظر إلى الرفاهية العقلية للبحارة على أنها من المواضيع الحرمة. ويستجيب القطاع الملاحي البحري لذلك ببطء شديد.

بدأ بعض أصحاب العمل بتوفير الخدمات الاستشارية عن بعد لأفراد الطاقم. إلا أن مسائل السرية والثقة تمنع البحارة من طلب المساعدة. في كثير من الأحيان. فيترددون في الحديث عن صحتهم العقلية والسعي للحصول على الدعم الضروري بسبب خشيتهم من فقدان وظائفهم ووضعهم على القائمة السوداء.

وقد دعت النقابة الوطنية للبحارة في الهند (NUSI) منذ مدة طويلة إلى خسين الصحة العقلية للبحارة في مارس العقلية للبحارة على مستوى العالم. في مارس 2017. أطلقوا برنامجهم الرئيسي نوسي ساهارا - ساهارا (NUSI SAHARA - Sahara) وهي كلمة هنديّة محلية تعني الدعم.

توفر خدمة خط المساعدة الهاتفي الجاني على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع خدمات المشورة الشخصية لجميع البحارة الهنود وعائلاتهم. من قبل أخصائيين ومستشارين نفسيين مدربين

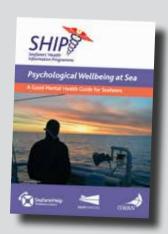
خصيصاً. وتهدف هذه الخدمة إلى خسين الرفاهية العقلية والسيطرة على التوتر في أبكر المراحل المكنة للمشكلة قبل أن تتفاقم.

خلال الأشهر الـ 18 الأولى. تلقت نوسي ساهارا (709 NUSI SAHARA مكالمة هاتفية - حوالي 69 بالمئة منها تمت من قبل البحارة والباقي من أفراد عائلاتهم. يؤكد هذا الطلب على الخدمة أن الصحة العقلية لأفراد العائلة تتأثر سلباً بدورها من جراء غياب البحارة الطويل عن المنزل.

من المتصلين بخط المساعدة. ذكر ما يقارب 69 في المئة أنهم يعانون من التوتر والقلق. وحوالي 54 في المئة منهم تتعلق مشاكلهم بالإدارة في العمل. في حين أن 35 في المئة من المتصلين تتعلق مشاكلهم بالعلاقات العائلية والشخصية. ومما يثير القلق أن 20 في المئة من البحارة يعانون من الإجهاد بسبب التحرش والنزاع. وحتى العنف الجسدي الشديد من قبل الزملاء.

تدير نوسي ساهارا NUSI SAHARA)) أيضاً ورش عمل في مكتبها وفي نزل البحارة في مومباي لمساعدة البحارة وعائلاتهم على تخفيف الضغط

# دلیل آیسوان ((ISWAN للصّحة العقلية للبحارة ورفاهيتهم





وتعلم استراتيجيات المواجهة الفعالة والتقنيات العملية للتعامل مع الإجهاد. وحتى الآن فقد حضر 4500 مشارك 150 ورشة عمل.

إن متطلبات العمل والنضِال منِ أجل الموازنة بين الُّعمل والمنزل يلعبان دوراً واضحاً في التسبب في مشاكل الصحة العقلية واستفحالها. لكن أعلى نسبة انتشار للإجهاد والقلق - التي أبلغ عنها 69 في المائة من استفادوا من خدمات المشورة - ناجمة عنّ عوامل مرتبطة باستياء البحارة الشخصي

لقد حصل عدة آلاف من البحارة وعائلاتهم على الدعم الاستشاري بالفعل في الأشهر الثمانية عشر الأولى من برنامج ساهارا ((SAHARA. نأمل أن يساهم ُدعمهم للعَثور على المساعدة بسهولة في خسين نوعية حياتهم وإنتاجيتهم في العمل.

سوف يعمل الـITF مع النقابات في قطاعات النقل الختلفة على كيفية تكرار نموذج وبرنامج ساهارا (SAHARA) لجميع أنواع عمال النقل الذين يعانون من الإجهاد والاكتّئاب.

في أكتوبر 2018، نشرت آيسوان ((ISWAN (شبكة رعاية ورفاه البحارة الدوليين)، دليل المساعدة الذاتية الخاص بها للبحارة الذين يشعرون بالقلق بشأن صحتهم العقلية ورفاهيتهم، بمزيد من اللغات.

الرفاه النفسية في البحر. المنشورة أصلاً باللغة الإنجليزية، تُتوفّر الأن باللغات العربية والصينية والفلبينية والهندية والروسية والإسبانية.

هذا الدليل، الذي كتبه أحد استشاريي علم النفس السريري، يزود البحارة بنصائح مباشرة وعملية حول كيفية التعرف على مخاطر الرفاه وكيفية خسين رفاهيتك، على الرغم من التحديات العديدة التي تفرضها الحياة في

كما أطلقت آيسوان ((ISWAN باقة تدريبية مجانية بالتعاون مع كي في إتش فيديوتيل ((KVH Videotel. الصحة والرفاه العقلية للبحارة والتي تغطي عدة مواضيع وتوجهك إلى حيث يمكّنك الحصول على الدّعم.

.مكن خميل الرفاه النفسية في البحر من الرابط http://bit.ly/2qluFLM, ويمكن تحميل الصّحة والرفاه العقلية للبحارة من .http://bit.ly/2PE8VsG

#### أفضل خمس نصائح لصحة عقلية جيدة في البحر:

- قم بالمزيد من الأشياء التي جُعلك سعيداً أياً كان ما تستمتع به، قم بإيجاد الوقت
  - ما يجبِ أن تكون متناً له واشكر الأشخاص الذين أحدثوا فرقا إيجابياً في
- 3. اعمل على تُغذية العلاقات الأسرية من خلال الاتفاق قبل مغادرتك المنزل حول مدى تواتر الاتصال الذي بإمكانكم من خلاله الاتصال بشكل واقعي. 4. شارك في الأنشطة المشتركة. مثل سهرات مشاهدة الأفلام أو ألعاب الكمبيوتر
- حافظ على لياقتك البدنية وصحتك الجسدية من خلال مارسة التمارين الرياضية بانتظام، واتباع نظام غذائي متوازن وفترات راحة مناسبة.



# شبكة الـITF في العالم العربي تتوسع بسرعة

تواصل شبكة الـITF في العالم العربي وإيران تطوير هيكل أقوى من المعارف النقابية والمفتشين الجدد في منطقة يكون فيها البحارة عرضة للاستغلال بشكل خاص. لقد صادق عدد قليل من دول العالم العربي على اتفاقية العمل البحري حيث إن النقابات في العديد من هذه الدول إما منعدمة أو تعمل في بيئة صعبة. يبقيكم منسق الشبكة محمد الرشيدي على اطلاع بآخر المستجدات.

> إن عدد البحارة الذين يطلبون المساعدة في منطة العالم العربي وإيران آخذ في الازدياد, لذلك نحن نواصل بناء وتوحيد القدرة لدى الـITF والنقابات المنتسبة له للرد بفعالية.

ولهذا نحن نقوم بتحديد وتطوير المزيد من نقاط الاتصال في المزيد من البلدان. تعرّف نقاط الاتصال بأنهم أشخاص ينتمون للنقابات المنتسبة للـITF وهم يتسمون بالخبرة مع المعرفة البحرية بالإضافة لإتقانهم مهارات اللغة الإنجليزية ما يمكنهم من مساعدة البحارة في مجموعة واسعة من المشاكل والعمل مع السلطات البحرية على حل العديد من القضايا.

منذ إطلاق الشبكة في يناير من عام 2017. نمت إلى 20 نقطة اتصال في ثمانية بلدان. بما في ذلك فريق في إيران يضم ستة أعضاء من الـ IMMS المنتسبة للـ ITFI. واللذين يغطون جميع الموانئ الإيرانية. والتي ستتوسع قريبا لتصبح 24 نقطة اتصال تشمل 10 دول. نحن نعمل حالياً على تعيين نقاط اتصال جديدة لتغطية ستة موانئ جديدة (ثلاثة في سلطنة عمان. واثنان في المغرب وواحد في مدينة صفاقس في تونس). وثلاثة نقاط اتصال لتغطية

إن عدد البحارة الذين يطلبون المساعدة في منطقة كل من الموانئ الرئيسية في اليمن (الحديدة والمكلا العالم العربي وإيران آخذ في الازدياد. لذلك نحن وانخا) وواحد في بورتسودان.

يقوم الـTTI بتوفير التدريب والتعليم لنقاباته في النطقة ليشعروا بأنهم مجهزون بشكل أفضل وأكثر استعداداً لإقامة علاقات مع الجهات الفاعلة الرئيسية في الصناعة. مثل الوكالات الحكومية والسلطات البحرية. كما أننا أيضاً نساعد نقابات الـTTI على التعاون أكثر بحيث يمكنهم أن يصبحوا أقوى معا ويساعدوا بعضهم البعض في التعامل مع التحديات العملية. مثل المساومة الجماعية. وقد وقعت العديد من النقابات بالفعل اتفاقيات الـTTI الخاصة بها والتي تغطي البحارة العاملين في سفن الشركات الوطنية وسفن أعلام الوائمة. في حين وقع البعض اتفاقيات مشتركة مع نقابات الـTTI الأخرى.

وكان من الأنشطة الهامة عقد سلسلة من الخلقات الدراسية - ستة حتى الآن - بالاشتراك مع الإدارات البحرية ووزارات النقل في الإمارات العربية المتحدة والبحرين والكويت وعمان لتعزيز معرفتهم باتفاقية العمل البحري (MLC) وفي نهاية المطاف لتشجيع المزيد من البلدان في المنطقة للتصديق

على اتفاقية العمل البحري.

هذه الحلقات الدراسية - والدورة التي أجريناها في نوفمبر 2018 في تركيا لفريق IMMS من إيران - تساعد في مشاركة المهارات وأفضل المارسات للاستجابة للبحارة الذين يتعرضون المناهية في المنتجابة للبحارة الذين يتعرضون وسبتمبر 2018. استجاب الـTFI ونقاط الاتصال لديه للطواقم في 159 حالة. العديد من هذه للطاوقم في 159 حالة. العديد من هذه من 18 مليون دولار من الأجور المستحقة. وتشمل أكبر حالات الدفع سفينة "فاطمة" (Fatima) التي ترفع علم سانت في ليبيا. و "غودمان" ترفع علم بنما في الإمارات. و "فريدوم" (Goodman) التي ترفع علم توجو في الجزائر. بالإضافة إلى "أفوغور" (Avonmore) التي ترفع علم توجو في الجزائر. بالإضافة إلى "أفوغور" (Avonmore) التي ترفع علم البحرين في المغرب.

تتضمن العديد من حالاتنا طاقمًا مهجورًا لفترات طويلة جدًا – يمكنكم قراءة قصة الهجر في عُمان في الصفحة 19.■

## لن خمل التطورات التكنولوجية محل البحارة

يشاركنا أفكاره حول مستقبل البحارة الكابتن كوبا زيمانسكي. الأمين العام "للانتر مالجر" (Inter Manager). رابطة التجارة الدولية لقطاع إدارة السفن وطواقم العمل.

> لقد أتاح لي "اليوم البحري العالمي" في المنظمة البحرية الدولية (IMO) في سبتمبر 2018 فرصة ذهبية لكي أسأل "كبار المسؤولين" في العالم عن السؤال المُلحّ: ما هو مستقبلنا نحن البحارة؟

كانت الإجابة مشجعة للغاية - وهي أن العالم يحتاجنا! لا يمكن للناس تخيل الشحن من دوننا. وسوف يمر وقت طويل قبل أن نرى سفن من دون قائد رغم أننا قد نرى سفنا آلية بعد ذلك.

إذاً. ما هو سبب كل هذا الضجيح؟ حسنًا. البعض في صناعتنا بدأوا يدركون فكرة "إنترنت الأشياء" والتي تأتي جنباً إلى جنب مع "البيانات الضخمة" ورغبة شركات التكنولوجيا بتوسيع تأثيرها على اليابسة. أو في هذه الحالة. الشحن في العالم البحرى.

نحن البحارة مسؤولون عن الممتلكات الأساسية - أي 90 في المائة على الأقل من جميع السلع التي يتم نقلها عالمياً و عن أنظف نوع من أنواع النقل. تزايدت نسبة الشحن بنسبة تقدر بـ 100 في المئة على مدى السنوات العشر الماضية. نحن الآن نقوم بإبحار أكثر من 90000 سفينة سولاس (SOLAS)!

نحن نبقي على هذه الممتلكات في حالة حركة ونحافظ عليها. أولئك الذين يلوموننا بسبب الكوارث الناجمة عن الخطأ البشري المرعب ينسون تماما عدد المرات التي نقوم فيها يوميا بمنع الكوارث الخطيرة. ومع ذلك، كلما ذكرت هذا اسمع التالي: "حسنا هذا ما ندفع لكم للقيام به"

حسناً, أنا سعيد بتلقي المال لتجنب الكوارث. وبمجرد أن تتمكن التكنولوجيا من مساعدتنا. سنكون قادرين على خقيق نتائج أفضل. لقد قامت صناعة الطيران بهذه القفزة مسبقاً, حيث يقوم الطيارون بقيادة الطائرة فقط - فهم لا يقومون بإجراء جداول الرواتب, أو الحسابات المتضاربة, أو حتى الصيانة الخطط لها.



#### الكابتن زمانسكي: المسيرة المهنية

بدأ القبطان زيمانسكي مسيرته البحرية في عام 1985 كمسؤول على سطح ناقلة الغاز والكيماويات، وأصبح رباناً في عام 1999. وبعد عدة أدوار، انضم إلى إنتر مانجر Inter الغاز والكيماويات، وأصبح رباناً في عام 2010. وتشمل مؤهلاته العديدة شهادة في الإشراف على السفن من أكاديمية لويدز. وهو يحاضر في إدارة السفن، وفي يوليو 2018 حصل على الدكتوراه الفخرية من جامعة سولنت سوثامبتون تقديرا لمساهمته في الصناعة البحرية.



# النقابات الهندية ختج على التقاعس في الملاحة الساحلية

يشرح عبد الغني سيرانغ. نائب الأمين العام وأمين صندوق النقابة الوطنية للبحارة في الهند (NUSI)، لماذا خَتَج النقابات على خَركات الحكومة لفتح الملاحة الساحلية.

> تُعرف الهند بأنها بلاد تقوم بالإمداد بالبحارة وامتلاك السفن. ويعمل البحارة الهنود على كل من سفن العلم الهندي وسفن الأعلام الأجنبية.

على سفن العلم الهندي. يجب على مالكي السفن أن يوظفوا فقط البحارة الهنود. ويعمل الآلاف بأجر بموجب بنود الاتفاق الهندي. ولكن. اتخذت وزارة النقل البحري مؤخراً خطوات من شأنها أن تهدد بشكل مباشر وظائف جميع البحارة على متن سفن العلم الهندي.

حتى الآن. لم يُسمح إلا لسفن العلم الهندي

بحمل البضائع الحلية. لكن الحكومة أزالت هذا الشرط وأتاحت دخول سفن الحاويات وسفن الملاحة الساحلية التي خمل العلم الأجنبي والطواقم الأجنبية. ويمكن لهذا التراخي بالقوانين أن يشمل ناقلات السفن وغيرها.

وهذا يعني أن سفن العلم الأجنبي سوف تتنافس مع ملاك السفن الهنود في التجارة الساحلية. إذا حدث هذا, سيفقد جميع البحارة الذين يعملون بموجب بنود الاتفاق الهندي وظائفهم. وبالفعل. فقد العديد من البحارة الهنود وظائفهم لسفن العلم الأجنبي. وإذا اختارت شركات الشحن

الهندية العمل تحت أعلام أجنبية. فإن آلاف الوظائف الأخرى ستختفى.

احتجت النقابة الوطنية للبحارة في الهند NUSl والنقابة البحرية الهنديّة (MUl) والبحارة بشدة ضد هذا التراخي في الملاحة الساحلية. وهو ما يضر بكامل شركات الشحن البحرية الهندية والبحارة بشكل خاص.

وسنبذل قصاري جهدنا لإلغاء هذا.

يعتبر البحارة عنصراً حيوياً مهماً لصناعة بحرية مزدهرة، تقود النمو الاقتصادي وتدعم استقلال وأمن البلاد. وهذا يتم دعمه من قبل الملاحة الساحلية – والتي هي عبارة عن نظام حجز التجارة البحرية الحلية في البلاد لبحارة البلد ذاته - لكن للأُسف، تتعرض الملاحة الساحلية للخطر على نحو متزايد من قبل أصحاب السفن الذين يسعون للربح على حساب وظائف ومهارات البحارة الوطنيين.

تشارك أربع نقابات مع نشرة البحارة جهودهم لحماية الوظائف الوطنية والمجتمعات الحلية ووقف الإغراق الجماعي الذي يضعف معايير العمال.



# النقابات في تشييلي تأمل في القضاء على ضريبة الرحلات السياحية والملاحة الساحلية صرح خوان لويس فيالون جونز، مفتش الـ ITF في فالبارايسو، تشيلي بأن نقابات البحارة تهدف إلى البناء على فاحها

البرلماني في الحد من المقترحات الحكومية لفتح الملاحة الساحلية.

كانت نقابات البحارة واضحة بأننا لسنا ضد قيام شركات نقل الركاب الأجانب بالعمل في تشيلي. بل نحن نطالب ببساطة بأنه بحال قيامُهم بذلك: فعليهم أن يعملوا بموجب التشريعات التشيلية. وإلّا فإننا نخشى أن يخلق ذلك سابقة لإتاحة الملاحة والنقل الساحلي الخاص بنا. وهو لشيء التي سنعارضه بكل الوسائل الفانونية المكنة.

ولسوء الحظ. نجح مشروع قانون الحكومة الخاص بْفتحُ الملاحة السَّاحلية لسفن الركاب حول

ساحل تشيلي خلال مناقشته في مجلس الشيوخ. وهو الجلس الأعلى في البرلمان.

بيد أن الأخبار السارة هي أن بعض التغييرات التي اقترحتها نقابات البحارة قد تم أخذها في الحسبان من قبل أعضاء مجلس الشيوخ وهي الآن مدرجة في الاقتراح المعدل الذي سيذهب إلى الجلس الأدنى.

يهدف مشروع القانون إلى أن يتم تطبيقه على جميع السفن السياحية التي تتسع لأكثر من

400 راكب. وعلى بعض السفن التي تتسع لأقل من 400 راكب.

ونحن نتوقع أنه بمجرد وصوله ٍ إلى الجلس الأدنى. يمكن للـITF ونقابات البحارة أن يضغطوا بنجاح ويمنعوا الموافقة على الاقتراح - لأنٍ أي تغييرات يتم إجراؤها عليه ستتطلب مزيدا من التدقيق من قُبل مجلس الشيوخ، وبناءً على التجارب السابقة، فإن هذا سيؤدي إلى "المماطلة" بمشروع القانون إلى الأبد. ■

# تقويض الملاحة الساحلية في استراليا

يصف دين سامرز، منسق الـITF في أستراليا، كيف يتم تقويض تشريعات الملاحة الساحلية في البلاد واستغلال الطاقم الأجنبي

> تندرج الملاحة الساحلية في التشريعات الإسترالية حالة من الإحباط بسبب السرية والتلاعب الذي خت قانون الشحن الساحلي. لكنها تقوض بشكل كبير من قبل الأحكام التى تشجع الشحن البحري الأجنبي على السفن التي ترفع العلم الوطني وخمل طاقم وطني. وتعمل بعض السفن الأجنبيَّة على الساحل الإسترالي لسنوات عديدة.

> > ينظم القانون التجارة الساحلية بمنح تراخيص للسفن المرخص لها بنقل الركاب أو البضائع بين الموانئ في إستراليا. يسمح نظام التراخيص بإصدار التراخيص المؤقتة للوكلاء والمشغلين والمستأجرين. إن طلبات الحصول على التراخيص مشوبة بعيوب عميقة وتعيش النقابات البحرية

يحيط بذلك.

يوجد حاليا أقل من 10 سفن إسترالية مسجلة. على الرغم من أن أعضاء النقابة البحرية في استراليا (MUA) يعملون في مجالات أخرى، مثل الصناعة البحرية الخارجية وعلى القاطرات.

إن أحد الشروط التي تندرج حت إطار نظام الترخيص المؤقت تتمثل بأن يتم الدفع للبحارة الدوليين الذين يحلون محل العمال الإستراليين بأجور ضمن معدلات المنح الصناعية القديمة، الذي تدعي الحكومة أنه معدل صافي آمن. هذا أقل

بكثير مما يكسبه البحارة الإستراليون ولكنه أكثر من معدل الـITF.

كما يجب على الطاقم الدولي أن يحصل علي مكافأة - مكافأة الفرق بين أجر بلدهم ومعدل نسبة الصناعة (SIA) - لتلك الأيام التي يحملون فيها البضائع الحلية الإسترالية. تنطبق هذه الدفعة الخصصة للملاحة الساحلية فقط على رحلاتها الثالثة واللاحقة خلال عام واحد.

لا يخضع هذا الشرط لرقابة نشطة، ويرفض العديد من المالكين دفع الأجور الإضافية قبل قيام أفراد الطاقم بتقديم شكوي. ■

# تواجه النقابات الأمريكية تهديدات متزايدة جّاه الملاحة الساحلية

لقد كان عاماً آخراً من العمل المكثف لتعزيز وحماية قوانين الملاحة الساحلية في الولايات المتحدة كما صرح ديفيد هايندل، أمين السر في النقابة الدولية للبحارة في أمريكا الشمالية



من مذكرة كبيرة هذا العام، أطلقت مجموعة مكافحة الملاحة الساحلية المولة بشكل كبير (معهد كاتو) ما هو متوقع أن تكون حملة تمتد على مدى سنوات ضد قانون جونز. الذي حمى أمننا القومي و الاقتصادي، لمدة قرن تقريبا.

هذا بالإضافة إلى الاعتداءات المضللة المعتادة على قانون جونز من قبل مؤسسات الفكر والأفراد الذين هم إما أعداء الشحن الأمريكي أو الذين لا يعرفون الحقائق ببساطة.

على الرغم من هذه الهجمات، فإن العديد من نقابات الـITF تواصل بِنجاح الدفاع عن قانون جونز. مع مسؤولي الإدارة، وأعضاء الكونغرس والعديد من القادة العسكريين رفيعي المستوى الذين يدعمون البحرية التجارية الأمريكية. لقد شهدنا العديد من النتائج الإيجابية في عام 2018، بما في ذلك التشريع الموالي للبحرية الذي تم إدخاله في الكونغرس والذي من شأنه دعم البناء الحلي

للناقلات (على الرغم من أنها ستستخدم في شحنات التصدير). كذلك، تم إطلاق ناقلات جديدة. سفن حاويات، وسفن جميع حاويات / دحرجة متدِّة من ساحات الولايات المتحدة أو قيد الإنشاء حالياً

كما تلقينا وأطلقنا دراسة رئيسية من قبل المؤتمر العالمي لحقوق البحارة. حول القوانين العالمية للملاحّة الساحلية.

يقوم أيضاً خالف الشراكة البحرية الأمريكية (AMP) - الذي يضم نقابات الـITF كأعضاء - بعمل رائع للدفاع عن قوانين الملاحة الساحلية، خاصة في الجهود المستمرة لنشر الحقائق حول الفوائد التي يوفرها قانون جونز للاقتصاد الأمريكي والأمن

#### استطلاع يكشف عن الصورة العالمية للملاحة الساحلية

كشف تقرير غير مسبوق صدر في سبتمبر 2018 عن طبيعة ومدى قوانين الملاحة الساحلية حول العالم وقدم أول خليل مستقل منذ عام 1992. وكشف أن 91 دولة والتي تمثل 80 % من الدول البحرية الساحلية التابعة للأم المتحدة لديها قوانين خاصة بالملاحة الساحلية تقيد النشاط البحري الأجنبي في تداولاتهم الساحلية الحلية. قام الانحاد الدولي لعمال النقل (ITF) بتكليف القيام بالتقرير الذي أعده "حقوق البحارة عالمياً" (SRI) والذي استغرق أكثر من عامين لتجميعه. والذي سوف يساعد في تطوير سياسة الملاحة الساحلية.

يمكنك خميل قوانين الملاحة الساحلية في العالم من http://bit.ly/2RlhhUm.



# بند جديد من اتفاقية التفاوض الجماعي يحمي البحارة من التربيط.

يتعرض البحارة للخطر عندما يطالبهم مالكو السفن بالقيام بالتربيط وهو العمل الذي يتوجب على عمال الرصيف القيام به. لقد أوضح بند عمال الرصيف المنقح الذي تم التفاوض بشأنه في اتفاقية التفاوض الجماعية الـ (CBA) والتي وافق عليها الـ ITF ترتيبات العمل، مثلما أوضح بيتر لاهاى، المنسق الوطنى للـITF في كندا.

في غالبية الموانئ يقر عمال الرصيف أن التربيط هو ضمن اختصاصهم. لكن بعض مالكي السفن يدفعون البحارة إلى القيام بالتربيط بالإضافة لواجباتهم الاعتيادية. تشعر شركات التأمين البحري ووكالات الموانئ الحكومية بقلق متزايد بشأن قيام أفراد الطاقم بالتربيط والفك أثناء الإيحار.

إن موقّف الـTFI واضح في هذا الجدال: التربيط هو عمل عمال الرصيف.

يؤدي الضغط الاقتصادي للخطوط الزمنية الضيقة للطلب من الطاقم غالبا ألا يقوموا بالتربيط في البحر خلال الظروف العاصفة حتى يمكن التعامل مع السفينة فور وصولها. وهذا غير آمن للبحارة.

تتأثر الحاويات التي لا يتم تأمينها بشكل صحيح بظروف البحر والرياح. مما قد يتسبب بما يُعرف باسم "انهيار التكدس". حيث تتكسر أركان الحاويات الضعيفة وتتسبب في انهيار الجموعة بالكامل.

تسمح العديد من دول العلم بوضع مستويات مراقبة غير واقعية على متن السفن، مما يعني أن تتمة الطواقم الصغيرة غالباً ما تكون متعبة أثناء وقوفها على الجسر أو في غرفة الحرك. وتتمثل المهمة الرئيسية للطاقم في الملاحة الأمنة وصيانة السفينة. يؤدي الإرهاق بالفعل إلى الاصطدامات والجروح. وإلى سحق الأطراف والسقطات الميتة. لا ينبغي أن تضاف وظيفة التربيط إلى وظائف طاقمٍ يعاني من الإجهاد

لتوضيح الموقف بأن التربيط هو ضمن عمل عمال الرصيف, يقول البند المعدل باتفاقية التفاوض الجماعي للـTFI:

"بضمان عدم قيام أي من البحارة أو أي شخص آخر على متن السفينة سواء كان يعمل في وظيفة دائمة أو مؤقتة من قبل الشركة بتنفيذ خدمات تدبير و نقل البضائع في ميناء أو في محطة أو على متن سفينة، حيث يعمل عمال الرصيف، والذين هم أعضاء في نقابة منتسبة للـTIT، الذين يقومون بتوفير تدبير ونقل البضائع. في حالة عدم

توفر أعداد كافية من عمال الرصيف المؤهلين. يجوز لطاقم السفينة القيام بالعمل شريطة أن يكون هناك اتفاق مسبق من نقابة عمال الرصيف المنتسبة للـTT المنتسبة للـTT القيام بهذه الواجبات: وأن يتطوع البحارة للقيام بهذه الواجبات: وأن يكون هؤلاء البحارة مؤهلين بشكل كاف للقيام بهذا العمل. لغرض هذه الفقرة. يمكن أن تشمل "خدمات تدبير ونقل البضائع" على سبيل المثال لا الحصر إلى: التحميل والتفريغ والتربيط وفك التربيط والتحقق والتلقي."

لعقود من الزمن. ناضل عمال الرصيف لتحسين ظروف البحارة. وقد حان الوقت الآن للعمل معاً على الاعتراف بأن البحارة يجب ألا يقوموا بأعمال عمال الرصيف. التضامن يعني أننا يجب أن نبقي بعضنا البعض آمنين.

إذا كانت لديكم مخاوف بشأن سلامتكم، يرجى الاتصال مفتش الـITF أو الاتصال بنا عبر البريد الإلكتروني على dockers@itf.org.uk.



# الـTF يحاكم الحكومة الإيرلندية

يقدم كبير المساعدين القانونيين في الـITF، جوني وارغ، معلومات حديثة عن الصراع القانوني المستمر من أجل حقوق صيادي السمك المهاجرين في إيرلندا

> يواصل الـITF صراعه من أجل حقوق صيادي السمك المهاجرين في إيرلندا عن طريق محاكمة الدولة الإيرلندية.

بعد اكتشاف العديد من حالات الإساءة المشتبه بها والانجار بالبشر في مجال الصيد في ايرلندا. توصل الـTF إلى استنتاج مفاده أن الخطط الحالي المستخدم لإصدار تصاريح لصيادي السمك المهاجرين للسماح لهم بالعمل في إيرلندا يقوم بتسهيل المشكلة وأن العديد من هيئات الدولة قد فشلت في التزامها بضبط النظام.

وقد قام كين فليمينغ, منسق الـITF في المملكة المتحدة وإيرلندا, بجمع الأدلة على الانتهاكات في صناعة الصيد لمدة 10 سنوات, وقد أدى عمله إلى قديد أكثر من 15 ضحية محتملة للاتجار بالبشر.

بسكل داد التحل الـ ITF إخطاراً رسمياً إلى الإيرلندية وزير العدل والمساواة يشير إلى نية البدء بإجراءات حقوق الإن الحكمة. فشل الوزير في الرد بشكل موضوعي وقرر إيرلندا. ■ الـ ITF المضي قدماً بالإجراءات القانونية. بعد عدد من التأخيرات. كان من المقرر عقد جلسة استماع للقضية في أواخر نوفمبر. في جلسة الاستماع.

يأمل الـTF في الحصول على أمر قضائي مؤقت يمنع تشغيل مخطط التصاريح.

الهدف النهائي من هذا الإجراء هو تعليق البرنامج بشكل دائم وتسليط الضوء على تقاعس الدولة الإيرلندية فيما يتعلق بالحالات العديدة لانتهاكات حقوق الإنسان المشتبه بها في مجال الصيد في الندا ■





# أول نقابة تعطي الأمل للصيادين التايلانديين

يشيد جوني هانسن، رئيس قسم مصائد الأسماك في الـITF، بإطلاق أول نقابة مَثْل الصيادين في تايلاند، الذين يعانون من أبشع الإساءات في الصناعة العالمية.

إن الاستخدام واسع الانتشار للعمالة المتاجر بها. والعمالة من العبيد, وعمالة السخرة في صناعة صيد الأسماك التايلندية, إضافةً لظروف العمل الخطرة, وساعات العمل الطويلة, ونقص الحماية القانونية للصيادين, قدتم توثيقه بشكل جيد ويعتبر كمصدر إدانة دولية في السنوات الأخيرة.

وقد ردت الحكومة التايلندية على التدقيق العالمي من خلال إعادة النظر في أطر المراقبة والتفتيش الخاصة بالصناعة وتعزيز القانون الوطني. بما في ذلك زيادة العقوبات على انتهاك حقوق الصيادين. لكن غالبية الصيادين في تايلاند ما زالوا عرضة للإساءة والاستغلال.

لقد كان الـTFl حازماً بأنّه من دون حقوق قابلة للتنفيذ في مكان العمل وبغياب القوة التي تأتي من التمثيل من قبل نقابة. سوف تستمر انتهاكات حقوق العمال وسوء معاملة الصيادين.

بعد 12 شهرًا من التنظيم في الموانئ عبر تايلاند. أطلق الـTFI في مايو 2018 شبكة حقوق الصيادين (FRN) بشكل رسمي. وهي نقابة مستقلة وديمقراطية للصيادين. والتي ستقوم بحملة لتحسين الأجور وظروف العمل وحقوق العمل لجميع الصيادين في صناعة الصيد التايلاندية.

حظيت الشبكة بتأييد واسع النطاق عبر الحركة النقابية العمالية العالمية, ابتداءً بالاتحادات النقابية, ومراكز النقابات الوطنية والنقابات البحرية, وانتهاءً بالنقابات في تايلاند.

وحضر الإطلاق في سونغكلا في تايلند القادة النقابيين من كلًّ من KPl في إندونيسيا. ومجمع IFOMS في إندونيسيا. ومجمع IFOMS في ميانمار. وكونغرس العمل الكمبودي: والمنظمات غير الربحية بما في ذلك منظمة العمل الدولية (ACTRAV). مركز التضامن. هيومن رايتس ووتش وستيلا ماريس (Stella Maris): وأكبر معالج للمأكولات البحرية في تايلاند. ثاي يونيون

.(Thai Union)

يعد إنشاء FRN خطوة كبيرة إلى الأمام من أجل حقوق الصيادين في صناعة صيد الأسماك في تايلاند, وعلى المستوى الإقليمي في آسيا.

لا يتم منح الحقوق. بل يتم أخذها. وعندما يتعلق الأمر بالدفاع عن الصيادين وخسين ظروف العمل. فإن أفضل طريقة للمضي قدماً هي قيام الصيادين بتمثيل أنفسهم. والتنظيم والدفاع عن أنفسهم.

سوف يستمر الـFRN في تدريب مئات الصيادين على إجراء الإسعافات الأولية والإجراءات في حالة حصول الإصابات. والضغط على الحكومة التايلاندية للتصديق على اتفاقية 188 بشأن العمل في الصيد. والعمل مع Thai Union على إطلاق مدونة قواعد السلوك الخاصة بسفنهم. ■

"حتى الآن، لم يكن هناك نقابة ديمقراطية في صناعة صيد الأسماك التايلاندية. لذا سيكون وجود صيادين منظمين على طاولة المشاركين في الحوار الاجتماعي واتفاقيات التفاوض أمراً هامّاً. إن إحضار الصيادين إلى الطاولة للنقاش حول ما يريدونه والجدال بشأن كيفية خقيقه هو أمر مهم حقاً. ولم يكن للصيد التايلندي أي مثل حقيقي قبل تأسيس نقابة FRN."

جيسون جود. كبير الموظفين الفنيين ومدير البرامج. المسؤول عن مكافحة أشكال العمل غير المقبولة في صناعة صيد الأسماك والمأكولات البحرية التايلاندية. والمكتب القطري لمنظمة العمل الدولية في تايلاند وكمبوديا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية

بإمكانكم متابعة تقدم شبكة حقوق الصيادين على الرابط www.justiceforfishers.org

# الرئيسة الجديدة لصندوق بحارة الـTFI تطمح لدعم البحارة بشكل أفضل



لقد بدأتِ العمل في منصبك الجديد في يوليو من عام 2018. هلا أخبرتنا عن خلفيتك وما الذي قادك إلى صندوق البحارة

لقد قمت بدراسة الروسية والفرنسية منذ فترة طويلة. وعملت في مجال النشر ثم حصلت على درجة الماجستير في السياسة والاقتصاد قبل أن انْضم إلى قسم البحارة في الـITF عام 2005. كنت مهتمةً بالصعوبات التي تواجه العمال المهاجرين والتي قادتني بشكل غير مباشر إلى الملاحة البحرية, والتي كانت أيضا ذات ارتباط خاص بالمنزل بالنسبةً لي بما أن والدي كان بحاراً في الخمسينات والستينات. كان من الرائع الحِصول علَّى وظيفة مع الـITF إلا أنه أمر محزن أيَّضاً لأن

تلتقى نشرة البحارة مع كاتى هيجينبوتوم، الرئيسة الجديدة لصندوق بحارة الـ ITF ، وتستمع لخططها حول العمل بطرق جديدة لدعم رفاهية البحارة بشكل أفضل.

والدي توفي مؤخرا لذا فاتني التحدث معه عن

العمل في البحر يعني أن تكون خارج نطاق السلطاتُ القضائية العادية وتدابير الحماية. وهذا أمر جيد إذا كان لديك صاحب عمل مسؤول، حيث أنه لابد من احترام البحارة وتمكينهم لمواجهة الحالات المتواترة من سوء المعاملة والاستغلال التي تتطلب تدخل الـITF. كوني رئيسة الصندوق يمنحني الفرصة المثالية ليكون آي تأثير أكبر على

#### ما هي التغييرات التي تريدين القيام فيما يتعلق بالطريقة التي يعمل بها الصندوق؟

يهدف الصندوق لأن يكون رائداً في تعزيز وحسين رفاهية البحارة في جميع أنحاء العالم. نحن نتطلع إلى الافجاهات البحرية والتحولات الجغرافية لضمان زيادة تأثيرنا واستكمال عمل الـITF. تشمل مناطق الاهتمام لدينا منها الصين. غرب إفريقيا، الشرق الأوسط، وأمريكا الجنوبية، حيث نعتقد أن هناك المزيد الذي يمكننا القيام به لتطوير والرفاه, ودعم أسر البحارة.

الشراكات والمشاريع لتعزيز أهدافنا.

نود أن نوسع عملنا مع النقابات الأعضاء في الـ ITF - لا سيما تلك القادمة من دول توريد العمالة ودول الموانئ ذات البنية التحتية المحدودة -من خلال البرامج التي تعزز رفاه البحارة وعائلاتهم. ومن العناصر المهمة في هذا الخصوص هو تطوير علاقات أقوى مع الجهات الفاعلة في الصناعة المؤثرة مثلٌ ملاك السّفن. ونوادي التأمين والحماية P&I ومشغلي محطات الشبكات العالمية.

كما نرغب أيضاً في دعم القادة النقابيين الجدد والشباب بمبادرات الرفاه الخاصة بهم. وسنواصل تمويل المنح الدراسية للجامعة البحرية العالمية (World Maritime University) ومعهد القانون البحري الدولي (Maritime Law Institute).

#### كيف سيبدو هذا على أرض الواقع؟

نحن نركز على العمل في ثلاثة مجالات ذات أولوية: وصول البحارة إلى الاتصالات, والصحة المهنية

#### صندوق بحارة الـITF

إيجاد طريقة لتوفير الخدمات داخل الميناء.

في مؤتمر جمعية وزارات البحرية الأمريكية

الشَّماليّـة (NAMMA) في بالتيمور في أغسطس من عام 2018. كان من المُثير للإعجاب أن نرى تفانى

العمال المتطوعين الذين يقدمون كميات هائلة

من الوقت والطاقة لجعل البحارة الأجانب يشعرون

بالترحيب في موانئ قد تبدو لهم خاليةً من الحياة.

بل وذات طابعٌ عدائي أيضاً. يدعم الصندوق العديد

من هذه المنظّمات من خلال تقديم منح للمركبات

للبحارة وقدمنا للقسيسة ماري ديفيسون، مديرة

ولزوار السفن بالإضافة لصيانة الراكر والعدات

أثناء وجودنا هناك قمنا بزيارة مركزين محليين

وقسيسة مركز بحارة بالتيمور الدولي، ملصق

الثقة للحافلة الصغيرة التي قمنا بتمويلها

مؤخراً.

لا يزال الوصول إلى الإنترنت هو الشاغل الرئيسي للبحارة ومع توسع التكنولوجيا الرقمية. تصبح هذه القضية قضية "حقوق رقمية". سوف يقوم الصندوق بالتكليف بالبحوث, والاستمرار في تحويل المشاريع التي تسهل الوصول إلى الشبكة اللاسلكية في الموانئ، وتشجيع أفضل المارسات على مدى الصناعة.

إن طبيعة بيئة عملٍ البحارة التي تتضمن البقاء لفترات طويلة بعيداً عن المنزل. وفي بيئة محصورة. بالإضافة للعقود الطويلة. وأنماط المناوبات التي خفز الإجهاد - يمكن أن تؤدي إلى تفاقم التوتر النفسي. يريد الصندوق أن يساهم في فهم أفضل لعوامل الخطر و تقديم المزيد من الدعم للبحارة وعائلاتهم.

يمكن أن يؤثر الغياب الطويل عن المنزل على ديناميكيات عائلة البحارة أيضًا. وتعتزم الشركة توسيع دعمها للمبادرات التي تقودها النقابات لتقديم خدمات معززة لأسر البحارة. مثل الوصول إلى المشورة والمشورة المالية وتدريب الأطفال والتعليم بشأن الإدارة المالية.

أحد الأمثلة على ذلك هو مشروع فيليكا Filika (قارب النجاة) في تركيا. وهي مبادرة من نقابة البحارة التركية وقسم علم النفس في جامعة صباح الدين زعيم في اسطنبول. أظهر البحث الأولي أن أحد القضايا الرئيسية هي التوترات التي تصيب الحياة الأسرية بسبب غياب الوالد في كثير من الأحيان. يحتوي المشروع على عنصر عملي يتضمن العمل مع الأخصائيين الاجتماعيين لدعم زوجات البحارة والأطفال الحتاجين.

#### ما أبرز الأحداث التي حصلت خلال الأشهر القليلة الأولى في عملك؟

لقد كانت مقابلة البحّارة والنقابات ومنظمات الرفاه في جميع أنحاء العالم، لمناقشة كيف يمكن أن يكون للصندوق أكبر تأثير، أمراً محفزاً ومكافئاً للغاية.

كانت زيارتي الأولى إلى ميناء الجزائر في يوليو للنقاش مع النقابات وسلطات الموانئ هناك حول كيفية قيام الصندوق بدعم توفير مرافق الرفاه. لا يستطيع البحارة الذهاب إلى الشاطئ في الجزائر بسبب الخاوف الأمنية لذا من المهم بشكل خاص





#### حجيرات الاتصالات الحمولة



كشفت الدراسات الاستقصائية التي أجراها الصندوق وغيره من منظمات التمويل والضمان البحري أن الوصول إلى اتصال موثوق بالإنترنت هو مصدر قلق رئيسي لدى البحارة.

ورداً على ذلك. قام الصندوق بتحويل خمس صناديق حاويات من سعة الـ 20 قدماً إلى "حجيرات اتصال" محمولة لتزويد البحارة بوصول إلى الشبكة اللاسلكية وتأمين الأجهزة اللوحية ومساحة للاسترخاء. وتتميز هذه الأجهزة بأنها تعمل بالطاقة المستمدة من الألواح الشمسية. أي أنها فعالة من حيث الطاقة وقابلة للعمل في المناطق التي تفتقر إلى البنية التحتية القائمة.

وفي وقت كتابة هذا التقرير، تم تخصيص أول حجيرتين لجاكرتا. إندونيسيا وجزيرة تين كان. نيجيريا، أما الأجهزة المتبقية فينبغي أن تكون قريباً في السنغال وكولومبيا والبرازيل.

يعتبر صندوق بحارة الـITF الذراع الخيرية للـITF – يمكنكم معرفة المزيد على www.seafarerstrust.org



#### تطبيقات البحارة

- تعرف على المزيد عن سفينتك
- تعلم ماذا يمكن أن تقدمه لك النقابة
- اكتشف أين خصل على المساعدة في الأزمات
  - اتصل مع الـITF

#### تطبيقات الرفاهية

هل أنت قلق بشأن مرض نقص المناعة HIV/AIDS. والأمراض المنقولة جنسيا STIs. والسل TB. والملاريا. وفايروس زيكا أو التوتر؟

#### تعرف على آخر المعلومات والنصائح:

- الأعراض
- وسيلة الانتقال
  - العلاج
  - الوقاية
- المفاهيم الخاطئة حول المرض

كلها تُقدم مجانا على الأجهزة التي تعمل بنظامي أندرويد و iOS. قم فقط بتنزيلها من خلال التطبيق app store أو من خلال الموقع www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm



#### 🚼 💆 طرق أخرى تبقيك على اطلاع على الحياة في البحر:

- تابع وقل كلمتك باستخدام #itfseafarers على تويتر
- تابع أخبار الـ ITF والأخبار النقابية عبر تويتر ITFglobalunion @ وعلى الموقع الالكتروني ITF والأخبار النقابية عبر تويتر

## التربيط في الموانئ عمل يختص بعمال الرصيف

هل يطلب منك أن تقوم بالتربيط وتأمين الحاويات على السفن الراسية؟

إذا كان يطلب منك القيام بعملية التربيط والفك في الموانئ بدون إذن خطي من نقابة عمال الرصيف الحلية فقد يكون هذا خرقا ترتكبه شركتك لإحدى الاتفاقيات الجماعية للـITF . قم بإعلامنا بحصول ذلك عن طريق مخاطبتنا عبر البريد الإلكتروني وتزويدنا بتفاصيل ما حدث واسم الباخرة والموقع: Reclaimlashing@itf.org.uk

وسوف تبقى هذه المعلومات سرية ولن يتم إعلام صاحب العمل.

حافظ على سلامتك وساعد إخوتك وأخواتك على الأرصفة برفض القيام بالفك والتربيط في الموانئ على السفن التي تغطيها اتفاقيات الـITF.