

أعلام المواءمة في الطيران المدني



”ولكن هذه المرة وعلى غير ما كُنَّا عليه قبل ٥٠ عام، فإنَّ لدينا المعرفة والخبرة لنندرك مخاطر وعواقب اتخاذ ولو خطوات بسيطة بإجاءه أعلام المواءمة في الطيران المدني“.

آلان ميندلسون، كلية الحقوق في جامعة جورج تاون، ٢٠١٤.

ووضعت ICAO بعض التدابير للتقليل من التهديدات على سجل السلامة في القطاع.

ومن المثير للإنتباه أنَّه وعلى الرَّغم من استخدام ICAO، والـ EC، والـ IATA لمصطلح أعلام المواءمة، إلاَّ أنَّ منظَّمة الملاحة الجوية (IMO) لا تستخدم هذا المصطلح بشكل رسمي.

هل يعني ذلك بأنَّ كل أصحاب المصالح في القطاع قد تنبَّهوا الآن للمخاطر ويتعاملون مع المشاكل التي قد تنتج - وبالتالي لا توجد هناك حاجة لإصدار نقيات الطيران؟ لسوء الحظ فإنَّ الأمر ليس كذلك، وتلك النظرة متفائلة جداً وغير واقعيَّة.

حدَّدت ICAO نوعان مختلفان من عمليَّات أعلام المواءمة في قطاع الطيران العالمي:

- تلك التي نشأت لأسباب ماليَّة، حيث تمَّت الترتيبات بشكل عام بين دولة التسجيل ودولة المُشغل للتأكد من وجود إشراف مناسب.
- وتلك التي تمَّت للإستفادة من نظام لا توجد به أو يوجد به الحد الأدنى من الإشراف الفنِّي والإقتصادي“.

وتقول ICAO، بأنَّ المجموعة الثانية تخلق ”مخاوف جدِّيَّة على السلامة“ وبحاجة إلى إتخاذ إجراءات مضادَّة. وتقول ICAO أنَّها سوف تعتبر مصطلح أعلام المواءمة“ مصطلحاً مناسباً فقط للمجموعة الثانية.

وبالنسبة للـ ICAO، فإنَّ التدابير التي تمَّ إتخاذها حتَّى الآن تعتبر كافية للتقليل من المخاطر على قطاع الطيران المدني بسبب أعلام المواءمة. وتعتبر بأنَّه ما زالت هناك مشاكل بحاجة إلى حلول، بما في ذلك تعريفات أكثر دقَّة

لم يلق أحدٌ بالأَّ عندما قام قسم الطيران المدني في الـ ITC قبل عقود من التحذير من دخول أعلام المواءمة (FOCs) إلى قطاع الطيران المدني. قد يتبع الطيران المدني طريقة الشحن البحري بإستخدام أعلام المواءمة إن إستمرت عملية التحرير وإلغاء القيود دون مراقبة.

وبالإستثناء المشرف لنقيات الملاحة الجوية المنتسبة للـ ITC، فإنَّ الأغلب في القطاع قد إختار التغاضي عن هذه المخاوف غير الموجودة بنظرهم. وبعد ذلك فإنَّ حجتهم بأنَّ الطيران المدني تم تنظيمه بشكل كبير بما يتعلَّق بالسلامة- وفي الواقع أنَّه تم تنظيمه إلى حد كبير وبحاجة إلى تحرير بشكل كبير.

”سمح التحرير وإلغاء القيود لشركات خطوط الطيران بتسجيل أنفسهم وطائراتهم في دول تتمتع بمعايير سلامة أقل من المعايير المتَّفَق عليها دولياً“.

ولسوء الحظ، فقط ثبت مع مرور الزمن أنَّ الـ ITC على حق. سمح التحرير وإلغاء القيود لشركات خطوط الطيران بتسجيل أنفسهم وطائراتهم في دول تتمتع بمعايير سلامة أقل من المعايير المتَّفَق عليها دولياً.

وتعتبر هذه الأيَّام منظَّمة الملاحة الجوية الدولية (ICAO) وهي المنظَّمة لقوانين الطيران على المستوى العالمي. بوجود أعلام المواءمة في قطاع الطيران.

ويستخدم المصطلح أيضاً من قبل المفوضيَّة الأوروبية (EC) وكذلك من قبل جمعية قطاع خطوط الطيران IATA. وفي عام ٢٠٠٦، صرَّح جيوفاني بيسيغفاني المدير العام للـ IATA والرئيس التنفيذي في ما بعد قائلاً ”لا مكان لأعلام المواءمة في قطاع يتمتع بالسلامة“.

”سمح التحرير وإلغاء القيود لشركات خطوط الطيران بتسجيل أنفسهم وطائراتهم في دول تتمتع بمعايير سلامة أقل من المعايير المتَّفَق عليها دولياً“



أعلام المواءمة في الطيران المدني



وبكلمات أخرى، هل تلك الإجراءات بالحد الكافي لحماية ظروف العاملين في الملاحة الجوية ولوقف أي مزيد من التبدد الإجتماعي؟

سوف توفر لنا الحالات الدراسية الموجودة بهذا النموذج طرق الرد على تلك الأسئلة الهامة.

إنَّ تعريف ICAO والمنظمات الأخرى لأعلام المواءمة في الملاحة الجوية تعتبر ضيقة جداً ولا تأخذ بعين الاعتبار الناحية الإجتماعية للمشكلة.

لا يوجد قلق حقيقي من قبل ICAO ولا من قبل الـ EU، والـ FAA حيال السماح لشركات خطوط الطيران للمتاجرة بقوانين العمل والتشريعات التي تناسبهم. وتظهر تلك الحالات الدراسية بأنَّ هناك خطوط طيران تحاول استخدام أعلام المواءمة على حساب معايير العمل اللائقة.

وبإخضاع قوتهم العاملة إلى ظروف عمل ورواتب أقل من المعايير اللائقة، فإنَّ خطوط الطيران تلك تهدد معايير العاملين في الملاحة الجوية في أنحاء أخرى من العالم.

لمصطلحات مثل "القاعدة الرئيسية للأعمال" وقضايا تأجير الطائرات.

تبسيط "تحديد المسؤوليات" بين الدول عندما يكون مقر أو عمل الطائرات في دول تختلف عن دول التسجيل و/أو عندما ينظر إلى المشغل بأنَّه بحاجة إلى مزيد من العمل.

بدأ الإتحاد الأوروبي في عام ٢٠٠٦ وضع قائمة سوداء لبعض خطوط الطيران من أجل "إقتلاع ممارسات أعلام المواءمة، حيث تصدر بعض الدول شهادات تشغيل طيران لشركات خطوط طيران غير موثوقة".

تقوم أيضاً سلطات الطيران الفدرالية في الولايات المتحدة (FAA) بالتدقيق على الإشراف على السلامة في دول أخرى، وبناءً على ما تحلَّص إليه تلك التدقيقات بإستطاعتها رفض أو إلغاء إذن التشغيل إلى أو في الولايات المتحدة.

أمَّا السؤال الذي يساوي مليون دولار والموجَّه لنقابات الملاحة الجوية وفي ظل إستمرار نمو التحرير حت مظلة سياسات "السموات المفتوحة" فهو: هل بإمكاننا الإبقاء على التجانس العالمي في الإشراف على السلامة؟



تهدف هذه الوحدة إلى خلق الوعي بين نقابات الطَّيران المدني المنتسبة للـ ITF حيال الأخطار الحالية والمستقبلية والنَّابعة من توسُّع ممارسات أعلام المواءمة في قطاع الطَّيران المدني حول العالم.



أعلام المواءمة في الطيران المدني



”ولكن هذه المرة وعلى غير ما كُنَّا عليه قبل ٥٠ عام، فإنَّ لدينا المعرفة والخبرة لنندرك مخاطر وعواقب اتخاذ ولو خطوات بسيطة بإجاءه أعلام المواءمة في الطيران المدني“.

آلان ميندلسون، كلية الحقوق في جامعة جورج تاون، ٢٠١٤.

أدخلت شركة سولينا في ٩ نيسان ٢٠١١ طائرة إلى أسطولها كانت ملوكة لمجموعة MNG من طراز بونينغ 4K5-737 S5 ABV (msn 24128). للقيام بمهام الشحن. وكان عليها ألوان شركة طيران ليون أير الأسبانية. وليون أير لها أصول موريتانية. ولكن تم تأسيسها في جزر الكناري في نيسان ٢٠١٠. وأطلقت الخدمات التي تربط لاس بالماس مع مدريد باراجاس في ٦ نيسان ٢٠١١. وهي تعمل نيابة عن إيبريا للشحن.

في كانون الأول ٢٠١٢، قام قسم الطيران في DHL بفرعه الموجود في جنوب أفريقيا بمنح عقد تأجير لشركة خطوط طيران سولينا للقيام بعمليات الشحن باستخدام طائرة 4K5F-B737 (S5-ABV/msn 24128). وتقوم منذ ذلك الحين شركة خطوط الطيران النيجيرية أير ستريم بالقيام بتشغيل الطائرة المذكورة أعلاه من لاغوس. وتمَّ إستئجارها من سولينا عن طريق خطوط طيران أكسيوم.

تركي، سلوفانيا، إسبانيا، الإمارات العربية المتحدة، وموريشيوس: هذه الدول منخرطة بطريقة أو بأخرى في تشغيل عدد قليل من الطائرات ملوكة لشركات طيران صغيرة نوعاً ما.

وبإختصار فإنَّ هناك مجموعة مذهلة من العلاقات التجارية المعقدة، تعكس صورة مشابهة لنظام أعلام المواءمة في قطاع الملاحة البحرية. وحيث لا يوجد نقابات لدى شركات خطوط الطيران تلك، فإن تلك المعلومات من مصادر ثانوية، وربما لا تعكس الصورة كاملة بكل تعقيداتها.

عقد قسم الطيران المدني في الـITF في أيار ٢٠٠٣ إجتماعاً غير رسمياً مع ممثليين عن الطيارين العاملين في الـUPS، وطلب من الـITF البحث في خطوط طيران MNG. وهي شركة شحن جوي تركي لا يوجد بها نقابات، وكذلك البحث في الشركة السلوفانية سولينا التابعة لها.

وكشفت تلك الأبحاث عن نمط مثير من أنماط أعلام المواءمة في قطاع الملاحة الجوية.

شركة سولينا (SOP) هي شركة خطوط طيران مقرها في سلوفانيا. ومحاورها هي مطارات لوبلجانا جوزيه بوسينك وبورتروز. ولديها محاور ثانوية في كولون، بون وفي جوهانزبيرغ. وأسطولها يتكوّن من ثلاث طائرات.

الشركة الأم هي الشركة التركية MNG. وقامت MNG بشراء سولينا عام ٢٠٠٨. ومن المرجح أن تكون قد قامت بذلك ليكون لديها شركة داخل دول الإتحاد الأوروبي - والسماح لها بالإستفادة من سياسة السماوات المفتوحة في الإتحاد الأوروبي. ومثل كل شركات الطيران في تركيا فإن MNG تتمتع بالحماية المتوقّرة في سوق الطيران في تركيا.

وتعمل سولينا كمقدمة خدمات شحن بالأجرة للشركات بما فيها شركات اللوجستيات مثل UPS وTNT. كما تمتلك أيضاً مدرسة للطيران، حيث تصدر العديد من الرخص، بما فيها رخص الطيارين الخاصة (PPL) ورخص الطيارين التجارية (CPL).

”كشفت تلك الأبحاث عن نمط مثير من أنماط أعلام المواءمة في قطاع الملاحة الجوية.“



أعلام المواءمة في الطيران المدني



”ولكن هذه المرة وعلى غير ما كنا عليه قبل ٥٠ عام، فإن لدينا المعرفة والخبرة لنندرك مخاطر وعواقب اتخاذ ولو خطوات بسيطة بإجهاه أعلام المواءمة في الطيران المدني“.

ألان ميندلسون، كلية الحقوق في جامعة جورج تاون، ٢٠١٤.

حالة دراسية: جت ستار

ما هي الخلفية؟

يحتاج العاملون ضمن أطقم الطائرات داخل أستراليا وعلى الرحلات الداخلية إلى فيزا من فئة ٤٥٧. ويحتاج صاحب العمل إلى إثبات عدم إستطاعته على توفير موظفين أستراليين لتلك الوظائف، وأن لا يمنح العامل الأجنبي راتباً أقل من الحد الأدنى. وتمكّنت شركة جت ستار من منح أعضاء طاقم طيران تايلانديين راتب أقل بالإلتفاف وإستخدام برنامج الفيزا لغايات خاصة (SPV)، والذي يسمح لخطوط الطيران الأسترالية أن تدفع رواتب مختلفة للطواقم الأجنبية العاملين على الرحلات الداخلية. يقومون بذلك عن طريق وضع شعار الرحلات الداخلية على أرقام الرحلات الدولية. فعلى سبيل المثال، تعطى رحلة ما رقماً دولياً بالرغم من أنها قد تبدأ في أديلايدي وتتوقف في ملبورن، أو سيدني أو بريزبن. بوجود المسافرين المحليين قبل أن تكمل الطائرة رحلتها إلى دولة خارج أستراليا. الطواقم الأجنبية لدى جت ستار يعملون على مثل تلك الرحلات. قوّضت الأجور والظروف في أستراليا، والمناوبات الطويلة تؤدي إلى الإعياء والخوف على السلامة الناتجة عن ذلك.

ما هي إستراتيجية الشركة؟

جت ستار مملوكة لشركة كانتاس الوطنية. وتعمل على توظيف طواقم من أصل تايلاندي من خلال شركة كانتاس الفرعية المسماة بتور إيست تايلاند. وتعمل إستراتيجية الشركة على جذب القوانين الصارمة المعمول بها في أستراليا بما يتعلّق بأوقات الراحة والرواتب وقوانين العمل الأخرى.

”قوّضت
الأجور
والظروف في
أستراليا،
والمناوبات
الطويلة تؤدي
إلى الإعياء
والخوف على
السلامة
الناتجة عن
ذلك.“

تلقت جت ستار في عام ٢٠١١ شكوى من أحد الموظفين. ذكر فيها عن الإعياء الناتج بسبب رحلات الذهاب والإياب المتعاقبة، وعدم وجود أوقات إستراحة ووجبات طعام كافية، وعدم المساواة في الحقوق بين الموظفين الأستراليين والموظفين غير الأستراليين حيث لا تتوفر نفس الخيارات للطرفين.

تمّ التّشهير أيضاً بممارسات الشركة إعلامياً. حيث عرضت قناة ليت لاين الأسترالية برنامجاً إحتوى على قصص ذكرت أن موظفي شركة خطوط طيران جت ستار يعانون من ساعة عمل غير منظّمة، ويتقاضون راتب قليلة، ويتعرّضون إلى عقوبات ماليّة كبيرة يرافقها الفصل أو تقديم الإستقالة. أعضاء الطواقم من أصول تايلانديّة لا يُدفع لهم بدل الإجازات المرضيّة ويتسلّمون فقط نصف ما يتلقاه الموظفون الأستراليون لقاء الإجازات السنويّة. وذكر التقرير أيضاً ”إذا ترك الطواقم من أصل تايلاندي عملهم بشكل مبكّر أو تمّ طردهم، فإنّه من الممكن إجبارهم أن يدفعوا مبالغ تصل إلى ما يعادل أربعة أضعاف ونصف راتبهم الأساسي“

في عام ٢٠١٢ رفعت هيئة المظالم المختصة بعدالة العمل (FWO)، وهي هيئة حكوميّة تعنى بالإلتزام والامتثال لقوانين العمل الأستراليّة، دعوى ضد جت ستار وفاليو إير^١. وإدّعت FWO بأن جت ستار وفاليو إير يدفعون رواتب قليلة لأطقم الطائرات من أصل تايلاندي بقيمة النصف لما يستحقونه، وطالبت FWO بمنع مثل تلك الممارسات والتأكّد من الدفع للطواقم الأجنبية وفقاً لقانون طواقم الطائرات الأستراليّة ٢٠١٠. والقضيّة لا زالت قائمة: تمّ الإستماع للشهود ولكن وحتى ١٦ أيار ٢٠١٤ لم يصدر الحكم من قبل المحكمة الفدراليّة في سيدني. وتتابع نقابة TWU (نقابة عمّال التّقل الأستراليّة) القضيّة بإهتمام.

^١ فاليو إير هي شركة مقرّها في سنغافورة وهي من الشركات منخفضة التكلفة وإندمجت مع جت ستار في عام ٢٠٠٥. بالرغم من أنّها تستمرّ في تسيير رحلاتها بين سنغافورة وأندونيسيا حتّى شعاعها، ولأسباب قانونيّة تطلب من خطوط الطيران من أصل



أعلام المواءمة في الطيران المدني



ما هو رد النقابة؟

وحيث أن القضية التي وضعتها FWO لم تنتهي بعد. فإن نقابة TWU لم تتخذ أي إجراءات أخرى حتى الآن والخطوات القادمة لنقابة TWU هي:

- الإستمرار بجمع الأدلة من أعضاء الطواقم من أصل تايلاندي وحتى صدور الحكم.
- دراسة تنظيم حملة ضد إجراءات جت ستار وفاليو أير.
- تحديد مستوى المساعدة الخارجية المطلوبة، وأي المنظمات التي سوف تتمكن من تقديم الدعم.

عملت نقابة TWU على جمع المعلومات والملاحظات حول إجراءات جت ستار وفاليو أير. من الصعب الوصول إلى الطواقم من أصول تايلاندية أثناء تواجدهم في أستراليا. ولكن من خلال علاقات TWU's تمكنت النقابة من معرفة الخبرات التي يربها الطاقم التايلاندي. أعلنت نقابة TWU وجمعية الطيارين الأسترالية الدولية (AIPA) في شهر أيار ٢٠١٢ دعمهم للتحقيقات التي تقوم بها FWO. وكان إعلانهم للدعم عن طريق تصريحات إعلامية ومقابلات مع مراسلي أخبار. ومنذ ذلك الوقت تعمل TWU's على الحفاظ على سجلات وملاحظات كجزء من حملتها الأوسع حبال قضايا متعددة تتعلق بمعاملة كانتاس وجت ستار لموظفيهم. وموقف النقابة هو "العمل في أستراليا. يستحق الراتب الأسترالي" - أي إذا قام العامل بإجاز العمل في أستراليا. فيجب أن يعطى راتباً بناءً على قوانين العمل الأسترالية.

ما هي مخاطر نموذج جت ستار على النقابات؟

- إن من شأن ممارسات أعلام المواءمة تقويض الرواتب والظروف للعاملين بالطيران في دولهم.
- بإستطاعتها وضع ضغوطات مشابهة بشكل مباشر أو غير مباشر على ظروف ورواتب العاملين بخطوط الطيران في العديد من الدول الأخرى.
- من الممكن أن تصبح أعلام المواءمة تدريجياً ممارسة مقبولة في القطاع.
- بإنتشار أعلام المواءمة، فمن الممكن أن تفقد نقابات الطيران الأعضاء والقوة.
- إن مأسسة أعلام المواءمة في الطيران قد يضعف السلامة الجوية.

هل تستخدم خطوط الطيران في دولتك أعلام المواءمة؟

- هل هناك عاملون أجنب يعملون في خطوط الطيران (لديكم)؟
- هل تقوم خطوط الطيران في دولتكم بتسجيل طائراتها في دول أخرى؟
- هل تقوم خطوط الطيران الأجنبية بتسجيل طائراتها في دولتكم؟
- هل هناك عاملون بخطوط الطيران من خلال وكالات التوظيف، سواء بعقود مؤقتة أو دائمة؟

سنغافوري أن تكون ملوكة بالأغلب لسنغافورة. فإن ملكية فاليو أير إنقسمت بين شركة إستثمارية سنغافورية إسمها وست بروك هولدينغز (٥١٪) وبين شركة جت ستار هولدينغز المتفرعة من كانتاس (٤٩٪).



أعلام المواءمة في الطيران المدني



”ولكن هذه المرة وعلى غير ما كنا عليه قبل ٥٠ عام، فإن لدينا المعرفة والخبرة لنذكر مخاطر وعواقب اتخاذ ولو خطوات بسيطة بإجهاه أعلام المواءمة في الطيران المدني“.

آلان ميندلسون، كلية الحقوق في جامعة جورج تاون، ٢٠١٤.

حالة دراسية:

شركة الطيران النرويجية

ما هي الخلفية؟

قامت في عام ٢٠١٢ شركة الطيران النرويجية منخفضة التكلفة (NAS) بوضع أكبر طلب شراء لطائرات في أوروبا. سوف تقوم الشركة بشراء ٢٢٢ طائرة من طراز بوينغ وأيرباص بقيمة تصل إلى ١٠ بليون دولار أمريكي من أجل التنافس مع أكبر شركات الطيران منخفضة التكلفة في أوروبا وهي ريان إير وإيزي جت.

تعتمد شركة الطيران النرويجية هذه والمتسارعة النمو إلى تطبيق ممارسات أعلام المواءمة (FOC) لتجلب القوانين الإسكندنافية الصارمة، ولتجنب تكاليف العقاب والضرائب. ما هو الشكل الذي تتخذه تلك الممارسات؟

• ترسي قواعداً لطائراتها في إسبانيا ومطار غاتويك في لندن.

• تقوم بتوظيف موظفين في منتجعات إسبانيا ولندن.

• تقوم بإستنجار طائرات من هاي فلاي، وهي شركة خطوط طيران مقرها الرئيسي في لشبونة، البرتغال.

• تضع مكتب إدارة خطوط الطيران في لاتفيا.

• تضع دائرة تكنولوجيا المعلومات في أوكرانيا.

• تقوم بتسيير رحلاتها الآسيوية من بانكوك، وتستخدم موظفين من هناك وحسب الظروف والشروط المنطبقة هناك.

• تستأجر طيارين لتسيير رحلاتها في آسيا من خلال

”شركة طيران نرويجية، تعمد على تطبيق ممارسات أعلام المواءمة (FOC) لتجنب القوانين الإسكندنافية الصارمة، ولتجنب تكاليف العقاب والضرائب.“

وكالة توظيف أيركو آسيا ليمتد ومقرها سنغافورة. الطيارون مرخصون في أوروبا، حيث تخضع الطائرات لتعليمات EASA (وكالة السلامة الجوية الأوروبية). تعتمد NAS بانكوك كمقرها الثانوي. لا تسمح القوانين النرويجية للطيارين الأوروبيين للعمل من تايلاند، عندما لا يتم توظيفهم عن طريق شركة محلية.

• تقوم بتسجيل طائراتها في أيرلندا تحت مسمى EL-LNA/LNB.

• تقوم بتشغيل مقر للطواقم في مطار كيندي الدولي JFK في الولايات المتحدة، وتقوم بتوظيف وتدريب طواقم الطائرات في قاعدة فورت لودريدل.

هناك العديد من الدول منخرطة في محاولات شركة خطوط الطيران تجنب التعليمات الصارمة، بما فيها إسبانيا، لاتفيا، أوكرانيا، إيرلندا، تايلاند، الولايات المتحدة، وسنغافورة.

كيف تستفيد الشركة؟

تستفيد الشركة عن طريق دفع تكاليف عمالية أقل. تمز إسبانيا بأزمة اقتصادية خطيرة، لذلك تقوم NAS بتوظيف المضيفين والمضيفات من العاطلين عن العمل في إسبانيا وبشروط أقل لتشغيل الرحلات النرويجية الداخلية. لا تشتمل عقودهم على واجبات محددة، وذلك يسمح للشركة بدفع رواتب أقل مقارنة بما يتقاضاه طواقم الطائرات في إسبانيا، وفي الواقع، فإن العديد من أعضاء طواقم الطائرات أولئك، يقومون بالطيران في الترويج وبين الدول الإسكندنافية والدول الأخرى.

وبناء على دراسة حديثة، فإن المستوى الإجمالي للأجور (حسب تصنيف نيويورك) في المدن الرئيسية لتلك الدول هو كالتالي:



أعلام المواءمة في الطيران المدني



الأوروبي. وعن طريق مقترحاتها لتعديل قوانين الهجرة. فإن الشركة ترمي إلى استخدام أعضاء أطقم طائرات من ثلاث دول مختلفة.

ما هو رد النقابة؟

شنت نقابة بارات المنتسبة لـITF حملات قويّة ضدّ أعلام المواءمة في الطيران. ووضعت على وجه التّحديد ضغوطات على الحكومة النرويجيّة كي ترفض مقترحات الشركة المطالبة بتغيير قوانين الهجرة.

وقال فيغارو إينان، نائب رئيس نقابة بارات وبوضوح: "إننا قلقون جداً لإعلان شركة خطوط الطيران بأنّها سوف تدفع باتجاه تنفيذ خططها لتوظيف العمّال وفقاً للشروط الآسيويّة في أوروبا، وربّما في السويد. ونخشى أن يكون لذلك تأثيراً كبيراً على ظروف العمل وعلى السّلامة الجويّة في الإتحاد الأوروبي والولايات المتّحدة إذا سمح لخطوط الطيران للإستفادة من كل ما تمنحه سياسة السّموات المفتوحة ودون وجود العديد من الإلزامات. وسوف تخلق بالتّأكيد منافسة غير عادلة عبر الأطلسي لخطوط الطيران الأخرى".

قامت نقابة بارات بتحذير أحواتها من النّقابات العاملة في الدّول الإسكندنافية وفي الولايات المتّحدة. وفي الأماكن التي تصل إليها NAS. وتضغط تلك النّقابات على حكوماتها لوقف تلك الخطط.

قامت السّلطات الإيرلنديّة في شباط ٢٠١٤ بإصدار شهادة تشغيل ورخصة عمل للشركة النرويجيّة الفرعيّة "شركة الطيران النرويجيّة المحدودة (NAI)، ومقرّها دبلن". وبهذا السّماح، فإنّ إدارة الرّحلات الطويلة النرويجيّة سوف تنتقل إلى NAI. وأرست الشركة إدارتها وقوانينها التوظيفية في دبلن.

المدينة	المستوى الإجمالي للأجور
أوسلو	١١٩,١
برشلونة	٥٩,٦
ريغا	٢٤,٢
بانكوك	١٤,٦
كييف	١٠,٥

إن توظيف العمّال من مناطق بعيدة ومن أماكن العمالة الرّخيصة، ليست المتاجرة الوحيدة التي تستخدمها NAS. فإنّها تطالب أيضاً بتعديل قوانين العمل في النرويج، ونهدّد بنقل المزيد من طائراتها خارج الدّولة.

ما هي سياسة الشركة؟

إرتفعت أسعار النّفط في منتصف الـ٢٠٠٠، وإزدادت المنافسة من قبل شركات الطيران منخفضة التّكلفة مثل ريان إير وأيزي جت، وقال بيورن كيوس (المدير التنفيذي لـNAS) بأنّ الطّريقة الوحيدة للنّجاة هي عن طريق شراء مجموعة كبيرة من الطّائرات ذات الصّرف القليل للمحروقات لتحقيق التّوازن الإقتصادي. ووضع بعضها في دول أرخص.

أعلنت NAS في نيسان ٢٠١٣ أنّها تفكّر في تسجيل بعض طائراتها في إيرلندا للتّحاييل على القوانين النرويجيّة التي تمنع من توظيف طواقم آسيويّة.

وضغطت NAS أيضاً على الحكومة النرويجيّة لتغيير قوانين الهجرة. وترغب الشركة بتشغيل رحلاتها الجديدة بدون وجود موظّفين من أوروبا. بحيث تتمكّن من إعطاء الرّواتب وتطبيق الشّروط المعمول بها في آسيا. سوف يعني ذلك وجود إشراف ومراقبة أقل على ظروف العمل أو ساعات الإستراحة المطلوبة من قبل حكومات الإتحاد

”شنت نقابة بارات المنتسبة لـITF حملات قويّة ضدّ أعلام المواءمة في الطيران، ووضعت على وجه التّحديد ضغوطات على الحكومة النرويجيّة كي ترفض مقترحات الشركة المطالبة بتغيير قوانين الهجرة”



أعلام المواءمة في الطيران المدني



علنيّة في الولايات المتّحدة. وطالبت وزارة النّقل الأمريكيّة برفض إذن السّماح. حيث أنّ الشّركة تعتمد إلى تقويض حقوق العمّال وإستغلال إتفاقيّة السّموات المفتوحة.

وعندما ينظر شخص ما بعين الإعتبار إلى كل تلك التّطوّرات، فلن يتفاجئ من إستمرار ترديد بيورن كيوس لعبارة "جاهز لأن لا أكون مشهوراً".

لدى إيرلندا قوانين محدّدة تسمح بتوظيف طواقم الطّائرات من أمريكا وآسيا. وفي حين صدرت هذه الكتابة، كانت شركة الطّيران تنتظر صدور "إذن الطّيران الأجنبي" من وزارة النّقل (DOT) في الولايات المتّحدة. سوف يسمح لها بذلك بالإستفادة من إتفاقيّة الإتحاد الأوروبي وأمريكا للسّموات المفتوحة، وتسيير رحلات بين الإتحاد الأوروبي والولايات المتّحدة. قامت النقابة الأمريكيّة ALPA (جمعيّة طيّاري خطوط الطّيران)، وAFL-CIO، ونقابة بارات بتمثيل العمال بشكل مشترك لدى جلسة عمّاليّة

ما هي أخطار نموذج NAS على النقابات؟

- من الممكن لممارسات أعلام المواءمة أن تضع مزيداً من الضّغط على رواتب وظروف الموظفين حالياً في NAS.
- بإستطاعتها وضع ضغوطات مشابهة بشكل مباشر أو غير مباشر على ظروف ورواتب العاملين بخطوط الطّيران في العديد من الدّول الأخرى.
- من الممكن أن تصبح أعلام المواءمة تدريجياً ممارسة مقبولة في القطاع.
- بإنتشار أعلام المواءمة، فمن الممكن أن تفقد نقابات الطّيران الأعضاء والقوّة.
- إنّ مأسسة أعلام المواءمة في الطّيران قد يضعف السّلامة الجويّة.

هل تستخدم خطوط الطّيران في دولتك أعلام المواءمة؟

- هل هناك عاملون أجنبي يعملون في خطوط الطّيران لديكم؟
- هل تقوم خطوط الطّيران في دولتكم بتسجيل طائراتها في دول أخرى؟
- هل تقوم خطوط الطّيران الأجنبيّة بتسجيل طائراتها في دولتكم؟
- هل هناك عاملون بخطوط الطّيران من خلال وكالات التّوظيف، سواءً بعقود مؤقتة أو دائمة؟

