إيقـــاف
السـباق نحـو
الحضيـض

كيف نمنع هبـوط الأجور - والتجـاوزات في قطاع زوارق القطر والسحب

ورقة موقف حول زوارق القطر والسحب

قسم الملاحة الداخلية في الـITF

مارس 2022

تحالفات الشحن البحري تضغط لإغراق قطاع زوارق القطر

في العام الماضي، لقي تروي بيرسون وتشارلي كراج حتفهما أثناء قيامهما بقطر بارجة تابعة لشركة ريو تينتو في مياه جليدية هائجة. وقد تم الضغط عليهما للعمل على الرغم من الظروف الجوية غير الآمنة بالنسبة لحجم زورق القطر الذي كانا يعملان عليه. وقصتهم المأساوية ليست سوى واحدة من العديد من القصص.

يشكل عمال زوارق القطر والسحب حلقة وصل حاسمة في سلاسل التوريد العالمية، حيث أنهم يقدمون خدمات ضرورية داخل الموانئ والقنوات والمناطق الساحلية فهم يساعدون السفن الكبيرة على المناورة في المياه المحصورة وعلى الرسو بأمان. وبدون زوارق القطر والسحب وزوارق الإرشاد، لا يمكن للسفن أن ترسو بأمان أو تُبحر عبر الممرات المائية الرئيسية.

خلال جائحة كوفيد-19، شهد عمال زوارق القطر والسحب تدهورًا سريعًا في ظروف عملهم. وكان ينبغي الاعتراف بأوضاعهم للحفاظ على استمرارية حركة سلاسل التوريد في العالم.

لأنه بدون هذا القطاع، والعمال الذين يعملون فيه ستتوقف التجارة العالمية.

من المرجح الآن أن يكون قطاع زوارق القطر والسحب هو المحطة التالية من محطات أزمة سلسلة التوريد التي تصدّرت عناوين وسائل الإعلام على مدار تفشي جائحة كوفيد-19. إن السلوك الشبيه بالتكتلات الاحتكارية من جانب خطوط الشحن البحري الرئيسية، والمنافسة غير المنظمة على خفض الأسعار، يتضافران لدفع معايير العمل غير الآمنة وغير المستدامة عبر القطاع.

لقد شهد الـ ITF هذا التراجع في جميع أنحاء العالم. وبصفتنا اتحاد نقابي عالمي يمثل عمال زوارق القطر والسحب، فقد تلقينا أدلة على هجمات على الأجور، والشروط، ومعايير السلامة في أستراليا ونيوزيلندا والبحرين وبلجيكا وبنما والمغرب.

يُطلب من هؤلاء العمال العمل لساعات أطول مقابل أجور أقل. وهم لا يتقاضون أجوراً مقابل عملهم الإضافي. كما أن الحوادث في أماكن عملهم أصبحت أكثر تواتراً. وأصبحت مستويات التوظيف غير الآمنة أكثر شيوعًا بشكل ينذر بالخطر، وكذلك الأمر بالنسبة لانتهاكات الحدود الدنيا القانونية لأوقات الاستراحة. إن مستويات الإجهاد والإعياء في صفوف هؤلاء العمال آخذة في الازدياد. وللأسف الشديد، مثلما حصل مع تروي وتشارلي، تم فقد الأرواح دونما أي داع.

والسؤال الحاسم هو: لماذا يحدث هذا؟ يكشف بحث الـITF الاستقصائي، والمقابلات التي أجريت مع العمال والمطلعين على الصناعة، أن السباق نحو الحضيض في هذا القطاع تدفعه عمليات التضامن، والهيمنة على السوق، والسلوك الشبيه بالتكتلات الاحتكارية بين خطوط الشحن البحري الرئيسية (وشركات القطر والسحب التابعة لها) التي تستخدم نفوذها الجديد للضغط على موردي خدمات القطر والسحب في محاولة منها لخفض التكاليف.

وبالتالي، فإن الخطوط الملاحية المتضامنة، والأكثر ربحية قد أنشأت شركات قطر متضامنة، وأقل ربحية. ونظراً لأن أعداد مشغلي زوارق القطر القادرين على تحمل ضغوط الأسعار المنخفضة أصبحوا يقلون شيئاً فشيئاً، فقد غادرت شركات القطر السوق أو اندمجت مع شركات القطر الأكبر حجماً التي تمتلك الموارد اللازمة للبقاء واقفة على قدميها. في أوروبا، على سبيل المثال، انخفض عدد المشغلين الرئيسيين في قطاع زوارق القطر من 10 مشغلين إلى ثلاثة فقط في غضون أقل من عشرة أعوام.

وتؤدي هذه التحالفات إلى خفض الأجور في قطاع زوارق القطر والسحب إلى مستويات غير آمنة وغير مستدامة. تتمتع شركات الشحن البحري بنفوذ كبير على مشغلي زوارق القطر، مما يسمح لهم فعلياً بفرض الأسعار التي يريدونها. ويتمثل التهديد الضمني هنا في أن هذه التحالفات سوف تنقل أعمالها إلى أماكن أخرى ما لم يتم تخفيض قيمة عقود مشغلي زوارق القطر بشكل أكبر.

لقد أدت بيئة المنافسة في الأسعار التي تزداد سوءًا والتي أوجدتها هيمنة التحالفات على السوق إلى تردي ظروف العمل حيث يسعى مشغلو زوارق القطر إلى إيجاد طرق جديدة لتقليل تكاليف العمالة واستغلال قوانين العمل لتحقيق ذلك. وقد قامت الشركات بتمزيق اتفاقيات المفاوضة الجماعية الخاصة بها والقائمة منذ فترات طويلة، وبهذا فهي تزيد العمالة العرضية في هذا القطاع. بالإضافة إلى ذلك تم إجبار العديد من العمال على العمل كمقاولين مستقلين.

كما قام العديد من المشغلين بتخفيض استثماراتهم في ترقيات أساطيل العمل وعمليات الصيانة، وتخفيض مستويات التوظيف، مما خلق مخاطر كبيرة على سلامة العمال، والبيئة، والبنية التحتية البحرية وعلى السفن الأخرى.

وهذا يحدث في سياق كميات الحاويات القياسية والارتفاع الهائل في أسعار نقل الحاويات التي تتقاضها شركات الشحن البحري. ولكن هذه الشركات لا تتقاسم هذه الثروة الجديدة بشكل عادل مع العاملين عبر سلسلة التوريد البحري الذين ساهموا في تحقيق هذه الثروة. هذا العام، على سبيل المثال، سجلت شركة أي بي مولر ميرسك، مالكة سفيتزر، أرباحاً بلغت 24 مليار دولار. ومع ذلك فإننا نرى عمال زوارق القطر والسحب يتراجعون إلى الوراء عندما يتعلق الأمر بأجورهم وظروفهم وسلامتهم أثناء العمل.

لقد كان من المفترض أن تؤدي تحالفات شركات شحن الحاويات إلى إنتاجية أكبر لصناعة النقل البحري بأكملها. ولكن البحوث التي أجرتها منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD تُظهر أن التجربة في مجال التركيز السوقي قد فشلت في تحقيق الكفاءة المرجوة منها. وأن شركات الشحن البحري هي وحدها التي استفادت من تحالفاتها - وخاصة خلال فترة الجائحة.

إن عمال زوارق القطر يطلقون صافرات الإنذار بشأن الأزمة في هذا القطاع حيث يتم دفعهم إلى حافة الانهيار. بالإضافة إلى وجود المخاطر العالية على حياة الإنسان والبيئة وحتى على أداء سلاسل التوريد العالمية.

عندما تسببت سفينة إيفر جيفن في إعاقة بضائع تبلغ قيمتها 9.6 مليار دولار يومياً خلال فترة إغلاقها المؤسف لقناة السويس، كان العمل الجاد والمثابرة التي قام بها عمال زوارق القطر والإنقاذ هو السبب في إعادة فتح الممر المائي في نهاية المطاف. ولكم تخيل التكلفة إذا أوصلنا عمال السحب إلى حافة الانهيار. ويتوجب على الحكومات والصناعة الانتباه إلى المخاطر الهائلة التي يُشكلها هذا السباق نحو الحضيض بالنسبة للتجارة العالمية.

لقد حان الوقت بالنسبة لجميع العاملين في الصناعة البحرية وعملائها الرئيسيين - من خطوط الشحن البحري، إلى المستثمرين، وصولاً إلى المدراء التنفيذيين لعمالقة شركات السلع الاستهلاكية - الانتباه إلى الدعوة العاجلة التي يطلقها عمال زوارق القطر ونقاباتهم من أجل التغيير. وسواء كانت الشركات تتبع نهج العناية الواجبة بحقوق الإنسان، أو الإدارة البيئية والاجتماعية والمؤسسية ESG، أو إدارة أ المخاطر البحتة: فإنه لا يمكنها تجاهل هذه الأزمة.

ونحن ندعو بشكل عاجل جميع خطوط حاويات الشحن البحري، وعملائهم، ومشغلي زوارق القطر والسحب، والجهات التنظيمية للجلوس مع الـITF ومع نقاباتنا المنتسبة للاتفاق بشكل جماعي على الأجور وشروط العمل العادلة والآمنة والمستدامة مالياً لجميع الأطراق.

ستيفن كوتون
الأمين العام للـITF

مشـــاكلنا محليـــة، ولكـــن الحلـــول عالميـــة

عمـــال زوارق القطـــر ينظمـــون أنفســـهم

يواجه عمال زوارق القطر والسحب في جميع أنحاء العالم النهاية المؤلمة من عملية الضغط لتخفيض أجورهم وظروف عملهم، والتآكل المستمر لممارسات العمل الآمنة.

ونحن ندرك العواقب المحتملة لهذا السباق نحو الحضيض من خلال النظر في مأساة زورق القطر إلجينيكا، حيث فقد اثنان من العمال على متن زورق القطر حياتهما في فبراير 2021.

إن الصناعة المُنظّمة بشكل جيد والتي تستثمر في قوتها العاملة هي الصناعة المنطقية من الناحية الاقتصادية. لقد شهدنا مدى أهمية عمال زوارق القطر عندما قاموا بإنقاذ إيفر جيفين في قناة السويس. لقد وفر عملهم هذا مليارات الدولارات لصالح الاقتصاد العالمي، وهذه المليارات كانت ستضيع لو تأخر فتح القناة أسبوع واحد فقط.

وفي سلسلة التوريد البحرية، يجب علينا أن نستذكر أيضًا مئات الآلاف من عمال الملاحة الداخلية. يعاني العديد من هؤلاء العمال من سوء التقدير وظروف العمل السيئة، كما هو الحال مع جميع العمال الذين يعملون في المهن والخدمات المختلفة في خليج البنغال.

ونحن نأمل أن يؤدي إطلاق حملتنا هذه إلى لفت انتباه العالم إلى هذه الفئة التي يتم التقليل من أهميتها الحقيقية - ألا وهي عمال قطاع زوارق القطر والسحب.

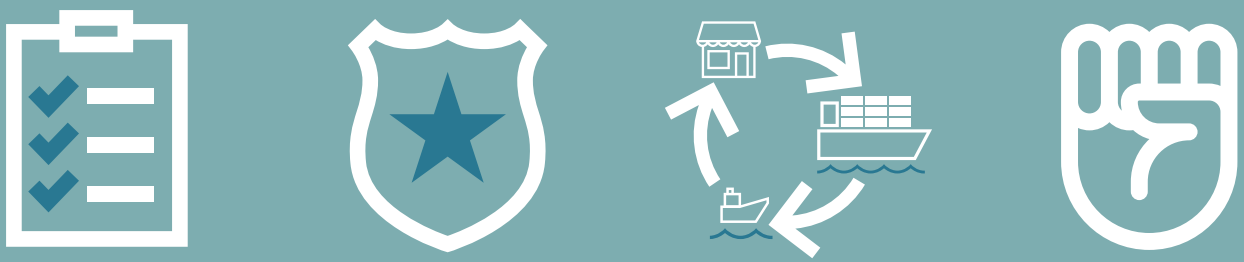
في أوروبا، تسببت الجائحة في تدمير صناعة الرحلات النهرية، ويرغب العمال على متن هذه السفن في العودة إلى العمل ولكن شريطة حصولهم على أجور عادلة وبما يتماشى مع المعايير الأوروبية المقبولة.

والحقيقة هي أن مشاكلنا محلية، ولكن الحلول التي نحتاجها عالمية ولكن الأخبار الجيدة تتمثل في أن: عمال زوارق القطر يدركون التحدي الذي يواجهونه. وأنهم بدأوا في تنظيم أنفسهم.

بصفتي رئيس قسم الملاحة الداخلية في الـITF، فأنا أفكر في مقدار ما يجب علينا القيام به من أجل صناعتنا العالمية. إن الـITF عازم على العمل من أجل بناء مستقبل أفضل بحيث يحصل هؤلاء العمال الحيويون على التقدير والمكانة التي يستحقونها.

يوري سوخوروكوف
رئيس قسم الملاحة الداخلية الـITF

ركائز الـITF الأربعة
لقطاع زوارق القطر الآمن والمأمون



الأنظمة

أنظمة واضحة ومُعلنة للجمهور وفعالة وتهدف إلى تحقيق أعلى نتائج السلامة وإلى منع الشركات من القيام التجاوزات.

الإنفاذ

المراقبة الشاملة من قبل دولة الميناء، وسلطة الميناء، وإشراف هيئات الممرات المائية الداخلية على تنفيذ الأنظمة الحالية، بما في ذلك المتابعة الفورية عندما يثير عمال زوارق القطر ونقاباتهم أية مخاوف تتعلق بالسلامة.

المساءلة

التدقيق على سلسلة التوريد - بما في ذلك المقاولين والشركات التابعة أو غير ذلك - لضمان المحافظة على الأجور العادلة، ومطالبة مشغلي زوارق القطر بالالتزام بشروط التوظيف الآمنة والعادلة.

التمثيل

تمثيل العمال على جميع مستويات سلسلة توريد قطاع زوارق القطر، بما في ذلك الدعم الصريح للمفاوضة الجماعية وحرية تكوين النقابات لعمال زوارق القطر بهدف تشكيل النقابات العمالية المستقلة أو الانضمام إليها أو المشاركة فيها.

يجب على الأنظمة:

- أن تُغطي جميع أحجام زوارق القطر والسحب.
- أن تضع الحد الأدنى لمستويات التطقيم الآمنة.
- أن تنص على الحد الأقصى لساعات العمل والحد الأدنى لساعات الاستراحة.
- أن تُحدد نسبة الحمولة الآمنة ما بين القاطرة والسفينة.
- أن تُحدد مستويات سلامة المعدات ومدى توافرها.
- أن تمتثل مع أي متطلبات بيئية ذات صلة و/أو تُحددها.
- أن تؤكد على حرية تكوين النقابات والمفاوضة الجماعية
- أن تضمن الامتثال لهذه الأنظمة.
- أن تتم مراجعتها بانتظام، بالتشاور مع عمال زوارق القطر ومع نقاباتنا.
- أن توفر التدريب والتعليم المناسبين لعمال زوارق القطر.

يجب على الإنفاذ:

- أن يكون مولاً تمويلاً كافياً.
- أن يُؤدي إلى عقوبة عادلة.
- أن يُمارس عمليات التفتيش بواسطة موظفين مدربين ومؤهلين بشكل منتظم.
- أن يُدافع عن وظائف، ووضع، ومصالح العمال الذين يرفضون العمل على متن السفن في الظروف الجوية أو الصناعية غير الآمنة (مثل مستويات التطقيم غير الكافية).

يجب على المساءلة:

- أن تتأكد من أن شركات الشحن البحري تُحدد أسعارًا عادلة لخدمات زوارق القطر.
- أن تتأكد من أن جميع العمال في سلسلة التوريد يتمتعون بالحق في المفاوضة الجماعية وحرية تكوين النقابات.
- أن تمتنع عن إجراء العقود التي تؤدي إلى العمل بأقل من التكلفة، وخاصة إذا كانت أقل من تكاليف العمالة الحقيقية.
- أن تحث الإدارة على توفير الشفافية الكاملة بخصوص تعرفة العمل والخصومات.
- أن تتجنب تشجيع المنافسة غير العادلة.
- أن تُطالب الموردين وشركات الشحن بالتحقيق في العقود لتجنب التعامل مع المشغلين الذين ينتهكون معايير مكان العمل.
- أن تضمن أن المشغلين الذين يتم التعاقد معهم ملتزمون بالأنظمة الوطنية والدولية.

يجب على التمثيل:

- أن يضمن أن رواتب وشروط عمل عمال زوارق القطر يتم تحديدها من خلال المفاوضات مع النقابات العمالية أو ممثليهم
- أن يُغطي جميع الشركات في سلسلة التوريد البحرية، ويُفضل أن يكون ذلك من خلال هيئة نقابية عالمية عابرة للحدود مثل الـITF أو الـETF.
- أن يشمل المشغلين، والعملاء، والشركات الرائدة، إلى جانب التشاور مع الحكومات وهيئات الإنفاذ.
- أن يؤكد على حق العمال الإنساني في التفاوض بشكل جماعي.
- أن يسمح لممثلي النقابات العمالية بحرية زيارة زوارق القطر والسحب.

السباق الأكثر فتكاً الذي لم تسمعوا به قبل الآن

على الرغم من أن 90% من جميع البضائع يتم نقلها عن طريق البحر، إلا أن الدور الحاسم الذي يلعبه عمال زوارق القطر والسحب ما زال مجهولاً تقريبًا لمعظم الناس. تقدر غرفة الشحن الدولية (ICS) بأن قيمة البضائع المنقولة عن طريق الشحن البحري، بما في ذلك سفن الحاويات، وناقلات المواد السائبة، وناقلات النفط، تبلغ 14 تريليون دولار سنويًا.

ولا يمكن لهذه الفئات الجديدة من سفن الحاويات الضخمة التي تحمل عشرات الآلاف من 'الحاويات' أن ترسو من أجل تحميل البضائع أو تفريغها بدون وجود خدمات زوارق القطر الفعالة والموثوقة. كما أنه لا يمكن لناقلات النفط أو ناقلات البضائع السائبة أن تدخل الموانئ أو تخرج منها بشكل آمن وأن تقوم بدورها في التجارة العالمية بدون خدمات زوارق القطر. ولو أن هذه الخدمات فُقدت فإنها ستحرم سلاسل توريدنا من الوقود والغذاء والمواد الخام التي تعتبر أساسية لدفع عجلة التعافي الصحي والاقتصادي في العالم من جائحة كوفيد-19.

كما يقوم عمال زوارق القطر بعمليات الإنقاذ وتوجيه السفن عبر الممرات المائية الرئيسية مثل قناة بنما وقنوات السويس والبحيرات الكبرى في أمريكا الشمالية وأنظمة الأنهار الضخمة في البرازيل والأرجنتين وروسيا.

وبعبارة بسيطة: بدون زوارق القطر، لا شيء يمكن أن يتحرك.

المشكلة

إن حوالي 100,000 من عمال زوارق القطر العاملين على متن آلاف القاطرات هم أبطال مجهولون - ولكن حياتهم أصبحت مهددة بالخطر على نحو متزايد. وبصفتنا اتحادًا عالميًا لنقابات عمال زوارق القطر السحب، فقد سمع الـITF، في السنوات الخمس الماضية، من العشرات من نقاباته المنتسبة على المستوى الوطني عن المخاوف المتزايدة بشأن ظروف هؤلاء العمال الرئيسيين. لقد سمعنا عن ساعات العمل غير المستدامة، وقلة فترات الاستراحة، ومستويات التطقيم غير الآمنة، وتقويض الحقوق الأساسية للعمال. ويعكس تدهور الحياة العملية لعمال زوارق القطر والسحب مقدار الضغط المتزايد المفروض عليهم في هذه الصناعة.

لقد أصبح هذا السباق نحو الحضيض الآن خطيراً، والسبب في ذلك أن شركات الشحن البحري الكبرى وسلطات الموانئ أصبحت تدفع باتجاه خفض أسعار عقود القطر والسحب، حيث يتم القيام بالكثير من التجاوزات، ولهذا يموت العمال.

لقد حققت شركات الشحن البحري متعددة الجنسيات أرباحًا قياسية طوال فترة الوباء. وقد أدت عمليات التضامن بين شركات خطوط الحاويات إلى زيادة قدرتها على خفض أسعار خدمات زوارق القطر دون التفكير في العواقب.

في عام 2018، توصل منتدى النقل الدولي التابع لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD إلى ما يلي: "إن هيمنة تحالفات النقل البحري وشركات السفن العملاقة في الموانئ الرئيسية لها تأثيرات مماثلة لتأثيرات مشغلي المحطات مثل: الحاجة إلى المزيد من الاستثمارات الرأسمالية، وتذبذبات الأسعار صعوداً وهبوطاً، والضغط على الأسعار، وانخفاض عوائد الاستثمار".[1]

[1] أثر التحالفات في شحن الحاويات، (منتدى النقل الدولي لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD: 2018). متوفر على: https://www.itf-oecd.org/impact-alliances-container-shipping

إن قدرة التحالفات على تحديد الأسعار تؤدي إلى تخفيض الأسعار في الصناعة وإلى تخفيض الميزانيات المتاحة للمشغلين، الأمر الذي يؤدي إلى تخفيضات تُرغم الطواقم على القيام بنفس القدر من العمل (أو أكثر منه) ضمن ميزانيات أصغر، وأعداد أقل من العمال، ومخاطر أكبر.

ونظراً لأن معظم مشغلي زوارق القطر ليسوا مدرجين كشركات مساهمة عامة، أو لا يوجد لهم مقرات رئيسية في المناطق القضائية التي تشترط الإفصاح عن تمويل الشركات علناً، لذلك فمن الصعب تحديد الأداء المالي لمشغلي زوارق القطر.

وهذا الافتقار إلى الشفافية المالية يمتد إلى خطوط البحري الشحن. إن ممارسات عدم الإفصاح من جانب الشركات عن تحديد الأسعار، وطرح عطاءات الخدمات، وإحالة العقود تسمح لشركات الشحن البحري بإبقاء الأسعار التي تدفعها مقابل هذه الخدمات سرية عن الجمهور، والشركات، والنقابات، ومجموعات العمال المعنية.

لذلك يُمكن للشركات أن تحدد أسعاراً أقل من التكلفة الحقيقية لعمليات القطر الآمنة. ونحن نعلم من التجربة أن الضغط على أجور وظروف عمال زوارق القطر هو الذي يدفع السباق نحو الحضيض على أجور المشغلين.

إن الافتقار إلى الشفافية وطبيعة صناعة الشحن البحري يسمحان للتحالفات باستخدام قوتها السوقية الهائلة من أجل فرض الأسعار بفعالية دون أن يترتب على ذلك تداعيات كبيرة من المجتمع الأوسع.

لقد أدت عمليات التضامن في قطاع النقل البحري إلى وجود عمليات دمج في قطاع زوارق القطر؛ ومن ثم أصبحت أعداد مشغلي زوارق القطر ذوي السمعة الطيبة والقادرين على تحمل ضغوط الأجور المنخفضة والمنافسة داخل الموانئ تقل شيئاً فشيئاً. في أوروبا، على سبيل المثال، انخفض عدد المشغلين الرئيسيين من 10 إلى ثلاثة مشغلين فقط في أقل من عقد من الزمان، ويوجد اثنان من هؤلاء المشغلين تمتلكهما شركات تُدير خطوط الشحن البحري الرئيسية.

والنتيجة لذلك تتمثل في انخفاض الاستثمار في زوارق القطر، وظروف العمل السيئة، وانخفاض الأجور والافتقار إلى السلامة بالنسبة لعمال زوارق القطر.

إن الـITF وعائلة اتحاداتنا العالمية تدعو شركات شحن الحاويات والشركات المالكة للبضائع (العلامات التجارية الكبيرة) في العالم، وكذلك الحكومات، ليتحمل كل منهم نصيبه من المسؤولية لوقف هذا السباق المميت نحو الحضيض.

"ربما شهد قطاع زوارق القطر في أوروبا ممارسات التسعير الجائر. فقد تم تقديم خدمات القطر بحوالي 5% من التكلفة المقدرة في أحد الموانئ البرتغالية، وفقًا لإحدى شركات زوارق القطر. وقد لوحظت ممارسات مشابهة في الدنمارك والسويد."

منتدى النقل الدولي، 2018

دراسة حالة
مصر

تركيز غير مسبوق على سلاسل التوريد الهشة: إيفر جيفين في قناة السويس

في مارس 2021، عَلِقت سفينة الحاويات إيفر جيفين بين الضفاف الرملية لقناة السويس، وهي القناة المائية التي تسيطر عليها مصر ويمر من خلالها 12% من التجارة العالمية. لقد أغلقت سفينة الحاويات التي يبلغ طولها 400 متر (1,300 قدم) القناة لأكثر من أسبوع، مما أدى إلى حجز أو تأخير ما يقدر بنحو 9.6 مليار دولار من التجارة العالمية.

بالنسبة لعشرات الآلاف من المستهلكين والشركات الذين تأثروا بشكل مباشر بهذه الحادثة، والمليارات الذين كانوا يتابعونهم، فقد سلطت إيفر جيفن الضوء على الطبيعة المخفوفة بالمخاطر لسلاسل التوريد العالمية الخاصة بنا.

كما ذكرتنا إيفر جيفين بأن الشحن البحري لا يزال أمراً حيوياً في حياتنا، حتى في عصر تطبيق الزووم Zoom والسفر الجوي التجاري. ما زلنا نشحن 90% من كل شيء يمكن نقله. وكل سفينة تحتاج إلى وجود أشخاص في البحر وعلى الشاطئ من اجل استمرارية عملها.

لقد شاهد العالم الجهود الدؤوبة التي قام بها مشغلو زوارق القطر والإنقاذ على الصعيدين المحلي والدولي إلى أن تم تحرير السفينة إيفر جيفين في 29 مارس - وقد كانت أطقم زوارق القطر المبتهجة في مقدمة وفي صميم كل محاولة من محاولات الإنقاذ.

ولكن على الرغم من هذه الدعاية الكبيرة والإعجاب التقني من قبل وسائل الإعلام بعمل مشغلي زوارق القطر، إلا أن النقابات المنتسبة للـITF لا تزال قلقة لأن هذا الإعجاب لم يُترجم بعد إلى التغييرات التي نحتاجها في الأنظمة وفي الثقافة لمعالجة المخاوف التي يثيرها عمال زوارق القطر. ونحن قلقون من أنها مسألة وقت فقط قبل أن يتكرر ما حدث من إغلاق لقناة السويس في العام 2021 على نطاق أكبر وبشكل أكثر مأساوية. إننا نخشى الأسوأ إذا حدث نفس الشيء في قناة بنما.

زوارق قطر المساعدة

30 – 50 طن
3000 – 2000 قدرة حصانية

إيفر جيفين

22,940 طن صافي
59,300 قدرة حصانية kW
20,124 حاوية

"إن هذه القصة المؤسفة تؤكد على هشاشة التجارة العالمية. حيث لم يستغرق الأمر سوى هبة رياح واحدة لكي يجثو العالم على ركبتيه."

أليكس كريستيان،
مجلة WIRED

"الإعياء هو أحد مخاطر السلامة الرئيسية التي تواجه البحارة، والمراقبين البحريين على وجه الخصوص. ويمكن أن يؤدي الفشل في إدارة مخاطر الإعياء إلى خسائر في الأرواح، وإلحاق الضرر بالممتلكات، وإلحاق الضرر بالبيئة."

المكتب الأسترالي
لسلامة النقل، 2011

العمل الذي كان خطيراً أصبح الآن مميتاً

عمال زوارق القطر في **ميناء طنجة، المغرب** يصارعون البحار الهائجة لقطر سفينة حاويات. وحتى مع خبرتهم ومهاراتهم، يخاطر عمال زوارق القطر بحياتهم عندما يتعرضون للضغوط من أجل الخروج في الأحوال الجوية السيئة.

إن تدهور الصحة والسلامة هو نتيجة أساسية للسباق نحو الحضيض وهو نتيجة لسوء تصميم أو سوء تطبيق الأنظمة. وعمال زوارق القطر والسحب يُعانون من هذه الآثار كل يوم. فهم أصبحوا يشاهدون أصحاب عملهم وهم يتجاوزن الأنظمة، مما يؤدي بدوره إلى تدهور ظروف العمل، وتزايد القلق، وتزايد خطر وقوع الحوادث والإصابات أثناء العمل والتي غالباً ما تكون بسبب زيادة الإعياء.

وهذه المشكلة أصبحت ملموسة في كل مكان. لقد أفاد العمال من أماكن بعيدة عن بعضها البعض مثل أوتياروا/في نيوزيلندا وفي بنما عن عدم وجود أنظمة تضبط مستويات التطقيم الآمنة، وساعات العمل وساعات الاستراحة الآمنة. إن القوة العاملة المرهقة تعني غالباً زيادة احتمالات وقوع الحوادث الخطيرة والمميتة.

إن حوادث الصحة والسلامة هذه يمكن أن تُلحق الضرر ليس فقط بالعاملين أنفسهم في قطاع زوارق القطر، بل أيضاً بجميع العاملين في الموانئ المزدحمة والبيئات الصناعية البحرية، مثل البحارة وعمال الرصيف وغيرهم من مستخدمي الممرات المائية مثل الصيادين التجاريين ومجموعات الصيد الترفيهي.

في أوتياروا/نيوزيلندا، يمكن أن تصل مستويات التطقيم على متن السفينة إلى أقل من شخصين. ومن الناحية العملية، فإن هذا يعني عدم وجود طاقم كافٍ على متن السفينة لقيادة السفينة والقيام بعملية الإنقاذ إذا ما سقط أحد أفراد الطاقم من السفينة أو مرض أحدهم.

وبالإضافة إلى الإعياء، فإن خطر وقوع الحوادث والإصابات يتزايد من خلال الضغوط التدريجية، والمستمرة، على ميزانية النفقات وميزانية السلامة الهامة. وفي حين قد يعتقد العملاء بأن توفيرهم "لبضعة دولارات هنا" أو "بضعة يوروهات هناك" في عقودهم مع مشغلي زوارق القطر ليس له تأثير يُذكر، إلا أن النتيجة الإجمالية هي دفع الصناعة للتنافس من خلال التخفيضات الكبيرة في عمليات الصيانة، وتأجيل الاستثمار في المعدات الموثوقة، وتأخير تجديد الأساطيل بحيث تبقى صالحة للعمل، وعدم كفاية تدريب الطواقم. والنتيجة الإجمالية لذلك تتمثل في خدمات قطر أقل موثوقية، وتجاوزات للأنظمة، وفقدان للأرواح.

إن الحمولة الطنية الصغيرة نسبياً لزوارق القطر تجعلها عرضة لخطر الأمواج العالية والانقلاب، كما يتضح ذلك في **المحيط الهادئ، أستراليا**.

دراسة حالة
أستراليا

شركة سيفيتزر تجعل الوضع السيئ أكثر سوءاً

تُعتبر إدارة شركة سفيتزر في أستراليا مثالا للمشغلين الذين يناضلون ضد المنافسة غير العادلة من خلال معالجة الخطأ بالخطأ عند التعامل مع مشاكلهم. فبدلاً من الجلوس والتحدث مع النقابات حول الكيفية التي يُمكن لعمال الشركة وإدارتها أن يجدوا معاً وسيلة لتحقيق الاستقرار في سوق مختلة وظيفياً، سعت سفيتزر بدلاً من ذلك إلى استعادة ربحيتها من خلال استغلال الثغرات الموجودة في قوانين العمل الأسترالية الضعيفة، أو من خلال الضغط لإدخال تغييرات على قانون العمل العادل لتمكينها من الإفلات من المفاوضة الجماعية.

كيف وصل الحال إلى ما هو عليه ؟

في عام 2007، قامت وحدة زوارق القطر SwitzerWijsmuller (سفيتزر) التابعة لشركة أي بي مولر ميرسك بشراء شركة ادستيم البحرية المحدودة الأسترالية - وهي شركة ذات عمليات ضخمة على المستوى المحلي، وفي المملكة المتحدة.

وهذا الاستحواذ يعني أن شركة سفيتزر قد سيطرت على ثلثي سوق قطاع زوارق القطر في المملكة المتحدة. في أستراليا، حصلت سفيتزر من خلال عملية الشراء هذه على أسطول من السفن، وعقد مع الحكومة للاستجابة الطارئة، والأهم من ذلك: حصلت سفيتزر على شبكة من "تراخيص خدمات القطر الحصرية" مع العديد من سلطات الموانئ المختلفة في أستراليا، وعمليات الموانئ المؤجرة والمخصخصة، والمحطات التي تُركز على تصدير السلع الأساسية.

وعلى الرغم من أن أعمال الشركة التجارية في أستراليا لا تزال تُمثل ربع العمالة العالمية لشركة سفيتزر بحلول عام 2022، إلا أن عمليات الشركة وحصتها السوقية في البلاد تتعرض لضغوط متزايدة. وفي الوقت نفسه، أصبحت إدارة الشركة في أستراليا أكثر عدائية تجاه النقابات الثلاثة التي تمثل ألف عامل في البلاد. حيث قامت إدارة الشركة بسلسلة من الانحرافات العلنية والمحرجة عن القيم العالمية التي تمثلها شركتها الأم أي بي مولر ميرسك.

وصرحت إدارة سفيتزر الأسترالية علنًا بأن محاولاتها لإزالة بعض البنود من اتفاقية المفاوضة الجماعية التي أبرمتها مع قوتها العاملة جاءت لمواجهة للضغوط التنافسية المتزايدة على الشركة. لقد خسرت إدارة سفيتزر بعض عقود رخص التشغيل الحصرية التي حصلت عليها في عام 2007 مع سلطات الموانئ بسبب منافسة الأسعار، ولكنها بالمقابل حصلت على عدة عقود مهمة طويلة الأجل مؤخراً. وكانت هذه العقود بشكل أساسي مع الحكومة وقطاعات الغاز الطبيعي المسال.

مع انتقال هذه التراخيص بين المشغلين، غالبًا ما يكون الخاسر الأكبر هو عمال زوارق القطر. وعندما خسرت سيفيتزر عقدها مع ميناء غلادستون لصالح شركة SMIT التي تتخذ من هولندا مقراً لها في عام 2011، خسر العديد من الموظفين السابقين

في شركة سيفيتزر امتيازاتهم المالية نتيجة لذلك - حتى بعد أن تم توظيفهم من قبل SMIT. وبشكل مؤسف، فقد العديد من الموظفين الجدد في سيفيتزر أرصدتهم من سنوات الخدمة التي جمعوها من أجل الحصول على استحقاقات نهاية الخدمة الطويلة - وهم بذلك يكونوا قد بدأوا الخدمة من الصفر.

لقد ابتدأت المنافسة في هذا القطاع عندما كشفت بعض الموانئ أسعار مشغلي زوارق القطر مباشرةً لعملاء الشحن البحري. وقد تحولت بعض سلطات الموانئ من نظام منح التراخيص الحصرية إلى نظام المنافسة المفتوحة في الميناء الواحد أو منطقة المحطة الوحدة، حيث يقوم عدد من المنافسين في القطاع البحري بتقديم العطاءات للحصول على الأعمال من شركات الشحن أو تحالفاتها.

وفي حين أن شركة سفيتزر تنشر أسعار خدمات القطر التي تقدمها بشكل علني، إلا أن حجم ونسبة الخصومات التي تقدمها لخطوط الشحن الرئيسية تبقى سريةً إلى حد كبير. وعلى الصعيد الدولي، يمكن أن تصل هذه الخصومات إلى 50% من الأسعار المعلنة. هذا الافتقار إلى الشفافية يجعل الأمر صعباً على مستخدمي الميناء الآخرين معرفة قيمة الإعانات التنافسية التي قد يدفعونها حسب أسعارهم الخاصة، وكذلك يجعل الأمر صعباً بالنسبة للعمال ونقاباتهم للحصول على صورة دقيقة عن وضع الشركة المالي.

لقد تم انتقاد نموذج الترخيص غير الحصري من قبل المشغلين وبعض النقابات باعتباره نموذجاً غير مستدام، ومثبط للاستثمار، وغالبًا ما يكون استخدامًا سيئًا لرأس المال نظرًا لأن وجود العديد من اللاعبين في ميناء واحد يعني على الأرجح أن زوارق القطر ستبقى متوقفة عن العمل. وهذا يعني ببساطة عدم وجود حجم حركة مناسب في الميناء.

وبدلاً من ذلك، يدخل المشغلون السوق البحرية ويغادرون منها وهم غالبًا ما يعتمدون في بقائهم على إمكانية حصولهم على القروض منخفضة التكلفة، مما يولد مناخًا من القلق المستمر بين العمال المتضررين الذي يتوزعون على معظم المشغلين. إن نموذج الترخيص هذا هو مثال على الأنظمة التي تؤدي إلى السباق نحو الحضيض، ولا سيما عند تطبيقه في الموانئ الصغيرة مثل تلك الموانئ التي تنتشر على الساحلي الأسترالي.

انتزاع الأعمال من عمال زوارق القطر

على حد قول شركة سفيتزر ، فإن الطريقة التي تعمل بها سفيتزر على إقصاء منافسيها في هذا المناخ غير المنظم، سواءً في بيئات التراخيص الحصرية أو التراخيص غير الحصرية، تكمن في مدى قدرة منافسيها على التوفير في تكاليف العمالة.

إن شركة Engage Marine هي أحد هؤلاء المنافسين. وقد تم إنشاء هذه الشركة المنافسة من قبل المدير التنفيذي السابق لسفيتزر في أستراليا في عام 2016. وهي شركة لديها عمليات قائمة بحد بذاتها في ثلاثة مواقع أخرى، كما أن لديها مشروعاً مشتركاً مع المشغل العالمي SMIT Lamnalco في ثلاثة موانئ، بما في ذلك محطة بوتاني وهي محطة الحاويات الأكثر ازدحاماً في أستراليا.

وفي أغسطس 2021، فقدت شركة سفيتزر موقعا آخر لصالح شركة Engage عندما قامت CSL بتسليم الشركة عقداً من الباطن للقيام بعمليات القطر في ميناء وايالا التابع لعملاق التعدين أريام في جنوب أستراليا. وهنا، واصلت Engage Marine نهجها الرافض للتعامل مع النقابات البحرية الأسترالية. وقامت بتحويل ترتيبات معيشة عمال زوارق القطر إلى ترتيبات للمعيشة على متن السفينة، مع مستويات للتطقيم أقل من تلك الموجودة في اتفاقية المفاوضة الجماعية CBA التي كانت تعمل بها شركة سفيتزر.

وبدلاً من أن تعترض على الانخفاض في معايير التوظيف والسلامة في الصناعة، قالت سفيتزر بأنها تريد أن تحذو حذوها. وبالإشارة إلى اتفاقية المفاوضة الجماعية CBA القائمة منذ فترة طويلة، ردت الشركة في تقريرها الصادر بخصوص التحقيق الذي أجرته الحكومة الاتحادية حول كفاءة الموانئ وسلاسل التوريد البحري في عام 2022 بقولها:

"وفقًا لمعايير الصناعة العامة، تميل هذه الاتفاقيات إلى أن تكون إلزامية وتحد من التوزيع الفعال للعمالة. إن مضمون هذه الاتفاقيات هو نتيجة لمنازعات وممارسات تاريخية وهي لا تنطبق بشكل كبير على احتياجات المشغلين الحاليين. ولذلك، فإن تعديل أوجه القصور التاريخية هو أمر بالغ الصعوبة من الناحية العملية، إن لم يكن مستحيلاً. وفي الواقع، فإن مطالبات النقابات تكون متجهة بشكل عام نحو المزيد من تقييد التغيير."

سفيتزر أستراليا

وقد تقدمت سفيتزر بطلب إلى لجنة العمل العادل الأسترالية لإنهاء اتفاقية المفاوضة الجماعية CBA مع النقابات البحرية وهي النقابة البحرية الاسترالية (MUA)، والمعهد الأسترالي لمهندسي البحرية والطاقة (AIMPE) ونقابة موظفي البحرية الأستراليين (AMOU). وإذا ما نجحت الشركة في محاولتها لإنهاء هذه الاتفاقية، فإنها سوف تُعيد كامل قوتها العاملة الأسترالية إلى الحد الأدنى للأجور والشروط المسموح بها قانونًا في هذه الصناعة. والأهم من ذلك، أن إنهاء اتفاقية المفاوضة الجماعة CBA سوف يؤدي إلى إلغاء شرط التزام سفيتزر بمعايير السلامة الواردة فيها.

وتقول سفيتزر بأن تصرفاتها هذه جاءت لتُشكل جزءاً من جهودها الرامية لمواكبة المنافسين ذوي الأسعار المنخفضة الذين يقودون سوق زوارق القطر الأسترالية في سباقهم الخاص نحو الحضيض. وقد يكون هذا هو الحال - ولكن من المؤكد أن سفيتزر تجعل الوضع السيئ أكثر سوءاً. وفي هذه الخطوة، تكون سفيتزر قد قوضت القيم العالمية لشركتها الأم المتمثلة في الالتزام بدعم حرية تكوين النقابات والحق في المفاوضة الجماعية.

الأرباح القياسية التي أعلنتها شركة أي بي مولر ميرسك في مارس 2022، وهي الشركة الأم لشركة سفيتزر، تخاطر بعدم تقاسمها بشكل عادل مع العمال الذين مكّنوا الشركة من تحقيق نتائجها التاريخية. كما أن سفيتزر دخلت في منازعات نشطة في هولندا والمملكة المتحدة بشأن محاولات الشركة تقويض حقوق وأجور وشروط عمل عمال زوارق القطر.

إطلاق صافرات الإنذار:

قصة تروي بيرسون

توفي الكابتن تروي بيرسون عندما غرقت السفينة إنجينيكا. وقد انضمت أرملته، جودي كارليك-بيرسون، إلى الدعوات التي تُطالب بحماية أفضل لعمال زوارق القطر.

عملت جودي مع الـITF لسرد قصة الكابتن تروي والمطالبة بالتغيير من خلال فيلم قصير.

شاهده الآن على itfglobal.org/soundthesiren

قُتل تروي بيرسون وتشارلي كراج أثناء عملهم في الساعات الأولى من صباح فبراير من العام الماضي بينما كانا يقومان بقطر بارجة إلى ريو تينتو. وفاة تروي وتشارلي هي مأساة بحد ذاتها، ولكن قصتهما ليست الفريدة من نوعها. منذ 2016، سجل مجلس سلامة النقل الكندي 350 حادثاً لزوارق وبوارج القطر، منها 24 حادث غرق.

ويواجه أفراد الطواقم خطر الاصطدام أو الجنوح أو انقلاب سفنهم أثناء قيامهم بقطر السفن التي تحمل جذوع الأشجار، والوقود، والآلات الثقيلة على طول الأنهار والبحيرات والقنوات الساحلية في كندا. وتتفاقم هذه المخاطر بسبب الظروف الجوية القاسية السائدة في شمال كندا. إن السلامة مهمة، ولكنها هنا أهم.

تشهد صناعة زوارق القطر الكندية سباقها الخاص نحو الحضيض حيث تكون الأولوية للمنافسة بدلاً من السلامة عند بعض المشغلين.

الحق في قول لا.

لا يستطيع العمال الدفاع عن سلامتهم إلا عندما يشعرون بالتمكين والحماية للقيام بذلك. في حين أن كل عامل من عمال زوارق القطر (يتمتع بالتدريب والخبرة المناسبة) لديه من الناحية النظرية المعرفة اللازمة لإجراء الاتصالات لمعرفة أن الخروج في ظروف جوية معينة يكون آمناً أم لا، إلا أن قدرة العمال في الواقع على قول 'لا' لمطالب أصحاب العمل غير الآمنة تكون محدودة.

يعتقد الـITF بأن الاعتراف النقابي واتفاقيات المفاوضة الجماعية التي تتناول بالتفصيل حقوق أفراد الطواقم في ظروف العمل الآمنة، قد أصبحت ضرورية. ويتوجب على عملاء مشغلي زوارق القطر الإصرار على هذه الحقوق في عقودهم التي يبرمونها مع الموردين.

الحاجة إلى أنفاذ الأنظمة بوضوح

في الماضي، اختارت السلطات الكندية استثناء السفن الصغيرة من إجراءات التفتيش الروتينية التي تهدف إلى إنفاذ معايير السلامة البحرية. وبعد أن ضغطت النقابات على الوكالة، قالت هيئة النقل الكندية إنها ستبدأ في تفتيش السفن من جميع الأحجام، بما في ذلك زوارق القطر الصغيرة. ولكن لا تزال هناك مخاوف من بطء الوكالة في تنفيذ هذا القرار.

كما أن النقابات تُشكك في قدرة هيئة النقل الكندية على القيام بعمليات التفتيش المتكررة والشاملة ضمن مواردها الحالية. حيث أن المفتشين يفتقرون إلى الزوارق الخاصة بهم. كما أن ميزانيات العمل الإضافي غير الكافية تعني عدم إجراء عمليات التفتيش بعد ساعات العمل وفي نهاية الأسبوع.

وقد دأبت نقابات زوارق القطر الكندية على المطالبة باتخاذ إجراءات هادفة من قبل هيئة النقل الكندية، ومشغلي زوارق القطر، والعملاء. وقد تم إحراز بعض التقدم، حيث ينضم الآن المزيد من الكنديين من أجل إطلاق صافرات الإنذار على أمل تجنيب عائلات البحارة الآخرين التكلفة البشرية لهذا السباق نحو الحضيض.

الحلول
الأنظمة التي تحمي الأرواح وسبل العيش

إن حياة العمال والبيئة تتعرضان للخطر بدون وجود أنظمة وطرق إنفاذ مناسبة لمعايير مكان العمل. يتوجب على الحكومات وغيرها من السلطات أن تتحمل المسؤولية من أجل ضمان حصول جميع العمال على مكان عمل آمن ومأمون وخالٍ من الاستغلال من جانب أصحاب العمل. وفي نهاية المطاف من جانب العملاء داخل سلسلة التوريد.

كما يجب أن تكون الأنظمة فعّالة في ضمان حرية تكوين النقابات، وحق جميع العمال في المفاوضة الجماعية. وفي ضمان احترام العقود التي يتم التفاوض عليها قانونياً. وهذه الأنظمة والعقوبات المرتبطة بها يجب أن تشجع المشغلين على الامتثال للقوانين. وليس تجنبها. كما يتوجب معاقبة أصحاب العمل الذين يقوضون اتفاقيات المفاوضة الجماعية واتفاقيات أماكن العمل الأخرى الملزمة. ويجب أن تحدد هذه الأنظمة وسائل ردع فعّالة بحيث تعترف بالقوة الكبيرة والمتنامية للمشغلين وللشركات المالكة لهؤلاء المشغلين أو الشركات (التابعة لهم). العديد من مشغلي زوارق القطر هم الآن شركات متعددة الجنسيات وتتمتع بإمكانية الوصول إلى موارد كبيرة.

وهؤلاء المشغلون، العالميون أو المحليون، الذين ينتهكون الأنظمة بشكل صريح أو يحاولون التحايل عليها، لا سيما فيما يتعلق بمسائل السلامة، يجب أن يتم إلغاء تراخيص عملهم. ويتوجب أن يواجه أصحاب العمل وعملاء خدمات زوارق القطر والسحب المقصرين غرامات مالية أو تهماً جنائية تتناسب مع تصرفاتهم الخاطئة تجاه حقوق عمال زوارق القطر وسلامتهم.

وإلى أن يحين الوقت الذي تصبح فيه موانئنا ومراتنا المائية آمنة بالنسبة لعمال زوارق القطر والسحب، يتعين على الحكومات أن تنظر في قوانين القتل غير المتعمد للشركات التي من شأنها أن تضع المسؤولية الجنائية على عاتق المشغلين والعملاء.

إن الضغط الشديد على صناعة زوارق القطر يولد ضغوطاً على المشغلين لخفض الأسعار، وهو ما يُشجع على خفض التكاليف الذي من شأنه أن يعرض حياة العمال للخطر. ومع ذلك، فقد فشلت الحكومات والسلطات أيضًا في تطبيق معايير وأنظمة الصناعة. ويتعين على الحكومات أن تعمل على مكافحة هذه التوجهات من خلال منع المنافسة غير العادلة وإنفاذ الأنظمة القائمة واتفاقات المفاوضة الجماعية (CBA) على النحو الواجب. إن القيام بذلك هو أمر ضروري لتحسين الصحة والسلامة في صناعة زوارق القطر.

وبوسع الجهات التنظيمية أيضاً أن تمنع السباق نحو الحضيض عن طريق وقف الممارسات المناهضة للمنافسة من قبل خطوط الشحن البحري الكبيرة. يتركز أكثر من أربعة أخماس سوق شحن الحاويات في العالم في أيدي ثلاثة تحالفات كبرى تتكون من عشرة خطوط شحن ملاحية. وقد خلص تقرير صادر عن منتدى النقل الدولي في عام 2018 بعنوان "أثر التحالفات في خطوط الحاويات" إلى أن "تأثير نظام النقل بالحاويات بشكل مجمل يغلب عليه الطابع السلبي".

وبالنسبة لصناعة زوارق القطر والسحب، فقد تمكنت هذه الشركات من خفض الأسعار إلى مستويات غير مستدامة. ولكن بوسع الجهات التنظيمية أن تتدخل لوقف هذه الدوامة. في الولايات المتحدة، ينص قانون تفويض اللجنة البحرية الفيدرالية لعام 2017 على عدم قانونية قيام خطوط النقل البحري بالتفاوض المشترك بشأن أسعار وخدمات زوارق القطر في موانئ الولايات المتحدة. وقد أدى هذا القانون إلى استعادة بعض التوازن في المفاوضات بين شركات زوارق القطر وخطوط الشحن، الأمر الذي أتاح الحصول على أسعار أكثر استدامة تحمي العمال وتحمي مجتمعات الموانئ.

وعلاوة على ذلك، ينبغي النظر في حلول أخرى مثل وضع حدود دنيا لأسعار خدمات زوارق القطر. وبوسع الجهات التنظيمية أن تنشئ نظاماً عادلاً للتسعير من شأنه أن يسمح لشركات زوارق القطر بتغطية تكاليف السلامة، والتدريب والعمليات للعاملين لديها بالقدر الكافي. وتُعتبر الأنظمة القانونية التي تأتي على شكل حدود دنيا للأسعار من افضل الآليات لتحسين ظروف العمل بحيث لا تتمكن شركات الشحن من التحايل على هذه الأنظمة بقوتها السوقية.

العمل اللائق في قطاع زوارق القطر والسحب في محور اهتمام منظمة العمل الدولية الآن

صادق مجلس إدارة منظمة العمل الدولية (ILO) على قرار يتعلق بالعمل اللائق في قطاع الملاحة الداخلية، والذي بدوره يشمل عمال زوارق القطر والسحب. وكان من المفترض أن تبدأ هذه الفعالية خلال السنتين 23/2022، إلا أنه نظراً لظروف الجائحة فقد أصبح توقيت هذا الاجتماع غير مؤكد الآن.

وعندما يتم تحديد مواعيد الاجتماعات، يجب أن يكون العمال ونقاباتنا في طليعة من يضعون هذه الأنظمة الدولية لضمان أن يكون العمال في مركز سن هذه التشريعات وطرق إنفاذها.

دراسة حالة
بنما

طواقم وكباتن زوارق القطر في **قناة بنما** يعملون ضمن قوائم عمل تمتد عادةً لمدة 14 ساعة في اليوم وطوال أسابيع عديدة دون الحصول على يوم واحد للاستراحة. ويُعتبر الإعياء مشكلة متزايدة بالنسبة إلى العمال. وتشير النقابات إلى أن عدد حالات الوفاة الوشيكة آخذة في الارتفاع.

يعمل عمال زوارق القطر في بنما في أحد أكثر الممرات المائية ازدحامًا في العالم - وهي قناة محورية للتجارة العالمية. لكن هؤلاء العمال يعانون من آثار "سباقهم نحو الحضيض" الذي يقوده صاحب العمل العدائي - هيئة قناة بنما (ACP). فشلت هذه المؤسسة المملوكة للحكومة في معالجة أو حتى التحقيق في العديد من حوادث السلامة الناجمة عن الإعياء. في ديسمبر الماضي، انهار أحد كباتن زوارق القطر بسبب الإعياء وتسبب في اصطدام الزورق بسفينة تنقل الغاز الطبيعي المسال (LNG) كانت تمر عبر أقفال قناة بنما الجديدة. أصيب الكابتن بجراح ولحقت أضرار مادية بالسفينة.

تتسم قوائم العمل والمناوبات بأنها غير منظمة وأصبحت تسبب الإرهاق لأفراد الطواقم، مع قيام إدارة هيئة قناة بنما ACP بالزام بعض العمال بالعمل ضمن مناوبات أسبوعية تمتد لمدة 14 ساعة أو أكثر في اليوم الواحد. وعلى الرغم من أن اتفاقية المنظمة البحرية الدولية (IMO) المتعلقة بمعايير التدريب والشهادات ومراقبة البحارة (STCW) تتطلب ما لا يقل عن عشر ساعات من الراحة من كل 24 ساعة عمل بالنسبة للخدمات الدولية، إلا أن العاملين في قطاع زوارق القطر والسحب غير مشمولين بهذه الضمانات الأساسية.

ولطالما كان النقص في الأفراد والمعدات هو العرف السائد في العمل منذ فترة طويلة، ولا يزال هذا الوضع مستمراً مع الإدارة الحالية. ويؤدي العمل الإضافي الإلزامي وفترات الاستراحة غير الكافية إلى تفاقم المشكلة.

بالإضافة إلى العوامل الأخرى المحتملة مثل الإعياء والإجهاد (توفي اثنان من أفراد الطواقم في عام 2021 وحده بسبب أمراض القلب الناجمة عن الإجهاد. وقد عانى اثنان آخران من سكتات دماغية غير مميتة). كما أن عمر الزوارق والعيوب التشغيلية تعتبر مشكلة متزايدة. وفي السنوات الأخيرة وقعت عدة حوادث وشيكة واصطدامات في نظام الممر المائي للقناة. وقد أفادت النقابات بأن هناك نقصاً في عمليات الصيانة، وعيوباً في تصميم السفن، وأن ما يقرب من نصف الأسطول الحالي لا يصلح للقيام بالعمليات في الأقفال الجديدة.

وتتصرف هيئة قناة بنما ACP كما لو أنها مشغل لزوارق القطر من القطاع الخاص. فهي تحاول الضغط لأقصى الدرجات على عمال زوارق القطر والسحب، مع إيلاء النزر اليسير من الاهتمام لصحتهم أو سلامتهم أو رفاهيتهم. ويجب أن تتعلم هيئة قناة بنما ACP من حادثة إيفر جيفين وأن تُنهي موقفها العدائي تجاه بعض القوى العاملة لديها وتعمل على بناء علاقات صناعية ناضجة. حيث أن الجميع سوف يستفيد عندما يجتمع العمال والإدارة معًا لحماية وتأمين سلاسل التوريد الخاصة بنا.

إن الحلول واضحة. ويتوجب على هيئة قناة بنما ACP أن تنشئ كياناً مستقلاً للإشراف على سلامة العمليات في قناة بنما، وللتحقيق في جميع الحوادث المهنية والأمراض والحوادث البحرية، وفقاً لبروتوكولات المنظمة البحرية الدولية وأفضل الممارسات الطبية. ويتوجب على هيئة قناة بنما ACP الجلوس مع الـITF ونقاباته المنتسبة، والعمل معًا من أجل بناء علاقات صناعية بناءة وناضجة. ويتوجب على هيئة قناة بنما ACP أن تأخذ على محمل الجد جميع حقوق موظفيها في حرية تكوين النقابات والمفاوضة الجماعية من خلال نقاباتهم التي يختارونها.

ويُمكن أن تكون هيئة قناة بنما ACP رائدة في رفع مستوى المعايير في هذه الصناعة، لصالح العالم بأسره. لقد حان الوقت لأن تتوقف الهيئة عن الانخراط في سباقها الخاص، وغير المُجدي، نحو الحضيض. لأنه دائماً توجد طرق افضل.

الحلـــول
إنفـــاذ فعـــال، وســـريع الاســـتجابة

دراسة حالة
بلجيكا

لا يكفي أن تتم صياغة التشريعات والأنظمة بوضوح وبمستوى عال. ولكن يجب إنفاذ هذه القواعد بشكل كامل وفعال. وبدون إنفاذ هذه الأنظمة، فإن الضمانات الخاصة بالعمال لا تستحق الورق الذي تُكتب عليه.

ويمكن أن يكون هناك ضعف في إنفاذ الأنظمة عندما لا يكون لدى مفتشي الحكومة أو مفتشي سلطات الموانئ التدريب الكافي أو الموارد اللازمة للقيام بخدمات الإنفاذ الفعالة. وفي كولومبيا البريطانية، أفادت طواقم زوارق القطر والسحب عن مخاوفهم من أن مفتشي السلامة البحرية في هيئة النقل الكندية يفتقرون إلى الموارد، وهم من دون وجود المعدات، أو حتى الزوارق لا يستطيعون إجراء التفتيشات الصحيحة على شؤون السلامة في هذه الصناعة عالية المخاطر. ولا يثق بعض عمال زوارق القطر ولا نقاباتهم في قدرة الجهات التنظيمية على إنفاذ الحد الأدنى من القوانين الحالية في كندا بالشكل الصحيح - لا سيما فيما يتعلق بزوارق القطر صغيرة الحجم التي تعمل في المناطق النائية.

إن عمليات التفتيش ينبغي أن تكون دقيقة. على سبيل المثال، يتعين على الوكالات أن تغتنم الفرصة للتأكد من أن السفينة آمنة وقادرة على الإبحار. ويجب أن يعرف العمال أن وكالات الإنفاذ تحتفظ بسجلات مفصلة ومحدثة ومتاحة للعموم حول نتائج عمليات التفتيش المباشرة. ويجب إبلاغ العمال ونقاباتهم بشكل استباقي بنتائج إجراءات الإنفاذ، والإجراءات التأديبية القضائية التي تقودها الصناعة ضد المشغلين غير المنضبطين أو عملائهم. فالاستجابة، والشفافية، وتوقيت الاتصال المناسب هي عناصر أساسية في هذا الصدد.

يجب أن تعمل وكالات الإنفاذ على حماية الناس وكوكب الأرض. إن الـITF ونقاباته المنتسبة يقفون مع مجتمعات الموانئ والمجتمعات الساحلية في نضالهم من أجل رفع المعايير البيئية التي تحمي نظمنا الإيكولوجية البحرية الثمينة للأجيال القادمة. نحن ندعم إزالة الكربون ونحن نرى إمكانات كبيرة لأن تكون زوارق القطر جزءًا من الحملة العالمية للشحن البحري الخالي من الوقود الأحفوري.

إن النقابات مستعدة للعمل مع الشركات والحكومات لضمان أن يلعب القطاع دوره في وقف مسيرة التغير المناخي الكارثية. ولتحقيق هذه الغاية، يجب اعتبار قطاع زوارق القطر والسحب جزءاً من الأهداف البيئية والاجتماعية والمؤسسية (ESG) وجزءاً من التخطيط المستدام للانتقال العادل للنقل الذي يقوم به المشغلون، والشركات الأم، والعملاء.

ويدعو الـITF الحكومات إلى تحديد الثغرات الموجودة في التشريعات، وإلى التحقيق فيها وإغلاقها، وإلى تطبيق أنظمة قوية وتنفيذها على الصعيد العالمي، على وجه الاستعجال.

بدأت شركة MedTug، وهي شركة تابعة لأكبر شركة شحن في العالم، شركة البحر المتوسط للشحن البحري (MSC)، في تقديم خدمات القطر في جميع أنحاء أوروبا. على الرغم من أن شركة MedTug هي شركة حديثة العهد، إلا أنها تعمل بموجب الترخيص الحالي الممنوح لشركة انتويرب للقطر - وهي شركة قطر قديمة مستثناه من التشريعات الأوروبية الحديثة، وبالتالي فهي غير خاضعة للأنظمة الأوروبية حتى تاريخ 1 يوليو 2025.

ولو كانت شركة MedTug قد سجلت للحصول على رخصة جديدة عندما بدأت خدماتها في بلجيكا، لكانت الشركة قد اضطرت إلى الامتثال للأنظمة الأوروبية على الفور.

إن الـITF ونقاباته المنتسبة كان، وما زال، على علاقة جيدة وطويلة الأمد مع شركة البحر المتوسط للشحن البحري MSC وهي الشركة الأم لشركة MedTug فيما يتعلق بأسطولها التجاري أو سفنها السياحية. وبالتالي، فإنه من المخيب للآمال أن تعمل شركة MedTug بموجب ترخيص شركة أنتويرب للقطر في بلجيكا، وتتحايل على التشريعات الاجتماعية والضريبية، وتعمل على تقويض قوانين العمل الوطنية، وتنافس بأقل من الكلفة الحقيقية لتقديم خدماتها. هذا على الرغم من أن الاتحاد قد أبلغ الإدارة المحلية لشركة MedTug قبل أن تبدأ بتقديم خدماتها بأنه يجب عليها اتباع الاتفاقية الجماعية الوطنية البلجيكية، والقانون البلجيكي، والأنظمة الأوروبية.

وإدراكاً من نقابة BTB المنتسبة للـITF للأثر الشديد لهذه الممارسات على العمال، ومطالبتها لشركة MedTug بأن تمتثل لمعايير الموانئ وتضع حداً للمنافسة غير العادلة، فقد قامت النقابة بالطعن قانونياً في هذه الممارسات الجشعة من خلال السلطات البلجيكية. كما شرعت شركة أخرى لزوارق القطر هي شركة بولودا في القيام بإجراءات قانونية ضد شركة أنتويرب للقطر وهيئة الموانئ بسبب المنافسة غير العادلة. وقد بدأت إدارة الإشراف على التشريعات الاجتماعية في إجراء تحقيق مع شركة MedTug.

وبعبارة بسيطة: لا ينبغي أن يضطر عمال شركة MedTug إلى الانتظار لسنوات عديدة حتى يحصلوا على نفس الأجور وظروف العمل، وأماكن العمل الآمن والمأمونة كالتي يتمتع بها غيرهم من عمال زوارق القطر والسحب في بلجيكا. لذلك فإن الـITF ونقابة BTB يدعوان شركة MedTug إلى تنفيذ الاتفاقية الجماعية الوطنية البلجيكية.

الحلـــول

مســـــــاءلة سلســـلة التوريـــد

يُعتبر عمال زوارق القطر والسحب جزءًا مهمًا من سلسلة التوريد البحرية. ويتوجب على المشغلين، بالإضافة إلى عملائهم، وشركات الشحن البحري، وفي نهاية المطاف مالكي البضائع (أو الشركات الرائدة)، أن يهتم كل منهم، ويتحمل نصيبه من المسؤولية، في سبيل رفاهية العاملين في قطاع زوارق القطر.

بالنسبة لشركات الشحن العالمية، فقد حان الوقت للتفكير في الإيرادات والأرباح الكبيرة التي حققتها هذه الشركات لمساهميها خلال فترة الجائحة. وتعمل شركات الشحن العملاقة على توسيع نطاق عملياتها عبر سلسلة التوريد بأكملها، حيث أنها تعمل على الاستثمار في قطاعات عديدة ابتداءً من النقل البري إلى المستودعات، ومن الطيران إلى قطاع القطر والسحب وغيرها من خدمات الموانئ. وتمثل هذه الاستثمارات مجتمعة على مدى السنوات الخمس إلى العشر الماضية عملية إعادة تنظيم كبرى للسوق، بحيث وضعت شركات الشحن البحري والتكتلات التي تتبع لها في موقع هام أصبحت تتحكم من خلاله بالخدمات الشاملة لعملائها. ومع هذا التوسع تقع على عاتق شركات الشحن البحري مسؤولية ضمان معايير العمل العالية لعمالها، بغض النظر عن موقعهم في سلسلة التوريد.

وبالإضافة إلى ذلك، يتعين على مالكي البضائع وشركات الشحن البحري مراجعة سلاسل التوريد الخاصة بهم للتأكد من أن مقدمي خدمات النقل يتعاملون مع العمال بشكل عادل وصحيح. وتتمثل أفضل الممارسات التي يوصي بها الـITF في أن تتعاقد الشركات فقط مع الموردين الذين يحترمون ويدعمون حقوق موظفيهم في تشكيل النقابات العمالية المستقلة والانضمام إليها، وأن يكون لهم رأي بشأن القضايا ذات الأهمية بالنسبة للحياة اليومية للعاملين في قطاع زوارق القطر والسحب وزملائهم. وتشمل هذه القضايا الصحة والسلامة ومسؤولية القطاع عن التصدي للتغير المناخي الكارثي. وتُعتبر اتفاقيات المفاوضة الجماعية (CBAs) السارية المفعول هي الضمانة الأساسية لحقوق هؤلاء العمال في منع الاستغلال وسوء المعاملة والإضرار بهم.

وتقع على عاتق مالكي البضائع وشركات الشحن العالمية العملاقة مسؤولية ضمان بذل العناية الواجبة في مجال حقوق الإنسان عبر سلاسل التوريد العالمية الخاصة بهم.

تقاسم المخاطر والتكاليف عبر سلسلة توريد نقل الحاويات بشكل عادل

يتعلق نهج المساءلة في سلسلة التوريد أيضًا بالتدقيق في سلسلة التوريد بأكملها - بما في ذلك المقاولون والشركات التابعة أو غيرهم - من أجل المحافظة على الأجور العادلة ومطالبة مشغلي زوارق القطر بالالتزام بشروط التوظيف الآمنة والعادلة. ويجب أن يحصل المشغلون الذين يتحلون بروح المسؤولية على فرصة عادلة من قبل اللاعبين الكبار في الصناعة البحرية. إن الإصرار على الأسعار العادلة هو الطريقة التي يمكن من خلالها لشركات الشحن ومالكي البضائع ضمان أن سلاسل التوريد الخاصة بهم آمنة، فضلاً عن المستهلكين النهائيين لن يشعروا بخيبة أمل بسبب التأخيرات أو الكوارث الناجمة عن السباق المميت نحو الحضيض في هذا القطاع.

إن المعايير العالية والتدريب الجيد يصبان في مصلحة عملاء خدمات زوارق القطر. والحوادث يمكن أن تؤدي إلى خسائر تصل إلى عشرات الآلاف من الدولارات، أو أكثر. وفي أغلب الأحيان، يمكن الوقاية من هذه الحوادث بشكل كلي شريطة وجود قطاع مستدام وصحي من الناحية المالية لخدمات الموانئ وزوارق القطر، وتشريعات جيدة التصميم، وإنفاذ فعال.

الشركات المتعددة الجنسيات مطالبة بتأكيد حقوق الإنسان وحقوق العمل لعمال زوارق القطر

إن شركات الشحن البحري والشركات الرائدة المتعددة الجنسيات تلتزم باحترام حرية تكوين النقابات للعمال المستخدمين مباشرة أو من خلال الموردين داخل سلاسل التوريد الخاصة بهم بموجب الصكوك الدولية التالية:

- مبادئ الأمم المتحدة التوجيهية بشأن الأعمال التجارية وحقوق الإنسان (2011)
- المبادئ التوجيهية لمنظمة التعاون والتنمية OECD للمؤسسات المتعددة الجنسيات (1976، تحديث عام 2011)

حول الـITF

الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) هو اتحاد ديمقراطي، تقوده النقابات المنتسبة نقابات عمال النقل ومعترف به على أنه السلطة القائدة للنقل في العالم. نحن نكافح بحماس لتحسين حياة العمال؛ وربط النقابات العمالية شبكة العمال من 147 دولة لتأمين الحقوق والمساواة والعدالة لأعضائها. ونحن صوت حوالي 20 مليون امرأة ورجل يحافظون على حركة العالم.

حول الـETF

الاتحاد الأوروبي لعمال النقل (ETF) هو منظمة نقابية للبلدان الأوروبية تحتضن نقابات عمال النقل من الاتحاد الأوروبي والمنطقة الاقتصادية الأوروبية وبلدان وسط وشرق أوروبا. يمثل الـETF أكثر من 5 ملايين عامل نقل من أكثر من 200 نقابة نقل في 40 دولة أوروبية. وهؤلاء العمال يتواجدون في كل أجزاء صناعة النقل في البر، وفي البحر، وفي الجو.

الإتحاد الدولي لعمال النقل

EUROPEAN TRANSPORT WORKERS' FEDERATION