

نشرة البحارة

الاتحاد الدولي لعمال النقل



العربية | العدد ٢٠١٨ / ٣٢

هجر البحارة: آفة تعصف بهذه الصناعة



في هذا العدد:

شبكة العالم العربي الجديدة تساعد البحارة

التجريم - مشورة بشأن حقوقك

دليلك القابل للسحب للحصول على المساعدة

المحتويات

٥
ITF
العالم العربي

٤
حملة أعلام
الموامة
FOC

١٧
MLC
٢٠٠٦

١٦-١٣
هجر
السفن

١٢-١١
جهود
النقابات
العمالية

١٠-٧
الحياة
في البحر

٢٢-٢٠
التجريم

١٩
شخصية العدد:
ماري ليو،
نقابة SMOU

دليل قابل
للسحب

ثمانى صفحات من معلومات
الاتصال والمنشورة

١٨
مفتشو
ITF-ال

٢٩-٢٨
الملاحة
الساحلية

٢٧-٢٦
تطورات
الصناعة

٢٥
صندوق
بحارة الـITF

٢٤-٢٣
الصحة
والرفاهية

٣٥
استعراض فيلم
"الكابوي
البورمي"

٣٤
المرأة
في البحر

٣٣
عمال
الرصيف

٣٢-٣٠
صيادو
السماك

الإتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) هو اتحاد نقابات دولي لنقابات النقل. ويمثل ما يقارب من ٤,٥ مليون عامل نقل من ٧٠٠ نقابة في ما يقارب ١٥٠ دولة. ويضم بما في ذلك ما يقارب من ١٠٠,٠٠٠ بحار. وهو مقسم إلى ثمانية أقسام قطاعية هي: البحارة، صيادو السمك، الملاحة الداخلية، الرصيف، السكك، نقل الطرق، الطيران المدني وخدمات السياحة. ويمثل عمال النقل حول العالم والتضامن. ولدى الـITF ١٤٠ مفتشو ومسؤول اتصال يعملون في الموانئ حول العالم.

نشرة بحارة الـITF رقم ٣٢ / ٢٠١٨

صدر هذا العدد في عام ٢٠١٨ 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 والاندونيسية واليابانية والبولندية 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 الإلكترونية: www.itfseafarers.org | البريد الإلكتروني: mail@itf.org.uk | هاتف: ٢٧٣٣ ٧٤٠٣ (٢٠) | فاكس: ٧٨٧١ ٧٣٥٧ (٢٠) +٤٤

صورة الغلاف: داني كورنيليسن. مصور بحري
النسخة العربية: ترجمة: عبد الله عصام. تصميم: خلف بعلاوي. مراجعة: بلال ملكاوي

ترحيب

إن عملية هجر البحارة والتخلي عنهم ما زالت تعصف بالصناعة البحرية. لا يزال العديد من ملاك السفن يتجاهلون مسؤولياتهم ويتركون البحارة في عرض البحر يعيشون في ظروف شبه مستحيلة. أنت كباحر، إذا تم هجرك والتخلي عنك، ماذا يجب أن تفعل؟ ما هي حقوقك؟ هل يعتبر البحارة المهجورون في الواقع ضحايا للعبودية الحديثة؟ إن موضوع هجر البحارة هو الموضوع الرئيسي لهذا العدد من نشرة البحارة والذي يشتمل أيضاً على قصص واقعية تتعلق بحياة البحارة.



الملايين من العاملين في قطاع صيد الأسماك والذين غالباً ما يعملون في أكثر بقاع العالم انتهاكاً للقانون يأملون في رؤية تحسينات على ظروف عملهم بفضل دخول اتفاقية منظمة العمل الدولية للعمل في الصيد (رقم ١٨٨) حيز التنفيذ في ١٦ نوفمبر ٢٠١٧. من خلال قصص من خط المواجهة نأتي لكم بقصة عن واحدة من أولى عمليات الـITF لتفتيش سفينة صيد.

تسلط نشرة البحارة الضوء أيضاً على قضية تجريم البحارة من خلال القصة المروعة لطاقم أستيريس في نيجيريا. إذا وجدت نفسك تواجه تحقيقاً أو اتهامات جنائية، اقرأ دليلنا حول ما يجب القيام به، وإلى أين تتوجه للحصول على المشورة والدعم.

حتى نتمكن من تقديم خدمات أفضل للبحارة وغيرهم من عمال النقل في جميع أنحاء العالم، يركز الـITF ونقاباته على الحملات الإبداعية، وتنمية نقاباتنا، وخلق المزيد من الأعضاء النشطاء والعلاقات البناءة مع أصحاب العمل والحكومات.

هناك مثال عظيم على هذا النهج في العمل يتواجد في سنغافورة. نشرة البحارة قامت بمقابلة ماري ليو، وهي رئيسة نقابة ضباط البحرية في سنغافورة، التي تتعاون بشكل فعال مع الصناعة البحرية والحكومة من أجل تقديم التدريب وتحسين الظروف لجميع البحارة في سنغافورة.

كما يسرني أن أعرفكم بأحدث مجموعة من مفتشي الـITF الجدد، والذين أصبحوا جزءاً من شبكتنا العالمية المكونة من ١٤٠ مفتش وضابط اتصال ممن يكافحون بلا كلل جنباً إلى جنب معكم من أجل الحصول على ظروف أفضل في العمل. كما أشجعكم على مشاهدة الفيلم عن الحياة الرائعة لمفتش الـITF والناشط شويتون أونغ (انظر الصفحة ٣٤).

لدينا دليل قابل للسحب مكون من ثماني صفحات يبين لكم كيفية الاتصال مع مفتشي الـITF، ويقدم المشورة بشأن التعاقد وكيفية تجنب الوقوع ضحية لعمليات الاحتيال التي تمارسها وكالات التوظيف.

أمل أن تقنعك هذه القصص بأن وجودك ضمن نقابة منتسبة للـITF يجعلك جزءاً من عائلة عالمية قوية تناضل إلى جانبك في جميع الأوقات. ماذا تنتظر، انضم إلينا.

ستيفن كوتون

الأمين العام للـITF

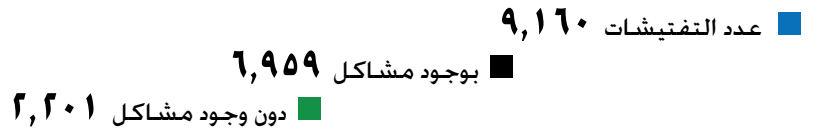
حملة الـ ITF لأعلام المواءمة FOC بالأرقام (٢٠١٧)

مجموع الرواتب
المستعادة بأثر
رجعي
(حتى صدور هذه النشرة)

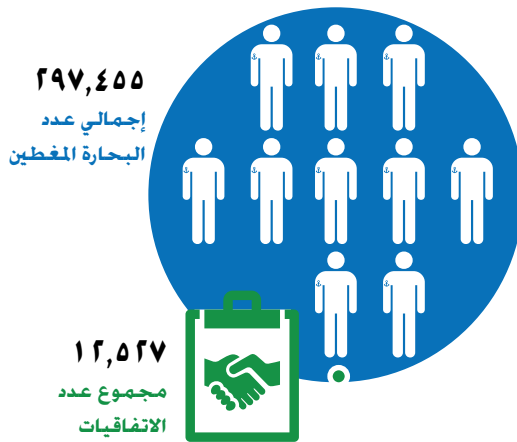


تفتيشات الـ ITF
(حتى صدور هذه النشرة)

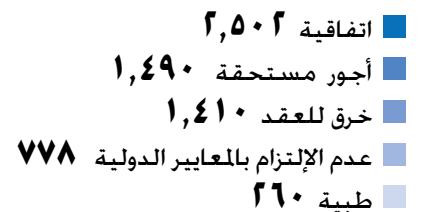
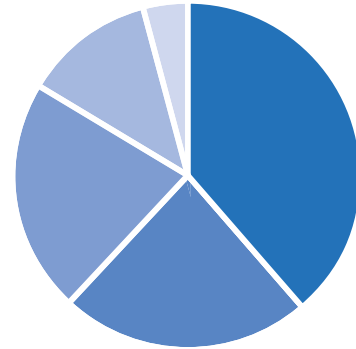
إجمالي عدد السفن التي تم تفتيشها مقسمة إلى سفن بدون مشاكل وسفن يوجد بها مشاكل.



السفن والبحارة المغطيين
باتفاقيات الـ ITF
(حتى صدور هذه النشرة)



أهم خمس مشاكل حسب النوع
وجدت خلال تفتيشات الـ ITF
(حتى صدور هذه النشرة)



شبكة الـITF في العالم العربي



يصف مفتش الـITF محمد
الرشيدي شبكة الـITF
الجديدة في العالم العربي
والتي تعمل على تنسيقها
لمواجهة التحدي المتزايد الذي
تشكله أعداد وتوقييدات
القضايا التي تتعلق بالبحارة
الذين يتم هجرهم أو لا تدفع
لهم مستحقاتهم في العالم
العربي

استراتيجيتنا وأهدافنا، فإننا نقترح التعاون معهم ويمكنهم بعد ذلك أن يصبحوا مسؤولي اتصال للمستقبل. لدينا مسؤولي اتصال للـITF في كل من الجزائر والمغرب ومسؤولي اتصال نقابيين لحملة الـITF لأعلام الموانئ (FOC) في اليمن والبحرين وعمان والكويت والعراق والأردن وتونس.

نحن نعمل على تدريب المزيد من مسؤولي الاتصال للتعامل مع القضايا، ويشتمل تدريب الـITF على عمليات تفتيش السفن، واتفاقية MLC، واتفاقيات الـITF، وحملة أعلام الموانئ، وكيفية إشراك النقابات المحلية. شارك أكثر من ٢٥ شخصا من الجزائر والبحرين ومصر والعراق والأردن والكويت والمغرب وعمان وتونس في دورة لمدة يومين في ديسمبر ٢٠١٦ في الأردن. ومنذ ذلك الحين، ساعد مسؤولي الاتصال هؤلاء بشكل فعال في عدد من القضايا الصعبة جدا، بما في ذلك مساعدة طواقم سفينة ياس الذين حوصروا أثناء النزاع في اليمن (انظر الصفحة ٦). في أوائل العام ٢٠١٨ سوف نعمل على تدريب مسؤولي الاتصال في اليمن.

يعد التعاون مع السلطات البحرية في المنطقة أمرا حيويا. في أكتوبر ٢٠١٧، كان الاجتماع بين الـITF وسلطة النقل الاتحادية الإماراتية (FTA) إنجازا كبيرا. حيث اتفقتا

معظم بلدان المنطقة لم تصادق على اتفاقية العمل البحري MLC. ٢٠١٦. وفي حين أنه يوجد العديد من النقابات القوية والحيوية في بلدان شمال أفريقيا، إلا أن الوضع مختلف في منطقة الخليج. هذا يعني عدم تواجد الآليات والموارد التي نعتمد عليها في بعض الأماكن. لذلك فإن البحارة الذين يزورون موانئ العالم العربي معرضون بشكل خاص للاستغلال.

في يناير ٢٠١٧، أنشأ الـITF مشروع العالم العربي لتطوير هيكل أقوى لمسؤولي الاتصال النقابيين - وهم الأشخاص العاملون في نقابتنا المنتسبة والذين يجيدون مهارات اللغة الإنجليزية ولديهم خبرات نقابية وبحرية - من أجل الاستجابة لنداءات المساعدة.

أنا أقوم على حد سواء بالتنسيق والتعامل مع القضايا، وكذلك التواصل مع مسؤولي الاتصال النقابيين على الأرض ومع أمانة الـITF. عندما نتلقى طلبا للحصول على المساعدة، نقوم بالتواصل مع مسؤولي الاتصال المعنيين من قبل الـITF، وعندما لا يكون لدينا أي من مسؤولي الاتصال، فإننا نتواصل مع النقابات ونطلب منهم المساعدة. وحيثما كان ذلك مناسبا من حيث

شبكة ITF العالم العربي
تابع من الصفحة ٥

"كان الاجتماع بين الـ ITF وسلطة النقل الاتحادية الإماراتية (FTA) إنجازاً كبيراً، حيث اتفقنا على العمل معاً لمعالجة قضايا الهجرة"

مفتش الـ ITF محمد الرشيد

جديدة. نحن أيضاً نتعاون بنشاط مع النقابات المنتسبة في إيران. ومن المقرر أن يجري تدريب على إنشاء حملة اتصال لأعلام الموائمة وذلك في عام ٢٠١٨. ■

على العمل معاً لمعالجة حالات الهجرة التي تقع على المياه في دولة الإمارات العربية المتحدة. بما في ذلك وضع بروتوكول التعاون الذي سيقع في مطلع هذا العام (٢٠١٨). كما أعلنت سلطة النقل الاتحادية الإماراتية FTA أنها ستدفع دولة الإمارات العربية المتحدة من أجل التصديق على اتفاقية العمل البحري MLC ٢٠٠٦ حيث التزم الـ ITF بدعمها في سبيل تحقيق ذلك.

عقد الـ ITF اجتماعاً في البحرين في الفترة من ١١ إلى ١٢ ديسمبر ٢٠١٧. حيث اجتمع ممثلين عن المكتب الإقليمي للعالم العربي. مع الاتحاد الوطني العام لنقابات عمال البحرين GFBTU. والإدارة البحرية البحرينية. فضلاً عن ممثلين من دول العالم العربي الأخرى. نحن نتطلع إلى البناء على هذه العلاقات الجديدة في الشبكة ونهدف إلى التصديق على اتفاقية العمل البحري MLC لعام ٢٠٠٦ في المستقبل القريب.

يجري الأمور بشكل جيد حتى الآن. وعلينا الآن أن نوظد إنجازاتنا وأن نمضي قدماً. من خلال البناء في مجال التدريب والتضامن بشكل أعمق وأكثر تنوعاً. ومن خلال توسيع الشبكة لتشمل مجالات عمل ونقابات وبلدان

تعاون منسق يخرج طاقم سفينة ياس من اليمن الذي تمزقه الصراعات

طلب طاقم سفينة الشحن التي ترفع علم بنما المساعدة من الـ ITF في أبريل ٢٠١٧ بعد أن تم احتجاز السفينة عندما رست في ميناء عدن في اليمن

كانت هناك صعوبة في عملية إعادتهم إلى أوطانهم بسبب إغلاق الحدود اليمنية نتيجة تفشي وباء الكوليرا. رتبت اللجنة عملية ترحيلهم لأوطانهم على مرحلتين: قامت المجموعة الأولى من البحارة بالعبور خلال المناطق اليمنية حتى وصلت إلى أحد المطارات حيث تمكنوا هناك من السفر إلى كينيا ثم أوديسا ومومباي. في حين ذهبت المجموعة الثانية بحراً إلى جيبوتي. ومن هناك توجهوا إلى الهند وأوكرانيا.

لقد عمل الجميع - النقابة وميناء عدن والسلطات البحرية - بشكل مثير للدهشة من أجل التغلب على تلك الصعوبات. ■

لقد أخبرنا البحارة الـ ١٢ - وهم ستة هنود وخمسة أوكرانيين وواحد من سوريا - أنهم لم يتلقوا أجورهم منذ مارس. ولم يكن لديهم أي مؤن أو وقود. وتم هجرهم من قبل ملاك السفينة. إضافةً إلى ذلك، فإن الضغط الناجم عن وجودهم في منطقة حرب، ومصادرة جوازات سفرهم وعدم معرفة متى سيتم إعادتهم إلى أوطانهم. كل ذلك كان له أثره السلبي عليهم.

لقد توجهنا إلى نقابتنا الوطنية. وهي لجنة العمال في محطة حاويات عدن ACTLC. والتي تعاملت مع قضية الطاقم وعملت من أجل إعادتهم إلى أوطانهم بأمان. ساعد الـ ITF في تأمين تكاليف الفنادق ومصروف الجيب للطاقم. وقام بترتيب رحلاتهم إلى أوطانهم بناءً على أسس إنسانية.



"أنا ممتن جداً لكم لعودة ابني وزجي، ووالدي ...
شكراً لكم. لقد كنتم سبباً في خلاصنا."

زوجة احد البحارة الأوكرانيين الذين أعيدها إلى وطنهم

قصص من خط المواجهة



**طاقم سفينة لين فونغ تساي
أول من استفاد من تفتيش
الـ ITF لسفن الصيد**



**مساعدة طاقم كاسوا في
العودة إلى أوطانهم**

كان الطاقم الفلبيني لسفينة لين فونغ تساي من بين أول من تم مساعدته في إطار سياسة الـ ITF الجديدة لتوسيع عمليات التفتيش البحرية على سفن الصيد. يصف المفتش جوسيليتو بيداريا في سيبو في الفلبين كيف نجح تنسيق الـ ITF في فوز البحارة بأجورهم المستحقة.

في ١٨ أغسطس ٢٠١٧ تلقى قسم مساعدة البحارة طلباً للمساعدة من الطاقم. كانت سفينة لين فونغ تساي في المياه الكينية. وكان تسجيلها الصادر من بوليفيا منتهي الصلاحية وكانت معلومات هوية السفينة غير مؤكدة.

اشتكى أفراد الطاقم البالغ عددهم ١١ شخصاً من عدم توفر مياه الشرب الصحية وعدم حصولهم على أجورهم المستحقة.

أحال الـ ITF القضية لي لاتخاذ الإجراء المناسب. وبعد ذلك، تم الطلب أيضاً من مفتشة الـ ITF بيتي موتوغي في مومباسا، كينيا التدخل في القضية. قامت المفتشة على الفور بزيارة السفينة وأخذت الطاقم إلى الشاطئ للحصول على وجبات طازجة وخدمات أخرى في مرافق نادي البحارة.

رفض وكيل التوظيف الفلبيني طلب السيدة موتوغي والتمثل بدفع أجور الطاقم المستحقة. لذلك قامت السلطات المحلية باحتجاز السفينة بسبب أوجه القصور بما فيها قضية الأجور.

اقترح وكيل التوظيف لاحقاً إعادة أفراد الطاقم إلى أوطانهم ودفع أجورهم المستحقة في الفلبين. في ٣٠ أغسطس، وصل الرجال إلى مانبلا. حيث قام المفتش المحلي هناك رودريغو أغينالدو بمساعدتهم وتأمين الطعام والمساكن المريحة لهم ضمن منزل أموسوب للبحارة.

في غضون ذلك، تابع السيد أغينالدو المطالبة بالأجور المستحقة للطاقم حيث استطاع بنجاح خصيل مبلغ ٢٥,٣١٢ دولاراً أمريكياً مستحقاً للطاقم. حيث تلقى الرجال أموالهم في ٢ سبتمبر. ■

عندما سمعنا من مالطا بأن هناك سفينة خارج مياهها الإقليمية يشعر طاقمها بالتهديد من قبل مالك السفينة، قام مسؤول اتصال الـ ITF هناك، بول فالزون، بعرض المساعدة عليهم على الفور. استجاب الطاقم في ١٣ مايو، وتم تقديم المساعدة لهم يومياً منذ ذلك الحين.

بعد مرور السفينة بالطا، بقيت الناقلة كاسوا على بعد ١٠٠ ميل في البحر. وبعد ذلك أمرت بالرسو قبالة ساحل صفاقس في تونس. أفاد البحارة وهم ١٣ من الهند واثنان من الباكستان بأن شركة ألكو لخدمات الشحن لم تدفع لهم رواتبهم لأكثر من أربعة أشهر. ورفضت منحهم أية نفود، وتركتهم دون مياه عذبة ومؤن لفترات طويلة، بما يعني عدم قدرتهم حتى على التواصل مع أسرهم.

كانت الشركة قد فشلت أيضاً في إجراء الإصلاحات على متن السفينة وكانت تحاول إجبار الطاقم على الإبحار بالسفينة غير الصالحة للعمل إلى مصر.

اتصل السيد فالزون بمنسق الـ ITF في العالم العربي، والاتحاد الوطني للنقل / الاتحاد العام التونسي للشغل المنتسب للـ ITF في تونس. وأثمرت هذه الجهود المشتركة بالسماح للسفينة بالبقاء في المياه التونسية حيث طلبت السلطات التونسية من سلطة الميناء زيارة الناقلة في ٢٥ مايو. كما حث الـ ITF السفارات الهندية والباكستانية في تونس بالتصرف نيابة عن الطاقم.

لحسن الحظ، تم دفع النفود للرجال وتمكنوا أخيراً من العودة إلى ديارهم في يوليو وهم واثقون من أن الـ ITF سوف يستمر في متابعة خصيل أحد الرواتب المتأخرة عن شهر مايو وجميع رواتب الطاقم عن شهر يونيو.

حديث: أحضرت الشركة طاقماً جديداً للعمل على متن كاسوا. حتى الآن استحق بحارة سريلانكيين ومصريين من الطاقم الجديد أجوراً عن ثلاثة أشهر بينما يطالب بقية البحارة السريلانكيين والإثيوبيين وعددهم سبعة بدفع أجورهم واعادتهم إلى أوطانهم. تواصل الـ ITF مع دولة العلم - سلطة النقل الاتحادية في دولة الإمارات العربية المتحدة - للمساعدة في التفاوض مع المالك. ■



سفينة تصبح ملجأ لبحارة سوريين

عندما تفقد مفتش الـITF ماريو سارك ناقله المواشي الراسية في كرواتيا لتحميل شحنة من الثيران إلى تركيا، كانت هناك المفاجأة

الخدمة على متن السفينة يعني أنه سيتم إرسالهم مباشرة للقتال في الحرب.

لقد وجدت على متن سارة طاقما مدربا تدريبيا جيدا. وهم راضون بعملهم ويعاملون بشكل جيد حيث تدفع أجورهم بانتظام ويحصلون على الغذاء بشكل مناسب. كانت وثائق الناقله كلها في حالة جيدة. وكان الطاقم يقوم برعاية البضائع الحية المكونة من ٢,٣٠٠ ثور بشكل جيد.

لقد رجعت بعد إنهاء التفتيش راض عما شاهدته رغم أنني كنت أحمل قدرا كبيرا من الأفكار للتأمل.

اقرأ المزيد عن ناقلات المواشي في صفحة ٢٧. ■

كانت الناقله سارة قد رست في ميناء راسا في ١٣ سبتمبر ٢٠١٧. وأثناء تفتيشي، حدثت إلى العديد من أعضاء الطاقم الـ ٢١. وذهلت عندما اكتشفت أن العديد منهم أبحروا باستمرار على متن سارة لسنوات. وكان ذلك محض ارادتهم. حيث أصبحت السفينة عبارة عن ملجأ لهم حميهم من الحرب الدائرة في بلدهم سوريا. قال القبطان ناصر كونيالي "لسوء الحظ، أتى الوقت الذي لا يحتاج الناس فيه إلى الحماية على متن السفن ولكن يحتاجونه في أوطانهم".

بوجب أحكام اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦، لا يسمح بذلك. ولكن في حالات نادرة كهذه الحالة، نواجه معضلة لا يمكن معالجتها. في هذه الحالة فإن الإصرار على إعادة الطاقم إلى وطنهم بعد اختتام سنة من

تعاون يؤدي إلى حصول بحار على تعويضات بسبب إصابته بالشلل

أولف كريستيانسن، مفتش الـITF في هامبورغ، ألمانيا، يبين كيف أن الدعم المقدم لبحار فلبيني أصيب بجروح خطيرة ساعده على التكيف مع ظروفه الجديدة

أعجبت بالدعم الذي قدمته الشركة الألمانية المالكة لسفينة فلوتيك، وهي شركة ريدري هامبورج لويدي، وكذلك بدعم نادي البحارة، الذي قدم المال وبطاقات الهاتف، وكذلك بالرعاية الطبية والعلاج الممتاز الذي قدمه الفريق الطبي. دفع نادي الحماية والتعويض P & I جميع فواتير المستشفى والفنادق للزوجين. وبدون تردد تم الاتفاق على دفع مبلغ قدره ١٢٥,٠٠٠ دولار أمريكي كتعويض مما جنب رولدان صدمة خوض المعركة القانونية للحصول على تعويضاته.

عاد الزوجان إلى الفلبين في مايو ٢٠١٧. وقد استخدموا التعويض المالي لتهيئة منزلهم ليتناسب مع وضع رولدان الجديد حيث أصبح الآن مشلولاً ويستخدم الكرسي المتحرك، ويتطلب علاجاً لمدة أربع إلى خمس ساعات يوميا.

إن التعاون والدعم الموضحين في هذه القضية يعطينا مثالا حول الطريقة التي علينا اتباعها دائما لإجراء مطالبات الإصابات للبحارة. ■

رولدان تامايو كروز، موظف فلبيني يعمل في صالة الطعام على متن سفينة فلوتيك، انطلق مع زميله الطاهي لقضاء أمسية في نادي البحارة في هامبورغ في ١٨ أكتوبر ٢٠١٦.

للوصول إلى النادي كان عليهم عبور مسار السكة الحديدية ولكن لسوء الحظ لم يسمع أي منهما صوت القطار وهو يقترب. تمكن الطاهي من القفز بعيدا في الوقت المناسب ولكن رولدان أصيب وسحب القطار لمسافة ٥٠ مترا قبل أن يتمكن السائق من إيقاف القطار.

أصيب رولدان بجراح خطيرة وبقي في غيبوبة لعدة أسابيع. ذهبت زوجته إلى هامبورغ وأقامت في فندق قريب منه. وعندما أفاق من الغيبوبة، كان رولدان غير قادر على الكلام. تم نقله إلى قسم الشلل في مستشفى متخصص في هامبورغ. وفي نهاية المطاف استطاع الكلام. حصل رولدان خلال إقامته في المستشفى، على إجازة مرضية مدفوعة الأجر وفقا لاتفاقية الـITF التي تغطي السفينة.

اتصلت بي زوجة رولدان في يناير ٢٠١٧ وطلبت المساعدة. قمت بزيارة الزوجين بانتظام. وحاولت الاتصال بجميع المعنيين في هذه القضية.



طاقم ليبرتي برودينسيا يشكر الـ ITF

”كل هذا يحدث بسبب الإجراءات والخطوات القوية والاستباقية ... نحن البحارة نشعر بالسلامة والأمان، كما أن دعمهم القوي كان بمثابة العمود الفقري بالنسبة لنا.“

طاقم ليبرتي برودينسيا يشكر الـ ITF والآخرين

من الصعب حل قضايا البحارة في الصين لأن التكاليف القانونية مرتفعة ولا توجد نقابات أو مفتشين للـ ITF هناك، ولكن بدلاً من ذلك، وكما يشرح مفتش الـ ITF جيسون لام، بخصوص قضية ليبرتي برودينسيا، فقد تم تقديم المساعدة عن طريق هونغ كونغ من قبل الـ ITF ونقاباته

٨ مارس، بلغ مجموعها ٣٤,٢٨٧ دولار أمريكي. عاد ثلاثة من البحارة إلى أوطانهم في ٢٥ مارس.

رفض بقية أفراد الطاقم مغادرة السفينة حتى يتم دفع رواتبهم بالكامل. في ٥ مايو، بدأ الـ ITF واثنان من نقابات هونغ كونغ وهما نقابة ضباط البحرية التجارية واتحاد نقابات البحارة بالقيام بإجراءات قانونية نيابة عن البحارة في المحكمة العليا في هونغ كونغ. في ٢٩ يونيو، توصل المالك إلى اتفاق تسوية حيث دفع بموجبه أجوراً للبحارة الستة عشر بلغت ٢٦٤,٦٠٠ دولاراً وتمت إعادتهم أخيراً إلى الهند في ٢٣ يوليو. ■

تلقى الـ ITF شكوى من أعضاء الطاقم الهندي البالغ عددهم ١٩ على متن السفينة ليبرتي برودينسيا في ٢٣ يناير ٢٠١٧ مفادها أنهم لم يتلقوا أجورهم منذ ٢٥ نوفمبر ٢٠١٦.

لقد تقطعت بهم السبل في ميناء جوشان بالصين لمدة تراوحت ما بين ثمانية إلى ثلاث عشرة شهراً. كما بلغت أجورهم المستحقة في نهاية مارس ٢٠١٧ ما مقداره ١٨٢,٧٣٠ دولاراً.

قامت أنا بالتعاون مع لويس غوميز، مفتش الـ ITF في مومباي، الهند بمجموعة مفاوضات مع المالك أثمرت عن فوزنا بأجور شهرية بتاريخ

الوطن لا يزال بعيداً بالنسبة لطاقم مالافيا سفن

يصف كين فليمينغ، منسق الـ ITF لبريطانيا وأيرلندا، الحنة التي عانى منها طاقم سفينة مالافيا سفن وأسرههم على أنها ”فضيحة مخجلة للصناعة البحرية“

تقطعت السبل لطاقم سفينة مالافيا سفن في أبردين، اسكتلندا لأكثر من عام، وهم بدون أجور ويعانون نتيجة تركهم لأسرهم خلفهم يواجهون المتاعب المالية.

حكم عمدة المدينة في ١٠ أغسطس ٢٠١٧، بأن الطاقم لديه الحق في بيع السفينة لاسترداد أجورهم المستحقة - والمتفق على أنها ٨١٧,٠٠٠ دولار أمريكي. لكنه طلب تقريراً عن قيمة السفينة أولاً - وهذا القرار يؤخر عودة هؤلاء الرجال إلى ديارهم. كان هذا القرار من خلال تجربتنا غير مسبوق لأن مطالبات الطاقم تعطى الأولوية دائماً.

كشف التفتيش الروتيني الذي أجراه الـ ITF في يونيو ٢٠١٦ بأن ١٥ من البحارة الهنود في مالافيا سفن لم تدفع لهم أجورهم لمدة أربعة أشهر. وعندما لم تنجح جهودنا في استرداد أجورهم المستحقة بالكامل في مارس ٢٠١٧، قام الـ ITF باحتجاز السفينة نيابة عن الطاقم. خلال محنتهم، قام الـ ITF أيضاً بزيارة ودعم أفراد الطاقم بالاحتياجات الأساسية مثل الغذاء والماء.

في وقت طباعة نشرة البحارة كانت تجري عملية بيع السفينة. ■

عاد طاقم مالافيا تونتي المكون من ١٢ فرداً والمحتجزين في غريت يارموث بإنكلترا منذ يونيو ٢٠١٦، إلى بلادهم في فبراير ٢٠١٧ بفضل جهود الـ ITF ودعم المجتمع المحلي وكنيسة الميناء وغيرهم. تمكن الـ ITF من تحصيل مبلغ ١٨٩,١٧٩ دولار أمريكي للبحارة الـ ٣٣ الذين كانوا مستحقين لأجورهم منذ أكتوبر ٢٠١٥.



الـ ITF ينقذ بحارة شباب في كينيا

قام الـ ITF في كينيا بإنقاذ ثلاثة بحارة شباب من ما يبدو أنه وكيل محلي محتال لشركة شحن صينية، التفاصيل في تقرير مفتش الـ ITF بيتي ماكيننا موتوجي

تم الاتصال مع نحو ٣٠ شاباً في مومباسا من قبل وكيل محلي اسمه السيد كيغورا، حيث التقى بهم عدة مرات بين يناير وسبتمبر ٢٠١٧. عرض هذا الوكيل غير المسجل - كما اكتشفنا فيما بعد - عليهم الدعم المالي واللوجستي من أجل التدريب البحري، والتقييم الطبي، وتأمين وثائق سفرهم إلى البيريو. وكان على البحارة أن يسددوا هذه الأموال من خلال اقتطاعات من الراتب الشهري المقدّر بـ ١٧٠ دولاراً أمريكياً.

عرض هذا الوكيل على البحارة صورة للرجل الذي سيلتقون به في البيريو. ولكنهم أعربوا عن قلقهم إزاء عدم وجود عقود مناسبة حيث قال لي أحدهم: ”لم يكن يرد على أسئلتنا بشكل مرضٍ، ولكن كنا محتاجين لهذه الوظائف“.

في الواقع، تم القبض على ثلاثة بحارة في مطار جومو كينيا الدولي في ١ أكتوبر ٢٠١٧، ومعهم سائق سيارة أجرة تابع للوكيل. وعند عملي بالقضية، اتصلت باتحاد البحارة في كينيا ونائبة السكرتير الإقليمية للـ ITF، أنا كارومي، لإيجاد سبيل لمساعدتهم.

سرعان ما تدخلنا من أجل إطلاق سراح البحارة الثلاثة بمساعدة وزارة العمل وناقصي كاريبيو وهي السكرتيرة العامة لقسم الشؤون البحرية والشحن الكينية.

أعادت السيدة كارومي البحارة إلى المكتب الإقليمي للـ ITF في نيروبي، حيث قدمت لهم وجبات الطعام، وساعدتهم على استعادة أمتعتهم من المطار بالإضافة إلى مساعدتهم في الوصول إلى مومباسا.

إنه لشيء رهيب أن يواصل هؤلاء الوكلاء غير المسجلين استهداف الشباب بوعود بحياة أفضل في الخارج. أمل أن تكون هذه الحالة بمثابة تحذير للبحارة الشباب الآخرين. ■



طاقم نيولاد غرانادينو المهجور يعودون إلى أوطانهم

يصف مفتش الـITF باربرا شيبلي كيف ساعد الاتحاد والمجتمع طاقم نيولاد غرانادينو على تحمل ظروف لا تطاق ودعمهم في الوصول إلى أوطانهم بعد أن تقطعت بهم السبل لمدة ثمانية أشهر

والمجتمع المحلي. بدأ وكيل توظيفهم وهو شركة "إنتيرورينت" بدفع نفقاتهم حتى قيام البنك باستئجار خدمات شركة ريفنشيب ماجمانت. وفرت هذه الشركة لهم المأوى التي يحتاجونها. وبدأت في دفع أجور الرجال بانتظام. وأعدت ١٢ من البحارة الـ١٨ في نوفمبر ٢٠١٦ ويناير ٢٠١٧. وتكفل الـITF بأن يتم دفع الأجور للرجال بالكامل وإعطاءهم مكافأة صغيرة. عاد بقية أفراد الطاقم إلى أوطانهم يوم ٣١ مايو ٢٠١٧.

كان الطاقم إيجابيا بشكل مثير للدهشة طوال فترة محنتهم. وكان سخاء الناس في التيمور غامرا وأنا متأكد جدا لجميع من قدم المساعدة. ■

عانت الناقلة من مشاكل كبيرة في المحرك في ٢٠ سبتمبر ٢٠١٦. لذلك قام حرس السواحل الأمريكي باحتجازها في ميناء بالتييمور لإجراء الإصلاحات.

كان الطاقم يعاني من نفاذ الطعام والماء وكانوا يعانون أيضا من البرد بسبب كسر الرجل طوال أشهر الشتاء. كانوا غير قادرين على الذهاب إلى الشاطئ بسبب القيود المفروضة على تأشيرة الدخول وعدم وجود الوثائق المناسبة معهم. وكانوا أيضا يشعرون بالهجر والإحباط.

قاد الـITF جهوداً لإعادتهم إلى أوطانهم. وحصل البحارة أيضا على مساعدة من مركز بحارة بالتييمور الدولي، ونقابة البحارة الدولية.

"هذا مثال آخر على العمل الرائع والعملي الذي قام به مفتشو الاتحاد لمساعدة البحارة في محنتهم".

ديف هينديل، رئيس قسم البحارة في الـITF وأمين الصندوق في الاتحاد الدولي للبحارة

مشاكل في الأجور؟

هل تواجه مشاكل في الحصول على راتبك بالكامل؟ إذا كنت كذلك، فإن هذا يمكن أن يكون علامة على أن شركتك في ورطة اقتصادية. اتصل بنقابتك أو بالـITF عبر www.itfseafarers.org في أقرب وقت ممكن لحماية أجورك ووظيفتك.

هل تعتقد أنه قد تم هجرك؟

هل مالك السفينة:

- يرفض دفع تكاليف إعادتك إلى وطنك حتى وإن كان عمداً قد انتهى؟
- لا يقوم بتوفير الغذاء أو الماء أو زيت الوقود للسفينة؟
- يتخلف عن دفع رواتبك عن آخر شهرين أو أكثر؟

إذا كان الجواب نعم لأي من هذه الأسئلة، فإنك تعتبر "مهجوراً" وفقاً لاتفاقية العمل البحري. ٢٠٠٦. اتصل بوكيل التأمين ضد الهجر (انظر في لوحة معلومات سفينتك) أو قم بالاتصال مع دولة العلم أو موظف هيئة الميناء أو مفتش الـITF. تصرف بسرعة قبل أن يتأزم الوضع. اقرأ المزيد في الصفحة ١٦.



نقابة هندية تفوز بقرار الحكومة بشأن التوظيف غير القانوني للبحارة

إن المصير الرهيب لطاقم السفينتين "المهرة" و "كابريكورن ستار" يسلط الضوء على التكلفة البشرية المأساوية لوكلاء التوظيف غير المرخصين الذين يواصلون تقاضي مبالغ مالية من البحارة الهنود مقابل تشغيلهم على متن سفن ترفع أعلاماً أجنبية وذلك على الرغم من تصديق الهند على اتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦. أدت الجهود النقابية الهادفة إلى إنهاء هذه الممارسة غير القانونية إلى الظفر بقرار حكومي. تقرير مانوج ياداف، الأمين العام لاتحاد البحارة في الهند FSUI يوضح ذلك



كانت النقابة من بين أولئك الذين أفادوا بأن التوظيف غير القانوني ما زال مستمرا، وأنه يلزم بذل المزيد من الجهود لوقف هذه الممارسات. يتضمن مشروع قانون الشحن البحري التجاري لعام ٢٠١٦ بندا يسمح باللاحقة الحكومية لوكلاء التوظيف غير المرخصين ولكننا لا نستطيع أن نسمح باستمرار هذا الوضع حتى يتم إقرار هذا القانون. قبلت الحكومة ذلك، وفي أغسطس ٢٠١٧، بدأت في تطبيق نظام بيانات الكتروني لهجرة البحارة الهنود.

هذا يعني أن البحارة الهنود لا يمكن توظيفهم إلا من قبل مالكي السفن الهنود وعلى متن السفن التي ترفع العلم الهندي، ومن قبل وكلاء التوظيف المسجلين في الحكومة أو، في حالة الرابطة وكبار المهندسين. يكون التوظيف مباشرة فقط من قبل أصحاب السفن الأجنبية وعلى متن سفنهم الأجنبية.

يتحمل مالك السفينة، أو وكيل التوظيف، أو كبير المهندسين، حسب ما تقتضيه الحاجة، مسؤولية تسجيل المعلومات في قاعدة بيانات الهجرة الإلكترونية الحكومية قبل تاريخ مغادرة السفينة.

ترسل المعلومات عبر الإنترنت إلى مكتب الهجرة حتى يسمح للبحارة أن يعبروا من خلال نقاط تفتيش الهجرة، ولن يسمح لأي بحار منخرط مع وكيل توظيف غير مسجل أن يغادر البلد.

هذا أيضا سوف يساعد على وقف استغلال البحارة من قبل المشغلين العابرين والمحتالين. ■

في ٤ فبراير ٢٠١٧، توفي ستة بحارة هنود على متن سفينتي "المهرة" و "كابريكورن ستار" عندما غرقوا نتيجة انعدام وسائل السلامة وسوء الأحوال الجوية بالقرب من الحميرية في الشارقة، الإمارات العربية المتحدة.

تم توظيف الرجال من قبل وكلاء توظيف غير مسجلين. وحتى الآن لم تحصل أسر الضحايا على رواتبهم ولم يتلقوا أية تعويضات بسبب فقدهم، ما زلنا نحاول تعقب ثلاثة من الوكلاء المشتركين في هذه القضية وغيرها من القضايا.

هذه هي أسوأ نتائج هذه الممارسات غير المشروعة. كل يوم تقوم وكالات التوظيف غير الشرعية بتقاضي مبالغ مالية من البحارة الهنود مقابل توفير فرص العمل لهم. سياسة "أعطني مالا - أعطيك عملا" لا تقتصر على الهند فقط، وإنما تحدث في بلدان أخرى في جميع أنحاء العالم.

لقد قدمت نقابة FSUI العديد من الشكاوى للسلطات الرسمية وقامت بأخذ زمام المبادرة في محاولة منها لوقف هذا الفساد.

استخدمت الحكومة كاستجابة لشواغلنا، الإعلانات الصحفية والتوجيهات في معاهد التدريب البحري ووسائل البريد الإلكتروني المباشرة إلى البحارة المسجلين لتقديم النصيحة لهم بأن توظيف البحارة يجب أن يتم فقط من قبل مؤسسات خدمات التوظيف والتعيين RPSS المرخصة من قبل المديرية العامة للشحن (DGS).

نقابة كرواتية تفوز بتأشيرة مجانية لمدة يوم واحد للبحارة الزائرين

لم تعد هناك حاجة للبحارة من بلدان العالم الثالث لدفع رسوم الحصول على تأشيرة لإجازة الشاطئ في كرواتيا، وذلك بفضل نقابة البحارة في كرواتيا. هذا ما يوضحه عضو النقابة رومانو بيريك، وهو أيضا منسق الـITF في كرواتيا

لقد رحبنا بتصريح الحكومة في نهاية عام ٢٠١٦ عن إسقاط شرط الحصول على التأشيرة. ولكن أن تتخيلوا كم فزعنا عندما علمنا في مارس ٢٠١٧ بأن القرار ينص فقط على تخفيض الرسوم لتصبح ٧ دولارات.

لكن الاحتجاج الواسع في القطاع أدى إلى إعادة التأكيد على الإعلان الأصلي للحكومة. وفعلاً بدأ سريان النظام الجديد في ١٨ أبريل ٢٠١٧. لا يزال البحارة خاضعين للتحقق الأمني. ولكن التأشيرات صالحة لمدة ٩٠ يوماً.

لذلك، إذا كانت سفينتك ترسو في ميناء كرواتي - قم بزيارة الشاطئ! ■

تعتبر كرواتيا مقصداً شعبياً للسفن السياحية التي توظف حوالي ٣٠٠,٠٠٠ بحاراً من ١١٨ جنسية كل عام. هؤلاء البحارة من بلدان العالم الثالث كانوا يمتنعون من النزول إلى الشاطئ أثناء وجودهم في موانئ كرواتيا وذلك بسبب رسوم تأشيرة الإجازة الشاطئية والبالغة ٢٥ دولاراً.

قررنا العمل بالتعاون مع نوابنا في البرلمان. وأشرنا إلى أنه لم يحدث مطلقاً أية مخالفة لمتطلبات التأشيرة من قبل البحارة. وذكرنا الحكومة بأن كرواتيا كانت من أوائل الدول الموقعة على اتفاقية العمل البحري MLC للعام ٢٠٠٦. والتي تشجع على رحلات البحارة إلى الشواطئ باعتبارها إيجابية لصحتهم ورفاهيتهم.



نقابة أوكرائية تدعم البحارة وعائلاتهم

نحن دائماً نضع على قائمة أولوياتنا رعاية البحارة وأسرهم. أما الخدمات الإضافية التي قدمناها خلال الذكرى السنوية فقد اشتملت على:

- ١١ احتفالاً شمل ٥,٥٠٠ من أطفال البحارة.
- توزيع الهدايا على ٤٠٠ طفل في مهرجانات النقابة للاحتفال بيومي الطفل العالمي في ١ يونيو وبداية العام الدراسي في ١ سبتمبر. والتي يربها صندوق الرعاية للنقل البحري (Mortrans).
- احتفالات ضمت ٧٣٠ بحاراً وأسرهم بمناسبة اليوم العالمي للبحارة واليوم الأوكراني للعاملين في النقل البحري.
- احتفالات بيوم المرأة العالمي - حيث قابل خبير مشهور في علم النفس الأسري حوالي ١٧ من زوجات البحارة لمناقشة موضوعات مثل ميزانيات الأسرة والعلاقات الاجتماعية.
- بطولة للعبة البولنغ.

لقد كنا فخورين جداً عندما شارك فريقنا المكون من ١١ بحاراً في المسابقة الرياضية للعاملين في مجال النقل والتي اقيمت في بلغاريا وأحرزوا اثنتان من الميداليات الذهبية في بطولتي

يصف أوليف غريغوريوك، النائب الأول لرئيس نقابة عمال النقل البحري الأوكرانية MTWTU، الفعاليات التي نظمتها النقابة للبحارة وأسرهم خلال عام ٢٠١٧، وخاصة تلك الاحتفالات بالذكرى الخامسة والعشرين لتأسيس النقابة.

السباحة وألعاب القوى. شارك ما يقرب من ٤٥٠ بحاراً في ستة ندوات إعلامية. حيث سمعوا من موظفي النقابة ومن الخبراء المدعوين للحديث عن مواضيع مثل الضرائب والمعاشات، وتعديلات اتفاقية العمل البحري. والقطاع البحري الأوكراني. والمسائل الصحية.

في سبتمبر، شارك نحو ٥٠٠ من البحارة والمرشحين. والطلبة الأوكرانيين في أسبوع عمل الاتحاد الدولي للعمال (ITF/MTWTU) في أوديسا. حيث شارك سبعة مفتشين من الـITF خبراتهم في قضايا العمل. بما في ذلك المفاوضة الجماعية. فاليري هونار، وهو رئيس طاقم ناقلة نفط قال لي: "لقد تعلمت الكثير من الأشياء الجديدة خلال هذه الندوة وعلى وجه الخصوص ما يتعلق بحساب الأجر عن العمل المنجز. لقد استمتعت بالعرض التقديمي ... وقمت بالتواصل مع زملائي ومثلي الـITF ونقابتي."

والأهم من ذلك أنه خلال النصف الأول من عام ٢٠١٧ تمكنا من تلبية ١,١١٣ طلباً للبحارة من أجل الحصول على مساعدات مالية. ■

البحارة المهجورون: ضحايا العبودية الحديثة؟

يبحث قائد الحملات والمشروع البحري للـITF كاتي هيجينبوتوم فيما إذا كان البحارة المهجورون هم في الواقع ضحايا للعبودية الحديثة

عندما تقول لمالك سفينة أن فشله في دفع الأجور وتوفير المأوى المناسبة لطاقم السفينة يعادل العبودية الحديثة فإنه سوف يصرخ بغضب.

قال أحد ملاك السفن أثناء تبادل الحديث. وهو مسؤول عن هجر عدة طواقم "نحن نرفض بقوة كلمة "العبودية" التي التفت في القرن الـ ٢١ والعصر الحديث الذي نعيش فيه هذه الأيام".

لا يتفق الجميع على ذلك. حيث تقدر منظمة العمل الدولية بأن ٤٠.٣ مليون شخص قد وقعوا تحت حالة من حالات العبودية الحديثة في أي وقت من الأوقات خلال العام ٢٠١٦. مؤشرات منظمة العمل الدولية الـ ١١ التي تؤثر على العبودية هي: الاعتداء على الضعفاء، والخداع، وتقييد الحركة، والعزلة، والعنف البدني والجنسي، والترهيب والتهديد، وحجز وثائق الهوية، وعدم دفع الأجور، واستعباد المدين، وظروف العمل والمعيشة المتردية، والعمل الإضافي المفرط.

من المفيد النظر في القضايا التي تم فيها هجر البحارة ومعرفة كم من هذه المؤشرات يتواجد فيها.

عادة ما يتم هجر البحارة في موانئ أجنبية وبعيدا عن أسرهم. وهم دائما يميلون إلى الاعتقاد بأن الشركة تهتم بوظيفتهم لأن البديل عن ذلك هو الاعتماد على حسن نوايا السلطات أو النقابات المحلية أو الجمعيات الخيرية للحصول على الدعم. وهذا ما يدركه المالكون بشكل

جيد. حيث أنه حالما تنهار علاقة العمل، فإن البحارة يتركون عرضة للخطر.

غالبًا ما يقول البحارة أنهم لا يرغبون في تقديم شكوى لأن المالك وعد بتحويل المال هذا الأسبوع، أو الأسبوع المقبل. أو الذي يليه ... والخداع يحدث إما بسبب التفاؤل الزائد بالمالك والذي يكون في غير محله، أو بسبب الطريقة الساخرة التي ينظر فيها المالك إلى الأجور على أنها أمر اختياري غير ملزم.

الحركة في الموانئ يمكن أن تكون مقيدة جدا. وبدون المال. فإن تكلفة التحرك هي باهظة. غالبًا ما توجد السفن المهجورة في المرسى، وهو شكل وحشي من العزلة، والضغط الناتج عن الهجر يؤثر بدوره بشكل هائل على العلاقات بين أفراد الطاقم أنفسهم ويمكن أن يؤدي إلى الشعور بالعزلة العقلية والجسدية.

هناك أيضا حالات - على الرغم من أنها نادرة - حيث تم خداع البحارة للانضمام إلى السفن التي تشارك في الأنشطة الإجرامية وأعمال التهريب والتهديد بالعنف البدني.

في الماضي غير البعيد، كان يتم احتجاز وثائق الهوية و"استعباد المدين" وهو أقرب وصف للممارسات غير القانونية لبعض وكلاء توظيف الطواقم. وعلى الرغم من الحظر الصريح الذي نصت عليه اتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦، إلا أن هناك الكثير من الحالات التي دفع فيها البحارة مبالغ كبيرة لتأمين وظيفة على متن السفن. ليجدوا أنفسهم لا يتقاضون أجورًا. وربما يكونون

قد حصلوا على قروض للدفع مقابل تلك الوظائف. بالإضافة إلى نفقات أسرهم حيث أصبحوا لا يجدون ما يرسلونه لهم. وقد تكون تلك الديون لجهاث أخرى ولكن النتيجة تبقى هي نفسها.

ويعرف الهجر على أنه:

- إذا أخفق مالك السفينة في تغطية تكاليف إعادة البحارة إلى أوطانهم، أو

- أخفق في توفير الصيانة والدعم اللازم، أو

- قطع علاقته مع البحارة، بما في ذلك عدم دفع الأجور المستحقة لمدة شهرين أو أكثر.

لا يقوم مالك السفينة في كثير من الحالات بقطع جميع العلاقات مع البحارة ويختفي. ولكنه عادة ما يبقى متربصًا في محاولة منه لإقناع الطاقم على الاستمرار في العمل، أو ينتظر حتى يؤمن مخرجًا ما. وبهذه الطريقة ينقل مالكو السفن مخاطر أعمالهم الفوضوية إلى أكتاف موظفيهم.

العمل بدون دفع الأجور هو عبودية ولا ينبغي التساهل مع ذلك. هذه الصناعة تحتاج إلى إعادة النظر في أمرها إذا كانت تريد الإفلات من ربطها مع العبودية الحديثة. ■

هجرة لجنة عامين



ي لين هتون، المهندس الثالث على متن برامكو ١، يروي محنة الطاقم الذي ترك مهجورا وتمت معاملتهم على أنهم أصرار جانبية أثناء النزاع التجاري الذي استمر بين المالك في البحرين وحوض كوسكو لبناء السفن في غوانغتشو، الصين

بدورهم الاتصال مع المالك وشركة التوظيف ولكنهم لم يحصلوا على أية ردود. اتصلت بحكومة البحرين أيضا. ووعدا بأنهم سوف يطلبون من المالك حل مشاكلنا ولكن لم يحدث أي شيء.

أخيرا، وبفضل اتفاقية طاقم ميامار، وجدت شركة محاماة بحرية محلية لمساعدتنا. حضر المحامون إلى حوض بناء السفن لمقابلتنا ورؤية أحوالنا. وقاموا بتمثيلنا أمام المحكمة. قال القاضي بأنه يمكننا العودة إلى ديارنا إذا أردنا ذلك. لذلك عدت إلى بيتي في أكتوبر ٢٠١٦ واتصلت مع النقابة المستقلة لبحارة ميامار (IFOMS) وطلبت منهم المساعدة.

لقد أثرت هذه التجربة على سلوكنا حيث أصبحنا جميعا نخشى مواجهة هذا الوضع مرة أخرى. بعضنا لا يريد أن يعمل كبحار بعد الآن. قررنا أن نكون حذرين جدا عند الانضمام إلى أي سفينة.

نصيحتنا لجميع البحارة: توخي الحذر عند التعامل مع شركات التوظيف. واحصل على معلومات كافية عن مالك السفينة. ووضوح السفينة وتاريخها. كن عضوا في نقابة منتسبة إلى ITF وأطلب المساعدة منهم كلما وقعت بمشاكل مشابهة على متن السفينة. ■

في بعض الأحيان كان الجو حار جدا ولكن كان علينا أن نغلق باب المقصورة والنوافذ لأن السفينة كانت بجانب الرصيف العائم حيث كانت تجري أعمال القذف بالرمال. لذلك كان يدخل الكثير من الغبار والضوضاء إلى المقصورة. لم يكن لدينا أية مرافق مثل المراوح أو مكيفات الهواء.

لم يسمح لنا حوض بناء السفن بالخروج لأن وكيل السفينة قال بأن المالك لم يأذن له بالتقدم لطلب تصاريح الخروج إلى الشاطئ. أخبرنا الشركة بأننا نعاني الكثير من الأمراض الجسدية والاكتهاب النفسي لكنهم لم يفعلوا شيئا بالنسبة لنا.

نحن لا نعرف كيف نصف معاناتنا بالكلمات. كان لذلك أثر كبير علينا وعلى عائلاتنا التي تعتمد على رواتبنا. وبما أننا لم نحصل على رواتبنا لمدة عامين تقريبا كان عليهم أن يكافحوا من أجل البقاء. في بعض الأحيان فقدنا الاتصال مع عائلاتنا لأنه لم يكن لدينا المال لشراء بطاقات الإنترنت. في تلك الأوقات، كانوا قلقين كثيرا على أوضاعنا وطلبوا منا أن نعود إلى ديارنا مهما كلف ذلك. لم تتمكن من العودة إلى الوطن. على الرغم من محاولتنا حتى عند وفاة بعض أفراد عائلاتنا.

في نهاية المطاف، في عام ٢٠١٦، قمت بالاتصال بسفارة ميامار في الصين لمساعدتنا. حاولوا

عندما انضممنا إلى السفينة، من خلال شركة SRPS (خدمة توظيف وتعيين البحارة) المرخصة، أخبرنا مدير الطاقم بأنه تجري إصلاحات للسفينة في الصين. وسوف نبحر في غضون شهرين.

صعدنا على متن السفينة في حوض بناء السفن كوسكو في ١٦ يوليو ٢٠١٥. وكان مشرف الطاقم موجودا بالفعل على متن السفينة. وكان الطاقم يتألف من ثمانية بحارة من ميامار وأربعة من بنغلاديش.

عندما تأخرت رواتبنا لمدة شهرين، طلبنا أجورنا من المشرف. ووعد بأن يطلبها من الشركة. بعد بضعة أيام، توقف حوض بناء السفن عن إصلاح السفينة لأن المالك لم يدفع لهم مقابل العمل. غادر المشرف السفينة. أرسلنا الكثير من رسائل البريد الإلكتروني وأجرينا مكالمات هاتفية مع الشركة. أجابوا بأنهم سيرسلون رواتبنا قريبا وطلبوا منا أن نتحلى بالصبر.

أصبحت الحياة على متن السفينة سيئة لأن توفير المؤن بدأ يتأخر شيئا فشيئا وجودة الغذاء أصبحت أسوأ. اضطررنا أن نشرب المياه غير النظيفة من خزانات المياه في السفينة. طلبنا من الشركة توفير الغذاء والماء المناسب ولكنهم لم يردوا.

تعليقات مفتش الـ ITF جيسون لام:



هذه هي قضية معقدة للغاية. منذ عام ٢٠١٣، كان الطاقم على متن السفينة برامكو ١ يشكون من تأخر الأجور، ثم حصلوا على أموالهم بدعم من الـ ITF، ومن ثم تم استبدال الطاقم القديم بطاقم جديد - وتكررت نفس المشكلة مع الطاقم الجديد.

تلقيت أولاً شكوى بخصوص هذه القضية من القبطان في نوفمبر ٢٠١٥. في ذلك الوقت لم يتمكن المالك من دفع الأجور المستحقة وتخلي عن السفينة. بعد مفاوضات غير ناجحة معه، قمنا بالاتصال بسفارة البحرين في الصين والسلطة البحرية البحرينية لفرض المزيد من الضغوط. بقينا على اتصال مع القبطان خلال تلك الفترة، وفي نهاية عام ٢٠١٦، وافق الطاقم على توصيتنا باللجوء إلى المشورة القانونية محلياً.

عندما قمت بزيارة السفينة للمرة الأولى في مارس ٢٠١٧، شعرت بالذهول بسبب الظروف البائسة التي يعيشونها. كان هناك طاقم مكون من ثمانية بحارة على متن السفينة، ثلاثة من بنغلادش وخمسة من ميانمار، وكانوا جميعاً قد أنهوا عقودهم خلال أو قبل يوليو ٢٠١٦. كانت مدة بقائهم على متن السفينة تتراوح ما بين ١٦ إلى ٢٢ شهراً ولكنهم لم يتلقوا خلال تلك المدة سوى أجر شهر واحد.

قدمنا الدعم المحلي إلى أسرهم، ووفرنا المؤن والإمدادات الطبية للطاقم، وحصل ذلك من خلال التعاون مع غرفة الشحن الدولية، والشبكة الدولية لرعاية ومساعدة البحارة، والجمعية الدولية للصحة البحرية، وجمعية البحارة.

استنكر الـ ITF علناً تقاعس السلطات وصاحب السفينة في إنهاء محنة البحارة، ووصف الوضع بأنه "جرح نازف" استمر لفترة طويلة جداً". وعلى الرغم من التدخلات الدبلوماسية الرفيعة المستوى إلا أن السلطات المختصة في دولة العلم والميناء يبدو أنها غير قادرة أو حتى غير راغبة في التدخل. احتجزنا السفينة نيابة عن الطاقم ولكن لا نعرف كم من الوقت سوف تستغرق الإجراءات القانونية.

في يونيو ٢٠١٧، غادر ثلاثة بحارة السفينة، حيث تلقى القبطان نصف أجره المستحق، ولكن اثنان من أفراد الطاقم لم يتلقوا أي شيء. في أغسطس تلقى القبطان الجديد بعض النقود ودفع للخمسة المتبقين من أعضاء الطاقم جزءاً من أجورهم المستحقة. وفي نهاية أغسطس، غادر بحار آخر من بنغلاديش.

عند طباعة هذا العدد من نشرة البحارة، لم يتبق على متن السفينة سوى القبطان البنغالي وثلاثة بحارة من ميانمار فقط. ■

التأمين ضد الهجر

الأمن المالي لحماية البحارة الذين يتم هجرهم والتخلي عنهم هو إلزامي لجميع السفن التي ترفع أعلام الدول التي صدقت على اتفاقية العمل البحري MLC. ٢٠٠٦ أو تتداول التجارة في الموانئ التي تطبق اتفاقية العمل البحري

العالمي). تعترف بمسؤولياتها الجديدة. ورغم أن تلك الأندية لم تكن تدفع التعويضات دائماً، إلا أن تدخلها في كثير من الحالات يدفع المالك إلى توفير الأجور في نهاية المطاف.

يجب على وكلاء التوظيف والبحارة التحقق من أن السفينة لديها شهادة تأمين صالحة ضد الهجر قبل التوقيع على العقود. عليك التفكير مرتين قبل توقيع العقد إذا كان لا يمكن تأكيد وجود هذه الشهادة.

عادة ما تستغرق الأنظمة المتفق عليها دولياً عقوداً من أجل تطويرها. وهي تتطلب يقظة دائمة من أجل إنفاذها. لذلك يجب على البحارة وجميع من لهم مصلحة في تعزيز وحماية حقوق البحارة أن يجعلوا من وجود أصحاب السفن منخفضة المعايير العاملين في القطاع مهمة صعبة. ■

يمكنك التحقق من أن الشهادة لا تزال سارية المفعول من خلال البحث عن سفينتك عبر الموقع الإلكتروني لنادي التعويض والحماية P&I أو الموقع الإلكتروني لشركة التأمين المذكور اسمها على الشهادة. إذا كنت تعتقد أنك معرض لخطر الهجر أو لم تدفع رواتبك لمدة شهرين أو أكثر وترغب في إعادتك إلى وطنك، فيجب عليك الاتصال بشركة التأمين مباشرة أو أطلب من الـ ITF التقدم بالطلب نيابة عنك.

منذ أن أصبحت متطلبات التأمين سارية المفعول في (١٨ يناير ٢٠١٧) تعامل الـ ITF مع أكثر من ٤٠ حالة هجر. وكان على اتصال مع ١٢ نادياً مختلفاً في مجال الحماية والتعويض. نحن نراقب بعناية مدى فعالية هذه الآلية. من الواضح أن هناك مجالاً للتحسين. ولكن معظم نوادي الحماية والتعويض ولا سيما تلك التي تنتمي إلى المجموعة الدولية للحماية والتعويض (وهي تغطي أكثر من ٨٠ في المائة من الشحن

يجب عرض شهادة التأمين المالي بشكل واضح على متن السفينة. وهي تسمى "شهادة التأمين أو الأمن المالي المتعلق بتكاليف ومسؤوليات إعادة البحارة إلى أوطانهم وفقاً لما تقتضيه المادة ٢.٥.٢، المعيار A٢.٥.٢ من اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ بصيغتها المعدلة".

يجب على وكلاء التوظيف والبحارة التحقق من أن السفينة لديها شهادة تأمين صالحة ضد الهجر قبل التوقيع على العقود.

احذر من انتهاء صلاحية اتفاقية عملك

يجب على البحارة أن يكونوا على بينة من العواقب المحتملة إذا بقوا على متن السفينة بعد انتهاء اتفاقية عمل البحارة (SEA). هذا ما يحذر منه كريستيان روس، مفتش الـ ITF في بلجيكا

تنص اتفاقية العمل البحري

MLC لعام ٢٠٠٦ على أنه عند

توقيع اتفاقية عمل بحري لفترة

محددة، فإن هذه الاتفاقية يجب أن

تحتوي بنداً ينص على تاريخ انتهاء

الاتفاقية. هذا التاريخ مهم للغاية.

تكون معظم العقود لفترة محدودة، ويضاف لها مدة شهر للملائمة الظروف التشغيلية وذلك لتغطية الفترة الزمنية ما بين انتهاء العقد ومغادرة السفينة - ومثال ذلك، عندما تنتهي مدة العقد بينما تكون السفينة في عرض البحر.

إذا كانت اتفاقيتك مشمولة باتفاقية ITF الجماعية، فإن البند التالي سوف ينطبق عليها: ينخرط البحار في وظيفته على متن السفينة لمدة ٩ أشهر، ويمكن تمديد هذه المدة أو تخفيضها لمدة شهر واحد للملائمة الظروف التشغيلية. يتم إنهاء العمل تلقائياً وفقاً لشروط هذه الاتفاقية عند وصول السفينة إلى الميناء بعد انتهاء هذه المدة، إلا إذا كانت الشركة تستخدم نظام توظيف دائم.

لذلك، إذا انضم بحار للعمل في السفينة في

١ يناير لمدة ٩ أشهر +/- ١ شهر، فإن فترة عمله سوف تكتمل في ٣٠ سبتمبر. إذا وصل إلى الميناء في ٨ أكتوبر، عندها يجب على البحار أن يغادر السفينة. لأن اتفاقية عمل البحار SEA تكون قد انتهت تلقائياً بمجرد رسو السفينة في أول ميناء. يمكن للبحار البقاء على متن السفينة حتى ٣١ أكتوبر على أقصى تقدير.

تقع على عاتق مالك السفينة مسؤولية التأكد من أن التأشيرات المناسبة، ووثائق السفر، والطاقتين البديل كلها مرتبة قبل مغادرة الطاقم للسفينة. أي ادعاءات بأن تأشيرات العبور لا يمكن ترتيبها بسبب إنهاء أو انتهاء اتفاقية عمل البحار لن تكون دقيقة. كما أنه ينبغي ألا يجبر البحار على توقيع أي تمديد لعقده بسبب فشل صاحب العمل أو رفضه القيام بترتيبات الإعادة إلى الوطن.

ولكن يجب الحذر من أن اتفاقية عمل البحارة يمكن أيضاً أن تكون بمثابة نوع من التأشيرة. وهي تسمح للبحارة بالعيش والعمل على متن السفينة. لذلك قد يعتبر البحار مخالفاً لقوانين الهجرة والعمل في ميناء الوصول في حالة إنهاء أو انتهاء هذه الاتفاقية. حيث أنه لا يحمل تصريح صالح للمعيشة والعمل. وقد لا تقبل شركة التأمين أية مطالبة بالتعويض عن الإصابة أو المرض من أحد البحارة الذين انتهت صلاحية اتفاقية عملهم وهم لا يزالون على متن السفينة.

نحن لا نشجع على تمديد اتفاقية العمل رغم أن التمديد هو أمر ممكن - ولمرة واحدة فقط. كما أنه ينبغي ألا تزيد فترة الخدمة الكلية على متن السفينة عن ١١ شهراً بعد التمديد. لأن هذه الفترة تعتبر الفترة القصوى المتوصلة التي ينبغي أن يخدمها البحار على متن السفينة. (هذا يأخذ في الاعتبار مفهوم الإجازة السنوية المدفوعة الأجر - وهي الإجازة السنوية التي يأخذها البحار سنوياً بحيث تكون المدة القصوى للخدمة على متن السفينة بدون إجازة هي ١١ شهراً. وهذا ما يدعمه قسم معايير منظمة العمل الدولية).

يتعين إرفاق التمديد مع اتفاقية عمل البحار الأصلية. كما يتعين أن يكون التمديد متفقاً عليه وموقعاً قبل انتهاء اتفاقية العمل الأساسية - وإذا ما استخدمنا المثال أعلاه، فإنه يكون قبل ٣٠ سبتمبر.

إذا انتهت صلاحية اتفاقية عملك ورفض صاحب العمل القيام بترتيبات إعادتك إلى الوطن، وادعى أنه لا يستطيع ترتيب تأشيرة العبور لك، أو أصر على تمديد اتفاقية عملك لأكثر من الحد الأقصى وهو ١١ شهراً، عندها عليك الاتصال بمفتش الـ ITF المحلي.

اعثر على معلومات المفتش في الجزء القابل للسحب من نشرة البحارة أو عن طريق تطبيق بحارة الـ ITF. ■

تعريف بمفتشي الـITF الجدد

يقوم فريق الـITF المؤلف من ١٤٠ مفتشاً ومسؤول اتصال حول العالم بدور فريد وحاسم للبحارة. وهم يزورون السفن للتفتيش على الاتفاقات القائمة، والتحقق من ظروف العمل والإبلاغ عنها. ومساعدة الطواقم على تأمين حقوقهم. وكما رأينا في "قصص من خط المواجهة" فإن هذا غالباً ما ينتج عنه الفوز بالأجور المستحقة ومساعدة الطواقم المهجورة للوصول إلى الوطن.

يشارك المفتشون أيضاً في حملات تدعم نقابات الـITF من أجل انضمام الأعضاء الجدد ومساعدة الأعضاء الحاليين. في عام ٢٠١٧، وبعد بدء نفاذ اتفاقية منظمة العمل الدولية للعمل في صيد الأسماك (C1٨٨) بدأ المفتشون في تفتيش سفن الصيد لتحسين الظروف على متن السفن.

تعرف على أحدث خمسة مفتشين انضموا إلى الـITF:



كوري كونور (تشارلستون، الولايات المتحدة)
خدم في خفر السواحل الأمريكي لمدة تسع سنوات. كما عمل لمدة سبعة سنوات بوظيفة مراقب في هيئة الميناء، وهو يتطلع الآن إلى مواصلة العمل ومساعدة البحارة كمفتش في الـITF.



هيوكجين مون (إنشيون، كوريا) عمل موظفاً ملاحياً في شركة هانجين للشحن لمدة خمس سنوات. وعمل أيضاً في القطاع البحري ومصائد الأسماك في اتحاد نقابات البحارة الكورية. مع خبرته ومعرفته، هو مستعد ليصبح مفتش كفؤ.



رينوهيجسمانز (أنتويرب، بلجيكا) بدأ العمل كمفتش في مايو ٢٠١٦. وقد عمل كعامل رصيف لمدة ٢٥ عاماً في ميناء أنتويرب. وهو نشط جداً في نقابة BTB، حيث شارك كعضو في المجلس التنفيذي للنقابة لأكثر من ٢٣ عاماً.



بيتر هانسن (كوبنهاغن، الدنمارك) بدأ العمل في البحر منذ سن الخامسة عشر. حيث عمل كبحار عادي، ثم بحار مؤهل، ثم ضابط أول ومن ثم قبطان. كما عمل كسائق حافلة لمدة عام واحد. وعمل أيضاً كموظف في نقابة الضباط والقباطنة لمدة ١٢ عاماً. وبوظيفة مشرف لمدة ثماني سنوات.



جونيا إيشينو (ناغويا، اليابان) ولد في عائلة من البحارة. ومنذ عام ٢٠١٢ عمل في نقابة بحارة اليابان JSU. كان هذا العمل النقابي هو الذي ألهمه ليصبح مفتشاً.

دليلك من الـ ITF

للحصول على المساعدة

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

قبل أن تتصل

استخدم القائمة التالية لمساعدتك في الاستعداد قبل إجراء المكالمات:

عن المتصل

- الاسم
- الرتبة في السفينة
- الجنسية
- معلومات الاتصال

عن السفينة

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

عن المشكلة

- وصف المشكلة
- منذ متى وانت تواجه المشكلة
- هل يوجد آخرون يواجهون نفس المشكلة

مراكز البحارة

مراكز البحارة توفر المشورة. بالإضافة إلى أشخاص يمكنك التحدث إليهم، ومرافق للاتصال بمنزلك ويمكن للاسترخاء بعيدا عن السفينة

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

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm



متوفر على

كيفية العثور على نقابة للبحارة أو مفتش ITF

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

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

إذا كان لديك هاتف خلوي أو تابلت قم بتحميل التطبيق الجاني 'ITF Seafarers' الآن من الموقع www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

- ابحث على معلومات الاتصال المتعلقة بأقرب مفتش أو منسق ITF أو نقابة.
- تحقق من الشروط والظروف على متن السفينة قبل التوقيع على عقد العمل على متنها
- اتصل بهاتف مساعدة الـ ITF المباشر
- تحقق من أن ساعات استراحتك تتماشى مع الأنظمة

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

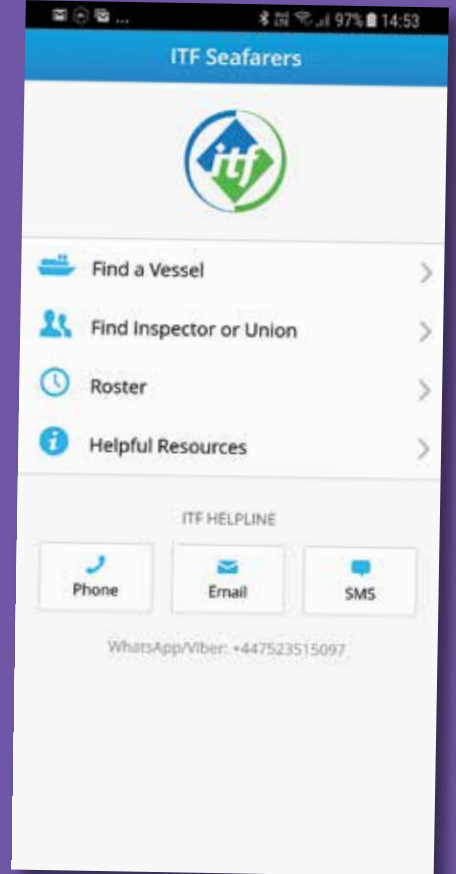


متوفر على



كيفية الاتصال بالـ ITF

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



الحصول على الوظيفة وكلاء التوظيف

تنص اتفاقية العمل البحري على تنظيم عمل وكالات التوظيف الخاصة. ويحظر عليهم: تفاضي أية رسوم من قبل البحارة من أجل إيجاد وظائف لهم على متن السفن، أو اقتطاع أية مبالغ غير قانونية من الأجور، أو عمل قوائم سوداء خاصة بتوظيف البحارة. يجب على ملاك السفن التأكد من أن وكلاء التوظيف الذين يستخدمونهم يلبون هذه المعايير.



قبل أن توقع عقد العمل نصائح الـ ITF بشأن عقود عمل للبحارة

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

● فقدان المتعلقات الشخصية نتيجة فقدان السفينة.

● إنهاء عقد العمل قبل نهاية المدة.

● تأكد من حصولك على نسخة موقعة خاصة بك من عقد العمل.

● تأكد ان عقدك ينص أنك مخول بالحصول على نفقات الترحيل الى بلدك. ولا تقم بالتوقيع على أي عقد يحتوي على أي شرط ينص على تحميلك مسؤولية دفع جزء أو كل نفقات الترحيل.

● تأكد من الشروط التي تنهي عقدك بما فيها المهلة القانونية لذلك

● تذكر ... بأنه مهما تكن الشروط والظروف التي يتم إدخالها طواعية في العقد أو الاتفاقية فإنها تعتبر ملزمة قانونياً عند نشوء أي خلاف.

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

● استخدم تطبيق الـ ITF على الهاتف النقال والأجهزة اللوحية للبحث عن السفينة: www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

● منظمة العمل الدولية على أن الحد الأدنى للعمل الإضافي هو ١,٢٥ ساعة لكل ساعة إضافية.

● أن يذكر بوضوح عدد ساعات الإجازة الممنوحة لك شهرياً. تشريعات منظمة العمل الدولية تنص على أن لا تقل أيام الإجازة عن ٣٠ يوم سنوياً أو ٢,٥ يوم إجازة لكل شهر عمل.

● أن يتم ذكر الأجر الأساسي. العمل الإضافي. الإجازات بوضوح وبشكل منفصل ومحدد في العقد.

● لا توقع أي عقد يسمح لمالك السفينة أن يحتفظ أو يخصم أي مبلغ من أجرك خلال مدة سريان العقد. يجب أن يتم دفع كامل مستحقاتك المالية في نهاية كل شهر.

● لا توقع أبداً على عقد يتضمن فقرة تنص على أنك مسؤول عن دفع أي مبلغ من أجل إصلاح أو إبدال أو لتغطية أي نفقات.

● لا توقع عقد ينص على حرمانك من حقتك 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.

● لا تبدأ العمل على السفينة قبل توقيع عقد مكتوب.

● لا تقم بتوقيع عقد على بياض نهائياً. أو عقد يشتمل على بنود وشروط غير محددة أو غير مألوفة بالنسبة لك.

● تأكد فيما إذا كان العقد يشير إلى 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 تام.

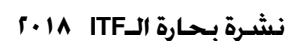
● لا تقم بالتوقيع على عقد يعطي صلاحيات لمالك السفينة لإجراء تعديلات على مدة العقد من جانب واحد. أي تغييرات فيما يتعلق بمدة العقد يجب أن تتم بالموافقة عليها من قبل الطرفين.

● كن متأكداً من أن العقد ينص صراحة على الأجر الأساسي الذي يجب دفعه. وأيضاً أن يتم تحديد ساعات العمل الأسبوعية مثلاً ٤٠، ٤٤، ٤٨ ساعة أسبوعياً. منظمة العمل الدولية تحدد الحد الأقصى لساعات العمل المسموح بها أسبوعياً وهي ٤٨ ساعة أسبوعياً (٢٠٨ ساعة شهرياً).

● تأكد من أن العقد ينص بوضوح على كيفية دفع ساعات العمل الإضافي وكيفية احتسابها. يمكن أن يتم احتسابها اعتماداً على الراتب الأساسي، أو يمكن أن يتم دفعها شهرياً بناءً على عدد ساعات العمل. بجميع الأحوال أي ساعة عمل بعد ساعات العمل الرسمي يجب أن يتم ذكر طريقة دفعها بوضوح. تنص تشريعات

قوائم مفتشي الـITF

الاسم	الوظيفة	البلد	الميناء	هاتف المكتب	الهاتف الخليوي	البريد الالكتروني
Roberto Jorge Alarcón	منسق	الأرجنتين	روزاريو	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	مفتش	الأرجنتين	بوينس ايرس	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Dean Summers	منسق	أستراليا	سببني	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Matt Purcell	مساعد منسق	أستراليا	مليون	+61 (0) 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Keith McCorrison	مفتش	أستراليا	فرمانتل	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorrison_keith@itf.org.uk
Sarah Maguire	مفتش	أستراليا	جلادستون	+61(0)2 92679134	+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Ben West	مسؤول اتصال	أستراليا	نيوكاسل		+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Christian Roos	مفتش	بلجيكا	زيموجي	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	مفتش	بلجيكا	انتويرب	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	مفتش	بلجيكا	انتويرب	+32(0)3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Souradjou Alassane Foussemi	مسؤول اتصال	بنين	كوتونو	+229 95192638	229 97080213	sfoussemi2002@yahoo.fr
Ali Zini	مفتش	البرازيل	باراناجوا	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renaldo de Freitas	مفتش	البرازيل	سانتوس	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renaldo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	مفتش	بلغاريا	فارنا	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	منسق	كندا	فانكوفر	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	مفتش	كندا	هالفاكس	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	مفتش	كندا	مونتريل	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	مفتش	تشيلي	فالبارايو	+56 32 2217727	+56 992509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	مفتش	كولومبيا	بارانكويلا	57 5 3795493	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Romano Peric	منسق	كرواتيا	ديروفينكا/بلوس	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Mario Sarac	مفتش	كرواتيا	ريجيكا	385 51 330 953	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	مفتش	كرواتيا	سبينيك	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	مفتش	الدنمارك	كونينهاجن	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	مفتش	الدنمارك	كونينهاجن	+45(0)36 36 55 85	+45 30582456	hansen_peter@itf.org.uk
Talaat Elseify	مفتش	مصر	بورسعيد	+20 66 3324 100	+20 100 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	مفتش	استونيا	تالين	+372 616 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	منسق	فنلندا	هلسنكي	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	مساعد منسق	فنلندا	توركو	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	مفتش	فنلندا	هلسنكي	+358 9 61520255	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkkinen	مفتش	فنلندا	هلسنكي	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkkinen_ilpo@itf.org.uk
Pascal Pouille	منسق	فرنسا	دنكيرك	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	مفتش	فرنسا	لوهافر	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	مفتش	فرنسا	سانت نزاير	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	مفتش	فرنسا	بريست	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	مفتش	فرنسا	مارسيليا	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	مفتش	جورجيا	باتومي	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Susan Linderkamp	مساعد منسق	ألمانيا	برين	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	مفتش	ألمانيا	روستوك	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	مفتش	ألمانيا	هامبورج	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Sven Hemme	مفتش	ألمانيا	برجرهافن	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	مفتش	ألمانيا	هامبورج	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Ken Fleming	منسق	المملكة المتحدة/أيرلندا	دبلن	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Darren Procter	مفتش	المملكة المتحدة	ساوثهامبتون		+44 7949 246219	procter_darren@itf.org.uk
Liam Wilson	مفتش	المملكة المتحدة	أبردين	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	مفتش	المملكة المتحدة	هول	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	مفتش	المملكة المتحدة	ليفربول	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	منسق	اليونان	بيراوس	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	مفتش	اليونان	بيراوس	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Januario Jose Biague	مسؤول اتصال	غينيا-بيساو	بيساو	245 955905895	245 966605246	bia_januar@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	مفتش	الصين - هونغ كونغ	هونغ كونغ	+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	مفتش	آيسلندا	ريكافيك	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	مفتش	الهند	فسكاباننام	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	مفتش	الهند	كلكتا	+91 33 2459 1312	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	مفتش	الهند	تشيناي	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	مفتش	الهند	مومباي	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	مفتش	الهند	كاندلا	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	مفتش	الهند	هاليدا	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	مفتش	الهند	كوشي	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Michael Whelan	مفتش	أيرلندا	دبلن		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Schwartzman	مفتش	اسرائيل	حيفا	+972 4 8512231	+972 54 4699282	schwartzman_michael@itf.org.uk
scDi Fiore	منسق	إيطاليا	جنوا	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	diffiore_sco@itf.org.uk
Bruno Nazzarri	مفتش	إيطاليا	ليفورنو	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzarri_bruno@itf.org.uk
scSaïta	مفتش	إيطاليا	صقلية	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saita_sco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	مفتش	إيطاليا	نارنو	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	مفتش	إيطاليا	نابولي	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	مفتش	إيطاليا	تريستي		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	مفتش	ساحل العاج	أبيدجان	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Calixte Kodjara	مسؤول اتصال	ساحل العاج	سانت بدير	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Kape Hie	مسؤول اتصال	ساحل العاج	سانت بدير		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	منسق	اليابان	طوكيو	+81 (0)3 5410 8320	+81 (0)90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino	مفتش	اليابان	ناغويا	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	مفتش	اليابان	تشيبا	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	مفتش	كينيا	مومباسا	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Hae Kyoung Kim	منسق	كوريا	يوسان	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho	مفتش	كوريا	يوسان	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	مفتش	كوريا	انشيون	+82 32 881 9880	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	مفتش	لاتفيا	ريجا	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	مفتش	لبنان	كلايديا		+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	مسؤول اتصال	مالطا	فالنسا	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	مفتش	المكسيك	فييركروز	+52 229 9321367 / 9323023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	مفتش	المكسيك	ماتانزيلو		+52 1 229 900 6803	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolovi	مسؤول اتصال	مونتينيغرو	بار	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk



نساعدا البحارة في أرجاء العالم



مكتب الـITF / المركز الرئيسي

لندن، المملكة المتحدة

تلفون: +44 (0) 20 7403 2733

بريد الكتروني: mail@itf.org.uk

مكتب الـETF / أوروبا

بروكسل، بلجيكا

تلفون: +32 (0)2 285 46 60

بريد الكتروني: etf@etf-europe.org

مكتب الـITF / الامريكيتان

ريودي جانيرو، البرازيل

تلفون: +55 (21) 22230410

بريد الكتروني: itf_americas@itf.org.uk

للمزيد من معلومات الاتصال حول مفتشي الـITF قم بزيارة www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm

قوائم مفتشي الـITF تابع

الاسم	الوظيفة	البلد	الميناء	هاتف المكتب	الهاتف الخليوي	البريد الالكتروني
Aswin Noordermeer	مفتش	هولندا	روتردام		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Gijs Mol	مفتش	هولندا	روتردام		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Grahame McLaren	مفتش	نيوزلندا	ولينجتون	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Henry Akinrolabu	مفتش	نيجيريا	لاغوس	+234 803 835 9368	+234 803 835 9368	akinrolabu_henry@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	منسق	النرويج	اوسلو	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Tore Steine	مفتش	النرويج	بيرغن	+47 55 23 00 59	+47 907 68 115	steine_tore@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	مفتش	النرويج	بورسجرن	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	مفتش	النرويج	ثرومسو	+47 (0) 77 69 93 46	+47 (0) 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	مفتش	بنما	كرستوبال/بالباو	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	مفتش	الفلبين	سيبو ستي	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinaldo	مفتش	الفلبين	مانيبلا	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	منسق	بولندا	شنشيزين	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	مفتش	بولندا	جدينيا/غدانسك	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	مفتش	البرتغال	لشبونة	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Felipe Garcia Cortijo	مفتش	بورتوريكو	سان خوان	+1 787 999 8130	+1 787 410 1344	garcia_felipe@itf.org.uk
Adrian Mihalciou	مفتش	رومانيا	كونستانتا	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciou_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	منسق	روسيا	سانت بطرسبرج	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	مفتش	روسيا	سانت بطرسبرج	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	مفتش	روسيا	نوفوروسيسك	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	مفتش	روسيا	فلاديميرسك	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Vadim Mamontov	مفتش	روسيا	كلانينجراد	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Mouhamed Diagne	مسؤول اتصال	السنغال	داكار	+221 775364071	+221 775364071	syndmarine@gmail.com
Seydina Ousmane Keita	مسؤول اتصال	السنغال	داكار		221 77 692 64 08	souskeita@gmail.com
Daniel Tan Keng Hui	مسؤول اتصال	سنغافورة	سنغافورة	+65 6379 5660	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	مسؤول اتصال	سنغافورة	سنغافورة	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Gonzalo Galan	مفتش	اسبانيا	لاس بالاموس		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Joan Mas Garcia	مفتش	اسبانيا	برشلونة	+34 93 481 27 66	+34 629 302 503	mas_joan@itf.org.uk
Juan Ramon Garcia	مفتش	اسبانيا	فالنسيا	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Luz Baz	مفتش	اسبانيا	فيغو	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	مفتش	اسبانيا	بلباو	+34 944 93 5659	+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Ranjan Perera	مفتش	سريلانكا	كولومبو	+94 112 583040	+94 773 147005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	منسق	السويد	ستوكهولم	+46 (0) 8 791 41 01	+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	مساعد منسق	السويد	يوميا	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	مفتش	السويد	جونينبيرغ	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	مفتش	السويد	نوركوبينج	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Sanders Chang	مفتش	تايوان، الصين	تايبي	+886 22515 0302	+886 921935040	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	مفتش	تايوان، الصين	كاوشينج	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Franck Kokou Séyram Akposi	مسؤول اتصال	توغو	لومي	+228 90 04 24 07	+228 99 50 53 35	paxhominibus@hotmail.com
Muzaffer Civelek	مفتش	تركيا	اسطنبول	+90 216 4945175	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	مفتش	اوكرانيا	اوديسا	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	منسق	الولايات المتحدة الأمريكية	نيو أورليانز	+1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	منسق	الولايات المتحدة الأمريكية	نيويورك	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	منسق	الولايات المتحدة الأمريكية	سياتل	+1 206 408 7713	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	بليتمور/نورفولك	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	تشارلستون	+1 843 469 5611	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Martin D. Larson	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	بورتلاند		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	هيوستون	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	لوس انجليس - ل.غ	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	فلوريدا	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk
Michael Baker	مسؤول اتصال	الولايات المتحدة الأمريكية	كليفلاند	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

كيف تدافع عن حقوقك اقرأ هذا أولاً

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 تحصلون عليها محلياً.

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

وتذكروا أهمية المحافظة على انضباطكم وسلمية
تحرككم ووحدةكم عندما تقومون بالإضراب، وأن
الإضراب مكفول كحق من حقوق الإنسان حسب
القانون والدستور في كثير من الدول.

ومهما كان اختياركم فلا تنسوا التحدث إلى ممثل
الـ ITF المحلي قبل القيام بأي تحرك.

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

يلجأ البحارة أحياناً إلى رفع دعاوى قانونية لدى المحاكم
المحلية، وقد يقومون أحياناً بمقاطعة السفينة. وتختلف
الحالة من مكان إلى آخر فما يكون صحيحاً في دولة ما
قد لا يكون كذلك في دولة أخرى.

قم بالاتصال بممثل الـ ITF للحصول على الإرشادات
اللازمة حيث يمكنك الاطلاع على البريد الإلكتروني
ورقم الهاتف ضمن هذه النشرة. كما ينبغي عليك
طلب الاستشارة القانونية محلياً قبل الشروع في
الدعوى.

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

الحوادث البحرية

هنالك قواعد إرشادية دولية تكفل معاملة البحارة بإنصاف إذا ما تعرضت سفينتهم لحادث بحري، سواء من قبل
مالك 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 المحامي 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 وأو النقابة لطلب المشورة
والمساعدة.

للمزيد من المعلومات: www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

إنه احتيال!

هل تلقيت عرضا للحصول على وظيفة لم تطلبها؟ ربما للعمل على سفينة سياحية شاملة التكاليف وبأجر مرتفع؟ لا تتردد في مسح الرسالة والقيام بتحذير أصدقائك. هذا ما ينصح به السيد سام داوسون مدير التحرير الصحفي في الـ ITF

ماذا في وسعك أن تفعل؟

قم بتجاهل الأمر ولا تعط بياناتك الشخصية. وإن كنت دفعت أي مبلغ فتوقف عن ذلك الآن. تأكد من أي عرض وظيفي، فإن وصلت عرض غير واقعي بالبريد الإلكتروني قم بحذفه وحذر أصدقائك. كن حريصا على المساواة بين عروض الوظائف التي تدعي أنها تخص الموقع الإلكتروني لشركة ملاحية أو شركة 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 الإلكترونية للخطوط البحرية الحقيقية وشركات الشحن المشهورة. ابحث عن التحذيرات الموجودة على الموقع وقم بالاتصال بالإدارة العامة للشركة إن ساورك أي شك.

تعرف على آخر محاولات الاحتيال على: www.itfseafarers.org/maritime_news.cfm

تقم بدفع مساهمة أخيرة.

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

عليك أن تفهم فوراً أن أي ادعاء بضمان وظيفة لك على متن باخرة يطالبك بالمقابل بدفع رسم هو احتيال واضح. حيث تنص اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ على أن البحارة غير مطالبين بدفع أية رسوم لوكلاء التوظيف للحصول على الوظيفة. وهذا ينطبق على جميع المواقع الوظيفية.

المجازفة المترتبة على الاحتيال قليلة وتكلفتها منخفضة بالنسبة للمحتالين. فالمحتالون لا يتعرضون في بلدانهم للمساءلة (فهم لا يتواجدون أبداً في بلاد مثل المملكة المتحدة والولايات المتحدة وأستراليا).

وإذا تلقيت عرضاً غير متوقع فلا تقم بعمل أي شيء قبل أن تفكر ملياً. هل وصل العرض عن طريق البريد الإلكتروني؟ هل هو من شركة شحن أو شركة رحلات سياحية بحرية معروفة؟ هل الأجر أكبر مما كنت تعلم؟ إذن هو احتيال.

لقد تضاعفت عمليات التوظيف الاحتيالية التي تستهدف البحارة وأكثرها يستهدف حالياً الناس الذين يرغبون في العمل في مجال الرحلات السياحية البحرية. وقد صمم المحتالون موقعهم العنكبوتي مستخدمين اسماً وشعاراً مطابقاً لشركة حقيقية ثم قاموا بنشر الخبر مباشرة عن طريق البريد الإلكتروني والإعلانات والقوائم المجانية.

وإن حدث وقبلت الوظيفة المزيفة التي عرضوها عليك فسيطلبون منك رسماً لمرة واحدة بحجة بدل تكاليف النقل إلى السفينة ورسم التأشيرة ومصاريف إدارية. إن قيامك بدفع أي شيء يعني أنهم قد امتلكوك حيث سيعادون الكرة وبعدونك بأنها ستكون المرة الأخيرة ثم يحذرونك بأنك ستفقد ما قيمته بدفعه إن لم

محاولات الاحتيال: بعض المؤشرات الشائعة

- 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 الرئيسية لمكتب مفترض
- عناوين البريد الإلكتروني المجانية مثل gmail، globomail و yahoo.
- عناوين البريد الإلكتروني التي يختلف فيها نطاق الدولة عن موقع المكتب المفترض
- الرسائل التي تحتوي على أخطاء إملائية ونحوية

الدفاع عن بحارة سنغافورة

بينما تتطلع سنغافورة لاستضافة أول كونغرس يعقده الاتحاد الدولي لعمال النقل في جنوب شرق آسيا خلال العشرين عاما الأخيرة، توجه نشرة البحارة أسئلة إلى السكرتيرة العامة لنقابة ضباط البحرية في سنغافورة SMOU، ماري ليو، حول مسيرتها النقابية

ما الذي دفعك لدخول مجال الحركة النقابية؟

لقد تخرجت من جامعة ويلز بعد حصولي على درجة البكالوريوس في إدارة الأعمال مع مرتبة الشرف. التحقت بالدائرة المالية لـ SMOU في الثمانينات. وقد تأثرت كثيرا بالمشاعر الصادقة الموجهة نحو قضية قادة الـ SMOU. وحادثتي الانتحار المفترضة التي قام بها أحد أعضاء الـ SMOU في البحر وذلك بعد وقت قصير من محاولتي تقديم النصيحة والإرشاد له بشأن مشاكله العائلية. وقد كنت أتساءل دائما هل كان في وسعي أن أفعل المزيد من أجله. لقد كان المبدأ الذي اعتنقته طوال حياتي العملية هو: كن صادقا مع نفسك وقضيتك ومهمتك. وكل جهد مهما كان قليلا قد يصنع فارق كبيرا.

كيف تسير الأمور بالنسبة للنساء في النقابات العمالية في سنغافورة؟

تظهر حالتي بأن النساء هنا يتمتعن بفرص متساوية تعتمد على جدارة الشخص. وبعد بداية متواضعة، تطلب الأمر سنوات طويلة من الجهد والمثابرة بشكل متواصل، ولكن كان هناك دائما فرص كي أثبت نفسي من خلالها مع الحصول على الثقة التي أستحقها.

كبرت في الـ SMOU والتي يمثل العمال الذكور فيها الغالبية المهيمنة. ولو واجهت أية عوائق لما كنت في مكاني الذي أشغله اليوم. وفي عام ١٩٩١ أصبحت أول سكرتيرة تنفيذية للـ SMOU وانتخبت في عام ٢٠١٣ سكرتيرة عامة وهو منصب تشغله امرأة للمرة الأولى.

وقد انتخبتني المجلس الوطني للنقابات العمالية NTUC في سنغافورة عام ٢٠١٥ كثناني امرأة تشغل منصب الرئيس خلال ٥٦ عاما. وهناك ثلاث نساء أخريات يشغلن مناصب قيادية في المجال النقابي في اللجنة المركزية للمجلس الوطني. كما أن كثيرا من النساء النقابات يشغلن مناصب رفيعة سابقا في حكومة سنغافورة ومنهن السيدة حليلة يعقوب رئيسة سنغافورة المنتخبة حديثا.

ما هي إنجازاتك التي تفتخرين بها؟

بالنسبة لـ SMOU كان هناك زيادة كبيرة في عدد الأعضاء المنتسبين، من ٨٠٠٠ عام ١٩٩٩ إلى ٣٢٠٠٠ حاليا. ثم الأجور غير المدفوعة والبالغة ٢٢ مليون دولار التي ساعدنا البحارة على المطالبة بها منذ عام ١٩٩٣. وفي عام ٢٠١٤ تم إنشاء مركز المحاكاة البحري باستخدام برمجية Wavelink بقيمة ٤ ملايين دولار أميركي. ويقوم مركز التدريب هذا والذي يطبق أحدث الأساليب التكنولوجية برفع كفاءة ومهارة الضباط البحريين ويمنح التلاميذ المتدربين ميزة تنافسية أثناء التدريب على متن السفن. وبهذا فهو يقوم بإنشاء قاعدة محلية من الضباط والمهندسين المؤهلين والمختصين ليكونوا قادة المستقبل.



وهناك ثلاث توجهات رئيسة لحركتنا العمالية التابعة للمجلس الوطني للنقابات العمالية NTUC في عام ٢٠١٩: الرعاية، العدل، التطور - والتي تهدف لتوفير حياة أفضل للعمال ولضمان العدالة في التعامل معهم في جميع نواحي عملهم. لكي تنمو معهم في تطورهم المهني. ومبادرة الشركاء الاجتماعيين من أجل خديد كل قطاع من القطاعات الصناعية وضمان أن تكون القوى العاملة - في نقابتي، نقابة البحارة - مستعدة لمواجهة التحديات واستغلال الفرص المتاحة أمام الثورة الصناعية الرابعة.

هناك مكتب جديد للـ ITF في سنغافورة التي ستستضيف الكونغرس هذه السنة - كيف سيستفيد العمال والنقابات من هذا الحدث؟

لكونها مركزا متميزا للموارد والقيادة فإن المكتب الجديد في سنغافورة سيعزز من تأثير الـ ITF على حياة عمال النقل في المنطقة.

تشكل استضافة المؤتمر مكسبا كبيرا لسنغافورة حيث سنطرح نموذجنا الثلاثي الفريد الذي خلق وضعا تعاونيا حقق مكاسب مشتركة لكل من الحكومة وأرباب العمل والعمال. وسنقدم برنامجا جيدا لتبادل المعرفة وبخاصة حول التكنولوجيا التي تعيد خديد الوظائف والأدوار لعمالنا. ■



تأمين معاملة عادلة للبحارة

قد تنشأ الاتهامات الجرمية التي يتعرض لها البحارة من حوادث بحرية، أو من مخالفات بشأن التلوث أو من اكتشاف مواد مهربة على متن الباخرة. حيث قد يقع البحارة ضحية لأمر حدث في ظروف خارجة عن إرادتهم فيحرمون من خدمات تتعلق بتمثيلهم قضائياً وعدم توفر خدمة الترجمة. تلقي نشرة البحارة الضوء على واحدة من الحالات المروعة وتقدم المشورة لما ينبغي أن تفعل لو وقعت في موقف مشابه.

”يعتبر التجريم مشكلة خطيرة جدا. فغالبا ما يتم حبسهم وحرمانهم من الأسس الطبيعية للمعاملة الإنسانية والعدالة التي يمكنهم بها الدفاع عن أنفسهم ضد أية اتهامات. فالبحارة لديهم الحق في مزاولة عملهم دون خوف من تعرضهم لمعاملة غير عادلة، أو ما هو أسوأ بوضعهم رهن الاعتقال دون التمتع بمحاكمة عادلة وتمثيل قانوني.“

جاكلين سميث، منسقة الملاحة البحرية في الـ ITF

استجابة أعضاء النقابة تسهم في الإفراج عن البحارة البنغلاديشيين

كاظم أبو سيد، الأمين العام المساعد (مثل الشباب) للاتحاد البنغلاديشي لضباط البحرية BMMOA يطلعنا على القصة الصادمة لطاقم السفينة أستريس Asteris في نيجيريا

”وفي كل جلسة استماع كان محامي الدفاع النيجيري المعين من قبل شركتنا يعطينا الأمل بإمكانية الإفراج عنا ولكنه كان يكذب علينا بما يخص تقديم الكفالة وكان في الواقع يتصرف بالنيابة عن مالك السفينة سيء السمعة. وكلما حاولنا الضغط على شركتنا لتقديم الكفالة أؤلتزويدنا بالطعام أو لدفع مستحققاتنا كانت تهددنا حتى نبقى صامتين.“

وفي الأثناء كان ١٣ بحارا لا يزالون محتجزين على متن السفينة أستريس وطلبوا مساعدة الـ ITF. وبسرعة قام الـ ITF بتزويدهم بالمؤن من خلال الشبكة الدولية لرعاية ودعم البحارة ISWAN وساعد في إعادتهم إلى بلادهم. وحينما علم الـ BMMOA باحتجاز البحارة البنغلاديشيين قمنا على الفور بإشعار المجموعة البحرية البنغلاديشية والحكومة البنغلاديشية والـ ITF في لندن.

وباشرت نقابتي بحملة لجمع التبرعات من أجل دفع الغرامات المطلوبة حيث كانت استجابة الأعضاء حول العالم سخية جدا حتى أننا تمكنا من جمع المبلغ المطلوب في غضون ثلاثة أشهر. وتم الإفراج عن البحارة وأعيدوا إلى بنغلادش بتاريخ ٢ أيار/مايو ٢٠١٦.

ومنذ ذلك الحين نقوم بمساعدتهم وأسرههم ماديا ومعنويا. وقد عادوا الآن إلى عملهم في البحر وهم بصحة جيدة. ولا يزال استئنافهم قائما حتى الآن. ■

مصير البحارة الفلبينيين

في الوقت الذي كانت نشرة البحارة في طريقها إلى المطبعة كان البحارة الفلبينيون الخمسة لا يزالون معتقلين في سجن ”إيكوي“ في نيجيريا وذلك بعد رفض الاستئناف الذي تقدموا به في شهر تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٧. وتقوم كل من نقابة AMOSUP الفلبينية والشبكة الدولية لرعاية ودعم البحارة ISWAN ووزارة الخارجية الفلبينية بجهد مشترك لمساعدتهم. كما قامت وزارة الخارجية بتقديم المساعدة القانونية لهم.

تتعلق بشهادات الشحن الخاصة بالسفينة. مع أن الطاقم البنغلاديشي لم يكن قد صعد إلى السفينة بعد عندما تم تزويد السفينة بالوقود. هذا ولم توجه أية تهمة لأفراد الطاقم الفلبينيين والذين كانوا يعملون على السفينة أستريس على مدار السنة.

وقد تم احتجاز السفينة في لاغوس وتم إخضاع البحارة الفلبينيين والبنغلاديشيين للمحاكمة في محكمة لاغوس الفدرالية وأودعوا السجن بدءا من ١٨ حزيران (يونيو) ٢٠١٥. وبتاريخ ١٥ كانون الأول (ديسمبر) من نفس السنة أدينوا بتهمة تهريب شحنة من النفط الخام.

وحكم عليهم بالسجن لمدة خمس سنوات ما لم يدفع كل واحد منهم مبلغ ٢٠ مليون نايرا (حوالي ١٠٠ ألف دولار) كغرامة. وقد رفض مالك السفينة دفع الغرامات وتخلّى عنهم مع أنه كان مدينا لهم برواتب عدة أشهر.

كان جو السجن حارا ومزدحما ويسوده العنف والتخدرات. وكانت المرافق الصحية سيئة للغاية حيث لم يتوفر مكان للاستحمام والمياه تصل بشكل متقطع. ولم يحصل النزلاء إلا على قليل من الماء إلا إذا دفعوا رشوة. ولم تتح لهم إمكانية الاتصال بذويهم.

وقد وعدت الشركة بالعمل على الإفراج عنهم بكفالة ولكنها لم تفعل. بل ولم تزودهم بالطعام والمؤن ولا بالنقود من أجل شراء ما يحتاجون منها. وكثيرا ما كانوا يتعرضون للجوع إلى أن قام بعض البحارة البنغلاديشيين على بعض السفن الزائرة بتزويدهم بالمال اللازم لشراء الطعام وكاز (كبروسين) للطبخ وماء الشرب. ولو لم يتلقوا تلك المساعدة المالية ربما كانوا سيهلكون.

وقد قال لي السيد إسلام: ”لقد رفعت كل جلسة استماع من سقف توقعاتنا ثم قلصتها وسببت لنا معاناة وقلقا نفسيا. وقد تم أخذنا إلى المحكمة أكثر من مرة ولكن المحكمة لم تنعقد بسبب غياب القاضى أو المحامي. كنا نفكر بالانتحار أحيانا حتى نتخلص من تلك المعاناة الفظيعة.“

في شهر آذار (مارس) عام ٢٠١٥، بينما كانت السفينة أستريس التي ترفع علم بنما راسية في الميناء بانتظار إجراء بعض الإصلاحات وذلك بعد أن شحنت حمولتها في ”كوتونو“ بدولة بنين انضم أربعة بنغلاديشيين برتبة مهندس ثالث إلى الطاقم الذي كان وقتها على متن السفينة. وقد تم تعيين هؤلاء المهندسين من خلال الوكيل المحلي للشركة اليونانية للإدارة. شركة غرب المتوسط للشحن، والتي ترتبط باتفاقية مع الشركة المالكة ”تاج البحر للملاحة“ Sea Crown Maritime.

وقد اكتشفوا سريعا بأن معدات السلامة على السفينة كانت غير صالحة ولم تتوفر على السفينة معدات السلامة. كما أن خدمة المبيت والطعام كانت في مستوى متدن.

في شهر آذار (مارس) عام ٢٠١٦ أبحرت السفينة في رحلة جريبية بهدف التحقق من كفاءة أداء أجهزتها. وبينما كان المهندس الثالث رفيق الإسلام متوجها إلى قمرة في الساعة الرابعة بعد الظهر أخبره كبير المهندسين بأن السفينة ستمكث في مياه كوتونو. وعندما استيقظ من نومه كانت السفينة قد احتجزت من قبل البحرية النيجيرية بسبب نقص في أوراق الشحن وهي على بعد ١٠٠ ميل بحري من أقرب مكان على اليابسة، في لاغوس بنيجيريا.

وقد اقتادت البحرية النيجيرية السفينة للرسو في لاغوس يوم ٣٠ آذار (مارس) واحتجزت أحد عشر من طاقم بحارتها للتحقيق. وبعد سبعة أيام أعادتهم إلى السفينة وسلمت الأمر للجنة الجرائم المالية النيجيرية (EFCC).

وقد احتجزت لجنة الجرائم المالية خمسة من أفراد الطاقم للتحقيق لحوالي ستة أسابيع قبل أن تطلق سراح المراقب وتسمح له بالعودة إلى وطنه اليونان. وفي العاشر من حزيران (يونيو) وجهت التهم لتسعة أفراد من الطاقم من الجنسية الفلبينية والبنغلاديشية وسجنهم بتاريخ ١٦ حزيران/يونيو - وهم القبطان وكبير الضباط، وكبير المهندسين وضابط ثالث واثنين برتبة مهندس ثالث وعاملين اثنين من عمال الضخ وعامل وقود. وكانت التهم الموجهة إليهم

ماذا تفعل إذا وجهت إليك تهمة جرمية

من الضروري أن تتم معاملة البحارة بإنصاف إذا ما وجهت إليهم تهمة جرمية أو أخضعتهم السلطات المحلية للتحقيق وذلك بصرف النظر عن الظروف المحيطة أو كونهم مذبذبين أو بريئين. المستشار القانوني للـ ITF جوناثان وارينغ يقدم الإرشاد إذا حدث هذا لك

مصادر أخرى للمعلومات والاستشارات

أدوات الـ ITF الجديدة المتعلقة بالتجريم

أصدر الـ ITF في شهر سبتمبر/أيلول عام ٢٠١٧ حزمة أدوات جديدة لتعريف البحارة بحقوقهم وهي تحتوي على القواعد الإرشادية المشتركة لـ IMO و ILO.

<https://goo.gl/mGTE3N>
أو <http://www.itfseafarers.org/ITI-criminalisation.cfm>.

المنظمة الدولية لحقوق البحارة SRI

اكتشف المزيد عن حقوقك القانونية من خلال:

<http://seafarersrights.org/seafarers-subjects/criminal-law/>

شاهد فيلم الـ SRI لمساعدة البحارة من خلال:
https://www.youtube.com/watch?v=ZhgHD_MEB00&feature=youtu.be

قم بتحميل تطبيق SRI على جهازك الـ iOS أو الأندرويد من خلال زيارة الموقع التالي: <http://m.seafarersrights.org/>

واتبع التعليمات لحفظ التطبيق على جهازك
<http://seafarersrights.org/how-to-use-the-sri-app/>

اقرأ ملخص دراسة الـ SRI حول حقوق البحارة الذين يواجهون تحقيقاً جرمياً على:

<https://goo.gl/cYQrQx> <http://seafarersrights.org/seafarers-subjects/human-rights/extract-sri-survey-human-rights-of-seafarers-facing-criminal-investigations/>

الميثاق العالمي حول الحقوق المدنية والسياسية ICCPR

<https://goo.gl/Lkg2j9>

١. إعرف حقوقك

يعمل البحارة في بلدان تختلف عن بعضها في أنظمتها القانونية ومستويات احترام حقوق الإنسان فيها. ومع ذلك تستطيع أن تصر على أن يتم مراعاة حقوقك إذا كنت تعرف بعض حقوق الإنسان الأساسية. وتبين الاتفاقية الدولية للحقوق المدنية والسياسية بالتفصيل الحقوق التي يجب أن تقدم لجميع الأشخاص الذين يتم اعتقالهم أو حبسهم أو محاكمتهم من قبل أية دولة.

وقد تم إدراج قواعد المعاملة العادلة المشتركة التي تنبأها منظمة الملاحه الدولية ومنظمة العمل الدولية والتي يحصل عليها البحارة عند وقوع حادث بحري ضمن وثيقة المبادئ الدولية لحقوق الإنسان والميثاق العالمي للحقوق المدنية والسياسية. وتقدم هذه الوثيقة مشورة محددة للبحارة ومالكى السفن ودول العلم ودول الميناء حول كيفية ضمان معاملة عادلة للبحارة.

٢. اطلب المساعدة

إذا ما تعرضت للتحقيق أو الحبس أو وجهت إليك تهمة ما، قم بالاتصال بالأشخاص أو المنظمات الذين بإمكانهم أن يمدوا إليك يد المساعدة. فمن الضروري أن يكونوا على دراية بوضعك، وإليك بعض الأمثلة للجهات التي باستطاعتك الاتصال بها:

- مالك السفينة أو صاحب العمل
- مسؤولو النقابة
- مفتش الـ ITF المحلي
- القنصل المحلي أو سفارة دولة العلم
- القنصل المحلي أو سفارة بلدك
- العائلة
- أية بعثة محلية للبحارة أو مركز للبحارة

٣. كيف تتصرف

في حال قامت الشرطة أو السلطات المحلية بمقابلتك بسبب حادث ما فعليك أن تكون متعاوناً وأن تدلي بمعلومات صحيحة. وتذكر أن من حَقك أن لا تورط نفسك، أي أنك لست مضطراً للإدلاء بمعلومات قد تُوحي بأنك على خطأ أو أنك ارتكبت جنحة ما. ولكي تمارس هذا الحق فيجب أن تكون إجابتك إما "لا تعليق" أو أن تلتزم الصمت.

ولو استخدم المحققون لغة لا تفهمها فعليهم توفير مترجم. وإن لم يفعلوا فعليك أنت طلب مترجم. ومن حَقك كذلك أن ترفض التوقيع على أية وثائق لم يتم ترجمتها إلى لغة تفهمها.

٤. التمثيل القانوني

يختلف حق الحصول على تمثيل قانوني من دولة إلى أخرى. فلو اعتقلتك الشرطة أو تم حبسك من قبل سلطات دولة ما فعليهم السماح لك بالحصول على تمثيل قانوني. ويمكنك الحصول على تمثيل قانوني مجاناً أو تستطيع في بعض الأحيان أن تطلب من صاحب العمل أن يوفر لك محامياً. وينبغي أن يسمح لك بالتحدث إلى المحامي على انفراد. ■



تعزير الصحة والرفاهية بين بحارة ميانمار

يقدم كل من "لو أونغ" و "أونغ كياو لين" شرحاً حول
كيفية استجابة الإتحاد المستقل لبحارة ميانمار IFMOS
للقضايا المتنامية الخاصة بتراجع الحالة الصحية
والرفاهية بين بحارة ميانمار.

في IFOMS بعد حضوره ندواتنا. وما قاله: "لقد حصل أفراد أسرتي على الرعاية الصحية المجانية من خلال برنامج الـ IFOMS للصحة والرفاهية وكانت تلك فرصة عظيمة أتيت لي. وما علمنا عن الـ IFOMS هو جهودهم وإحسانهم نحو بحارة ميانمار. ولأنني أصبحت مهتمة بـ IFOMS وعرفت عنهم الكثير وأمنت بكفاءة أدائهم فقد أصبحت عضواً في IFOMS. إن برنامج الرعاية الصحية والرفاهية يعتبر خدمة عظيمة تقدم لبحارة ميانمار".

حول مشاكل صحية محددة ويقدم كذلك واقيات ذكرية مجانية.

وقد شاهدنا بالفعل بعض النتائج الجيدة لهذا البرنامج. فالبحارة الآن يطلبون المعلومات الصحية ويناقشونها بنشاط أكبر وزاد اهتمامهم بأنفسهم بشكل أفضل.

ويعتقد بأن حوالي ٢٥ ألف شخص قد استفادوا من التدريب والمواد الصحية حيث طلبت زوجات البحارة منا تنظيم برنامج مشابه خصيصاً لهن.

وقد رفع تركيزنا على المدربين النظراء وظهورهم المتزايد على متن السفن من مكانة الـ IFOMS بين البحارة بشكل عام. وعزز هذا الأمر عضويتنا لأنه أثبت أن برنامج الصحة والرفاهية يساهم أيضاً في عملنا التنظيمي.

وقد أصبح "كوثورين أونغ" عضواً

كما يقوم البرنامج بإصدار نشرات صحية وتوزيع الواقيات الذكرية وكيفية استعمالها. كذلك يقوم بتشجيع البحارة على تبادل الثقافة الصحية مع زملائهم على السفينة ومع زوجاتهم أيضاً.

ويقوم الـ IFOMS بعقد سلسلة من الندوات عن الصحة والرفاهية حيث يقوم أطباء محترفون بإشراك البحارة وزوجاتهم في كثير من المواضيع الطبية. ونقوم كذلك بتدريب أفراد البحارة العاملين لإشراكهم في تدريب غيرهم كمدرسين نظراء حتى يقوموا بنشر الوعي الصحي بين رفاقهم. وقد عقدت لغاية الآن سبع دورات تدريبية بمشاركة ما مجموعه ١٥٠ شخصاً. واكتسب أكثر من ١٠٠ شخص المعرفة الصحية عن طريق المدربين النظراء.

ويتوفر طبيب محترف في مكتب الـ IFOMS لإعطاء الاستشارة الطبية مجاناً للبحارة وأسرتهم

يعمل معظم بحارة ميانمار على سفن تفتقر للإدارة الكفؤة وفي ظروف عمل سيئة تفتقر للسلامة وبروتاب متدنية. ويتوجب عليهم أن يحرسوا على تجنب الحوادث، ولذا فليس لديهم الوقت الكافي للانتباه لصحتهم ورفاهيتهم خاصة ما يتعلق باهتمامهم بالمشاكل والاضغوطات العائلية. ونتيجة لذلك يعود كثير من البحارة إلى وطنهم في صحة سيئة ما يؤدي إلى مشاكل عائلية..

واستجابة لهذا الأمر شرعت الـ IFOMS ببرنامج يهتم بالصحة والرفاهية بدعم من صندوق البحارة التابع للـ ITF في شهر أيار/ مايو ٢٠١٦. ومنذ ذلك الحين تمكن الـ IFOMS من تعزيز قدرة البحارة على الحصول على المعلومات الصحية أثناء إبحارهم وزيادة إمكانية تشخيص وعلاج الأمراض.





دراسة تساعد النقابة على تحسين الرعاية الصحية للمصابين بفيروس HIV قبل وبعد الولادة

يقدم كل من سيد آصف الطف، منسق البرنامج العالمي لرفاهية ورعاية مرض نقص المناعة المكتسبة/ الايدز التابع لـ ITF، وماريا فلورز جام (من اتحاد ضباط البحرية ونقابة البحارة في الفلبين AMOSUP) تقريراً يوضحان فيه كيف أدت دراسة أجريت على احتمالية إصابة زوجات البحارة الفلبينيين بمرض نقص المناعة إلى تحسين الرعاية الصحية لهن قبل وبعد الولادة.

٢٠١٧ بتحسين برامجه وسياساته المتعلقة بوقاية النساء قبل وبعد الولادة واستحدث منها ما يلي:

- تشجيع النساء الحوامل المشاركات في الدروس التثقيفية حول مرحلة ما بعد الولادة في مستشفيات AMOSUP على إجراء فحص فيروس نقص المناعة HIV. وقد زاد هذا التوجه من اقبالهن على إجراء الفحص.
- تنظيم حملات أكثر فاعلية حول فيروس نقص المناعة HIV بالمشاركة مع برامج "بوزيتيبوج مارينو الفلبين" Philippines Positibong Marino وذلك في صالات الانتظار بمستشفيات AMOSUP.
- إقامة تعاون أوثق بين الـ AMOSUP وبين دائرة الصحة الوطنية والمنظمات غير الحكومية الأخرى.
- متابعة زوجة البحار الحامل التي تثبت إصابتها بشكل أفضل.
- تنفيذ إجراءات مراقبة الإصابات أثناء الوضع بشكل أكثر صرامة. ■

نقص المناعة HIV رغم أن عوامل تعرضهن لاكتساب كلا المرضين متشابهة.

وقد أظهرت دراسة AMOSUP الحاجة إلى:

- التشخيص المبكر للنساء وخاصة الحوامل منهن للوقاية من انتقال عدوى فيروس نقص المناعة HIV لأجنتهن ولنحهن الفرصة للحصول على العلاج الضروري بهدف تخفيض العدد الفيروسي وحمايتهن من المضاعفات.
- تثقيفهن للوقاية من فيروس نقص المناعة HIV والأمراض المنقولة جنسياً وذلك أثناء فحوصات ما قبل الولادة وزيارات المستشفى.
- مراقبة العدوى بشكل أقوى في المستشفيات لأن زوجات البحارة اللواتي لا يعلمن أنهن حاملات للفيروس قد يكن في مرحلة الرعاية التي تسبق الولادة والوضع.

ولهذا قام الـ AMOSUP في عام

أن احتمالية إصابتهن بالمرض كانت مرتفعة بشكل كبير وذلك استناداً إلى ما لمسنه من سلوك شركائهن وما قمن بالإدلاء به بأنفسهن.

وقد خلصت دراسة أجراها الـ ITF على البحارة الفلبينيين عام ٢٠١٣ أن ٧٨ بالمئة من الرجال يعتقدون أن المرأة تبقى آمنة طالما بقيت مخلصاً لشريكها وغير أبهة بسلوك زوجها. وكشفت الدراسة أن ٤٣ بالمئة من البحارة الفلبينيين أقاموا علاقات جنسية منتظمة أثناء فترة غيابهم عن وطنهم، بينما أقام ٢٣ بالمئة منهم علاقات متقطعة.

وهناك برامج عديدة تساعد البحارة على تجنب الإصابة بفيروس نقص المناعة HIV والأمراض الأخرى المنقولة جنسياً. ولكن البرامج التي تخص النساء قليلة جداً. ومن بين الأمراض المعدية المنقولة جنسياً التي يتم فحص زوجات البحارة الحوامل بها قبل الولادة مرض التهاب الكبد B ولكن لا يتم تشجيعهن على طلب الخضوع لفحص فيروس

وتنتشر عدوى الإصابة بـ HIV في الفلبين ولا تزال في ازدياد مضطرد. وينظر إلى العمال والبحارة الفلبينيين في البحار بشكل خاص على أنهم عرضة للإصابة بالمرض.

ومن الصعب التحدث مع واحدة من النساء عن مدى ثقتها في زوجها وإيمانها بزواجهما. ولكن AMOSUP أجرت دراسة في عام ٢٠١٦ على نساء البحارة الحوامل لتحديد مدى معرفتهن بمرض فيروس نقص المناعة HIV ومدى إمكانية تعرضهن لعدوى الإصابة. وقد استجابت لذلك مائة امرأة من اللواتي طلبن استشارة حول الموضوع في مستشفيات AMOSUP.

وقد وجدت الدراسة أن معظم الزوجات الحوامل كن في مقبيل العمر ولديهن خصيل تعليمي عالي المستوى. كما أنه قد أتيح لهن استخدام وسائل منع الحمل ولكنهن لم يكن على مستوى جيد من المعرفة بمرض فيروس نقص المناعة HIV. واتضح كذلك

"يتحلى زوجي بالمسؤولية فهو يعرف ما هو نافع له ولنا. أنا أعرف أن زوجي يحبني وإذا ما ارتكب خيانة فلست أدري إن كنت سألومه بشكل مباشر... لا أريد أن أسأله عن ذلك لكي لا يبدو أنني أشك فيه. فقط أتق به وأكون مخلصه."

وما قالته إحدى المشاركات في الدراس



توجيه البحارة الجدد

وتسلط السيدة "كمبرلي كارلشوج"، مستشارة صندوق البحارة التابع للـ ITF، الضوء على أهمية التوجيه - وهو تقليد قديم لتعلم الإجراءات المتبعة في البحر والتي تبدو على وشك التلاشي - ويقدم مشروعاً جديداً لتوجيه البحارة الجدد.

وقد توارثت أجيال البحارة المعرفة عبر القرون . ولكن صندوق البحارة يسمع بشكل متزايد من البحارة الجدد والقدامى ومن النقابات ومؤسسات التعليم والتدريب البحرية بأن هناك عدداً قليلاً جداً من كبار الضباط راغبين أو مستعدين للقيام بدور توجيهي لصغار البحارة والبحارة الجدد..

ويعد التوجيه هو الناقل غير الرسمي للمعرفة المستندة إلى الخبرة والتي يمكن أن تساعد البحارة على التطور مهنيًا. وهو كذلك آلية لدعم البحارة الأقل خبرة لمساعدتهم على عدم الشعور بالعزلة الاجتماعية وتحسين رفاهيتهم الحياتية وتطوير مهاراتهم اللغوية.

بإمكان أي شخص أن يصبح موجهًا. ولكن أفضل الموجهين لديهم أشياء مشتركة

- يستغلون الفرص للتعليم غير الرسمي باستخدام الخبرات الزمنية الواقعية

- يلعبون أدواراً نموذجية من خلال عرضهم لرؤى حول كيفية نجاحهم كبحارة عن طريق تبادل الحصافة المهنية والنقد البناء.

- يدركون أنهم لا يحتاجون لكل الإجابات. فالموجهون الرائعون هم من يعرفون متى يصلون ويساعدون البحارة المبتدئين على البحث عن الإجابات من تلقاء أنفسهم بالرجوع إلى المصادر المتاحة.

- يخلقون بيئة آمنة لتقبل الأسئلة ويشجعون الآخرين على الانخراط في النقاش.

- يدركون أهمية العلاقات الإنسانية وبيئة الحياة الفريدة في البحر التي تؤثر على قدرة البحارة على الاتصال مع من يحبون.

- يدركون بأن كونهم مرشدين أهلاً للثقة يعني أنهم موجودون لتقديم الدعم الوجداني والمعنوي - أي أن يصغوا باهتمام وتعاطف.

ويشروحوا القواعد غير المكتوبة ويسلموا بوجود الفشل والنجاح في الحياة. والموجهون الجيدون هم من يستطيعون الموازنة بين المواقف فيظهرون التعاطف ويشجعون البحارة على التعامل مع الموقف.

- يحددون مسار البحارة المبتدئين. فالموجهون الجيدون يبدأون باستكشاف ما يريد البحارة أن ينتهي بهم المطاف إليه... ريان سفينة، أو على الشاطئ...؟ وتغدو هذه الأهداف هي الأساس لتشاركية التوجيه.

- يعرفون بأن كلا من الموجه والدارس يتعلم مهارات القيادة من خلال عملية التوجيه المزدوجة.

لدى كل شخص من المعرفة ما يمكن أن يشارك به الآخرين. فالبحارة الأصغر سناً الذين يتعلمون التكنولوجيا الحديثة على متن السفينة بشكل أسرع من البحارة المتقدمين يستطيعون قلب موقع الموجه وتغيير اتجاه النموذج التقليدي باستبداله بحار أصغر سناً يعلم حيلة جديدة لمن هو أكبر منه.

يقوم صندوق البحارة لدى الـ ITF بتمويل مشروع جديد لتوجيه البحارة بالتعاون مع جامعة سولنت بساوثامبتون في المملكة المتحدة لاستكشاف مجالات وموضوعات مختلف مخططات التوجيه المستخدمة حالياً في شركات النقل البحري على الصعيد الدولي.

ونأمل أن يؤدي هذا البحث المعمق إلى إظهار الفوائد العديدة للتوجيه بما في ذلك تأثيره على صحة ورفاهية البحارة وتعزيز السلامة على متن السفن. ■

مبادرة عمالية تهدف لمواجهة الفساد في الصناعة البحرية

تقوم السيدة سيسيليا مولر توريراند، مديرة البرامج، بشرح كيفية مساعدة شبكة مكافحة الفساد البحرية بمساعدة الربانة والطواقم على التفاصيل المتعلقة بمواجهة الفساد.



MACN

Maritime Anti-Corruption Network

ونسعى لبذل جهود جديدة في الهند والصين.

٣. ثقافة النزاهة - المساهمة في رفع مستوى معايير النزاهة ودرجة الوعي بها. فمثلا، نقوم بعرض تدريبنا على المؤسسات التعليمية لإعداد الخريجين الجدد من البحارة بشكل يمكنهم من التعامل مع قضايا النزاهة. وتقوم الشبكة البحرية لمكافحة الفساد MACN من خلال مجموعة عمل مشتركة بين القطاعات، بالعمل مع الـ ITF ومنظمات بحرية أخرى على ربط حالات الفساد بسلامة البحارة.

وقد رأينا بعض التأثيرات المدهشة المترتبة على نشاطاتنا المشتركة. ففي حملتنا لقول "لا" في قناة السويس ذات الصعوبة الجلية. وافق الأعضاء على رفض المطالبات باستخدام أدوات الاتصال وحقيبة أدوات القبطان بشكل منسق حيث أدى ذلك إلى التقليل من المطالبات. وفي ميناء تاجونغ بربوك بإندونيسيا، دفعنا باتجاه تحديث أجهزة الاتصالات ما أتاح لمشغلي تلك الأجهزة تتبع موقع حاوياتهم بشكل متواصل وفهم سبب أي تغيير قد يحصل.

وفي نيجيريا عملنا مع السلطات على وضع إجراءات تشغيلية قياسية لموظفي الميناء إلى جانب تدريب النزاهة وتنفيذ آلية للتظلم. وفي الأرجنتين قمنا بقيادة مشروع يؤدي إلى زيادة الكفاءة والنزاهة والشفافية في تفتيش الخزانات الخارجية. وتركزت الجهود في كلا البلدين على تقليل احتمالية تأخر السفن واستهدافها لأسباب غير واضحة أو لأسباب لا أساس لها.

وتعتبر هذه بداية جيدة في عالم البحرية الضخم والمتنوع. ولكننا مصممون على زيادة حشد التأييد لمنهجنا وعملنا الجماعي.

اعرف المزيد عن MACN عبر الموقع: www.maritime-acn.org

والبحارة على اطلاع بمفهوم تسهيلات الدفع: أي ما يتعلق منها بطلبات موظفي الميناء للحصول على دفعات نقدية أو مشروبات خفيفة أو سجائر أو مشروبات كحولية قبل تطبيق الخدمة الروتينية. فقد يكون هذا الأمر بالنسبة للبحارة خطيرا ومقلقا. والتراجع ليس قليل الأهمية دائما، فالطلبات قد تتحول إلى ابتزاز وقد تكون مصحوبة أحيانا بتهديدات للطواقم أو لسلامة السفينة..

ولمواجهة هذا الموضوع المنهج يتطلب الأمر تعاوننا مشتركا ضمن إطار المؤسسة. فيمكن للشركات الملاحية أن تواجه ذلك من خلال التدريب ووضع سياسات وإجراءات لمساعدة البحارة على رفض طلبات كهذه. ولكن إن استمر طاقم الميناء أو السلطات في تقبل هذه الدفعات واستمرت المطالبات بها فلن نحرز أي تقدم. وفي عام ٢٠١١، قررنا أن نحاول كسب وجذب الاهتمام على مستوى المؤسسة بتبني منهج مشترك لمواجهة الفساد. وتضم الشبكة البحرية لمكافحة الفساد MACN تحت لوائها حاليا ٩٠ دولة عضو.

تعتمد الشبكة على ثلاثة أركان استراتيجية:

١. بناء القدرات: وذلك بتقديم الحلول للأعضاء ودعم تغييرات الامتثال الداخلية. من خلال التدريب الذي نقدمه للربانة والموظفين على سبيل المثال.

٢. العمل الجماعي: قيادة التغييرات في بيئة العمل وبناء شراكة مع المؤسسة والحكومات. نحلل المواضيع ثم نقوم بدعم تنفيذ الإجراءات التي تقلل من الفساد في الموانئ. ونسعى لتعاون فعال مع الحكومات لمواجهة الفساد. ونعرض الأدلة على الطاولة ونقدم حلولاً. ولدينا الآن برامج في كل من قناة السويس والأرجنتين ونيجيريا وإندونيسيا وتايلاند.

عملت سيسيليا كممثلة متقدمة لمؤسسة MACN. وقبل ذلك كانت كبيرة موظفي الامتثال والمطابقة في مجموعة ميرسك MAERSK لأكثر من ثماني سنوات، وهي المسؤولة عن جهود مكافحة الفساد على مستوى العالم.

نظرة قائمة للحياة سفن تصدير الماشية الحية

تعرض الدكتورة لين سمبسون، وهي طبيبة بيطرية عملت سابقاً على سفن تصدير الماشية، وجهة نظرها الشخصية بدقة حول الظروف التي واجهتها فيما يتعلق برعاية طاقم السفينة للماشية.

لقد أبحرت على سفن كانت مياه الاستحمام فيها ملوثة بالصدأ والرمل، وأجهزة التكيف في كبائن الأفراد مطفأة لوجود قبطان حقود في صيف الخليج الفارسي القاتل. حيث كان يجبرهم على النوم على السطح أثناء فترة استراحتهم.

لقد قال لي كثير من البحارة إنهم يعتقدون أن ما يحل بالحيوانات على السفينة أمر خاطئ، وينطبق هذا الأمر في رأيي على معاناتهم كذلك.

وبأنف المهندسون من العمل في حظائر الماشية على ظهر السفينة لوجود بعض الحيوانات الشرسة. وبعضهم ببساطة يشتمز من الرائحة والمجاري التي خيط بهم. ويقع المهندسون تحت ضغط هائل إذا ما تعطلت وسائل التهوية لأن عليهم حينها أن ينقذوا الحمولة من النفوق خلال بضعة ساعات فقط.

وحدثت بعض الممارسات الخطرة من قبيل القيام بدهان جوانب السفينة دون استخدام حبال السلامة. كذلك كانت معرفتهم بسلوك الحيوانات متدنية. فمثلاً كانت وسائل الإضاءة الموجودة داخل الحظائر تسبب صعقات كهربائية خفيفة، لأنه لم يكن هناك من يعرف أن الماشية الضجرة قد تقوم بمضغ الأسلاك التي تستطيع الوصول إليها. فقد حدث مرة أن كانت هناك شبهة نفوق بعض رؤوس الماشية، واشتكى بضعة أفراد من الطاقم وأنا شخصياً من صدمات كهربائية من الحواجز الجانبية (الدرابزين) قبل أن يتم إزالة الإضاءة.

ويعمل معظم البحارة في درجات حرارة تتراوح بين درجة التجمد ودرجات حرارة مرتفعة ومنتهنة، ولكن الشركات التي توفر لهم الملابس اللاتقة وأجهزة الحماية الشخصية قليلة جداً.

كما كانت وسائل الاتصال المتاحة للتواصل مع العالم الخارجي شحيحة ما أدى إلى وجود شعور بالوحدة وحالات اكتئاب مرتفعة وتدمير.

ومع وجود كل تلك المشاكل لم أسمع أن البحارة اشتكوا إلى الشركة وذلك خوفاً من فقد أسباب رزقهم. ■

كثير من الناس ينجذبون للمغامرات البحرية .

وهي تتيح للآخرين الفرصة لكسب قوت عائلاتهم. لقد وجدت ذلك شائعاً بين البحارة الذين أبحرت معهم كطبيبة بيطرية.

يتلقى الضباط التدريب ويمكنهم الانتقال من عمل معين إلى آخر. أما الطواقم الذين يعملون على سطح السفن التي تنقل الماشية فلا يتلقون عادة أي تدريب بحري ولم يلجأوا للعمل في البحر إلا بسبب عدم توفر خيارات أخرى أمامهم في وطنهم.

ثم يجدون أنفسهم مضطرين لتعلم التعامل مع الماشية بالإضافة إلى وظيفتهم من خلال تدريب بدائي ينحصر في تقديم الطعام وتنظيف المجاري عند الحاجة.

ونادراً ما يتوفر لهم التدريب على رعاية الحيوانات أو معايير الشحن. وهم عادة لا يعلمون أن بإمكانهم الحصول على مساعدة أكثر من مجرد حصولهم على فنجان من القهوة عند توقف رحلتهم في أحد الموانئ. وقد لا يعلمون أبداً، أو نادراً ما يعلمون، بوجود منظمات حقوق الإنسان أو مدافعين عن حقوق الموظفين يمكنهم طلب معونتهم إذا ما شعروا بالاستغلال.

وهم غالباً ما يشعرون بالاستغلال فيما يتعلق بظروف المسألة والأجور ومدة عقد العمل، حيث تشيع العقود المحددة بمدة ١٠ أشهر يكدهون خلالها يعمل شاق لمدة ١٢ ساعة يومياً ولسبعة أيام في الأسبوع.

ويقوم أفراد الطاقم عادة بالتعامل مع الماشية كيفما بدا لهم. حيث يقومون بسلخ الحيوانات الميتة بالسكاكين والفؤوس وما يسببه هذا العمل الفوضوي من القذارة والأشمتزاز عند التخلص من مخلفات الحيوانات التي تتحلل بعد موتها بإعداد كبيرة نتيجة الحرارة المرتفعة.

ويقومون دائماً في أماكن إيواء ضيقة أقل راحة من سكن الضباط مع عدم السماح لهم إلا بالحصول على الحاجيات الأساسية الرخيصة من الطعام ومستحضرات النظافة الشخصية.

حماية وظائف البحارة في وطنهم

وتشير نشرة البحارة في تقريرها حول جهود النقابة لحماية الملاحة الساحلية - أي المحافظة على التجارة البحرية المحلية للدولة لرعاياها لضمان توفير عمال مهرة ووظائف محترمة في هذا المجال في المستقبل - والتي لا تزال مهددة بسبب وجود من يبحثون عن المكاسب بخرق معايير التوظيف.

وجهتها السيدة إلين تشاو لهذا العمل في مؤتمر SIU لشمال أميركا في أيلول/سبتمبر ٢٠١٧.

لقد كان أمرا مشجعاً تأكيد السيدة تشاو التزام الحكومة الأميركية بقانون التجارة البحرية المعروف بـ جونز أكت Jones Act الذي ينظم التجارة البحرية في المياه الإقليمية الأميركية وبين الموانئ الأميركية.

ولكن علينا أن نواصل مكافحة الاعتداءات على صناعة الملاحة الساحلية الوطنية. وسوف نواصل العمل في سبيل قضية وظائف البحارة المحليين مدفوعين بالانتصار القانوني الذي حققناه عام ٢٠١٦ والذي يعني أن أعضاء الـ SIU هم من سيقومون الآن ولأول مرة بالعمل على البواخر العاملة بموجب وثيقة التنازل.

وإذا ما ظلت المعاهدات الدولية مثل معاهدة سيتا CETA (الاتفاقية الاقتصادية والتجارية الشاملة بين الاتحاد الأوروبي وكندا) تهدد بتقويض مكاسب الملاحة البحرية الساحلية عن طريق تحرير صناعة النقل البحري فسوف نستمر في توظيف كامل قوة الحركة النقابية الدولية لإفشالها.



التدريب الذي تقوم به نقابة البحارة الدولية في كندا SIU ينال إشادة من الحكومة الأميركية

السيد جيم غيفن، رئيس الـ SIU بكندا ورئيس قوة مهام الملاحة الساحلية في الـ ITF، يرحب بالاعتراف الحكومي ببرنامج تدريب البحارة

نقوم بالاستثمار بشكل كبير في تدريب بحارتنا وتزويدهم بالمهارات التي يحتاجونها سواء أولئك الذين يعملون في مياهنا الإقليمية أو في المياه الدولية. لذا نشعرنا بالسعادة للإشادة التي

دراسة مسحية تكشف حجم رقعة الملاحه الساحلية الوطنية

يقدم السيد "ديدر فيتزباتريك"، المدير التنفيذي للمركز الدولي لحقوق البحارة SRI فيما يلي النتائج التي خلصت إليها دراسة مسحية عالمية حول حجم رقعة الملاحه الساحلية الوطنية

غالباً ما تكون قواعد تنظيم الملاحه الوطنية أمراً مثيراً للجدل وتعكس الأولويات السياسية والاقتصادية للحكومات الوطنية. وتعتبر الحجج التي تسوقها النقابات العمالية التي تسعى لحماية وظائف رعاياها صوتاً واحداً يعتمد عليه.

ومن المفيد عند الانخراط في هذه الحوارات معرفة القيود المفروضة على حجم رقعة الملاحه الساحلية الوطنية حول العالم. وهذه ممارسة بدأها الـ ITF عام ٢٠١٦ عندما قام بإشراف الـ SRI ليجري دراسة عالمية حول قوانين الملاحه الساحلية الوطنية بهدف معرفة عدد الدول التي تضع قيوداً على البواخر الأجنبية في تجارتها ضمن حدودها البحرية الوطنية.

ولم جُر إلا دراسات قليلة من قبل حول القوانين العالمية التي تنظم الملاحه الساحلية الوطنية. ففي عام ١٩٩١ قامت الإدارة البحرية في وزارة النقل الأميركية بالاتصال مع ٥٦ دولة في سعي منها للحصول على معلومات بشأن القيود المفروضة على التجارة البحرية ضمن الحدود الساحلية الوطنية. وقد خلصت الدراسة إلى أن ٤٧ دولة من مجموع ٥٣ دولة شملت الدراسة فرضت قيوداً على نشاطات التجارة الأجنبية ضمن حدودها البحرية الوطنية. وفي عام ٢٠١٠ استخدمت النقابة البحرية الأسترالية هذه النتائج لإجراء دراسة على ٣٥ دولة تفرض قيوداً على النشاطات التجارية الأجنبية ضمن حدودها البحرية الوطنية بطريقة أو بأخرى ولمعالجة الجوانب القانونية والاقتصادية والسياسية للملاحه الساحلية الوطنية.

وخلال عامي ٢٠١٦ و ٢٠١٧ أجرى الـ SRI دراسة حول قوانين الملاحه الساحلية الوطنية بدأها بـ ١٩٣ دولة عضو في الأمم المتحدة. وبعد استثناء الدول المغلقة غير الساحلية والدول ذات الميناء الواحد تبقى ١٣٦ دولة أجريت عليها الدراسة. وقد قمنا بالاتصال برجال القانون في كل من هذه الدول. وقد أظهرت الدراسة أن ٩١ دولة (أي ٦٧ بالمائة تقريباً من الدول التي تمتلك مينائين فأكثر) تمارس شكلاً ما من القيود ضد البواخر العاملة في التجارة ضمن حدودها الساحلية الوطنية. وكانت هذه النتيجة فريدة من نوعها. ■

حول الموضوع. فهدفنا هو أن يتم تغطية النشاط البحري في مياها وفي الجرف القاري بقانون يلزم بحصول جميع البحارة على أجور مساوية للمعايير النرويجية. إعمل في النرويج - تحصل على أجر حسب شروطنا. لن نتنازل أبداً.



الصحافة النقابية لوزارة البحرية التشيلية

السيد جوان لويس فيلالون جونز. مفتش الـ ITF في تشيلي، يتحدث عن الحملة النقابية لوزارة البحرية

تمت مناقشة الملاحه الساحلية الوطنية بتاريخ ٢٨ حزيران/يونيو ٢٠١٧ في ندوة عقدت في المؤتمر السياسي الوطني بحضور نقابات البحارة وصيادي الأسماك التابعة للـ ITF في تشيلي وضمت شيوخاً وأعضاء في مجلس النواب. وذلك للتداول بشأن الحاجة لوجود وزارة للبحرية. وشارك في الندوة كذلك ممثلون عن عدد من المنظمات البحرية في تشيلي بما في ذلك الرابطة الوطنية للمالكي السفن. وقائد سلاح البحرية التشيلية السابق، والأكاديميات البحرية ومستشارين حكوميين.

وبصفتنا نقابات تمثل البحارة فقد عبرنا عن قلقنا إزاء وضع التشريعات لأسباب مالية أكثر منه لأسباب اجتماعية وعمالية وبيئية. وقد أيد جميع مثلي النقابات البحرية الاحتفاظ بالملاحه الساحلية للبحارة التشيليين والتزموا بمعارضة أي محاولات لفتح ملاحه ساحلية سواء على مستوى الشحن أو الركاب.

وقد وافق مجلس النواب التابع للبرلمان على الفكرة ولكنه يريد إنشاء وزارة فرعية وليس وزارة كاملة. ولذا فسنستمر بالتحرك لتحقيقها.

وفي نفس الوقت سيواصل المواطنون التشيليون الخدمة على البواخر التي تحمل العلم التشيلي. وإذا ما رغبت الشركات الأجنبية في العمل في تشيلي فإننا نرجب بذلك ولكن بشرط أن تلتزم بالأنظمة المتبعة والنظام الضريبي المطبق على مالكي البواخر التشيلية.



النقابة النرويجية تحقق دعماً واسعاً للملاحه الساحلية الوطنية

رئيس نقابة البحارة النرويجية، جوني هانسن، يقول بأن النقابة تحقق النجاح في تحقيق دعم حكومي للملاحه الساحلية الوطنية

يعاني البحارة النرويجيون من ضغط كبير لأن البواخر التي ترفع أعلاماً أجنبية وتتمتع طواقمها بظروف عمل دون مستوى المعايير النرويجية يخلقون لأعضائنا واقعا لا يحتمل.

ونحن نطالب حكومتنا بدراسة الإمكانيات المتاحة للنرويج للمطالبة بتطبيق معايير العمل النرويجية. ما يتعلق منها بالأجور وظروف العمل. على جميع البواخر العاملة لفترة محددة في المياه النرويجية وجرفنا القاري.

وخلال السنة والنصف الماضية حشدت نقابة البحارة النرويجية حملة لتنوير وإعلام جماهير أوسع بالإضافة إلى ساستنا المحليين للحصول على تأييد الحكومة المركزية لحججنا التي نرفعها إليها.

ويؤتي استثمارنا للوقت والجهد في الاجتماعات مع رؤساء البلديات المحلية والسلطات في جميع أنحاء البلاد ثماره. وقد اعتقد كثيرون بأن معايير العمل كانت مقبولة لذا أصيبوا بالصدمة عندما علموا بما يجري لبحارتنا. ونتيجة لذلك فإننا نحصل على كثير من الدعم من قبل مجالس المدن ورؤساء البلديات في جميع أنحاء النرويج.

وقد برزت هذه الأحداث بشكل جيد في الصحافة النرويجية ما أعطى أعضاءنا دفعة من التشجيع وأدى إلى نشر الوعي بين الناس. ويسرني أن أقول إن استطلاعات الرأي تظهر مستوى من الدعم الشعبي يتراوح بين ٧٠ بالمائة و٩٥ بالمائة.

ولكن المعركة لم تنته بعد وستواصل نقاشاتنا



الـ I T F حقوق الصيادين التايلانديين

مركز جديد لحملة آسيا/المحيط الهادي التابعة للـ ITF لبناء قوة نقابية

مفصل يجري على الشركات والصناعة عن الحملة الجماهيرية للـ ITF. ويرتكز العمل على دعوة جوار التجزئة والشركات الأخرى لوضع حد للمعايير المزدوجة في شبكات الموردين ونشر المصطلحات المتعلقة بالممارسات والالتزامات بمبادرات العمال الخاصة بصيادي الأسماك.

وسيقوم المركز خلال عام ٢٠١٨ بالتركيز على مواومة عمله مع الأقسام والدوائر والأقاليم الأخرى التابعة للـ ITF. ويخطط كذلك لبناء شبكة عالمية لنشطاته المستعدين للمشاركة في نشاطات تدعم الحملات التي يطلقها المركز والمتنسبون إليه. في نهاية المطاف، فإن هدف المركز هو أن يكون مركزاً تنظيمياً وحامساً للجهاات المنتسبة للـ ITF والنقابات الأخرى والحادات والنقابات العالمية وغيرها من المنظمات الملتزمة ببناء قوة العمال.

يلتزم الاتحاد الدولي للنقل من خلال النقابات المنضوية تحت لوائه ببناء النقابات ومقاومة صعود قوة الشركات وعدم المساواة. وقد أخذ الـ ITF في الاعتبار إعادة هيكلة إقليم آسيا/المحيط الهادي لإنشاء مراكز للتميز.

وسوف يركز مركز حملة آسيا والمحيط الهادي على:

- بناء وضم نقابات قوية وفعالة
 - تطوير وتقديم حملات مبتكرة تؤدي إلى رفع الأجور وتحسين ظروف العمل والحقوق النقابية لعمال النقل.
 - الحد من تسلط الشركات
- وسيقوم المركز ببناء قوة وقدرة نقابية عن طريق توحيد العمال وتحريك نشاطهم في أماكن عملهم حول العالم وتطوير أساليب ناجعة لتنظيم الحملات يمكن تبنيها ضمن الـ ITF. أما فيما يتعلق بصيد الأسماك في تايلاند مثلاً، فسينبئ بحث

وتعتبر تايلاند أهم دولة في صناعة سمك التونا حيث يوجد مئات الآلاف من الصيادين ومصنعي المأكولات البحرية من كمبوديا وميانمار وتايلاند مرتبطين بسلسلة الموردين هذه. ويقول السيد شانون اوكيفي، مدير حملات جنوب الهادي التابع للـ ITF، إن الـ ITF مصمم على تغيير هذا الوضع

سلسلة الموردين. وسيحقق ذلك أيضاً تقدماً ملموساً نحو تقليص التأثير البيئي لممارسات الصيد الجائرة، وزيادة كمية المأكولات البحرية ذات المصدر الموثوقة في الأسواق الرئيسية. وتقليل التعدي على حقوق العمال وحقوق الإنسان ضمن سلسلة الموردين التابعة للنقابة التايلاندية. ووافقت النقابة التايلاندية كذلك على مساندة حق العمال في الحرية النقابية والمفاوضة الجماعية ضمن سلسلة الموردين التابعين لها. بما في ذلك العمال المهاجرون.

وقام الـ ITF بمساعدة منظمة السلام الأخضر من خلف الكواليس في التفاوض بشأن هذه الاتفاقية. والعمل مع فريقهم لوضع استراتيجية ولغة للتفاوض بشأن معايير العمل وبنود الاتفاقية الخاصة بقواعد سلوك السفن.

ونحن متفائلون ولكن بحذر بأن تكون هذه الاتفاقية نموذجاً فعالاً لصناعة صيد الأسماك ككل. ولكن الـ ITF سوف يولي النقابة التايلاندية مسؤولية تنفيذ هذه الاتفاقية. ونحن بدورنا نقوم بتسريع تنظيمنا على أرض الواقع.

وكمبوديا. والنقابات العمالية لمعرفة حقوقهم وكيف يرفعون تقارير الحوادث وكيف يتحملون مسؤولية القضايا التي تواجههم في أماكن عملهم.

كما أننا نعمل بشكل وثيق مع ستيلا مارييس، واتحاد العلاقات العمالية في المؤسسات الحكومية (SERC)، وشبكة حقوق العمال المهاجرين (MWRN)، من أجل مواومة التدريبات مع برنامجنا النقابي التنظيمي. وقد ساهمت التدريبات في التعرف على القادة المحتملين لتنظيم الحملات. وسياواصل منظمو الـ ITF العمل مع منظمة العمل الدولية، ومع ستيلا مارييس، ولجنة التضامن العمالي التايلاندية (TLSC)، ومع الـ SERK ومركز التضامن لمعرفة مزيد من القادة المحتملين ولتطوير القدرات.

وقد وقعت كل من النقابة التايلاندية لمنتجي المأكولات البحرية ومنظمة السلام الأخضر اتفاقية هامة تلزمهما بتطوير المعايير العمالية والبيئية. وسيضمن ذلك سحب عضوية الموردين الذين يعملون في الخفاء - أي الذين يعملون بشكل غير قانوني ويخرقون حقوق العمال - من

وفي نيسان/أبريل ٢٠١٧ أعاد الـ ITF إطلاق حملات صيادي جنوب آسيا من خلال مكتبه في سيدني بأستراليا بتشكيله فريقاً منظماً للعمال في مدينة سونغكلا التايلاندية حيث يعتبر الـ ITF الآن صوت الصيادين الرئيسيين في تايلاند.

إن التحدي الذي نواجهه يتمثل في تطبيق أفضل الطرق العملية لحملاتنا ونقاباتنا والتي يمكن تصديرها إلى أنحاء الإقليم كافة من أجل إحداث تغيير عملي في هيكل سلطة هذه الصناعة. وتهدف الخطة طويلة الأمد التي نتبناها إلى بناء نقابة ديمقراطية مستدامة لصيادي الأسماك تكون نموذجاً على المستوى الإقليمي، انطلاقاً من تايلاند.

وقد قام الـ ITF بالفعل بالمساعدة في تخطيط وإدارة ثلاث ورش تدريبية للعمال (واحدة في تشونبيري واثنين في سونغكلا) شارك فيها أكثر من مائة من صيادي الأسماك وعمال تصنيع المأكولات البحرية. وكان الهدف من ذلك تثقيف العمال المهاجرين وغالبيتهم من ميانمار

الـ ILO يشيد برد الفعل القوي لمنظمة العمل الدولية بشأن صيادي الأسماك التايلانديين

رئيس قسم صيد الأسماك في الـ ILO، جوني هانسن، يرحب بقرارات الـ ILO حول فشل الحكومة التايلاندية في حماية الصيادين من العمالة القسرية

عشوائية واستخدام مزيد من المفتشين الذين يجيدون التحدث بلغات العمال المهاجرين.

وتعتبر هذه القرارات حيوية من أجل تحقيق التغيير الحقيقي لما فيه مصلحة عدد كبير من صيادي الأسماك المهاجرين الذين يقعون في شرك العمالة القسرية، والاتجار بالبشر، وظروف العمل البائسة والانتهاكات الجسدية. بل إن صيادي الأسماك سيحصلون على مزيد من الحماية عندما تقوم الحكومة التايلاندية بالتصديق على بروتوكول العمالة القسرية والمعاهدة ١٨٨ الخاصة بالعمل في صيد الأسماك. وعليه فسنبوواصل الضغط على الحكومة حتى تستجيب. ■

- حث الحكومة التايلاندية على العمل مع حكومات الدول التي ينتمي إليها العمال المهاجرون من أجل تنظيم استخدام وسطاء التوظيف
- نتوقع أن تقوم الحكومة التايلاندية بشكل عاجل بالعمل على مقاضاة المسؤولين المتورطين في الاتجار بالبشر وفرض عقوبات رادعة عليهم.
- نطالب الحكومة باتخاذ إجراءات تضمن منع مصادرة الوثائق الشخصية للعمال والتي يلجأ إليها أصحاب العمل بشكل واسع. والتحقيق بشأن هذه الانتهاكات ومعاينة المسؤولين عن ذلك.
- نطالب الحكومة بتعزيز كفاءة مفتشي العمل وتوفير تدريب إضافي لتحرري حالات العمالة القسرية والقيام بحملات تفتيش

رفع الـ ILO والاتحاد الدولي لنقابات العمال ITUC في عام ٢٠١٦ قضية للهيئة الإدارية لمنظمة العمل الدولية ILO تتهم فيها الحكومة التايلاندية بالتقصير في تطبيق وتفعيل الإطار القانوني لحماية صيادي الأسماك التايلانديين والمهاجرين، مخالفة بذلك المادة ٢٩ من اتفاقية العمل الدولية المتعلقة بالعمالة القسرية. وقد أصدرت الهيئة الإدارية في الـ ILO قرارها بهذا الشأن بتاريخ ٢٨ آذار/مارس ٢٠١٧. وقد رحبنا بشكل خاص بالنتائج والتوصيات التالية:

الصيادون المهاجرون في أيرلندا يواجهون رقاً مقنناً

يقول كين فليمينغ، منسق الـ ITO لبريطانيا العظمى وإيرلندا إن النظام الذي من المفروض أن يحمي الصيادين المهاجرين في إيرلندا قد جعل الرق شرعياً، متعهداً بمواصلة الضغط لتغييره..

الصناعة لكي تمثل للالتزامات القانونية الأوروبية والدولية. وقد دعمنا هذا الطلب بتقرير خاص حول ظروف العمل وعمليات الاستغلال المفروضة على البحارة العاملين في أسطول الصيد الأيرلندي.

ويدعو الـ ITO إلى:

- تعليق إصدار التصاريح للصيادين القادمين من خارج البلد
- إلغاء إعفاء السفن دون ١٥ متراً (أي ما يعادل ٨٠ بالمائة من الأسطول) من تصاريح العمل
- سحب مهمة إصدار تصاريح العمل من صاحب عمل واحد وحصري. ■

زهيدة مقابل ساعات عمل أطول وصلت إلى ١٠٠ ساعة في الأسبوع مع فترات استراحة غير كافية.

وقد كانت الأدلة على خذلان النظام للعمال دامغة. ودعا الـ ITO للقيام بإجراء فوري لوضع حد لهذا الاستغلال وطالب بمنح إجازة لجميع العمال المهاجرين العاملين في صناعة صيد الأسماك في أيرلندا ليقوموا في عملهم.

وفي شهادتنا المقدمة للجنة البرلمانية الأيرلندية التي قامت بالتحقيق في استغلال الصيادين المهاجرين في شهر تموز/يوليو ٢٠١٧ ذكرنا أن نظام التصاريح قد جعل من الرق عملاً شرعياً. وطالبنا بإجراء إصلاح كبير على هذه

في بداية عام ٢٠١٦ والتي أقرت إصدار نظام جديد لتصاريح العمل للاستغلال ولكننا حذرنا من أنه لن تكون هناك قيمة لهذا النظام إن لم يتم تفعيل وفرض نظام تفتيش صارم. وواصلنا التعبير عن قلقنا المتزايد طيلة العام، فقد وجدت فرق التفتيش أن ربع الصيادين المهاجرين لم يكونوا مشمولين بالنظام. وأن مالكي القوارب استغلوا النظام لدفع الحد الأدنى للأجور عوضاً عن الدفع حسب نظام المشاركة.

وفي اجتماع نظمه الـ ITO في شهر شباط/فبراير عام ٢٠١٧ بمشاركة ٦٨ صياداً مهاجراً أفاد بعضهم بأنهم تقاضوا أجوراً

بعد حوالي عامين على تقرير صحيفة الجارديان البريطانية الذي فضحت من خلاله الاستغلال الشائع للعمال المهاجرين في صناعة صيد الأسماك الأيرلندية أصيب الـ ITO بالصدمة لكون النظام الذي وضع لتوفير الحماية للصيادين قد خذلهم إلى حد كبير..

وفي رد فعلها على تقرير الجارديان حركت الحكومة بسرعة وأنشأت لجنة متابعة على مستوى عال تقوم بالاستماع إلى الأدلة من الـ ITO وغيره من المهتمين في صناعة صيد الأسماك. وقد رحبنا بالتوصيات التي أصدرتها اللجنة

كين فليمينغ يحصل على جائزة العدالة الاجتماعية

منح كين فليمينغ جائزة "سبيرت أوف مودر جونز Spirit of Mother Jones" تقديرًا لدوره في كشف الانتهاكات العمالية في صناعة صيد الأسماك. وقد قال السيد جيمس نولان عضو لجنة الجائزة: "كان كين فليمينغ مستعداً للتصدي للوصمة الرسمية إزاء الاستغلال الصارخ لكثير من البحارة والصيادين المهاجرين في أيرلندا والمملكة المتحدة. وهو يعتبر مدافعاً شجاعاً عن العمال الذين حرموا من حقوقهم ويمثلون حماسة وعزمًا..."

يشكل العمل الكرم حجر الزاوية في الحركة النقابية العمالية. ونحن نكافح يوميا لكي تقوم الشركات برفع معايير العمل ضمن عملياتها التشغيلية وسلسلة مورديها. ومعاملة العمال باحترام. وتوفير بيئة عمل تسودها السلامة بوظائف منتجة وآمنة.

وليس أمرا معقدا أن نعرف أن من مصلحة العمال ومصلحة الشركة العليا معاملة المستخدمين بشكل جيد واحترام حقوقهم التي اكتسبوها بعد عناء والتمثلة في حق الانضمام والمشاركة في النقابات العمالية دون خوف من تعرضهم لانتقام أو تدخل صاحب العمل .

لقد وضعت الأمم المتحدة معاهدتها العالمية من أجل تطوير ممارسة تجارية مسؤولة. وتحتوي المعاهدة على عشرة مبادئ عناوينها حقوق الإنسان. العمل. البيئة ومكافحة الفساد. وتندرج أربعة منها تحت عنوان 'العمل' حيث تدعمها منظمة العمل الدولية وتطبق جميعها على الموانئ:

- ينبغي على الشركات أن تؤيد حرية إنشاء النقابات والاعتراف الفعلي بالحق في المفاوضة الجماعية (المبدأ رقم ٣).
- القضاء على كل أشكال العمل القسري والإلزامي (المبدأ رقم ٤)
- إلغاء عمالة الأطفال نهائيا (المبدأ رقم ٥). هل المقصود عمل الأطفال في الموانئ؟ أجل. وهذا يحدث بشكل صارخ للأسف
- القضاء على التمييز على أساس الوظيفة والمنصب

لقد انضمت معظم الشركات الرئيسة متعددة الجنسيات إلى المعاهدة عدا واحدة من شركات الموانئ العالمية وهي شركة APMT التابعة لمجموعة مايرسك Maersk.

لماذا تتجنب محطات التشغيل الكبرى الأخرى إعلان التزامها علنا بالمعايير الدنيا لحقوق الإنسان في جميع المجالات. في العمل القسري والتمييز في كل عملية من عملياتها في أي دولة؟ هل لديهم ما يخفونه؟

وقد شكل الـ ITF في حزيران/يونيو ٢٠١٧ تحالفا عالميا يتألف من ١٧ نقابة لعمال الأرصفة ومقرها موانئ دبي العالمية DP World لمساعدتها على العمل معا بشأن القضايا الهامة. وقد اتفقوا على تحقيق هدف إنشاء مجموعة موثوقة بالمعايير الدنيا التي تنطبق على جميع العمال حول العالم - سواء في الهند أو كندا أو بيرو أو أستراليا.

وقد زودتنا بعض النقابات بمعلومات عن بعض أصحاب العمل الذين يتبعون أساليب ملتوية أو ينشئون نقابات صفراء لمنافستهم. إلى جانب مواصلة السعي للمنافسة ونمو الشركات على أساس استغلال وتقليل شأن حقوق عمال الرصيف. ولن يتساهل الـ ITF إزاء هذا الاستغلال. وسنعمل إلى جانب نقابتنا لتأمين مفاوضات وحوارات جادة مع أصحاب العمل لوضع نهاية لهذه الانتهاكات.

ويطالب عمال الرصيف في الـ DP World بأن ينضم أصحاب العمل إلى معاهدة الأمم المتحدة العالمية. ويحتاج الـ DP World للحصول على التزام عام بتوفير رعاية صحية كريمة وسياسات وممارسات لائقة للسلامة. ومعايير استخدام عادلة للموظفين المباشرين وغير المباشرين. واحترام آراء العمال عن طريق إتاحة المجال أمامهم لإنشاء النقابات وللمفاوضة الجماعية. ■

تابع عمال الرصيف قناة البث الصوتي بودكاست على الموقع
www.thedockerpodcast.libsyn.com

عمال الرصيف في الـ ITF يطالبون محطات التشغيل العالمية باعتماد الميثاق العالمي للأمم المتحدة

إن الانضمام إلى معاهدة الأمم المتحدة العالمية يخص ببساطة عمال الرصيف. أينما كانوا ومهما كانت الحقوق التي يحصلون عليها سواء منها ما يتعلق بالرعاية الصحية أو السلامة أو حقوق العمل. والسؤال الذي يطرحه نيجيل فينيز، السكرتير المساعد لقسم عمال الرصيف بالـ ITF: لماذا لا تبناها محطات التشغيل العالمية؟





دعوة لكل البحارة: قل كلمتك فيما يخص القضايا الجنسانية في البحر

"رغم أن العمل في البحر قد اجتذب عددا أكبر من النساء خلال العقد الماضي، إلا أن عدد النساء بوظيفة ضابط بحري لا يزال ضئيلا مقارنة بآلاف الضباط الذكور الذين يجوبون البحر في كل عام. واستنادا إلى دراسة أجرتها كل من منظمة العمل الدولية ILO ومنظمة الملاحية الدولية IMO يشكل عدد النساء ٢ بالمائة فقط من عدد البحارة حول العالم."

تأجني. السياسة العامة ٢٠١٦

حث كيم روجاس، اختصاصي مشروع الـ ITF - في الدعوة لإنهاء العنف ضد النساء العاملات في مجال النقل - جميع البحارة لقول كلمتهم بخصوص بحث الـ ITF الذي يدعو إلى بناء صورة عالمية للمساواة، أو التمييز، بين الجنسين العاملين في المجال البحري وذلك لمساندة مساعي العمل النقابي في إحداث التغيير.

ولأن شخصية المشارك في الاستبيان ستكون مجهولة فإن بإمكانك تقديم إجاباتك دون خوف من معرفة الآخرين طريقة إجابتك.

ويتكون البحث من قسمين، الأول مسح يخص العمال يتمكن من خلاله من التعرف على سياسة وممارسات صاحب العمل، والآخر استبيان فرعي يخص النقابات يتمكن من خلاله من التعرف على الأولويات التي توليها النقابات نحو الجنسين.

وتطرح هذه الدراسة المسحية أسئلة عن:

- وظيفتك (مجهولة)
- السياسات والإجراءات التي يتبعها صاحب العمل بخصوص فرص المساواة بين الجنسين بما في ذلك الفرص المتاحة للتدريب، بالإضافة إلى العنف في مجال العمل بما في ذلك العنف والتحرش الجنسي
- ظروف عملك وما يتعلق منها بالهام الوظيفية والمعاشات (تعويضات التقاعد)، والتعيين والمظهر. ■

قل كلمتك وأكمل بحث الـ ITF لاختبار المساواة عبر الموقع
<https://goo.gl/63IL6g>

جميعنا يعرف بأن عدد النساء منخفض وأن عددهن في المناصب العليا ضئيل، فما تأثير ذلك على العمال وعلى مكان العمل؟

للإجابة عن ذلك، يجري الـ ITF بحثا لاختبار المساواة وهو بحاجة لإجاباتكم.

سوف تزودنا إجاباتكم، نحن والنقابات العمالية، بأدلة ذات قيمة عالية حول الموضوع. وسنتمكن بالتالي من الاعتراض على بعض القضايا البارزة بهذا الشأن، ومنها اختبارات الحمل الإلزامي التمييزية للبحارة النساء والتمييز في التوظيف الموجه لخريجات البحرية.

وستمكننا إجاباتكم كذلك من جمع أدلة على مستوى العالم حول العنف في مجال النقل، ومن تعزيز نضالنا في سبيل إقرار قانون دولي جديد حول العنف والتحرش ضد النساء والرجال في مجال العمل.

وبمساعدةكم سنتمكن من الوصول إلى عدد كبير من العمال ومثلي النقابات والمسؤولين في أماكن العمل المتنوعة ونقدم بحثا غني المادة نستفيد منه جميعنا في حملاتنا النقابية.

هذا الاستبيان اختياري وإكمال إجابته سهل، وهو يطلب بشكل عام الاختيار من إجابات متعددة- ويمكن إكمال الإجابات على جهاز محمول (مع أنه يجب إكمال الإجابات دفعة واحدة)، وتتوفر نسخة بنظام PDF حتى يمكنك استعراض الأسئلة قبل البدء بالاستبيان على الانترنت.

BURMESE COWBOY

THE SHWE TUN AUNG STORY



يتطرق الفيلم إلى قصة مؤلفة من المخاوف والتهديدات والمصاعب التي قادت شو إلى أسيرة دولية ثم إلى وظيفة مفتش لدى الـ ITF في هوستن - بعد أن منع في البداية من العودة إلى وطنه - وبعد ذلك تألفه عند عودته إلى ميانمار حيث حاز على إقطاع من مختلف أنحاء العالم لمساعدته في تأسيس نقابة جديدة للبحارة، وهي الاتحاد الدولي لبحارة ميانمار IFOMS.

تنتهي قصة شو نهاية سعيدة: الـ IFOMS المنفتحة والديموقراطية والموجهة للعمل. لقد اختار شو أن يقوم بما هو صائب، وصافح الأيدي الممدودة إليه من رفاقه البحارة حول العالم، وعلم أهل بلده أسلوبا لتجربة الهدف الذي نسعى إليه جميعا: فرصة للاهتمام بمصالحنا الشخصية المشتركة.

خذ الإلهام، وشاهد الفيلم. ■

شاهد فيلم الكاوبوي البورمي: قصة شو تون أونغ على اليوتيوب
<https://goo.gl/hczK8m>

نحن نعرف كمنسقين للـ ITF اللحظة التي تأتي في نهاية المطاف على كل بحار.

أن تعاني من إصابة، وجرم من تلقي العلاج، أو أن ينفذ طعامك، أجورك تتأخر أو لا تأتي أبدا وأسررتك في بلدك لا تحصل على قوتها. يطلب منك القيام بعمل غير آمن.

تواجه خيارا صعبا: هل ستتخذ القرار الصحيح وتدافع عن نفسك وعن رفاقك مع علمك أنك قد تدفع الثمن؟

الكاوبوي البورمي: قصة شو تون أونغ. فيلم يحكي قصة البحار الأسطورة الذي اختار أن يتغلب على مخاوفه وأن يدافع عن رفاقه - وعن التضامن الذي أبداه الـ ITF عند كل منعطف على مستوى العالم.

وقع شو في عام ١٩٩٨ على عقد للعمل على السفينة "غریت كونسرت Great Concert" إحدى سفن اعلام الموانمة. ولم يتم دفع أجور للطاقم لمدة أربعة أشهر. وعندما نفذ الطعام على السفينة أخذوا يقاتلون على حمولة السفينة من الأرز، ووفي الطريق إلى أحد الموانئ البرازيلية قرر شو الاتصال مع الـ ITF. ولأن بقية البحارة خافوا من فقدان وظائفهم وانتابهم القلق بشأن أسرهم فقد وقف شو وحيدا يدافع عنهم ونجح في ذلك.

خذ الإلهام من قصة شو تون أونغ

منسق الـ ITF في كندا، بيتر لاهاي، يستعرض فيلم الكاوبوي البورمي: قصة شو تون أونغ

تطبيقات الـ ITF المجانية: تطبيقات البحارة والرفاهية من الـ ITF



تطبيقات البحارة

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

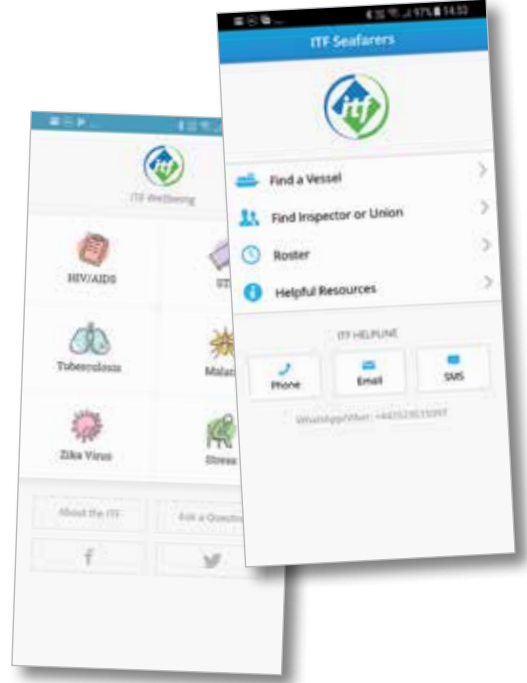
تطبيقات الرفاهية

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

تعرف على آخر المعلومات والنصائح:

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

كلها تقدم مجاناً 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 لتبقيك على اطلاع على الحياة في البحر:



- تابع وقل كلمتك باستخدام #itfseafarers على تويتر
- تابع أخبار الـ ITF والأخبار النقابية عبر تويتر @ITFglobalunion وعلى الموقع الإلكتروني www.facebook.com/ITFseafarerssupport

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 المحلية فقد يكون هذا خرقاً ترتكبه شركتك لإحدى الاتفاقيات الجماعية للـ ITF. 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 الـ ITF.