

النشرة البحارة



الاتحاد الدولي
لعمال النقل

تحقيق

مكاسب للبحارة

في هذا العدد:

75 عاماً على حملة أعلام المواطنة
دعم البحارة الأوكرانيين

دليل من 12 صفحة قابل للسحب للحصول على المساعدة



دليل قابل
للسحب
من 12
صفحة



إنجازات حملة أعلام المواءمة FOC للعام 2022	4
75 عاماً على حملة أعلام المواءمة FOC	5
هجر البحارة	10
الحياة على الخطوط الأمامية	11
تسليط الضوء على النقابة الأوكرانية	16
تأثير جائحة كوفيد	17
الصحة والحياة	18

دليل قابل للسحب، 12 صفحة من المشورة،
والمعلومات، وتفاصيل الاتصال

ملف: جاكى دو، نقابة DOWUL، ليبيريا	19
الملاحة الساحلية	20
سرقة في البحر في أستراليا	21
موقع SHIPBESURE والاحتياط	22
تطورات الصناعة	24
العبارات البحرية	26
ملف: مفتشية الـITF	27
التصدي للتمييز الجندي	32
صندوق بحارة الـITF	33
عمال الرصيف	34
الصيادون	35
مواقع الـITF ووسائل تواصله الاجتماعية	36

لاستعراض النسخة الرقمية،
امسح الرمز أدناه:



الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) هو اتحاد نقابي دولي لنقابات عمال النقل. وهو يمثل أكثر من 18 مليون عامل نقل من 735 نقابة منتسبة في 153 دولة. بما في ذلك ما يقرب من مليون بحار من 211 نقابة منتسبة. وهو منظم في ثمانية أقسام صناعية هي: البحارة، وصيادو السمك، والملاحة الداخلية، وعمال الرصيف، والسكك الحديدية، والنقل البري، والطيران المدني، وخدمات السياحة. وهو يمثل عمال النقل على المستوى العالمي ويعزز مصالحهم من خلال الحملات العالمية والتنضامن. ويضم الـITF 125 مفتش ومسؤول اتصال يعملون في الموانئ في جميع أنحاء العالم.

نشرة بحارة الـITF رقم 2023/37

صدر هذا العدد في عام 2023 من قبل الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)، 49/60 Borough Road، لندن SE1 1DR، المملكة المتحدة.

وتتوفر نسخ من نشرة البحارة باللغات الإنجليزية، والعربية، والصينية، والألمانية، والإندونيسية، واليابانية، والبورمية، والروسية، والإسبانية، والتركية) ويمكن طلبها من الـITF على العنوان أعلاه. يمكنك أيضاً تنزيل النشرة على شكل ملفات PDF من خلال: tinyurl.com/itfseafarers

الموقع الإلكتروني: www.itfseafarers.org | البريد الإلكتروني: seafsupport@itf.org.uk | تلفون: 7403 2733 (20) +44 فاكس: 7357 7871 (20) +44

صورة الغلاف: إيليا خوسيه باريوس

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

"سوف نستمر في فضح المحتالين الذين يستهدفون البحارة الباحثين عن الوظائف، وسنشارككم نجاحاتنا في فضح أحد وكلاء التوظيف من معدومي الضمير."



أصدقائي الأعزاء،

التكلفة البشرية للإغراق الاجتماعي وأثارت موجة غضب عامة. ونحن ننظر إلى الجهود التي تبذلها النقابات لوضع حد لهذا الاستغلال في صناعة العبارات.

لقد حددت فرقة العمل الجديدة التي تتألف من الـITF، والنقابات البحرية المنتسبة له، ومالكي السفن، وهيئات الأمم المتحدة أن حوالي 800,000 بحار سيحتاجون إلى تدريب إضافي بحلول منتصف ثلاثينيات القرن الحالي من أجل تحقيق صناعة شحن بحري أكثر اخضرارًا. ونحن نراقب هذه التطورات الهامة للغاية.

يحتوي القسم القابل للسحب والمكون من 12 صفحة على معلومات أساسية حول كيفية الاتصال بمفتشي الـITF وكيف يمكنهم مساعدتكم، بالإضافة إلى المشورة بشأن عقود العمل وحقوقكم القانونية.

تبحث نشرة البحارة في التأثير المستمر لأزمة كوفيد على بعض البحارة. ومع بدء الصين في تخفيف القيود المفروضة بشأن كوفيد، أمل أن نتمكن في عام 2023 من ترك أسوأ ما في الجائحة خلف ظهورنا. مرة أخرى، أشكر جميع البحارة وبقية عمال النقل الذين حافظوا على حركة العالم عندما توقفت معظم جوانب حياتنا.

متضامنين.

ستيفن كوتون

الأمين العام للـITF

لقد عانينا هذا العام من الغزو الروسي لأوكرانيا. وسوف تشاركنا نقابة الـMTWTU، التي تمثل البحارة الأوكرانيين. في الحديث عبر نشرة البحارة حول آثار هذا الغزو على أفرادها وعائلاتهم. وسنعرف أيضًا كيف ساعد صندوق بحارة الـITF الطلاب المتدربين الأوكرانيين على مواصلة تدريبهم.

يوافق هذا العدد من نشرة البحارة الذكرى السنوية الخامسة والسبعين لحملة الـITF ضد نظام أعلام المواءمة. وبفضل جهودنا، أصبح هذا النظام سيء السمعة مدرجًا بقوة على جدول الأعمال الدولي. إننا نعرض ما تعنيه أعلام المواءمة FOCs فعليًا بالنسبة للبحارة، ونحن نحفل بالمكاسب التي حققها مفتشونا للبحارة، بالعمل مع النقابات المنتسبة لنا.

سوف نسمع من منظمة العمل الدولية كيف ستؤدي التعديلات الجديدة على اتفاقية العمل البحري MLC إلى توفير حماية إضافية للبحارة في أعقاب جائحة كوفيد.

وسوف نستمر في فضح المحتالين الذين يستهدفون البحارة الباحثين عن الوظائف، وسنشارككم نجاحاتنا في فضح أحد وكلاء التوظيف من معدومي الضمير. وتعرفوا كيف سيرشدكم موقع ShipBeSure الخاص بنا خلال عملية التوظيف ويساعدكم على البقاء في مأمن من عمليات الاحتيال.

لقد سلطنا الضوء على الإقالة غير القانونية لـ 786 من عمال العبارات البحرية في المملكة المتحدة، وقد كشفت تلك الحادثة عن

حملة الـITF لأعلام المواءمة FOC

بالأرقام

حتى 31 ديسمبر 2022

تفتيشات الـITF

إجمالي عدد السفن التي تم تفتيشها مصنفة إلى سفن لا تواجه مشاكل وسفن تواجه مشاكل.

إجمالي عدد التفتيشات

8,667

6,302 مع وجود مشاكل

962 بدون مشاكل

أهم 5 مشاكل

حسب النوع وجدت خلال تفتيشات الـITF

1,911 خرق العقد

1,851 اتفاقية

1,198 أجور مستردة

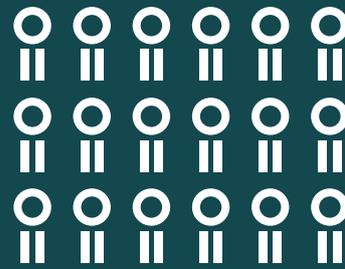
894 عدم الامتثال للمعايير الدولية

610 طبيّة

إجمالي الأجر المستردة

35,434,630 دولار أمريكي

السفن والبحارة المشمولين باتفاقيات الـITF



280,687

إجمالي عدد البحارة المشمولين



13,260

إجمالي عدد الاتفاقيات

75 عامًا من الحمولات ضد أعلام المواءمة

لقد مر 75 عامًا منذ أن بدأ الـITF حملته ضد أعلام المواءمة (FOCs) في صناعة الشحن البحري. في ذلك الوقت، فرض الـITF هذه القضية على جدول الأعمال الدولي وناضل مفتشوه ونقاباته المنتسبة بلا كلل لتأمين أجور وشروط لائقة للبحارة العاملين على متن سفن أعلام المواءمة FOC. ستيف تروسديل منسق مفتشية الـITF، يسلط الضوء على بعض جوانب الحملة ويشرح سبب استمرار وجود أعلام المواءمة FOCs.

الصورة: كارلو إيمانويل د. غارسيا

لماذا توجد أعلام الموانئ FOCs

في نظام أعلام الموانئ FOC الاستغلالي والتهالك، يمكن تشبيه النظام كما لو أن المجرمين يدفعون رواتب الشرطة.

الأثر على رعاية الطواقم

تم تصميم اتفاقية العمل البحري (MLC) لضمان تكافؤ الفرص بحيث تلتزم السفن في جميع أنحاء العالم بنفس المعايير المتعلقة بمعاملة البحارة.

ولكن هناك ثغرة خطيرة تسمح لنظام أعلام الموانئ بأن يصبح وسيلة لتخطي المسؤوليات الخاصة برعاية البحارة. ويقع البحارة ضحية التضارب بين المصالح المختلفة، حيث يقوم الجميع بوضعهم في المرتبة الأخيرة على سلم الأولويات. ونتيجة لذلك، يتم استغلال البحارة، أحياناً لأسابيع، وأحياناً لأشهر متتالية - وحتى لسنوات في كثير من الأحيان.

بالنسبة للعديد من البحارة الذين يتعرضون للإساءة والاستغلال، قد يكون من الخيف جداً بالنسبة لهم تقديم شكوى أو طلب المساعدة.

وتالياً هي أكثر الانتهاكات شيوعاً التي كشفت عنها تفتيشات الـ ITF لسفن أعلام الموانئ FOC:

- أجور منخفضة للغاية
- ظروف سيئة على متن السفن
- عدم كفاية الطعام ومياه الشرب النظيفة
- فترات عمل طويلة دون أخذ استراحات مناسبة، مما يؤدي إلى الإجهاد والإعياء
- تأخير الرواتب أو حتى عدم سددها، ربما لأشهر
- سفن غير آمنة
- ممارسات سلامة سيئة، تؤدي إلى وقوع حوادث خطيرة مع فرص ضئيلة للتعويض دون تقديم المساعدة
- عدم الوفاء بالمسؤوليات تجاه البحارة المهجورين
- عدم تمكن البحارة من الوصول إلى المرافق الطبية عندما يحتاجون إلى ذلك

سفن أعلام الموانئ هي سفن ترفع أعلام بلدان أخرى غير بلد الملكية.

وعلى الرغم من أن هذه السفن غالباً ما تعمل في المياه الدولية، إلا أنه يجب أن تكون مسجلة في بلد محدد. وهذا البلد، الذي يُسمى دولة العلم، هو مسؤول قانوناً عن ضمان تلبية ملاك السفن لمعايير أساسية محددة بشأن السلامة ورعاية الطواقم.

في الجانب الأشد قسوة في صناعة الشحن، غالباً ما يُركز ملاك السفن نظرهم على أدنى المتطلبات من المعايير بدلاً من التركيز على رفاهية البحارة العاملين على متن سفنهم. وتكمن جاذبية نظام أعلام الموانئ FOC في أنه يُمكن أن يوفر لهم المال، حيث توفر لهم دولة العلم الأجنبية رسوم تسجيل رخيصة وضرائب منخفضة إن لم تكن معدومة.

كما أن تسجيل السفينة ضمن سجل بلد أجنبي يعتبر وسيلة لتجنب لوائح العمل في بلد ملكية السفينة، ويسمح بتطبيق معايير متدنية لشروط وأجور البحارة على متنها. وباختصار، يمكن للمالك السفن الذين يرفعون أعلاماً أجنبية على سفنهم أن يتصلوا فعلياً من مسؤولياتهم الأخلاقية والمالية تجاه البحارة الذين يستخدمونهم.

إن الحافز المالي هو الذي يدفع البلدان التي ليس لديها صناعة شحن بحري خاصة بها إلى إنشاء سجلات للسفن. حيث أن فرض الرسوم على مالكي السفن هو طريقة سهلة لجني المال. لذلك فإن دول العلم الأجنبية تجني المال دون تحمل المسؤوليات تجاه الطواقم على غرار المسؤوليات التي تحملها دول العلم الأصلية. وليس لدى هذه السجلات أي حافز لإنفاذ القوانين المتعلقة بمعايير قوية للسلامة والرعاية لأن ذلك سيكلف عملاءهم من ملاك السفن الكثير من المال. وتتسم بعض هذه السجلات بمعايير رديئة بخصوص السلامة والتدريب، ولا تفرض أي قيود على جنسية الطواقم.

شركة ESO
ترفع علم
بنما فوق 25
سفينة من
سفنها

منظمة العمل
الدولية تناقش
أعلام الموانئ
FOCs بناء على
طلب الـ ITF

خطوط يوناتيد
أمريكا ترفع علم
بنما على سفنها

إنشاء
علم بنما

1946

1935

1933

1930

1922

1917

الـ ITF يناقش
علم بنما

شركة ناقلات
فايكنج ترفع علم
بنما فوق جميع
سفنها الجديدة

الخطوط النرويجية
الأمريكية
ترفع علم بنما على
سفينة فايكنج

قوة حملة أعلام الموامة FOC

لقد كان علم بنما، الذي أنشئ في عام 1917، أول علم من أعلام الموامة. وسرعان ما تجذبت شركات الشحن البحري الكبرى لترفع هذا العلم على متن سفنها، بما في ذلك شركة Esso في عام 1935.

وكردة فعل لهذا التطور المثير للقلق، أطلق الـITF رسميًا حملة أعلام الموامة FOC في كونغرس أوصلو في عام 1948. وفي نفس العام، تم إنشاء سجل علم ليبيريا. وبدأ هذا التوجه السائد في النمو. وبحلول عام 2022، كان هناك 42 سجل لأعلام الموامة FOC (للاطلاع على القائمة الكاملة، يرجى زيارة الموقع <https://www.itfseafarers.org/en/focs/current-registries-listed-as-focs>).

وهذه الحملة هي مسؤولية مشتركة بين نقابات البحارة وعمال الرصيف المنتسبة للـITF، وكلتا المجموعتين ممثلتان في هيئة صنع القرار في الحملة، ألا وهي لجنة الممارسات العادلة (FPC).

يهدف الجانب السياسي في حملة الـITF إلى القضاء على نظام أعلام الموامة FOC. ولتحقيق ذلك، يعمل الـITF على تحقيق قبول عالمي لضرورة إيجاد صلة حقيقية بين المالك الحقيقي للسفينة والعلم الذي ترفعه السفينة، وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS).

إن الحوافز المالية التي يقدمها نظام أعلام الموامة FOC لملاك السفن عديمي الضمير تعني أن هذه الحملة سوف تكون طويلة وشاقة. ومع ذلك، فقد عزز الـITF فهمًا واسعاً لنظام أعلام الموامة FOC على الصعيد الدولي، واستطاع وضع النظام على جدول أعمال الحكومات، وهيئات الأمم المتحدة مثل منظمة العمل الدولية (ILO) والمنظمة البحرية الدولية (IMO) والصناعة البحرية ككل. ومع استمرار وجود هذا النظام، يواصل الـITF النضال من أجل فرض حد أدنى لائق لأجور وشروط البحارة العاملين على متن سفن أعلام

ولا تستطيع البلدان الأصلية لأفراد الطاقم أن تفعل شيئاً يذكر لحماية هؤلاء البحارة لأن القواعد التي تنطبق على متن هذه السفن غالباً ما تكون القواعد الخاصة ببلد التسجيل. ونتيجة لذلك، فإن معظم البحارة العاملين على سفن أعلام الموامة FOC ليسوا أعضاء في النقابات العمالية. وبالنظر إلى أن سفن أعلام الموامة FOC ليس لها جنسية حقيقية، فإنها تكون بعيدة عن متناول نقابات البحارة الوطنية. وهنا يأتي دور الـITF في التدخل.



دور الـITF في حمايتك

إن الـITF تأثير فريد وقوي على أجور وشروط البحارة العاملين على متن سفن أعلام الموامة FOC. ويتفاوض الـITF مع مالكي السفن، ويقوم بعمل النقل على اتفاقيات الـITF مع مالكي السفن. ويقوم مفتشوه بمراقبة وإنفاذ هذه الاتفاقيات. كما يستجيب مفتشو الـITF لشكاوى البحارة ويحققون فيها ويطلبون المساعدة لحلها.

يعمل مفتشو الـITF بلا كلل مع النقابات البحرية المحلية لتعزيز وحماية حقوق البحارة في الحالات التي لا يكون فيها مالكي السفن ولا دول العلم على استعداد للوفاء بالتزاماتهم.

إذا واجهتك مشكلة على متن السفينة، فاتصل بنقابتك المحلية أو مفتش الـITF في البلد الذي تتواجد فيه أو توجه إليه. إذا لم تكن هناك نقابة أو مفتش، أرسل بريدًا إلكترونيًا إلى فريق الـITF لدعم البحارة على seasupport@itf.org.uk.

كونغرس الـITF في أمستردام
يطالب بمقاطعة دولية للسفن التي ترفع أعلام بنما، وليبيريا، وهندوراس، وكوستاريكا

كونغرس الـITF في شتوتغارت
يُنشئ صندوق الرعاية الاجتماعية

كونغرس الـITF في أوصلو
يُنشئ حملة أعلام الموامة FOC ويدعو إلى مقاطعة دولية

1958

وصلت حمولة
سفن أعلام
الموامة FOC
إلى 9 مليون طن

1956

50 سفينة لأعلام
الموامة FOC
تم شمولها
باتفاقيات نقابية

1952

إنشاء
إدارة
البحارة في
الـITF

1950

1948

إنشاء
علم
ليبيريا

بحلول عام 1952، كانت هناك 50 سفينة من سفن أعلام المواءمة FOC مشمولة باتفاقيات نقابية. وبحلول عام 2022، كان هناك 11,862 اتفاقية حية، منها 10,953 اتفاقية على متن السفن التي ترفع أعلام المواءمة FOC. وكانت الأعلام الخمسة التي تضم أكبر عدد من السفن المغطاة باتفاقيات الـITF هي بنما، وجزر مارشال، وليبيريا، ومالطا، وجزر البهاما.

مفتشو الـITF

في عام 1971، تم إنشاء مفتشية الـITF لمراقبة الامتثال لاتفاقيات الـITF، وتم تعيين أوائل المفتشين - في أستراليا، وفنلندا، وبريطانيا العظمى، وإيطاليا، والولايات المتحدة الأمريكية.

بحلول عام 2022، كانت شبكة من المفتشين تضم 125 مفتشاً ومسؤول اتصال في أكثر من 104 موانئ في 55 دولة تعمل على مراقبة هذه الاتفاقيات. ولا تزال تركيبة المفتشية ذكورية إلى حد كبير، وهي تعكس العمالة السائدة في الصناعة البحرية. ويوجد حالياً 10 مفتشين دون سن الخامسة والثلاثين، بالإضافة إلى 18 امرأة.

في كل عام، يسترد مفتشو الـITF والنقابات المنتسبة ملايين الدولارات من الأجور المستحقة والتعويضات عن الوفاة أو الإصابة نيابة عن البحارة الذين ليس لديهم مكان آخر يلجأون إليه.

المواءمة FOC، بغض النظر عن جنسيتهم. لقد أصبح الـITF حامل لواء الدفاع عن البحارة الذين يتعرضون للاستغلال وسوء المعاملة في جميع أنحاء العالم.

اتفاقيات الـITF

قام الـITF والنقابات البحرية المنتسبة له بوضع أول اتفاقيات الـITF في عام 1971.

إن الشكل الأكثر شيوعاً من هذه الاتفاقيات هو الاتفاقية الإطارية التي يتم التفاوض عليها كل عامين في منتدى التفاوض الدولي (IBF) من قبل الـITF ومجموعة التفاوض المشتركة التي تتكون من روابط محددة لملاك السفن. ولا تنطبق اتفاقيات الـIBF إلا على البحارة العاملين على متن السفن التي تملكها شركات تنتمي إلى تلك الرباطات. ولا يمكن توقيعها إلا من جانب النقابات المنتسبة للـITF. وتستخدم النقابات اتفاقيات الـIBF هذه للتفاوض بشأن اتفاقيات وطنية مع الشركات في بلدانها. وفي بعض الأحيان للتفاوض على اتفاقيات على مستوى الشركات.

أما الشكل الثاني من الاتفاقية فهو اتفاقية التكلفة الإجمالية للطاقم. ويجب اعتماد هذه الاتفاقية من قبل الـITF وتوقيعها من قبل مالك السفينة (الذي يمكن أن يكون المالك المستفيد، أو المُشغّل، أو مُدير السفينة) ومن قبل نقابة من البلد الذي يوجد فيه المالك المستفيد. أو في بعض الأحيان نقابة من البلدان المقدمة للعمال. وهذا يضمن مراعاة الاتفاقية لأي قوانين وأعراف وطنية، وأن يكون أفراد الطاقم قادرين على الانضمام إلى نقابتهم الوطنية.

تلتزم اتفاقيات الـITF صاحب العمل قانوناً باتفاقية المفاوضة الجماعية (CBA)، والتي تتضمن بالتفصيل جميع شروط وأحكام الطاقم العامل على متن السفينة. وهي توفر أيضاً عقد عمل البحار (SEA) لكل فرد من أفراد الطاقم، والذي ينص على تفاصيل البحار، وصاحب العمل، والسفينة، وشروط وأحكام اتفاقية المفاوضة الجماعية CBA التي تنطبق على عضو الطاقم بعينه.



في السنوات العشر الماضية (بما فيها جائحة كوفيد حيث كانت التفتيشات مقيدة بشدة):

أجرى مفتشو الـITF 102,407 عملية تفتيش للسفن. فاز مفتشو الـITF بأجور مستحقة للبحارة بلغ مجموعها أكثر من 450 مليون دولار أمريكي (450,957,104 دولار أمريكي).

الإعلان عن 7 أعلام جديدة كأعلام مواءمة FOC

إنشاء منتدى التفاوض الدولي

تم اعتماد اتفاقية الـITF للتكلفة الإجمالية للطاقم TCC

تم اعتماد الاتفاقية الجماعية الموحدة للـITF

2021

2006

2003

1984

1980

1971

إنشاء حملة موانئ المواءمة (POC)

إنشاء سجل جزيرة مان الدولي للسفن

إنشاء مفتشية الـITF وتعيين مفتشين في أستراليا، وفنلندا، وإيطاليا، وبريطانيا العظمى، والولايات المتحدة الأمريكية



سبع سنوات من العبودية، بسبب نظام أعلام الموانئ FOC

التي تلقيناها هي أن هيئة رقابة الموانئ السعودية قد فتشت السفينة، وأن السلطات التنزانية قالت إنها تنظر في القضية. ولم يستجب مالك السفينة على الإطلاق.

يطالب الـITF أيضاً بدفع الأجور المستحقة لأربعة بحارة سوريين آخرين على متن السفينة. لم يتلقوا رواتبهم منذ انضمامهم إلى السفينة في يوليو 2022. وقد تم نقل اثنين من أفراد الطاقم الآخرين، بدون تلقيهم لأجورهم، إلى سفينة أخرى وتم إعادة ثلاثة آخرين إلى أوطانهم. ويُعتقد أن أفراد الطاقم السودانيين السابقين يقومون بإجراءات قانونية ضد مالك السفينة.

لا يزال صالح يعمل على متن سفينة المها حالياً في ميناء جدة في المملكة العربية السعودية.

للأسف بالنسبة لصالح، تعتبر تنزانيا واحدة من أسوأ سجلات أعلام الموانئ FOC. وفي أعقاب عمليات التفتيش التي قامت بها سلطات الموانئ في نوفمبر 2022، تم حظر 11 سفينة مسجلة في تنزانيا من الرسو في الموانئ الأوروبية وعلى طول ساحل الأطلسي في أمريكا الشمالية بسبب أوجه القصور التي على متنها. وقد حصلت 15 قضية هجر على متن السفن التي ترفع علم تنزانيا خلال السنوات الثلاث الماضية.

لا ينبغي لأي بلد أن يُدير سجلاً مفتوحاً للسفن ما لم تكن لديه القدرة على إنفاذ قواعد العمل الأساسية على السفن التي يتم تسجيلها لديه. إن قضية مثل قضية صالح لم تكن لتحدث لولا وجود نظام أعلام الموانئ FOC. n

بعد عشر سنوات من انضمامه إلى سفينة 'المها' كمهندس، لا يزال عيد الناصر صالح عالماً على متن السفينة - ولم يتلق راتبه منذ عام 2015. محمد الرشيد، منسق شبكة أعلام الموانئ في الـITF (العالم العربي وإيران)، يقول بأن معاناة هذا البحار ما زالت مستمرة، بينما أولئك الذين يجب عليهم حل مشكلته عاجزون عن التصرف

هذه هي قضية صريحة عن العبودية الحديثة: لقد تعرض صالح للخداع من قبل مالك السفينة ودفعه للبقاء في موقعه. في حين أن أفراد الطاقم الآخرين يأتون ويغادرون. صالح، وهو مواطن سوري، وعائلته تتواجد في كل من مصر والسودان، لكنه لم يتمكن من إعالتهم، مما اضطرهم إلى الاعتماد على الأصدقاء وتراكمت عليهم الديون. وحتى أنه لم يتمكن من زيارة أطفاله إلا مرة واحدة.

قال لي صالح في رسالة بتاريخ 19 سبتمبر 2022: "لقد طالبت براتي لكنني لم أتلق سوى التهديدات. لقد تُوّفي المالك الأصلي للسفينة وعندما تولى ابنه منصبه، وافق أن يدفع لي مبلغ 140,000 دولار أمريكي كأجور متأخرة. حتى أنه وقع لي على وثيقة بذلك، ولكن رواتبي لم تصل أبداً."

إن الـITF يبذل كل ما في وسعه. لقد كتبنا إلى المالكين الحاليين، وهم شركة أبا الخيل للملاحة البحرية، ودولة العلم، وهي تنزانيا، والسلطات البحرية السعودية، للمطالبة بدفع مستحقات صالح، وإعادته إلى وطنه. وبحلول نهاية ديسمبر 2022، كانت الردود الوحيدة

ساعد نفسك باتباع هذه الخطوات الأربع الأساسية.

1. حاول تجنب المخاطر من البداية.

قبل أن توقع أي عقد، خُقق من جميع المعلومات المتاحة التي تستطيع الحصول عليها عن السفينة. استخدم مواقع الويب التي توضح تفاصيل مواقع السفن ووجهتها. استخدم قاعدة بيانات منظمة العمل الدولية، التي تُدرج قوائم جميع السفن المهجورة: <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home> (ابحث عن طريق رقم IMO في حالة تَعَبُر اسم السفينة).

2. كن يقظًا على متن السفينة.

إن عدم دفع الأجور لأسابيع يُعتبر بمثابة علامة تحذيرية تشير إلى أن صاحب العمل قد يكون على وشك هجر السفينة وطاقتها. وتقتضي اتفاقية العمل البحري MLC أن يتم دفع أجور البحارة بشكل شهري على الأقل. لذلك إذا مضى عليك أكثر من شهر دون أن تستلم أجرك بالكامل، فهذا يُعتبر انتهاكًا لاتفاقية العمل البحري MLC.

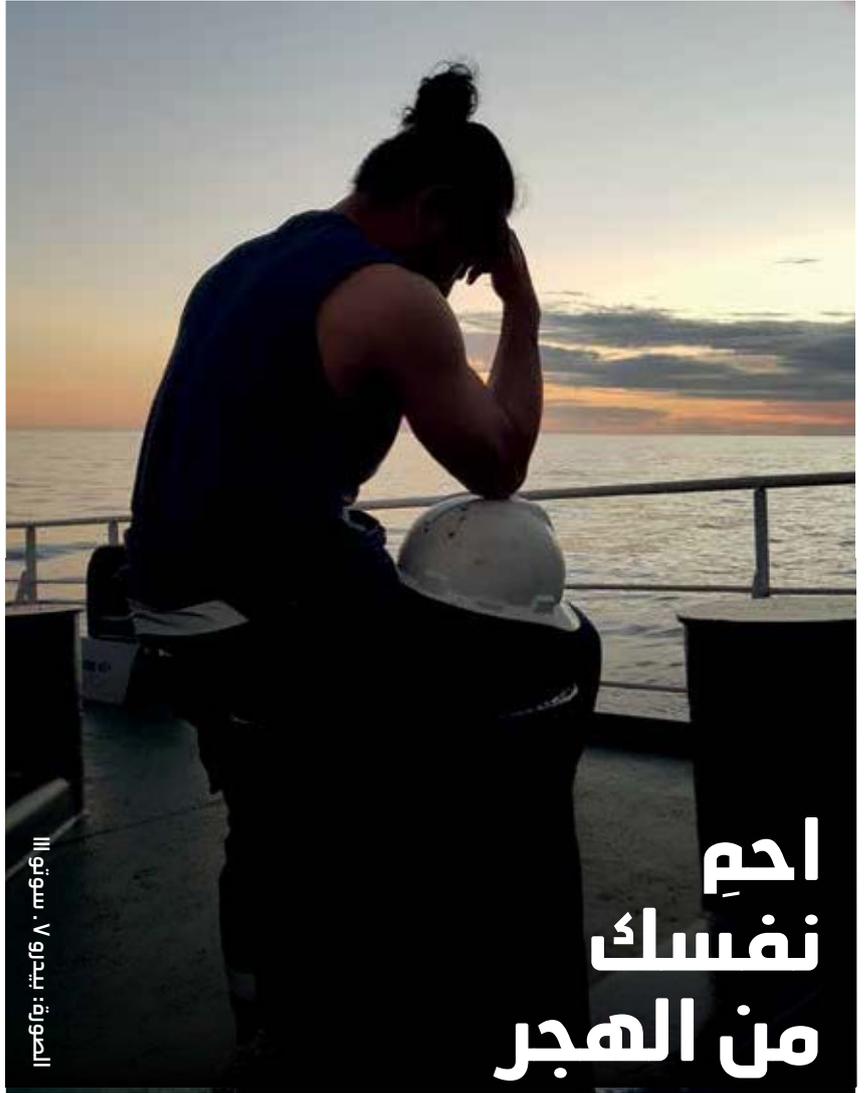
3. تصرف بسرعة.

إذا كنت تعتقد أنك معرض لخطر الهجر، لا تنتظر. إذا لم يستجب مالك السفينة، فاتصل بشركة التأمين. سيغطي التأمين أجورك ومستحققاتك لمدة تصل إلى أربعة أشهر بما يتماشى مع اتفاقية توظيفك أو اتفاقية المفاوضة الجماعية (CBA). بالإضافة إلى النفقات المعقولة (مثل العودة إلى الوطن، والإقامة، والمستلزمات الأساسية، والرعاية الطبية) من لحظة الهجر حتى تصل إلى وطنك.

4. كن شجاعاً.

السفينة أو شركة التأمين، فلا تدع الخوف من صاحب العمل يمنحك من التصرف. تواصل مع الـ ITF - يمكنك التحدث معنا بسرية تامة.

تواصل معنا عبر البريد الإلكتروني
n.abandonment@itf.org.uk



احم نفسك من الهجر

المهجرة: تدرج: سوفيلو

ستيف تروسديل، منسق مفتشية الـ ITF يحذر من مسألة ارتفاع أعداد قضايا هجر السفن وأن هذا يتطلب من البحارة بذل قصارى جهدهم لحماية أنفسهم

تتزايد قضايا هجر البحارة، مع حدوث زيادة كبيرة بصفة خاصة خلال جائحة كوفيد. في عام 2018، تم الإبلاغ عن 34 قضية هجر. وفي عام 2022، كان هناك 118 قضية. أبلغ الـ ITF عن 113 منها. وفي مُجمَل هذه القضايا البالغ عددها 113 قضية، كان مجموع الأجور المستحقة أكثر من 9.9 مليون دولار أمريكي. وساعد مفتشو الـ ITF أكثر من 1,300 بحاراً على متن هذه السفن.

وفقاً لاتفاقية العمل البحري (MLC)، خُدت عملية الهجر عندما يقوم مالك السفينة بما يلي:

- عدم تغطية تكاليف إعادة البحارة إلى أوطانهم؛ أو
- ترك البحارة دون توفير الرعاية والدعم اللازمين؛ أو
- قطع علاقته مع البحارة، بما في ذلك عدم دفع الأجور التعاقدية لمدة شهرين على الأقل.

لقد كانت جميع القضايا التي تعامل معها مفتشو الـ ITF نتيجة اتصال البحارة بنا لطلب المساعدة. ليس لدينا القدرة على مساعدتكم إذا لم تتصلوا بنا من البداية.

أربعة أطقم مهجورة ما زالوا ينتظرون أجورهم المستحقة في أوطانهم

نشرة البحارة تصف كيف ساعد الـITF في استرداد الأجور المستحقة لطواقم باكستانية عملت على متن أربع ناقلات ترفع العلم البنغي والتي هجرها مالكاها وهو شركة سانت جيمس شيبينغ

إنترست ومحاميهم في لندن لدفع وإعادة طواقم السفن أيون وسول ولوا - لكن شركة إنترست فشلت في احترام هذا الاتفاق. قام النادي الأمريكي بسحب غطاء الحماية والتعويض P&I الذي يوفره لأسطول شركة سانت جيمس. إلا أنه ما زال مطلوباً منه بموجب اتفاقية العمل البحري (MLC) توفير غطاء حماية معين للبحارة المهجورين. ورغم أن نادي الحماية في نهاية الأمر قد أعاد طاقم السفينة لوا إلى أوطانهم ودفع لهم أجر أربعة أشهر بموجب اتفاقية العمل البحري MLC. إلا أنه فشل في فعل الشيء نفسه بالنسبة لأطقم السفن الثلاث الأخرى.

تم بيع السفن سول وأيون من خلال المحاكم الهندية وتم إعادة طواقم هذه السفن إلى أوطانهم. وقام الـITF بتعيين محامين لتمثيل جميع الطواقم في المطالبة بأجورهم المستحقة من عائدات بيع السفن التي تم دفعها إلى المحاكم.

كما قام الـITF بتعيين محامين لاحتجاز السفينة لوا والمطالبة بأجور الطاقم المستحقة (الأجور التي تزيد عن الأشهر الأربعة التي دفعها نادي التعويض الأمريكي).

وفي نهاية المطاف، تم دفع أجور طاقم السفينة أريانا لغاية يوم 26 يوليو من قبل شركة سانت جيمس. ولكن لم يتم إنزالهم من السفينة لإعادتهم إلى وطنهم حتى 31 يوليو 2022، ولم يصلوا إلى ديارهم في كراتشي إلا بحلول 5 أغسطس. ويسعى الـITF حالياً لتحصيل ما مجموعه 21,033,33 دولار أمريكي على شكل أجور ما زالت مستحقة لهذا الطاقم. n

تم هجر اثنتين من السفن في الهند - السفينة أيون (وعلى متنها 21 بحاراً) في ميناء مومباي والسفينة سول (وعلى متنها 20 بحاراً) في ميناء هازيرا. وتم هجر السفينة لوا (على متنها 22 من أفراد الطاقم) في ميناء لاس كالديراس، جمهورية الدومينيكان. وهجر السفينة أريانا (على متنها 23 من أفراد الطاقم) في ميناء الخا، اليمن.

ورغم المحاولات التي بذلتها الجهات الدائنة لاستعادة حيازة السفن، إلا أن محنة هؤلاء البحارة المنكوبين الذين لم يتقاضوا أجورهم لعدة أشهر قد تفاقمت بسبب نقص الغذاء، والمياه العذبة، والوقود. وفي 22 يوليو 2022، حذر قادة السفن سول وأيون من أن سفنهم معرضة لخطر فقدان الطاقة بسبب تعطل المولدات الكهربائية، ونفاذ إمدادات الوقود، ونقص قطع الغيار الأساسية.

منذ أن انخرط مستشار الـITF جون وود في هذه القضية في أوائل يوليو 2022، فقد شارك في سلسلة معقدة ومحبطة من المراسلات مع مالك السفينة وهو شركة سانت جيمس للشحن، والجهات الدائنة وهي شركة إنترست ومحاميهم، والنادي الأمريكي، ووكيل توظيف الطاقم وهو شركة جلوبال راديانس لإدارة السفن، ومستأجري السفينة، ومستلمي البضائع، وغيرهم.

ونصح وود قادة السفن سول وأيون بعدم المشاركة في أي عمليات تجارية حتى يتم توفير الرواتب والمؤن للطواقم. وجهت محكمة هندية أمراً للسفينة سول بتفريغ حمولتها من الوقود إلا أن القبطان رفض ذلك الأمر. وعند ذلك اتهم المحامون الذين يمثلون مستلمي البضائع وهي شركة أوليو انبرجي القبطان بانتهاك أمر المحكمة وهددوه هو وطاقمه بالسجن إذا لم يمتثلوا لأمر المحكمة. في أغسطس 2022، توصل وود إلى اتفاق مع الشركة الدائنة

مرتين إلى المستشفى. وفي كلتا المرتين، أعلن المستشفى بأن البحارة غير قادرين على العمل وطالبهم بمواصلة العلاج الطبي في أوطانهم.

وبصفتهم مقيمين من غير سكان منطقة الشينغن، فإنهم يحتاجون إلى تأشيرة مرور. ومع ذلك فقد رفضت سلطة الحدود إصدار التأشيرات لهؤلاء البحارة حتى ترسو السفينة في الميناء، وادّعت أن الحالات لم تكن خطيرة بشكل خاص.

ولم يكن من الواضح ما إذا كانت السفينة فيفا ترينتي سترسو في ميناء كلايبدا أو متى سترسو بسبب مسائل تتعلق بالاتفاقية مع مستأجر السفينة. وقام مالك السفينة بعرض دفع تكاليف مرافقة موظف من مراقبة الحدود لهؤلاء البحارة حتى يصلوا إلى الحدود الروسية على بعد 85 كيلومتراً، ولكن تم رفض هذا الحل.

وطلبت نقابة البحارة الليتوانية توضيحاً من كل من رئيس مراقبة الحدود وإدارة الهجرة الحكومية ولكنها لم تتلق أي رد. وطلب مالك السفينة من السفارة الروسية في ليتوانيا أن تتصرف من خلال وزارة الخارجية الليتوانية. وأخيراً، بفضل جهودنا المشتركة، أُعيد الرجلان إلى بلدهما في 15 نوفمبر 2022.

في الحقيقة، لدي رسالة واضحة للبحارة من البلدان غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي: إذا كنت في ميناء كلايبدا ورفضت سلطات الحدود المحلية منحك تأشيرة مرور، فيرجى الاتصال بي. يتعين على السلطات الرجوع إلى أحكام قانونية معينة، وعندما تدخل وأطلب هذه التفاصيل، عادةً ما يقوم المكتب بإصدار التأشيرة.

تفاصيل الاتصال لجميع مفتشي الـITF متوفرة في القسم القابل للسحب من نشرة البحارة. n

مفتش الـITF أندريه تشيرنوف (في المنتصف) مع بحارة من سفينة فيفا ترينتي



هل أنت عالق في ميناء كلايبدا؟ اتصل بمفتش الـITF المحلي للحصول على المشورة

أعلن اثنان من البحارة عدم مقدرتهما الصحية على العمل ولكنهما بقيا عالقين على متن السفينة لمدة شهر حتى تم حل المشكلة مع إدارة حرس الحدود الحكومية في ميناء كلايبدا الليتواني. أندريه تشيرنوف، مفتش الـITF المحلي، يقدم المشورة لأي طاقم من خارج الاتحاد الأوروبي يواجه صعوبات مماثلة في الميناء

رست السفينة فيفا ترينتي التي ترفع علم بنما خارج ميناء كلايبدا في الفترة من 15 سبتمبر إلى 20 نوفمبر 2022. وقد أصيب اثنان من البحارة الروس بالتوعك - أحدهما كان يعاني من ارتفاع ضغط الدم والآخر يعاني من الآم في الركبة - وتم نقلهما

طاقم مهجور منذ خمسة أشهر في اليونان

بعد معركة استمرت خمسة أشهر مع مالك سفينة وسلطة ميناء غير متعاونين، تم إعادة طاقم سفينة مهجور إلى وطنه، لوكا سيميتش، مفتش الـITF في كرواتيا، يشاركنا هذه القصة

تم هجر طاقم سفينة الإمداد 'ميرجانا كي' التي ترفع علم بنما عندما كانت السفينة ترسو في ميناء بيرايوس، اليونان في مايو 2022. ونظراً لأن المالك المستفيد، ومدير الطاقم، والطاقم نفسه كانوا من كرواتيا، فقد تولى ملف مع هذه القضية، وعملت على نحو وثيق مع نقابة البحارة الكرواتية، ومع مفتش الـITF كوستاس

هالاس، وفريق الـITF القانوني.

لقد كان الطاقم منهكاً عقلياً وعاطفياً بسبب محنتهم المتمثلة بعود المالك الكاذبة بحجز رحلاتهم، وكفاحهم من أجل البقاء على قيد الحياة على متن السفينة، واليأس الذي أصابهم بشأن العودة إلى ديارهم وعائلاتهم. لقد حرصت أنا وزملائي على تزويدهم بانتظام بالمياه العذبة والطعام، كما تفاوضت مع نادي الحماية والتعويض P&I بشأن دفع رواتبهم بالكامل حتى يوم إعادتهم إلى أوطانهم.

كان مالك السفينة، وهو شركة ألفيوس كابيتال، وهيئة رقابة دولة الميناء (PSC) في ميناء بيرايوس، غير متعاونين معي طوال الوقت. وكان الحد الأدنى الآمن لتقييم السفن (MSM) في بنما يستدعي وجود تسعة من أفراد الطاقم على متن السفينة، أحد البحارة توجب إعادته إلى وطنه بعد إصابته بسكتة دماغية، وعندما أصيب بحار آخر



الأوضاع على متن السفينة برنيسيس ميرال



طواقم مهجورة تناضل من أجل حقوقها

قضيتان تعامل معهما منسق الـITF في اليابان فوساو أوهوري توضحان كيف أن البحارة المهجورين ما زالوا يكافحون للحصول على حقوقهم في الأجور المستحقة والإعادة إلى الوطن. على النحو الذي حددته اتفاقية العمل البحري MLC

ميرال قبالة ميناء نيو مانغالور. الهند. بسبب تسرب مياه البحر إلى عنبر الشحن خلال الأحوال الجوية القاسية. حيث نُقل البحارة المصابون بصدمة عصبية إلى مركز احتجاز.

كان الـITF يتعامل بالفعل مع أفراد الطاقم لأنه منذ انضمام هؤلاء البحارة إلى السفينة في مارس الماضي، لم يتلقوا سوى أجر شهر واحد (عن شهر أبريل). وكانوا يعانون من ظروف بائسة على متن السفينة. بما في ذلك المراحيض وأماكن الاستحمام القذرة.

ورداً على طلبات البحارة بدفع رواتبهم المستحقة لمدة شهرين وإعادتهم إلى بلدهم. طالبتهم شركة إدارة السفينة في تركيا بقبول راتب شهر واحد فقط قبل اتخاذ أي ترتيبات لإعادتهم إلى أوطانهم.

وفي يوليو، قمنا بإبلاغ دولة علم السفينة وهي بليز وشركة التأمين بتفاصيل القضية. وكذلك أبلغنا هيئة رقابة دولة الميناء PSC الهندية، أما شركة التأمين فقد رفضت المشاركة. مدعيةً بأن القضية لم تستوف معايير الهجر وأن مالك السفينة كان على اتصال وثيق مع طاقم السفينة وأنه يعمل على ترتيب رحلاتهم الجوية. ومع قلق البحارة الشديد بشأن معيشة عائلاتهم دون مال إلا أنهم كانوا مشتاقون إلى العودة إلى ديارهم. لذلك فقد وافقوا في نهاية المطاف على قبول أجر شهر واحد فقط وتمت إعادتهم إلى أوطانهم في 3 سبتمبر 2022. وسوف يتابع الـITF حصيل أجور الأشهر الأربعة المتبقية لهم. n

لبث الطاقم الفيتنامي على متن السفينة دوين هاي لمدة 14 شهراً قبل أن يتواصل مع الـITF في يناير 2022.

وكانت عقود البحارة الثمانية عشر قد انقضت منذ فترة طويلة. وأحد أفراد الطاقم يحتاج إلى العلاج الطبي. وقد عانى الطاقم من نقص في الأغذية والوقود منذ أن قامت المحكمة الماليزية باحتجاز السفينة في ميناء لابوان في 24 ديسمبر 2020. بسبب دعوى قضائية رفعها مستأجرو السفينة.

وفي 14 يناير، اتصل الـITF بدولة العلم في بنما وبشركة التأمين في كوريا. قالت شركة التأمين إن كوفيد-19 جعل من المستحيل إعادة الطاقم إلى وطنه واستبداله حتى صدور حكم المحكمة الذي كان مقرراً في يناير 2022. كما أن فيتنام كانت قد أغلقت حدودها. ولم توجد امكانية لتوفير طاقم طبي لرعاية الطاقم. ورفضت السلطات الماليزية طلبات تلقيح الطاقم.

هذا يعني أن البحارة قد اضطروا إلى انتظار عملية تبديلهم حتى عودة السفينة إلى فيتنام في 30 أبريل 2022 بعد تسوية القضية في المحكمة. بحلول هذا الوقت، كان البحارة متواجدين على متن السفينة منذ 17 شهراً.

في 21 يونيو 2022، اضطر خفر السواحل الهندي إلى إنقاذ خمسة عشر من أفراد الطاقم السوري عندما جنحت السفينة برنيسيس

في نهاية المطاف عم الارتياح لفترة وجيزة عندما وصل طاقم جديد إلى ميناء بيرايوس في نهاية سبتمبر. ولكن سلطة دولة الميناء والشرطة رفضت السماح للطاقم بالصعود على متن السفينة لأن شهادة معدات السلامة للسفينة، اللازمة للملاحة، قد انتهت صلاحيتها. ربما كان من المفهوم احتجاز هيئة رقابة دولة الميناء للسفينة ميرجانا كي. ولكن لم يكن هناك أي عذر لشرطة الميناء، وهيئة رقابة دولة الميناء في منع عملية تبديل الطاقم وإعادته إلى وطنه.

في حالة من اليأس، قمت باللجوء إلى الأمانة العامة لمنظمة 'مذكرة تفاهم باريس بشأن رقابة دولة الميناء'، وبمساعدهم، تمكنا أخيراً من حل القضية، وأعيد أفراد الطاقم السبعة إلى أوطانهم في 8 أكتوبر 2022. بعد عملية تبديل الطاقم. n

بالمرض وتطلبت حالته إجراء عملية جراحية وإعادته لوطنه أيضاً. لم تسمح سلطة ميناء بيرايوس بإعادته إلى وطنه لأنه لن يتبقى سوى سبعة من أفراد الطاقم على متن السفينة.

عند ذلك قمت بالاتصال بالإدارة البحرية في بنما، والتي بدورها وافقت على إصدار متطلب جديد للحد الأدنى للأمن لتطبيق السفينة ليصبح ثلاثة فقط من أفراد الطاقم. ومع ذلك، فإن هيئة رقابة دولة الميناء لم تتحرك - إلى أن تدخلت السفارة الكرواتية، حيث تم إعادة البحار إلى بلاده. ولكن هيئة رقابة دولة الميناء رفضت السماح بأي عمليات إعادة أخرى للوطن. حتى عندما تم إعلان أن اثنين آخرين من البحارة غير لائقين صحياً للخدمة، بحجة أن السفينة لن تكون آمنة بوجود طاقم مكون من ثلاثة أفراد. وأصررت سلطة دولة الميناء على ضرورة أن يحل طاقم جديد محل الطاقم الحالي. لقد كان الوضع لا يطاق.



مفتش الـITF جيف إنجلز يعمل على القضية، ومفتش الـITF رايان برازو مع طاقم السفينة تاي اونستي



الـITF يشكر خفر السواحل الأمريكي على المساعدة 'الرائعة' في إعادة البحارة إلى أوطانهم

الموانئ والمرات المائية في الولايات المتحدة، الذي وُضع للامتثال لاتفاقية منظمة العمل الدولية C147. وقد كانت هذه هي المرة الأولى منذ 19 عامًا في وظيفتي التي يتم فيها الاحتكام إلى هذا القانون لإعادة أفراد طاقم جاوزوا مدة عقدهم إلى أوطانهم. واجتذبت هذه القضية تغطية إخبارية في وسائل الإعلام والمطبوعات البحرية في الولايات المتحدة بسبب التداعيات المحتملة في المياه الأمريكية.

لقد حاولتُ دون جدوى التفاوض مع مثل المالك، وهو شركة تاي شينغ البحرية ومقرها تايوان، لتأمين رحلات العودة إلى الصين. وفي 6 مايو، صعدت إلى السفينة، برفقة رايان برازو، الذي انضم حديثاً إلى مفتشية الـITF وقمت بتدريبه بنفسي. ووجدنا أن العمال جاوزوا بأربعة أشهر الحد الأقصى لمدة الخدمة المحددة في اتفاقية عملهم وهي 10 أشهر وكانوا يريدون العودة إلى ديارهم.

بدورها قامت هيئة رقابة دولة الميناء بإبلاغ وزارة العمل الأمريكية، وقمت أنا بتقديم شكوى إلى دولة العلم بنما، وأمر خفر السواحل السفينة تاي اونستي بأن تبقى راسية بالقرب من الميناء حتى يتم استبدال البحارة، وعندئذ فقط وافق مالك السفينة على إحضار الطاقم الجديد.

سافر البحارة الـ 12 إلى تنزانيا في 14 مايو، حيث تم عزلهم بسبب فيروس كورونا قبل عودتهم إلى ديارهم في الصين. طلبنا من المالك توفير الرواتب، بالإضافة إلى الإقامة والطعام. أثناء وجود الطاقم في تنزانيا - وقد أكد البحارة أنهم كانوا يتلقون رواتبهم هناك. n

عادةً لا يساعد خفر السواحل الأمريكي في إعادة البحارة إلى أوطانهم لأن الولايات المتحدة لم تصادق بعد على اتفاقية العمل البحري MLC. ولكن في قضية السفينة تاي اونستي، تعاونت وكالة خفر السواحل في بورتلاند، أوريغون بشكل وثيق مع الـITF لإعادة 12 بحارًا صينيًا منهكين إلى أوطانهم. جيف إنجلز منسق الـITF لمنطقة الساحل الغربي في الولايات المتحدة الأمريكية، يقول بأن هذا التعاون كان رائعاً ومحورياً

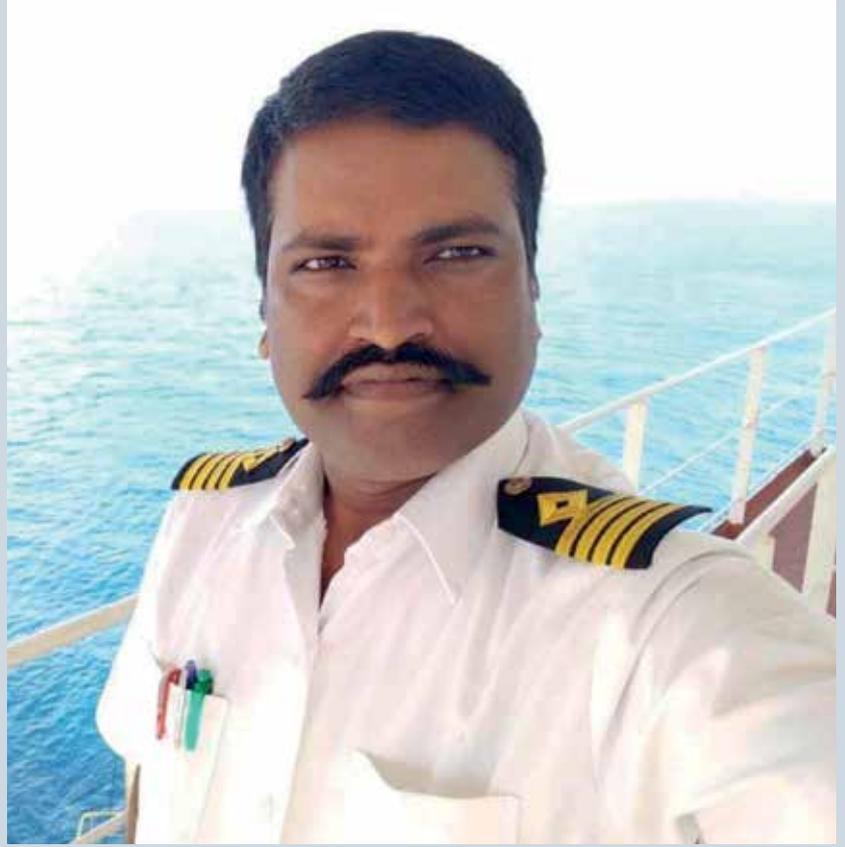
قبل وصول السفينة تاي اونستي إلى ميناء لونغفيو في أوائل مايو 2022، تم تنبيه خفر السواحل الأمريكي إلى مخاوف 12 من أفراد الطاقم بشأن طول فترة وجودهم على متن السفينة.

صعد مفتشوا خفر السواحل على متن السفينة التي ترفع علم بنما ووجدوا أنها غير صالحة للإبحار - ولكن ليس بسبب أي مشكلة تقنية أو مشكلة في المحركات. بل لأنهم وجدوا 12 فرداً من أفراد الطاقم الصيني المرهقين والمنهكين والذين كانوا عالقين على متن السفينة لأكثر من 14 شهراً، واعتبر المفتشين أن حالتهم تمثل "حالة خطيرة بشكل واضح على سلامة السفينة والممر المائي".

إن الولايات المتحدة لم تصادق إلا على خمس اتفاقيات من اتفاقيات منظمة العمل الدولية التي تتعلق بحقوق البحارة. وفي قضية السفينة تاي اونستي، استخدمت هيئة رقابة دولة الميناء قانون



"نأمل أن تتحقق
العدالة قريباً بإلغاء
التهمة الجنائية
الموجهة ضدهم
ودفع جميع أجورهم
المستحقة."



إدارة السفينة وهي إنزو للشحن، ومالك السفينة وهو شركة شناس للشحن المحدودة. وثلاث شركات أخرى ببلغ 100,000 درهم إماراتي.

صمم كومار على تبرئة ساحته، فاختار استئناف الحكم. غير أن المحكمة استمرت في تأجيل جلسة الاستئناف وفي نهاية المطاف رفضت المحكمة القضية. ولكنه لم يستسلم. وقدم استئنافاً آخر إلى محكمة النقض. ومن أجل عودته إلى وطنه، اضطر كومار إلى دفع الغرامة التي فرضتها عليه محكمة الإمارات العربية المتحدة. وكانت الطريقة الوحيدة لدفع الغرامة هي بيع منزله. وهو يأمل أن يستعيد نقوده إذا ما كسب قضية الاستئناف.

في أعقاب الترتيبات التي قام بها الـITF، وصل كومار أخيراً إلى الهند في 14 يناير 2023. وهو هناك ينتظر النتيجة النهائية لقضية الاستئناف.

يجري النظر حالياً في قضايا المطالبة بالأجور غير المدفوعة لكومار وبقية أفراد الطاقم. ونأمل أن تتحقق العدالة قريباً بإلغاء التهمة الجنائية الموجهة ضدهم ودفع جميع أجورهم المستحقة.

دعم الـITF كومار طوال محنته وقام بتمويل نفقات إقامته وتمثيله القانوني ورسوم المحاكم القانونية. n

الكابتن كومار في وطنه بعد محنة استمرت 18 شهراً

عاد الكابتن سانتوش كومار أخيراً إلى وطنه بعد احتجازه في دبي لمدة 18 شهراً، وفقاً لتقرير كبير المساعدين القانونيين في الـITF جوناثان وارنج

تم استجواب المواطن الهندي وطاقمه بأكمله بعد انفجار إحدى الحاويات أثناء تحميلها على سفينتهم أوشن تريدر التي ترفع علم جزر القمر، في ميناء جبل علي في يوليو 2021. وفي نوفمبر من ذلك العام، سُمح للبحارة الـ13 الآخرين بالعودة إلى ديارهم ولكن الشرطة استمرت في احتجاز كومار. لقد تم هجر الطاقم عند حدوث الانفجار ولم تُدفع أجورهم منذ مارس 2021.

نفى الطاقم بشدة مسؤوليته عن الانفجار ولكن الشرطة اتهمت كومار وأربعة من أفراد الطاقم بـ'التسبب في حريق لممتلكات الآخرين عن طريق الخطأ'. وفي أغسطس 2022، أدانتهم محكمة دبي الابتدائية. وتم تغريم كل واحد منهم 100,000 درهم إماراتي (27,225 دولار أمريكي) وحُكم على كل واحد منهم بالسجن لمدة شهر مع وقف التنفيذ لمدة ثلاث سنوات. وتم تغريم كل من شركة



مع استمرار الحرب في أوكرانيا. أوليغ غريغوريوك، رئيس نقابة عمال النقل البحري في أوكرانيا (MTWTU)، يكرس وقته بسخاء في ديسمبر 2022 لتزويد نشرة البحارة بفكرة عن الوضع الراهن بالنسبة للبحارة ونقابتهم



كيف تُدير النقابة أعمالها؟

لم تتوقف نقابتي عن العمل يوماً واحداً برغم كل التعقيدات التي تواجهنا، كانقطاع التيار الكهربائي، ومشاكل الاتصال بالإنترنت، والغارات الجوية المستمرة. وما زلنا نساعد الآلاف من أعضاء نقابتنا من خلال توفير برامج الرعاية الاجتماعية والدعم المالي والاجتماعي والإنساني. ونحن نواصل النضال من أجل حماية حقوق عمالنا.

بطبيعة الحال، نحن نقدم الدعم المالي أيضاً للأسر العديد من أعضائنا، إلى جانب المبادرات التعليمية والمشاريع المشتركة مع النقابات الشقيقة والآخرين.

ما هو شعورك كرئيس نقابة عمال النقل البحري في أوكرانيا MTWTU؟

أشعر دائماً بفخر كبير بالبحارة في بلدي وفي الكيفية التي ندعمهم بها من خلال النقابة، ولكنني أشعر الآن بقدر أكبر من المسؤولية بخصوص مستقبل نقابة MTWTU وأعضائها، وكل فرد في النقابة يشعر كما أشعر، بأننا مصممون على بذل كل ما في وسعنا لمواصلة عملنا المثمر لصالح أعضائنا وأسرتهم.

بعد حصولنا على دعم الحركة النقابية العالمية، فقد أصبحنا مثلاً يُحتذى به للعقلية الإيجابية والأمل! n

كيف تأثر البحارة الأوكرانيون؟

لم يتمكن البحارة الأوكرانيون لعدة أشهر من عبور الحدود للوصول إلى سفنهم. وقد تغير ذلك بمرسوم مجلس الوزراء رقم 992 المؤرخ 7 سبتمبر 2022، والذي سمح للبحارة والطلاب المتدربين بمغادرة البلد إذا كان لديهم وظائف في البحر. وفي حين أن هذا المرسوم ساري المفعول في منطقتي أوديسا وميكولايف، حيث يعيش معظم البحارة، إلا أنه لا يُنفذ بالشكل الصحيح لأن قادتنا العسكريين يتمسكون بالقوانين الوطنية المتعلقة بالتعبئة، والقوانين في أوكرانيا لها الأولوية على مراسيم مجلس الوزراء.

ومع ذلك، فقد وجد العديد من أفراد الطواقم الأوكرانية بالفعل مأوى مؤقتاً لهم خارج البلاد، وهم يواصلون العمل في البحر، ويدعمون أسرهم وأصدقائهم في وطنهم.

كيف هو الحال بالنسبة للبحارة الأوكرانيين الذين يعملون في البحر؟

من الصعب جداً على البحارة الابتعاد عن بلادهم وهم يعلمون أن بلادهم تعاني، ولكنهم أقوياء ومحترفون، لذلك فإنهم يحاولون الحفاظ على معنوياتهم من خلال التركيز على عملهم، ولا يزالون يشكلون جزءاً هاماً من القوى العاملة في مجال النقل البحري العالمي. أما أولئك البحارة الذين يعملون لدى شركات الشحن البحري المحترمة فإن لديهم إمكانية الوصول للإنترنت لذلك يمكنهم أن يبقوا على إطلاع تام بجميع التطورات على حركة مقاومتنا.



دليل قابل للسحب

من 12 صفحة

داخل الدليل:
الحصول على المساعدة
العقود
معلومات اتصال المفتشين
كيف يُساعدك المفتشون
الحقوق القانونية
الاحتيايل

دليلك من الـITF للحصول على المساعدة

كيفية الاتصال مع فريق دعم بحارة الـITF

SMS/واتساب/فايبر
+44 7523515097

البريد الإلكتروني: seafsupport@itf.org.uk

قبل أن تتصل بالـITF، يُرجى التأكد من توفر المعلومات التالية لديك:

معلومات عنك

- الاسم
- المنصب على متن السفينة
- الجنسية
- معلومات الاتصال

حول السفينة

- الاسم
- العلم
- رقم IMO
- الموقع الحالي
- عدد أفراد الطاقم وجنسياتهم

حول المشكلة

- وصف المشكلة
- منذ متى وأنت على متن السفينة؟
- هل يواجه جميع أفراد الطاقم نفس المشكلة؟

كيفية العثور على نقابة بحارة منتسبة للـITF أو مفتش الـITF

نقطة اتصالك الأولى يجب أن تكون نقابتك. إذا لم تكن عضواً في نقابة حتى الآن، فعليك معرفة طريقة الانضمام إلى نقابة. إذا كنت بحاجة إلى مساعدة على الفور، أو إذا كنت عضواً في نقابة وتواجه صعوبة في التواصل مع نقابتك، عليك الاتصال بمفتش الـITF. يُمكنك أن تجد كافة تفاصيل الاتصال في هذا الدليل القابل للسحب.

يمكنك التحقق من النقابات المنتسبة للـITF من خلال الموقع <https://www.itfseafarers.org/en/lock-up>

إذا كان لديك هاتف محمول أو كمبيوتر لوحي، فقم بتحميل تطبيق بحارة الـITF المجاني الآن من الموقع www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

استخدم التطبيق من أجل:

- البحث عن معلومات الاتصال المتعلقة بأقرب مفتش للـITF، أو منسق حملة أعلام المواءمة FOC، أو نقابة منتسبة للـITF
- البحث عن سفينة والتحقق مما إذا كانت السفينة مغطاة باتفاقية للـITF على متنها قبل التوقيع على العقد.
- التحقق من أن ساعات استراحتك تتماشى مع الأنظمة.

قم بتحميل التطبيق المجاني لقراءة رمز الاستجابة السريع QR على هاتفك الذكي وامسح الرمز التالي.



www.facebook.com/itfseafarerssupport



متوفر على



الحصول على وظيفة

وكلاء التوظيف

تنص اتفاقية العمل البحري لعام 2006 على ضرورة تنظيم عمل وكالات التوظيف الخاصة. ويحظر القانون: فرض رسوم على البحارة مقابل إيجاد وظائف لهم على متن السفن؛ أو اقتطاع مبالغ غير قانونية من الأجور؛ أو عمل قوائم سوداء خاصة بتوظيف البحارة. يجب على ملاك السفن التأكد من أن وكلاء التوظيف الذين يستخدمونهم ينفذون هذه المعايير.



قبل توقيع عقد العمل

إن أفضل ضمان للشروط المناسبة للعمل في البحر يتلخص في التوقيع على عقد يتم إعداده وفقاً لاتفاقية جماعية مقبولة من الـITF. وإذا لم يحدث ذلك، فاتبع نصائح الـITF التالية.

السفينة (ما في ذلك فقدان الأمتعة الشخصية)، أو الإنهاء المبكر للعقد.

لا توقع على عقد يحتوي على أي بند يقيد حرك في الانضمام أو الاتصال أو التشاور أو تمثيل النقابة التي تختارها.

تحقق من الشروط وفترة الإشعار اللازمة لإنهاء عقدك.

أي عقد/اتفاق تبرمه طوعاً، يُعتبر ملزماً قانونياً في معظم الولايات القضائية. لذلك، احتفظ بنسخ من عقدك، وقسائم الرواتب والمراسلات الأخرى من مالك السفينة ووكيل التوظيف (حتى بعد انتهائك من العمل على متن السفينة) باعتبارها أدلة قد تحتاجها إذا كنت بحاجة إلى تقديم مطالبة بأجور أو تعويضات

لمعرفة ما إذا كانت سفينتك مغطاة باتفاقية معتمدة من الـITF، يُرجى زيارة <https://www.itfseafarers.org/en/look-up>.

بحد أدنى 1.25 x أجر الساعة المعتادة.

تأكد من أن العقد ينص بوضوح على عدد أيام الإجازة المدفوعة الأجر التي ستحصل عليها شهرياً - تنص منظمة العمل الدولية على أنه لا ينبغي أن تقل الإجازة عن 30 يوماً في السنة (2.5 يوماً لكل شهر تقويمي).

تأكد من أن العقد يحدد بصورة مفضلة مبالغ الأجور الأساسية، والعمل الإضافي، والإجازات.

ولا تُوقع مطلقاً على عقد يجعلك مسؤولاً عن دفع أي جزء من نفقات انضمامك إلى السفينة أو إعادتك إلى وطنك.

لا توقع عقداً يسمح لمالك السفينة بحجب أي جزء من أجرك أو الاحتفاظ به أثناء فترة العقد - يجب أن تتلقى أجرك بالكامل في نهاية كل شهر.

إذا لم يتضمن عقد عملك تفاصيل الاستحقاقات الإضافية، فحاول الحصول على تأكيد على شكل اتفاق مكتوب أو شرط تعاقدي بخصوص التعويضات المستحقة في حالة المرض أو الإصابة، أو الوفاة، أو فقدان

• لا تبدأ العمل على السفينة قبل أن يكون لديك عقد موقع.

• لا توقع أبداً على عقد فارغ، أو عقد يلزمك بأي بنود وشروط وأحكام غير محددة أو غير مألوفة بالنسبة لك.

• تحقق ما إذا كان العقد يُشير إلى اتفاقية مفاوضة جماعية (CBA). إذا كان الأمر كذلك، اقرأ اتفاقية المفاوضة الجماعية CBA، واحتفظ بنسخة منها مع عقدك.

• تأكد من تحديد مدة العقد بوضوح.

• لا توقع على عقد يسمح لمالك السفينة وحده بتغيير الفترة التعاقدية - يجب أن تتم هذه التغييرات بالاتفاق المتبادل.

• تأكد من أن العقد ينص بوضوح على الأجور الأساسية وساعات العمل الأساسية. تحدد منظمة العمل الدولية أن ساعات العمل الأساسية ينبغي أن تكون 48 ساعة في الأسبوع كحد أقصى (208 ساعة في الشهر).

• تأكد من أن العقد ينص بوضوح على كيفية دفع أجر العمل الإضافي وكيف يتم احتسابه، وتحديد منظمة العمل الدولية أجر العمل الإضافي

معلومات اتصال المفتشين

الاسم	الوظيفة	الدولة	الميناء	الهاتف المحمول	البريد الإلكتروني
Hassen Mellis	مفتش	الجزائر	الجزائر	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	منسق	الأرجنتين	روزاريو	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ian Bray	منسق	أستراليا	فريمانتل	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Matt Purcell	مساعد منسق	أستراليا	مليورن	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Brian Gallagher	مفتش	أستراليا	بريسبان	+61 414 799 134	gallagher_brian@itf.org.uk
Dan Crumlin	مفتش	أستراليا	سيدني	+61 400 418 871	crumlin_dan@itf.org.uk
Jack McCabe	مفتش	أستراليا	بورت هيدلاند		mccabe_jack@itf.org.uk
Christian Roos	مفتش	بلجيكا	زيبروغ	+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	مفتش	بلجيكا	أنتويرب	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	مفتش	بلجيكا	أنتويرب	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	مفتش	البرازيل	باراناغوا	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renaldo de Freitas	مفتش	البرازيل	سانتوس	+55 13 99761 0611	defreitas_reinaldo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	مفتش	بلغاريا	فارنا	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	منسق	كندا	فانكوفر	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	مفتش	كندا	هاليفاكس	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Nathan Smith	مفتش	كندا	فانكوفر	+1 604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
Rodrigo Pinto Aguero	مفتش	تشيلي	فالبارايسو	+56 9 9433 4143	pintoaguero_rodrigo@itf.org.uk
Miguel Sanchez Enciso	مفتش	كولومبيا	بارانكويلا	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	مفتش	ساحل العاج	أبيدجان	+225 07 88 00 83	djedje_joachim@itf.org.uk
Romano Peric	منسق	كرواتيا	دوبروفنيك / بلوتشي	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simic	مفتش	كرواتيا	ريجا	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Milko Kronja	مفتش	كرواتيا	سبينيك	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	مفتش	الدنمارك	كوبنهاغن	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	مفتش	الدنمارك	كوبنهاغن	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	مفتش	استونيا	تالين	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	منسق	فنلندا	هلسنكي	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	مساعد منسق	فنلندا	توركو	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	مفتش	فنلندا	هلسنكي	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Patrick Kuronen	مفتش	فنلندا	هلسنكي	+358 40 178 7774	kuronen_patrick@itf.org.uk
Pascal Pouille	منسق	فرنسا	دونكيرك	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	مفتش	فرنسا	لوهافر	+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk

الاسم	الوظيفة	الدولة	الميناء	الهاتف المحمول	البريد الإلكتروني
Geoffroy Lamade	مفتش	فرنسا	سانت نازير	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	مفتش	فرنسا	بريست	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	مفتش	فرنسا	مارسيليا	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	مفتش	جورجيا	باتومي	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme	منسق	ألمانيا	بريمرهافن	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	مساعد منسق	ألمانيا	بريمن	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	مفتش	ألمانيا	روستوك	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	مفتش	ألمانيا	هامبورغ	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Markus Wichmann	مفتش	ألمانيا	هامبورغ	+49 151 18868438	wichmann_markus@itf.org.uk
Catherine Haizel	مفتش	غانا	تيما	+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	مفتش	بريطانيا العظمى	نيوكاسل	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	منسق	اليونان	بيرابوس	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	مفتش	اليونان	بيرابوس	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	مفتش	هونغ كونغ، الصين	هونغ كونغ	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	مفتش	آيسلندا	ريكيافيك	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
B V Ratnam	مفتش	الهند	فيساكاباتنام	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
K Sreekumar	مفتش	الهند	تشيناى	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Thomas Sebastian	مفتش	الهند	كوتشي	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Evelina Saduikyte	مفتش	أيرلندا	كورك	+353 87 0512034	saduikyte_evelina@itf.org.uk
Jim McVeigh	مفتش	أيرلندا	دابلن	+353 87 4174437	mcveigh_jim@itf.org.uk
Assaf Hadar	مفتش	إسرائيل	حيفا	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	منسق	إيطاليا	جنوة	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	مفتش	إيطاليا	تارانطو	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Siligato	مفتش	إيطاليا	ترييستي	+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Fusao Ohori	منسق	اليابان	طوكيو	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	مفتش	اليابان	تشيبا	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	مفتش	اليابان	طوكيو	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	مفتش	كينيا	مومباسا	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Leo Hwang	مفتش	كوريا	إنشيون	+82 10 6525 3557	hwang_leo@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	مفتش	كوريا	بوسان	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Youngin Kim	مفتش	كوريا	بوسان	+82 10 9288 0815	youngin_kim@itf.org.uk

مفتشو الـITF



إف إف آسيا والمحيط الهادئ
سنغافورة
تلفون: +65 6379 5691
البريد الإلكتروني: mail@itfsgp.com

إف إف إفريقيا
نيروبي، كينيا
تلفون: +254 20 374 2774/5
البريد الإلكتروني: nairobi@itf.org.uk

إف إف العالم العربي
عمان، الأردن
تلفون: +962 (0) 6 5821366
البريد الإلكتروني: arab-world@itf.org.uk

نساعد البحارة في جميع أنحاء العالم



ريكيافيك

المكتب الرئيسي لـ ITF
ETF أوروبا

الجزائر

الدار البيضاء

لاس بالماس

داكار

أبيدجان

تيمبا

ITF الأمريكتان

سانتوس

باراناغوا

فالباريسو

روزاريو

مونتيفيديو

المكتب الرئيسي لـ ITF

لندن، المملكة المتحدة

تلفون: +44 (0) 20 7403 2733

البريد الإلكتروني: mail@itf.org.uk

ETF أوروبا

بروكسل، بلجيكا

تلفون: +32 (0) 2 285 46 60

البريد الإلكتروني: etf@etf-europe.org

ITF الأمريكتان

ريو دي جانيرو، البرازيل

ITF الأمريكتان

البريد الإلكتروني: itf_americas@itf.org.uk

تابع. معلومات اتصال المفتشين

الاسم	الوظيفة	الدولة	الميناء	الهاتف المحمول	البريد الإلكتروني
Norbert Petrovskis	مفتش	لاتفيا	ريغا	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	مفتش	ليتوانيا	كلايبيدا	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Hakimah Saiful Bahri	مفتش	ماليزيا	كوالالمبور	+6012 6236447	bahri_hakimah@itf.org.uk
Paul Falzon	مفتش	مالطا	فاليستا	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	مفتش	المكسيك	فيراكروز	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez Pelayo	مفتش	المكسيك	مانزانيلو	+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	مفتش	الجبل الأسود	بار	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	مفتش	المغرب	الدار البيضاء	+212 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun	اتصل	ميانمار	يانغون	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	مفتش	هولندا	روتterdam	+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	مفتش	هولندا	روتterdam	+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	مفتش	هولندا	روتterdam	+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	مفتش	هولندا	روتterdam	+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	مفتش	نيوزيلاندا	ولينغتون	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Goodlife Okoro	مفتش	نيجيريا	لاغوس	+234 806 846 8607	okoro_goodlife@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	منسق	النرويج	أوسلو	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Andreas Husa	مفتش	النرويج	بيرغن	+47 97532446	husa_andreas@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	مفتش	النرويج	بورسغرون	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	مفتش	النرويج	ترومسو	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	مفتش	الفلبين	مانيلا	+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Nino Mike Torrevillas	مفتش	الفلبين	سيبو	+63 906 069 8030	torrevillas_ninomike@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	منسق	بولندا	شتشيتسين	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	مفتش	بولندا	غدينيا / غدانسك	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	مفتش	البرتغال	لشبونة	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Jose A. Claudio Baez	مفتش	بورتوريكو	سان خوان	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	مفتش	رومانيا	كونستانتزا	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	منسق	روسيا	سان بطرسبرج	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	مفتش	روسيا	سانت بطرسبرغ	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	مفتش	روسيا	نوفوروسيبسك	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	مفتش	روسيا	فلاديفوستوك	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Rodion Sukhorukov	مفتش	روسيا	سانت بطرسبرغ	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk

الاسم	الوظيفة	الدولة	الميناء	الهاتف المحمول	البريد الإلكتروني
Seydina Ousmane Keita	مفتش	السنغال	داكار	+221 776926408	keita_seydina@itf.org.uk
Daniel Tan	اتصل	سنغافورة	سنغافورة	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	اتصل	سنغافورة	سنغافورة	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	منسق	إسبانيا	فيغو	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Esteban Pereda	مفتش	إسبانيا	بلباو	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk
Gonzalo Galan	مفتش	إسبانيا	لاس بالماس	+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Garcia	مفتش	إسبانيا	فالنسيا	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Marti Gil	مفتش	إسبانيا	برشلونة	+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
Pedro Damian Esteban	مفتش	إسبانيا	الخيبراس	+ 34 618 842 905	esteban_pedro@itf.org.uk
Ranjan Perera	مفتش	سريلانكا	كولمبو	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	منسق	السويد	مالمو	+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	مساعد منسق	السويد	أوميا	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	مفتش	السويد	غوتنبرغ	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	مفتش	السويد	نوركوبنغ	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	مفتش	تايوان، الصين	كاوشيونغ	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	مفتش	تركيا	إسطنبول	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	مفتش	أوكرانيا	أوديسا	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	منسق	الولايات المتحدة	ساحل الخليج	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	منسق	الولايات المتحدة	الساحل الشرقي	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	منسق	الولايات المتحدة	الساحل الغربي	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	مفتش	الولايات المتحدة	بالتيمور/ نورفولك	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	مفتش	الولايات المتحدة	تشارلستون	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Eric White	مفتش	الولايات المتحدة	تامبا	+1 813-576 9805	white_eric@itf.org.uk
Joshua Bobic	مفتش	الولايات المتحدة	لوس أنجلوس - كاليفورنيا	+1 310 808 7135	bobic_joshua@itf.org.uk
Ryan Brazeau	مفتش	الولايات المتحدة	بورتلاند	+1 971 500 8596	brazeau_ryan@itf.org.uk
Sam Levens	مفتش	الولايات المتحدة	سان فرانسيسكو	+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	مفتش	الولايات المتحدة	هيوستن	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Adan Suarez	مفتش	أوروغواي	مونفيديو	+598 99 569 656	suarez_adan@itf.org.uk

Mohamed Arrachedi	منسق شبكة الـFOC	العالم العربي وايران		+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Sandra Bernal	منسق شبكة الـFOC	آسيا والمحيط الهادئ		+61 41 054 1763	bernal_sandra@itf.org.uk
Lucien Razafindraibe	منسق شبكة الـFOC	أفريقيا			razafindraibe_lucien@itf.org.uk
Vacant	منسق شبكة الـFOC	أمريكا اللاتينية والكاريبي			seafsupport@itf.org.uk

ما الذي يُمكن أن يفعلته مفتش الـITF

لضمان حصول البحارة على أجور لائقة، وظروف عمل وظروف معيشية كريمة. وهم يراقبون اتفاقيات الـITF على متن السفينة لضمان الامتثال لها.

تم تعيين أول مفتش للـITF في عام 1971 واليوم هناك شبكة تضم 125 مفتش ومسؤول اتصال يعملون في الموانئ في جميع أنحاء العالم.

مفتشو الـITF هم مسؤولون نقابيون يشاركون في العمل على الأهداف والقضايا المتعلقة بحملة أعلام المواطنة (FOC) في الـITF. (اقرأ المزيد عن أعلام المواطنة FOCs في الصفحات 5-9 من نشرة البحارة.)

العديد من مفتشي الـITF هم بحارة سابقون أو عمال رصيف. وتتمثل مهمتهم في تفتيش السفن التي ترسو في موانئهم.

مفتش الـITF يمكنه أن

- يمكن الاتصال به عن طريق الهاتف أو الهاتف المحمول أو البريد الإلكتروني أو الرسائل الفورية.
- يتواصل مع الجهات الخارجية، مثل سلطات دولة العلم، ووكالات الرعاية الاجتماعية، والسفارات أثناء التعامل مع نزاعات البحارة.
- يُقدم الدعم للبحارة الذين يحتاجون الدخول إلى المستشفى.
- يُوفر نسخاً من منشورات الـITF.

مفتش الـITF لا يمكنه أن

- يقوم بما هو أكثر مما تسمح به التشريعات الوطنية.
- يدخل دائماً إلى السفينة أو المحطة.
- يحل المشكلات بدون تعاون الطاقم.
- يضمن عدم فقدان البحارة لوظائفهم أو إدراجهم ضمن القائمة السوداء.
- يحصل على وظائف للبحارة على متن السفن.
- يُغير سياسة الـITF.
- يتصرف خارج نطاق سياسة الـITF أو النقابات المحلية المنتسبة للـITF.
- يعمل ضد مصالح النقابة الوطنية التي تُوظفه.
- يتصرف بشكل غير قانوني.

- يفحص السفينة بحثاً عن المشاكل المتعلقة بالعمالة وظروف المعيشة.
- يلتقي مع أفراد الطاقم على الشاطئ.
- يُقدم المشورة والمساعدة للبحارة.
- يُقدم المشورة بشأن الإمكانات القانونية المتاحة لحل مشكلة ما في بلد/ميناء معين.
- يعمل كممثل للطاقم (توكيل عام) في النزاعات التعاقدية.
- يتواصل مع سلطة دولة الميناء بشأن مسائل السلامة.
- يربط البحار مع نقابة منتسبة للـITF، حيثما وجدت، في موطنه الأصلي.
- يتواصل مع مالك السفينة بشأن المشاكل على متن السفينة، ويضغط على مالك السفينة لحلها.
- يُسهّل التوقيع على اتفاقيات المفاوضة الجماعية المعتمدة من الـITF.
- يصعد بشكل قانوني على متن السفينة المغطاة باتفاقية الـITF للقيام بالتفتيش.
- يتواصل مع مفتشي الـITF الآخرين، والنقابات المنتسبة للـITF وجهات الاتصال في الدول الأخرى.
- يحسب الأجور المستحقة ويتعامل مع مطالبات الأجور المتأخرة.
- يتحدث الإنجليزية بشكل جيد.
- يتعامل مع الأمور بشكل سري قدر الإمكان.

كيف تدافع عن حقوقك

النزاعات الصناعية

الممثل المحلي للنقابة المنتسبة للـITF بشرح ذلك لك. وفي دول كثيرة أخرى يكون الإجراء الصناعي هو المفتاح لكسب القضية المتنازع عليها. ومرة أخرى، يعتمد هذا على النصائح المحلية التي تتلقاها. ولك الحق القانوني في اتخاذ إجراء صناعي في العديد من البلدان، ما دامت سفينتك راسية في الميناء وليست في البحر.

عندما تقوم بأي إجراء صناعي، تذكر أهمية المحافظة على انضباطك وسلمية حركتك ووحدة مع زملائك. وتذكر - أن الحق في الإجراء الصناعي حق أساسي من حقوق الإنسان يكفله القانون أو الدستور في العديد من البلدان.

ولكن أياً كان اختيارك، فلا تنس أن تتحدث مع ممثلي الـITF المحليين قبل أن تتخذ أي إجراء. وبالعامل معاً نستطيع أن نكسب المعركة من أجل العدالة والحقوق الأساسية.

يلتزم الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF بمساعدة البحارة العاملين على السفن التي ترفع أعلام دول الموانئ للحصول على أجور عادلة وتغطية مناسبة للاتفاقيات الجماعية.

وفي بعض الأحيان يضطر البحارة إلى اللجوء إلى رفع دعاوى قانونية في المحاكم المحلية. وفي مناسبات أخرى، يمكن اتخاذ إجراءات لمقاطعة السفينة. وتختلف الإجراءات باختلاف الأماكن. فما يكون صحيحاً في دولة ما قد لا يكون كذلك في دولة أخرى.

اتصل بالممثل المحلي للـITF للحصول على الإرشاد. ستجد عناوين البريد الإلكتروني وأرقام هواتف للاتصال في وسط القسم القابل للسحب من نشرة البحارة. كما يجب عليك طلب المشورة القانونية المحلية قبل القيام بأي إجراء.

في بعض البلدان، يكون القانون ضدك وضد زملائك من أعضاء الطاقم إذا قمت بإجراء صناعي. وفي مثل هذه الحالة، سيقوم

الحوادث البحرية

هناك مبادئ توجيهية دولية لضمان معاملة البحارة معاملة عادلة إذا تعرضت سفينتهم لحادث بحري - سواء كان ذلك من قبل مالكي السفن، أو الميناء، أو الدولة الساحلية، أو دولة العلم، أو قوانين دولهم الأصلية.

وتالياً هي حقوقك إذا حدث معك مثل ذلك:

- إذا طلب منك الإذلاء بشهادتك، فينبغي أن تُنهي السلطات هذا الأمر في أقرب فرصة. ويجب أن يُسمح لك بالعودة إلى سفينتك، أو إعادتك إلى وطنك، في أقرب وقت ممكن بعد الانتهاء من ذلك.
- من حقك الحصول على محامي. قم بطلب المحامي قبل الإجابة عن أية أسئلة أو الإذلاء بأية بيانات لأن ذلك قد يستخدم ضدك في أي قضية قانونية مستقبلية.
- ينبغي عليك أن تفهم الكلام الذي يوجه إليك - اطلب من السلطات التوقف عن التحقيق معك إن لم تفهم الكلام. وإذا واجهتك صعوبات بسبب اللغة المستخدمة، فاطلب مترجماً فوراً.
- على الشركة التي تعمل بها الالتزام بمساعدتك - اتصل بشركتك و/أو النقابة للحصول على المشورة والمساعدة.

إذا كنت ترغب في الحصول على المزيد من النصائح، ولا توجد نقابة محلية أو مفتش للـITF متواجد في منطقتك، أرسل بريدًا إلكترونيًا إلى فريق الـITF لدعم البحارة على seafsupport@itf.org.uk

المزيد من المعلومات متوفرة على www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

تغلب على محتالي الوظائف

إن عمليات الاحتيايل في التوظيف التي تستهدف البحارة آخذة في الارتفاع. وهي تصبح أكثر حدةً وتعقيداً. ويتعين على البحارة اتباع النصائح أدناه لمعرفة كيفية التغلب على هؤلاء المحتالين

كيف تتم عملية الاحتيايل

معظم عمليات الاحتيايل تعرض وظائف ذات أجور عالية أو إكراميات كبيرة. أو توفر شروطاً وأحكاماً جيدة بشكل غير عادي لجذبك إليها.

يتظاهر المحتالون بأنهم وكلاء توظيف أو مدراء للموارد البشرية ويستخدمون طرقاً معقدة لجعل إعلانات وظائفهم تبدو أصلية - مثل استخدام عناوين بريد إلكتروني ومواقع مزيفة بحيث تبدو وكأنها حقيقية. وهم ينشرون عروضهم بشكل كبير من خلال وسائل الاتصال المباشر مثل الواتساب WhatsApp وفاببر Viber ولينكد إن LinkedIn ومن خلال الفيسبوك ومنصات وسائل التواصل الاجتماعي الأخرى.

وأى وظيفة يتم الترويج لها بهذه الطريقة تكون عملية احتيايل - حيث أن شركات الشحن وشركات الرحلات البحرية المعروفة لا ترسل عروض عمل عشوائية أو تعلن عن وظائفها الشاغرة على وسائل التواصل الاجتماعي.

لا تقم بالرد. وقم بتحذير أصدقائك.

إذا تقدمت بطلب للحصول على وظيفة شاغرة، فسيطلبون منك نسخاً من وثائقك الشخصية، مثل جواز سفرك، وسيطلبون معلومات شخصية، مثل تاريخ ميلادك أو تفاصيل حسابك المصرفي. لا تقدم لهم هذه المعلومات أبداً. يمكنهم استخدام هذه المعلومات لسرقة هويتك وسرقة حسابك المصرفي.

وبعد ذلك سيطلبون منك دفع رسوم "لمرة واحدة" - ربما لنقلك إلى السفينة أو

تكاليف إدارية - أو دفعة مباشرة إلى حساب مصرفي. وهذا الأمر غير قانوني. وموجب اتفاقية العمل البحري. لا يتوجب على البحارة أن يدفعوا أي شيء للحصول على وظيفة. وينبغي أن يدفع صاحب السفينة رسوم التأشيرة. لذلك لا تدفع لهم أبداً.

نصيحة إذا كنت تبحث عن عمل:

• قم بزيارة موقع ShipBeSure الجديد الخاص بال-ITF من خلال www.itfshipbesure.org للحصول على المشورة بشأن التوظيف وعمليات الاحتيايل ووكلاء التوظيف المحتالين. اقرأ المزيد في الصفحة 23 من النشرة.

• قم بزيارة المواقع الرسمية لخطوط الرحلات البحرية الشهيرة وشركات الشحن البحري ذات الأسماء الكبيرة - فهي توفر عادةً قسماً مخصصاً يحتوي على الوظائف الشاغرة سواءً كانت على الشاطئ أو على متن السفن حيث يمكنك إرسال سيرتك الذاتية، كما أن العديد من المشغلين يقومون بعمل فعاليات مجانية للتوظيف. ابحث عن مؤشرات الاحتيايل عبر الموقع واتصل بالمقر الرسمي إذا ساورتك الشكوك.

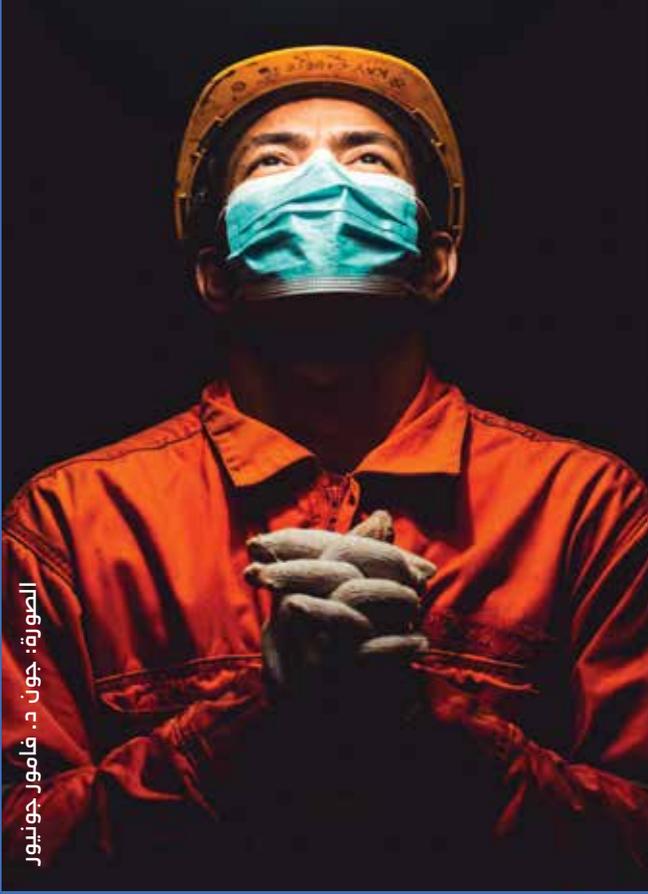
• احذر من الوظائف الشاغرة الموجودة على المواقع الإلكترونية التي تتظاهر بأنها شركات للشحن أو التوظيف وكذلك احذر من الوظائف الزائفة الموجودة على المواقع الإلكترونية الحقيقية التي توفر خدمة نشر قوائم وإعلانات التوظيف المجانية.

إذا ساورك الشك، فقم بإرسال بريد إلكتروني إلى [ITF على jobscam@itf.org.uk](mailto:jobscam@itf.org.uk) للحصول على المشورة.

من المحتمل أن تكون عملية احتيايل:

- إذا كان عرض العمل دون طلب مسبق منك
- إذا كان إعلان الوظيفة من خلال وسائل التواصل الاجتماعي
- إذا طُلب منك المال، لأي سبب من الأسباب
- إذا طُلب منك إرسال معلومات شخصية أو صور للمستندات الشخصية
- إذا كانت جهة الاتصال هي عبارة عن رقم هاتف محمول. وخاصة إذا كان الرقم مخصص لمكتب مفترض
- إذا كان رمز الاتصال الدولي لا يبدو صحيحاً
- إذا كانت عناوين البريد الإلكتروني لا تتضمن اسم الشركة
- إذا كان البريد الإلكتروني الذي تستخدمه الشركة عن طريق مزودي الخدمة المجانية مثل Gmail وYahoo وGlobomail
- إذا كان عنوان البريد الإلكتروني له نطاق بلد مختلف عن الموقع المفترض للمكتب.

قم بزيارة www.itfshipbesure.org للحصول على كل ما تحتاج إلى معرفته لتجنب التعرض للاحتيايل.



الصورة: جون د. خامور جونيور

لا يزال كوفيد يُعرقل مغادرة السفينة والإجازة الشاطئية

هيلين نيتلاند، مساعد منسق قسم البحارة والملاحة الداخلية في الـITF، تتحدث عن الصعوبات التي لا يزال يواجهها البحارة

كثيراً ما يُطلب من البحارة الذين يعملون بموجب عقود مدتها ستة أشهر أو تسعة أشهر تمديد عقودهم لمرتين أو لثلاث مرات أحياناً. على الرغم من أن اتفاقية العمل البحري (MLC) تنص على أنه لا يمكن للبحارة المكوث على متن السفينة لفترة تزيد عن 11 شهراً.

ولكن يبدو أن الوضع أخذ في التحسن. حيث يُظهر مؤشر إعلان نبتون لتبديل الطواقم (الذي يُنشر شهرياً لتوفير بيانات موثوقة عن أزمة تبديل الطواقم) أن عدد البحارة الذين جاوزوا مدة عقودهم على متن السفن قد انخفض من 4.2 في المئة إلى 3.3 في المئة من يوليو إلى أكتوبر 2022. وظل عدد البحارة الذين عملوا على متن السفن لأكثر من 11 شهراً عند نسبة 0.3 في المائة منذ مايو 2022، منخفضاً من 1.3 في المائة في أغسطس 2021. وفي أكتوبر 2021، بلغ عدد البحارة الذي جاوزوا مدة عقود عملهم 7.9 في المائة.

سجل الـITF أكثر من 300 حالة منذ أكتوبر 2021 لبحارة واجهوا صعوبات في مغادرة سفنهم بعد إتمام مدد عقودهم. على الرغم من تقديمهم لطلبات الإعادة إلى الوطن في الوقت المناسب. قال أحد البحارة، "أنا في نهاية مدة عقدي ولكن الشركة تتجاهل مسألة مغادرتي للسفينة، وقمت بتقديم طلب استقالتي ولكني لم أتلق رداً".

تُشير الشركات إلى أسباب مثل أن التذاكر باهظة التكلفة، أو الرحلات الجوية غير متوفرة، أو موظفي الهجرة لا يسمحون بتبديل الطواقم. أو إلغاء تبديل الطاقم بسبب أحواض الإصلاح السفن في الصين. وكانت الحرب في أوكرانيا أيضاً من تلك الأسباب.

تنص اتفاقية العمل البحري MLC على حق البحارة في الحصول على الإجازة الشاطئية، غير أن بعض البحارة لم ينزلوا إلى اليابسة لمدة سبعة أشهر. وظل آخرون على متن السفينة لفترة أطول دون الحصول على إجازة على الشاطئ. وقد رصد الـITF ما بين يونيو وأكتوبر 2022 حوالي 70 حالة لبحارة تم رفض إجازاتهم الشاطئية، وهذا يحدث عادةً بسبب سياسة الشركة، وتشمل الأسباب الأخرى ما يلي: عدم السماح للأطقم الأجنبية بالإجازة الشاطئية؛ وعدم منح الإجازة الشاطئية إلا لأسباب طارئة وطبية؛ وكوفيد-19 وخطر الإصابة به؛ وعدم حصول الأطقم على تأشيرات؛ والميناء التالي هو الصين أو اليابان.

"أنا في نهاية مدة عقدي ولكن الشركة تتجاهل مسألة مغادرتي للسفينة. وقمت بتقديم طلب استقالتي ولكني لم أتلق رداً."

إن عدم معرفة متى يمكنك العودة إلى وطنك، أو إلغاء عودتك إلى وطنك في اللحظة الأخيرة، أو عدم الحصول على إجازة، يؤثر بشكل خطير على صحة البحارة. وهم يعانون من الإعياء والإرهاق والتوتر؛ والاكتهاب وعدم القدرة على النوم؛ وعدم القدرة على التركيز في العمل؛ والقلق على عائلاتهم. يقول أحد كبار ضباط البحرية "لم أعد املك القوة للعمل. وأنا قلق بشأن الطاقم، والشحنة، والسفينة حيث أنني لم أعد أستطيع الوفاء بالتزاماتي بالشكل المناسب".

يضغط الـITF باستمرار على مالكي السفن بخصوص أهمية السماح للطاقم باستخدام الإجازات الشاطئية والوصول إلى مرافق الرعاية الاجتماعية الموجودة في الموانئ. وقد طلبنا أيضاً من منظمة العمل الدولية أن تُذكّر دول العلم ودول الميناء بمسؤولياتهم عن تسهيل الحصول على هذا الحق بموجب اتفاقية العمل البحري MLC.

بداية موفقة للتدريب على إدارة الإجهاد



"على الرغم من أنه كان لدي قدر من المعرفة فيما يتعلق بالاكتئاب والقلق وكيفية التعامل معه، إلا أنني الآن أشعر بمزيد من القدرة على التعامل مع الآخرين ومساعدتهم وكذلك مساعدة نفسي."

روث أجييه ثيربوت، مديرة صحة ميناء هيوستن، الولايات المتحدة الأمريكية

واستجابة لذلك، وضع الـITF برنامجاً لتدريب المستجيبين الأوائل أو المثقفين الأقران - وهم أولئك الذين يتفاعلون بصورة روتينية مع البحارة - لزيادة التوعية وإقامة شبكة مع زملائهم في العمل. والهدف من ذلك هو توفير مساحة آمنة للبحارة كي يتحدثوا عن صحتهم العقلية ويطلبوا المساعدة الشخصية.

ويكفل البرنامج أن يفهم المتدربون أدوارهم ومسؤولياتهم. وأن يتعلموا كيفية توفير 'الإسعافات الأولية' للصحة العقلية. وتحديد متى يجب عليهم إحالة الحالة إلى أخصائي الصحة العقلية. ويركز التدريب على تعليم المتدربين كيفية العناية بصحتهم.

تم إجراء التدريب في تسع بلدان هي - بنغلاديش، وكولومبيا، وغواتيمالا، وهندوراس، والهند، وإندونيسيا، وماليزيا، وبنما، والولايات المتحدة الأمريكية - وسيتم تعميمه على العديد من البلدان الأخرى. وبحلول نهاية ديسمبر 2022، كان قد تم تدريب 300 شخص، من بينهم مسؤولون نقابيون، ومفتشون في الـITF، ومنظمات رعاية البحارة، ومسؤولون من دولة الميناء. وكانت الاستجابة إيجابية للغاية. n

يؤثر الاكتئاب والقلق على العديد من البحارة بسبب الطبيعة الفريدة لوظائفهم. وقد طور الـITF برنامجاً تدريبياً مبتكراً لمساعدتهم على إدارة الإجهاد. الدكتور أصف أطاف، منسق برنامج الرفاه في الـITF، يسلط الضوء على هذه المسألة

إن الابتعاد عن العائلة لفترة طويلة، والعمل بنظام الورديات، واضطراب مواعيد النوم والراحة، وصعوبة الموازنة بين العمل والحياة الشخصية، وأحياناً بيئات العمل المحفوفة بالمخاطر - غالباً ما تؤدي هذه العوامل إلى الإجهاد والمشاكل النفسية الأخرى.

كشفت تقرير عن دراسة أجريت على البحارة - بتكليف من الـITF ونشرتها جامعة ييل في عام 2019 - أن 25 بالمائة من البحارة كانوا يعانون من أعراض الاكتئاب، وأن 17 بالمائة يعانون من القلق، وأن واحداً من كل خمسة بحارة (20 بالمائة) قد عانى من أفكار انتحارية.

لقد أدت المستويات الهائلة من عدم اليقين التي عانى منها البحارة خلال جائحة كوفيد وأزمة تبادل الطواقم إلى انتشار وباء مشاكل الصحة العقلية.

يمكن للبحارة أن يجدوا صعوبة في الحصول على المساعدة التي يحتاجون إليها لأنهم غالباً سوف يواجهون وصمة العار، والافتقار إلى فهمهم، وصعوبة الحصول على الرعاية الصحية العقلية.



"لم يكن ضباطنا مجهزين بشكل جيد لمواجهة التحديات عندما بدأت منات المكالمات الهاتفية في الرنين. لم تكن تلك المكالمات من أجل زيادة الأجور ولكن كانت نتيجة الإجهاد العقلي الذي عاني منه البحارة، بسبب التأخير في الإعادة إلى الوطن، وتهديد كوفيد على متن السفن... وعدم القدرة على حضور الطقوس الأخيرة لأفراد الأسر الذين ماتوا نتيجة إغلاق الحدود الدولية. لقد ساعدنا هذا التدريب كثيراً."

مانوج باداف، الأمين العام لنقابة الملاحه البحرية في الهند (FSUI)

شغوفة بالعمل النقابي

جاكي إن دو. حفيدة 'أحد محاربي ليبيريا العنيدين'.
وهي الرئيس الوطني لنقابة عمال الرصيف في ليبيريا
(DOWUL). ترافقنا خلال مسيرتها العملية وتخبّر نشرة
البحارة ما الذي يدفعها لهذا العمل



ما هو أكثر شيء تفتخرين به ؟

أنا فخورة بمسيرتي في نقابة DOWUL وبقدرتي على إحداث التغيير - مثل الحصول على أجور وشروط أفضل لعمال الرصيف وعمال المستودعات في هيئة الموانئ الوطنية. وقد أحدثت فرقاً من خلال تنظيم النساء للدفاع عن حقوقهن.

ولكن أجازي الأكثر فخراً يتمثل بالنجاح في تنظيم العمال في محطة APMT والتفاوض على أول اتفاقية للمفاوضة الجماعية هناك. وجاء هذا النجاح بعد سبعة أشهر من الفوز بنزاع طويل وشاق بين النقابة والحكومة. وفي سبتمبر 2020، تم تعليق عمل نقابة DOWUL. وبعد شهر من ذلك قامت محطة APMT بتعليق عمل 24 عاملاً. وكل تدريباتي ومعرفتي في الـITF كانت دافعاً لي أثناء متابعتي للقضية. وقد انتصرنا أخيراً. وذلك بعون الله. ثم الـITF وجميع النقابات العمالية في جميع أنحاء العالم الذين ساندونا في تضامنهم. وفي أبريل 2021، أمرت وزارة العمل بإعادة العمال إلى وظائفهم على الفور وإنهاء تعليق عمل النقابة.

ما هي التحديات التي تلوح في الأفق ؟

في ليبيريا، نحتاج إلى بناء القدرة لتدريب العمال حتى يفهموا أهمية النقابة في أماكن عملهم. ونحن بحاجة إلى التفكير خارج الصندوق لاجتذاب المزيد من الشباب والشابات إلى عضوية النقابة. n

ما الذي دفعك إلى العمل في البحرية ؟

تطوعت كعاملة مياومة في ميناء فريبورت مونروفيا. وهو أكبر موانئ ليبيريا الأربعة. بين عامي 2004-2005. وتم توظيفي لاحقاً في إدارة الصرف الصحي. إلى أن تم فصلي بسبب الدفاع عن حقوق العمال. بعد ذلك تم انتخابي كمنظمة نقابية في نقابة DOWUL في يونيو 2005. وبدأ ينمو شغفي بالعمل النقابي.

ما هي المناصب النقابية التي توليتها ؟

لقد أصبحت منسقة لشؤون المرأة في النقابة. ثم الرئيسة الوطنية للمرأة في كونغرس العمال الليبيري (LLC). وتم انتخابي أميناً عاماً بالنيابة لنقابة DOWUL في عام 2012 وأول رئيس وطني لها في عام 2018. وفي عام 2021، تم انتخابي نائباً للرئيس الوطني لكونغرس العمال الليبيري LLC. وأنا أيضاً رئيسة منطقة إفريقيا في لجنة عمال الرصيف في الـITF، والتي تُمكنني من الدفاع عن حقوق العمال البحريين على الصعيد الدولي.

هل عانيت من التمييز الجندي ؟

نعم. لمرات عديدة. وبصفتي امرأة. علي أن أكون جريئة جداً للتحدث علناً عن القضايا التي تؤثر على العاملات النساء والنقابيات. وخلال إضرابنا ضد محطات APM. كنت المرأة الوحيدة من بين خمسة نقابيين تم سجنهم. وكان ذلك واحداً من أسعد أيام حياتي. عليك أن تنزع الخوف من داخلك. ويتعين على النساء إسماع أصواتهن والدفاع عن حقوقهن وعن بلدانهن. والعمل بشكل إيجابي جنباً إلى جنب مع الرجال.

النقابات تحقق مكاسب كبيرة في تأمين سياسات الملاحه الساحليه

كريس جيفن، رئيس فرقة عمل الملاحه الساحليه في الـITF، يسلط الضوء على الجهود التي يبذلها الآحاد العالمي لتأمين سياسات الملاحه الساحليه. وكيف تؤدي هذه الجهود إلى تحقيق مكاسب كبيرة

إن الملاحه الساحليه تُقيد النشاط الأجنبي في التجارة الساحليه لبلد ما. بهدف حمايه صناعات الشحن البحري المحليه. وضمان الاحتفاظ بالعمال البحريين المهرة. والحفاظ على المعارف والتكنولوجيا البحريه. وتعزيز السلامه والأمن القومي.

تم إنشاء فرقة العمل التي أتولى رئاستها لدفع عجله تنفيذ سياسه الـITF الوطنيه للملاحه الساحليه ولدعم النقابات المنتسبه للـITF لتعزيز وحمايه الملاحه الساحليه في بلداننا.

في بلدان مثل الولايات المتحده الأمريكية وكندا. حيث تم وضع قوانين الملاحه الساحليه منذ فترة طويله وهي عنصر رئيسي في سياسه

الشحن البحري المحليه والدوليّه. تُواصل النقابات الدفاع بنجاح ضد الهجمات على الملاحه الساحليه من قبل مصالح الشركات الخادمه التي تدفع باتجاه السباق نحو الحضيض.

النقابات المتواجده في بلدان مثل النرويج وأستراليا ونيوزيلندا تقود النضال من أجل تأمين سياسات جديده للشحن البحري والعماله بحيث ترتبط ارتباطاً مباشراً بالملاحه الساحليه. وقد حققت هذه المكاسب السياسيه من خلال أعمال المناصره التي توضح أن قوانين الملاحه الساحليه تؤثر تأثيراً إيجابياً بطرق شتى. فهي تخلق وتدعم الوظائف المحليه. وتؤمن قدرة الأسطول الاستراتيجيه. وتسهل فرص التدريب والتعليم للبحاره. وتوفر الأجور وظروف العمل اللائقه لجميع البحاره العاملين في هذه القطاعات.

تدعم فرقة العمل أيضاً النقابات المنتسبه التي تتطلع إلى استدامه أو وضع سياسات جديده تعزز مبدأ تخصيص التجارة البحريه المحليه لصالح مواطنيها.

إن الحكومات في جميع أنحاء العالم تنظر في كيفيه إنشاء سلاسل توريد أكثر مرونة. وذلك في أعقاب التجربة التي خضناها أثناء جائحه كوفيد-19. وتقوم فرقة العمل بتنظيم حملات لتذكير هذه الحكومات بالقيمه الهامه والاستراتيجيه التي يجب أن تُولى لسياسات الشحن المحليه في هذه الخطط. n

نقابة البحاره الأستراليه MUA ضمن كادر فرقة العمل لإنشاء أسطول استراتيجي أسترالي

المسؤولون الوطنيون في نقابة MUA بادي كروملين، وميش إيل مايرز، وجيمي نيولين مع رئيس الوزراء أنتوني ألبانيز، أغسطس 2022



رحبت النقابة البحريه الأستراليه بالخطوات التي اتخذتها الحكومه لإنشاء فرقة عمل معنيه بالأسطول الاستراتيجي لضمان استمرار حصول البلد على الواردات الأساسيه. مثل الوقود. في حالة وقوع كارثه وطنيه أو نزاع دولي.

رئيس نقابة البحاره الأستراليه MUA بادي كروملين سوف يُمثل النقابة والبحاره الأستراليين في فرقة العمل. والتي ستضم ممثلين عن الصناعه. والنقابات. وممثلين عن وزارة الدفاع والحكومه لبحث تشكيل وحجم وتشغيل الأسطول الاستراتيجي.

خلال المحادثات مع رئيس الوزراء أنتوني ألبانيز. أثار مسؤولو نقابة البحاره الأستراليه MUA الحاجه إلى أماكن للتدريب المهني لضمان توفير العماله الكافيه للأسطول موسع من السفن التي ترفع العلم الأسترالي والمأهولة بالطواقم الأستراليه. كما طالبوا بإصلاح قانون العمل الأسترالي لضمان متطلبات العمل الأستراليه في المشاريع الكبرى. مثل مشاريع الرياح البحريه المموله فيدرالياً.

سلطت أزمة حرائق الغابات في 2020/2019 ووباء فيروس كورونا الضوء على عدم وجود أسطول أسترالي لنقل الإمدادات وتوفير الأمن والسياده الاقتصاديه. n



سرقعة الملايين من أجور البحارة الأجانب سنوياً فى أستراليا

وفقاً لتقرير جديد، يتعرض البحارة الدوليون على متن السفن الأجنبية العاملة فى التجارة الساحلية الأسترالية لسرقعة أجورهم المستحقة كل عام. إيان براى، مفتش الـITF ومنسق أستراليا، يخبرنا المزيد

فى أستراليا، يتم تعزيز معايير اتفاقية العمل البحرى MLC التى حمى البحارة من الاستغلال من خلال الأنظمة المحلية. بهدف سد الفجوة بين معايير العمل المطبقة على السفن المسجلة فى البلدان الأجنبية وتلك التى تعتبر مقبولة اجتماعياً فى أستراليا. ومع ذلك فإن التراخيص المؤقتة (TL) التى تم استحداثها فى عام 2009 تعفى أول رحلتين من رحلات 'حسن النية' من تطبيق المعايير المحلية، ولا تُعتبر السفينة منخرطة فى التجارة الساحلية إلا عندما يتم حملها بالبضائع.

حدد التقرير أن سرقعة الأجور حدثت بثلاث طرق.

- قد لا تقوم هيئة السلامة البحرية الأسترالية AMSA بإنفاذ أحكام اتفاقية عمل البحارة بصورة جيدة، لأنها تميل إلى الاستجابة فقط للشكاوى المقدمة من الـITF.
- بعد رحلتى 'حسن النية'، غالباً لا تلتزم شركات الشحن البحرى بالأجور والاستحقاقات المطلوبة.
- غالباً ما تغادر السفن المياه الأسترالية قبل إتمام إجراءات الإنفاذ.

منذ صدور قرار المحكمة الفدرالية لعام 2014 بالسماح بزيادة استخدام التراخيص المؤقتة، ارتفع استخدام السفن الأجنبية المأهولة بأطقم غير وطنية - من 25 فى المائة فى عام 2014 إلى أقل بقليل من 60 فى المائة فى عام 2019.

يقوم الـITF بوضع مقترحات لإجراء تغييرات تشريعية وتنظيمية لسد هذه الثغرات، ولإدخال تحسينات كبيرة على الطريقة التى تقوم بها أستراليا بالتفتيش وتنفيذ التزاماتها بموجب اتفاقية العمل البحرى MLC. n

جزء كبير من عملنا كمفتشين يتمثل فى استرداد الأجور غير المدفوعة للبحارة الأجانب. ولكن نظراً لوجود أربعة مفتشين فقط لدينا لتغطية أستراليا بأكملها، فقد تبين أن عمليات التفتيش المحدودة التى أجريناها لم تسترد سوى مبلغ صغير من إجمالي الأموال المستحقة. لذلك قمنا بإجراء بحث للحصول على صورة أوضح.

لقد شعرنا بالصدمة عندما علمنا أنه يتم سرقعة 65 مليون دولار أسترالى (44 مليون دولار أمريكى) من أجور البحارة الأجانب كل عام فى أستراليا.

يقوم مفتشو الـITF فى أستراليا بإجراء ما بين 450 و 500 عملية تفتيش للسفن سنوياً، من إجمالي 6,000 سفينة تزور البلاد كل عام.

فى الفترة بين عامى 2018 و 2021، أجرينا 1,824 عملية تفتيش واستعدنا ما مجموعه 13.5 مليون دولار أسترالى تقريباً (أكثر من 9.1 مليون دولار أمريكى) - بمتوسط 513 دولار أسترالى (349 دولار أمريكى) لكل عامل. (يتم حساب متوسط هذه النتائج خلال جميع التفتيشات التى قمنا بها، بما فى ذلك السفن التى لا توجد عليها مشاكل.) وهذا مبلغ كبير من المال بالنسبة للبحارة من البلدان الفقيرة، الذين تعتمد عائلاتهم على دخلهم.

كما استعادت السلطات الأسترالية بعض الأجور عند فحصها لمشاكل معينة. فقد استعادت هيئة السلامة البحرية الأسترالية (AMSA) 405,000 دولار أسترالى (275,000 دولار أمريكى) فى عام 2020، و 175,000 دولار كندي (119,000 دولار أمريكى) فى عام 2021. واسترد محقق شكاوى العمل العادل مبلغاً إجمالياً يقل بقليل عن 1.6 مليون دولار أسترالى (حوالى مليون دولار أمريكى) خلال الفترات الثلاث 2018-2019 و 2019-2020 و 2020-21.



فيليكس روندينا إمبراس جونيور على متن السفينة، وبرفقة مفتش الـITF أرفين بيرالتا

الـITF يطالب بحظر وكالة توظيف تتقاضى رسوماً غير قانونية

يأمل الـITF أن تؤدي أدلته إلى حظر دائم لهذه الوكالة. وطالب الـITF أيضاً أن تتخذ إدارة العمال المهاجرين الفلبينية DMW موقفاً أكثر صرامة مع وكلاء التوظيف الفاسدين لحماية البحارة من أصحاب العمل عدمي الضمير.

تواصل معي ثلاثة من البحارة وهم - ريكاردو داغامي آية-آي، وسيزار أيبس جوربلا، وتوني دون دومانيس دي جوزمان - في 28 يونيو للإبلاغ عن سوء ظروف العمل والمعيشة على متن السفينة وعدم تلقيهم لأجورهم.

أما البحار الرابع وهو، فيليكس روندينا إمبراس جونيور، فقد تواصل معي بعد ذلك بوقت قصير. وقد وظّفته شركة جلوبال مارين على متن سفينة دعم صغيرة، حيث أصيب بالمرض، وشككت شركة جلوبال مارين في ادعائه بأن إصابته كانت ناجمة عن العمل ورفضت منحه إجازة مرضية أو مالياً لتغطية نفقات علاجه الطبي. قامت نقابة AMOSUP المنتسبة للـITF بمساعدة البحار في تقديم مطالبة قانونية للحصول على بدل نقدي عن فترة المرض وسداد نفقاته الطبية وأجوره المستحقة. وبينما تنظر اللجنة الوطنية لعلاقات العمل في مطالبه، عاد فيليكس إلى الخدمة على متن السفينة وقدم صندوق بحارة الـITF مساعدة مالية لعائلته.

تم تعليق ترخيص إحدى وكالات التوظيف في الفلبين لأنها تتقاضى رسوماً غير قانونية لتوظيف البحارة. وذلك بعد تسليط الضوء على ممارساتها غير القانونية. وفقاً لما ذكره المفتش أرفين بيرالتا من مانبلا، الذي تعامل مع القضية

تم إدراج شركة جلوبال مارين للموارد البحرية، ومقرها مانبلا، ضمن القائمة الحمراء في دليل موقع ITFShipBeSure.org لوكلاء التوظيف في أواخر يوليو 2022 - وهذا بمثابة تحذير للبحارة بضرورة تجنب البحث عن عمل من خلال تلك الوكالة.

قدم الـITF أدلة قاطعة إلى إدارة العمال المهاجرين الفلبينية (DMW)، التي تنظم عمل وكالات التوظيف في البلاد، تفيد بأن أربعة بحارة تم تحصيل رسوم توظيف غير قانونية منهم، وتم توظيفهم مع أصحاب عمل مختلفين وعلى سفن مختلفة عن تلك الموصوفة في عقودهم، وكان بعضهم مستحقاً لأكثر من أجر شهرين.

قامت إدارة العمال المهاجرين الفلبينية DMW بتعليق رخصة شركة جلوبال مارين، ولكن بعد فترة وجيزة أعادت تفعيل رخصة الشركة.

هل تبحث عن وظيفة ؟ قم بزيارة موقع ShipBeSure أولاً

قبل أن تبدأ في البحث عن وظيفة، تحقق من موقع الـITF - www.itfshipbesure.org/

سوف يرشدك الموقع بدقة خلال عملية التوظيف. وقد ينقذك حتى من الاحتيال.

تم إنشاء موقع ShipBeSure من جانب الـITF لتحديد هوية وكلاء التوظيف المحتملين وإدراجهم ضمن القائمة الحمراء - حتى لا يقع البحارة ضحايا لهم.

يحتوي الموقع على معلومات ونصائح مهمة يسهل تصفحها:

- **بداية العمل** - إرشادات حول ما يجب عليك فعله قبل صعود السفينة وما الذي يجب أن تنتبه له إذا ما استعنت بوكالة توظيف. وهذه الإرشادات تحدد حقوقك بموجب اتفاقية العمل البحري. وتدرج قوائم مُشغلي الرحلات البحرية وتفصيل الاتصال بهم وتوصي الباحثين عن عمل بالذهاب مباشرة إلى مشغلي السفن.

- **البحث عن وكالة توظيف** - ابحث عن وكالات التوظيف المسجلة رسمياً في الهند أو إندونيسيا أو ميانمار أو الفلبين، وشاهد تصنيف الـITF لها. الوكالات ذات السمعة الجيدة مدرجة على القائمة الخضراء، وننصحك بتجنب الوكالات المدرجة على القائمة الحمراء مثل جلوبال مارين.

- **الاحتيال والوظائف المزيفة** - كيفية التعرف على علامات الاحتيال وكيفية اكتشاف عملية احتيال لسفينة سياحية عبر الفيسبوك. توفر صفحة تنبيهات الاحتيال طريقة للتحقق من عمليات الاحتيال، والشركات ومواقع الويب المزيفة.

- **البحث عن سفينة أو مفتش أو نقابة** - ابحث عن سفينة أو مفتش أو نقابة - اكتشف المزيد عن سفينة قد تفكر في الانضمام إليها. أو حدد أقرب مفتش أو نقابة منتسبة للـITF يمكنها تقديم المساعدة.

- **أبلغ عن وكيل أو عملية احتيال** - أخبر الـITF إذا حددت عملية احتيال أو موقع ويب مزيف حتى يتمكن الـITF من التحقيق في الأمر والحفاظة على موقع ShipBeSure شاملاً ومحدثاً قدر الإمكان.

للحصول على نصيحة حول فرصة عمل لست متأكداً منها - أو للإبلاغ عن عملية احتيال - اتصل بالـITF على: jobscam@itf.org.uk

تذكر القاعدة الذهبية - إذا كانت الوظيفة تبدو جيدة جداً لدرجة يصعب تصديقها، فعلى الأغلب أنها ليست حقيقية.



"ينبغي على البحارة أن يتجنبوا أي وكالة توظيف تتقاضى رسوماً لغايات التعيين. هذه الوكالات تخرق القانون لأنها لا تتوقع أن يدفع لها مالك السفينة. وهذه إشارة تحذيرية - بأن مالك السفينة لن يدفع لكم أجركم أيضاً."



أدلى كل واحد من البحارة الأربعة بشهادة تفيد بأنه قبل توظيفهم مباشرة في مارس وأبريل 2022، قاموا بزيارة مكاتب شركة جلوبال مارين في مانيبلا وأن مدير الأسطول جيلبرت توريسر قد طلب منهم دفع رسوم لغايات التوظيف تتراوح بين 600 دولار أمريكي و 1,000 دولار أمريكي، وأنهم قاموا بدفعها. وهذا التصرف محظور بموجب اتفاقية العمل البحري MLC التي صادقت عليها الفلبين والتي تُشكل جزءاً من قوانين البلد.

ستيف تروسديل، بصفته منسق مفتشية الـITF حذر بقوله، "ينبغي على البحارة أن يتجنبوا أي وكالة توظيف تتقاضى رسوماً لغايات التعيين. هذه الوكالات تخرق القانون لأنها لا تتوقع أن يدفع لها مالك السفينة. وهذه إشارة تحذيرية - بأن مالك السفينة لن يدفع لكم أجركم أيضاً."

ساعد الـITF البحارة الأربعة على العودة إلى الفلبين في أوائل يوليو ثم أفتح شركة جلوبال مارين بإعادة رسوم التوظيف لهم. وفي يوليو، توصلت شركة جلوبال مارين إلى تسوية مع البحار آية-آي بشأن أجوره المستحقة، غير أن الثلاثة الآخرين ما زالوا يتابعون مطالباتهم المتمثلة بأجر أكثر من شهرين.

إن وكالات التوظيف معدومة الضمير تسخر من عقود وقواعد وأنظمة إدارة العمالة الفلبينية (POEA) التي تكفل حماية حقوق العمال المهاجرين أثناء عملهم خارج بلادهم. ويعتقد هؤلاء المتغطرسون أنهم يستطيعون تجنب العقوبات باستخدام التهريب والمال والعلاقات الاجتماعية لخداع أفراد الطواقم الفلبينية واستغلالهم. n



البحارة في قلب التحول إلى الشحن البحري الخالي من الكربون

معه آمن بالفعل. وأننا كصناعة لدينا مسارات تدريب مصممة لرفع مستوى مهاراتهم. إن البحارة وغيرهم من العمال البحريين يشعرون بالفعل بأثار المناخ غير المستقر - أنهار جافة غير صالحة للملاحة. وارتفاع درجات حرارة أسطح المحيطات. وإغلاق الموانئ نتيجة موجات الحر والفيضانات المفاجئة."

لعب الـITF دورًا رائدًا في التأكد من أن خطة العمل هذه سوف تضع البحارة والمجتمعات في صميم عملية الانتقال إلى الشحن البحري الخالي من الانبعاثات الكربونية. وهذا يعني ضمان سلامة وصحة القوى العاملة البحرية وحماية سبل معيشتهم. وسيتطلب ما يلي:

- النظر في إعادة التأهيل. وصقل المهارات. والمهارات الخضراء الجديدة اللازمة للاحتفاظ بقوة عاملة من البحارة ذوي المهارات العالية بطريقة تضمن عدم إهمال أي بحار:
- استغلال فرص العمل اللائق عبر السفن الخالية من الانبعاثات وسلاسل توريد الوقود الخالية من الانبعاثات الكربونية؛ و
- الاعتراف بأن القوى العاملة البحرية تحتاج إلى تعزيز التنوع والمساواة بين الجنسين. لتمثيل المجتمع الذي تخدمه.

وهناك عوامل لا تقل أهمية عن السابقة - مثل كيفية دفع تكلفة الانتقال. والجهات المستفيدة منه. وكيفية النظر في سلاسل التوريد - وهذا يشمل النظر في إنتاج الوقود الخالي من الانبعاثات الكربونية والتعامل معه؛ والبنية الأساسية للموانئ؛ وصناعة السفن الخالية من الانبعاثات وإعادة تدويرها؛ وإعادة تأهيل عمال الموانئ. n

يمكنك معرفة المزيد عن فرقة العمل، أو قراءة تقرير شركة الاستشارات البحرية DNV، من خلال
<https://unglobalcompact.org/take-action/think-labs/just-transition/about>

أدت التحذيرات من أن نحو 800,000 بحار سيحتاجون إلى تدريب إضافي بحلول منتصف ثلاثينات القرن الحالي إلى نشر خطة عمل من 10 نقاط لبناء صناعة شحن بحري أكثر استدامة. فابريزيو بارسيلونا، منسق قسم البحارة والملاحة الداخلية في الـITF يوضح ما يعنيه تنفيذ الانتقال العادل بالنسبة للبحارة

إن الشحن البحري حاليًا مسؤول عن ثلاثة بالمائة من الانبعاثات الكربونية العالمية. وهناك حاجة إلى الانتقال من الوقود التقليدي إلى أنواع الوقود والتقنيات البديلة منخفضة الكربون والخالية من الكربون لتحقيق هدف العالم المتمثل في الحفاظ على الاحتباس الحراري حتى 1.5 درجة مئوية أو أقل بحلول عام 2050.

ولصياغة استجابة الصناعة لهذا التحدي. قامت نقابات البحارة ومالكي السفن وهيئات الأمم المتحدة بتشكيل فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال العادل في مؤتمر الأطراف COP26. وطلبت فرقة العمل إجراء بحث جديد واستندت إلى نتائج البحث من أجل وضع خطة العمل. التي نُشرت في مؤتمر الأطراف COP27 في نوفمبر 2022.

وتوصل البحث. الذي أجرته شركة الاستشارات البحرية الرائدة DNV. إلى أن حوالي 800,000 بحار سيحتاجون إلى تدريب إضافي بحلول منتصف الثلاثينات من القرن الحالي للوصول إلى الشحن البحري الخالي من الكربون. إلا أنه حذر من أن التدريب قد تعرقله الشكوك بشأن خيارات الوقود البديلة.

عند إطلاق خطة العمل. قال ستيفن كوتن. الأمين العام للـITF. "الخبر السار هو أن البحارة مستعدون وراغبون في أن يكونوا جزءًا من هذا الانتقال. ولكن البحارة يريدون أن يعرفوا أن الوقود الذي يتعاملون

لتشمل، من جملة أمور، الألم الشديد الذي لا يمكن علاجه على متن السفينة، ومخاطر الانتحار، والحالات التي تُوصي فيها خدمة الاستشارة الطبية عن بُعد بالعلاج على الشاطئ، ويهدف التعديل أيضًا إلى تسهيل إعادة جثث أو رماد البحارة الذين ماتوا على متن السفينة إلى أوطانهم.



الصورة: جان بلول، ف. جينو

4. الاتصال بالإنترنت. تم إضافة الحق في 'التواصل الاجتماعي' بشكل صريح إلى اتفاقية العمل البحري MLC. وهذا يعني أنه ينبغي على مالكي السفن، بقدر الإمكان، أن يوفرُوا للبحارة إمكانية الوصول إلى الإنترنت على متن سفنهم، شريطة أن تكون الرسوم معقولة، وينبغي للدول الأعضاء التي صادقت على اتفاقية العمل البحري MLC أن توفر إمكانية الوصول إلى الإنترنت في موانئها.

وتشدد التعديلات الثلاثة الأخرى على الالتزام بتوفير مياه الشرب المجانية وجيدة النوعية للبحارة، وتسلب الضوء على أهمية توفير وجبات طعام متوازنة على متن السفن؛ وتذكر أن البحارة يجب أن يكون لديهم معدات وقاية شخصية بأحجام مناسبة؛ وتسمح بإدراج اسم المالك المسجل، إذا كان مختلفاً عن اسم مالك السفينة في شهادات الضمان المالية.

وأخيراً، هناك أيضاً التزام جديد بالتحقيق بصورة وافية في جميع وفيات البحارة التي تحدث في البحر، وتسجيلها وإبلاغ منظمة العمل الدولية بها سنوياً لنشرها في سجل عالمي.

قم بتنزيل التطبيق المجاني الخاص بالأسئلة الشائعة حول اتفاقية العمل البحري MLC من خلال: <https://faqmlc.ilo.org>

تعديلات جديدة على اتفاقية العمل البحري MLC توفر حماية إضافية للبحارة

اعتمدت منظمة العمل الدولية (ILO) أحكاماً جديدة في اتفاقية العمل البحري (MLC) لتعزيز حماية حقوق البحارة في أعقاب جائحة كوفيد. بياتريس فاكوتو، رئيسة الوحدة البحرية في إدارة معايير العمل في منظمة العمل الدولية، توضح هذه الأحكام

تُقدر منظمة العمل الدولية بشدة دور البحارة في المحافظة على حركة البضائع حول العالم. وفي هذا العام، تم اعتماد ثمانية تعديلات مهمة على اتفاقية العمل البحرية MLC من أجل منحكم حماية إضافية أفضل. وينبغي أن تدخل هذه التعديلات حيز النفاذ في 23 ديسمبر 2024.

1. وكالات التوظيف. تشترط اتفاقية العمل البحري MLC حالاً أن يكون لدى وكالات التوظيف نظام حماية ساري المفعول، مثل التأمين، حتى تتمكن من الحصول على أجورك واستحقاقاتك إذا حدث خطأ ما في الوكالة، أو فشل مالك السفينة في الدفع. وهذا التعديل يعني أنه يجب على هذه الوكالات إبلاغ البحارة، قبل أو أثناء التعامل معهم، بحقوقهم فيما يتعلق بهذه الحماية.

2. هجر البحارة. سوف تكون دول العلم، ودول الميناء، والدول الموردة للعمالة ملزمة بالتعاون من أجل تسهيل الإعادة الفورية للبحارة المهجورين إلى أوطانهم، وحماية حقوق أولئك الذين يحلون محلهم على متن السفن. وهذا يعني أنه لا ينبغي بأي حال من الأحوال الاستعاضة عن البحارة المهجورين ببحارة يتم هجرهم مجدداً. وستعتمد منظمة العمل الدولية ILO والمنظمة البحرية الدولية IMO قريباً مبادئ توجيهية لسلطات دول الميناء، ودول العلم بشأن كيفية التعامل مع حالات هجر البحارة بطريقة سرعية.

3. الحصول على المساعدة الطبية. يُعزز هذا التعديل التزام الحكومات بضمان إنزال البحارة الذين يحتاجون إلى رعاية طبية عاجلة من السفن الموجودة في أراضيها، والوصول إلى المرافق الطبية على الشاطئ لتلقي العلاج المناسب. وتعرّف اتفاقية العمل البحري MLC الآن الحاجة إلى الرعاية الطبية العاجلة

النقابات البريطانية تقود حملة على مستوى أوروبا ضد الإغراق الاجتماعي للعبارات البحرية

كانت الإقالة الجماعية المروعة لموظفي شركة عبارات P&O في مارس 2022 بمثابة تذكير صارخ بالسبب الذي يدفع النقابات البريطانية إلى وضع حد للإغراق الاجتماعي من جانب شركات العبارات البحرية. ستيف يانديل، مساعد منسق قسم البحارة والملاحة الداخلية في الـ ITF، يوضح القضية



في إجراء مناقشات بشأن اتفاقية إطارية للمعايير الدنيا لتطبيقها على جميع العبارات التي تعمل من موانئ المملكة المتحدة. وطالبت النقابات بتشريع ملزم قانوناً، ولكن يبدو أن الحكومة ستحاول تقديمه كاتفاق طوعي تحت إشراف النقابات وأصحاب العمل. وسيستمر مشروع القانون في السير عبر البرلمان بهدف إقراره في أوائل عام 2023. ولذلك ستستمر النقابات في الضغط من أجل إجراء التغييرات.

ومن أجل تعزيز الجهود الرامية إلى إنهاء الإغراق الاجتماعي، قام الـ ITF وذرعه الأوروبي الـ ETF بتشكيل فرقة عمل مشتركة للعبارات العادلة، في محاولة لضمان تطبيق سياساتهم وسياسات الحكومات الوطنية على البحارة العاملين على متن العبارات في المياه الأوروبية.

قامت النقابات الفرنسية المنتسبة للـ ETF بالضغط على الحكومة الفرنسية، ورداً على ذلك، أقرت فرنسا عن دعمها لإدخال حد أدنى من المعايير على العبارات العاملة بين المملكة المتحدة وفرنسا. وفي الوقت نفسه، ستكثف النقابات البريطانية المنتسبة للـ ITF حملتها ضد الإغراق الاجتماعي على العبارات في عام 2023. n

كانت هناك موجة من الغضب العام بسبب الأنباء التي تفيد بأن شركة عبارات P&O قد قامت بشكل غير قانوني بفصل 786 بحاراً من عملهم في المملكة المتحدة. وفي 17 مارس 2022، علم العمال بفصلهم من خلال مكالمات مسجلة مسبقاً عبر تطبيق زوم، وإشعار قبل الفصل بـ 30 دقيقة. ولم تقم الشركة بواجباتها القانونية المتمثلة في التشاور مع قوتها العاملة.

إن شركة عبارات P&O مملوكة لشركة موانئ دبي العالمية العملاقة، التي سجلت أرباحاً قياسية للنصف الأول من عام 2022 بلغت 721 مليون دولار أمريكي، بزيادة 52 في المائة سنوياً. ومع ذلك، أقال شركة عبارات موظفيها حتى تتمكن من جلب عمال وكالات أرخص سعراً.

كانت هناك أيضاً مخاوف جدية تتعلق بالسلامة بشأن هذه الخطوة - فعلى سبيل المثال، قام مفتشون من وكالة الملاحة البحرية وخفر السواحل البريطانية (MCA) بإدراج 31 انتهاكاً منفصلاً غير مسبوق على إحدى عبارات شركة P&O المحتجزة، مع وجود مشاكل عليها تتراوح بين السلامة من الحرائق إلى تدريبات قوارب النجاة.

وعلى الرغم من اعتراف بيتر هيليثويت، الرئيس التنفيذي لشركة عبارات P&O صراحة للبرلمانيين البريطانيين بأنه لم يحترم المتطلبات القانونية للتسريح من الخدمة في المملكة المتحدة، فإنه حتى نهاية عام 2022، لم تكن هناك أي عقوبات حكومية ضد الشركة. وقد بدأت الآن النقابات المنتسبة للـ ITF وحكومة المملكة المتحدة

شبكة عالمية من مفتشي الـITF تخدم البحارة حول العالم

إن مفتشي الـITF موجودون هنا لدعم البحارة المحتاجين للمساعدة. نشرة البحارة تُعرِّفنا بأحدث 10 أعضاء انضموا لفريق المفتشين. وتقدم لمحة عن فرق إفريقيا والعالم العربي. وتقدم لنا تحديثاً للشبكات الإقليمية الخاصة بمسؤولي الاتصال النقابيين في الـITF

تعرف على أحدث المفتشين الذين انضموا إلينا



براين غالاغر

(بريزبان، أستراليا - النقابة البحرية الأسترالية)

أنا بحار من الجيل الرابع. وخلال 43 عامًا، عملت في جميع الأقسام البحرية. بما في ذلك الناقلات، وزوارق القطر، والسفن البحرية، وزوارق الإنقاذ، والتجريف، والشحن والتفريغ، وسفن التنقيب عن النفط، وسفن المنارات. وأنا فخور بكوني عضو مالي في نقابة MUA القوية، وكثيراً ما أعمل كمسؤول في مكتب النقابة.



جوشوا بوبك

(لوس أنجلوس، الولايات المتحدة - ILWU/IBU)

عملت في الصناعة البحرية لأكثر من 20 عامًا ومع نقابتي لمدة 17 عامًا. بما في ذلك كممثل نقابي وعضو في لجنة السلامة. انضممت إلى الـITF للنضال من أجل حقوق البحارة وظروف معيشتهم. وأنا أتطلع إلى العمل مع إخوتي وأخواتي في حملة أعلام الموامة FOC.



حكيمه سيف بحري

(ميناء كلاخ، ماليزيا - النقابة الوطنية للبحارة في شبه جزيرة ماليزيا)

لدي 13 عامًا من الخبرة كرئيس تنفيذي ومسؤول أول في حديد المواقع الديناميكية. وقد خدمت في كل من شركات الشحن والنفط والغاز الدولية والمتعددة الجنسيات. وسيكون مقري في ميناء كلاخ ولكن سأعطي موانئ أخرى في ماليزيا.



رودريغو بينتو أغويرو

(فالبارايسو، تشيلي - نقابة أعضاء الطواقم البحرية التشغيلية، FETRICH، ونقابة ضباط البحرية التشغيلية المهنية المشتركة بين الشركات، SIPROMAM)

دخلت المدرسة البحرية التشغيلية في عام 1982 وأصبحت ضابطاً بحرياً في عام 1987. وحصلت على شهادة الكفاءة العملية في عام 1993. ومنذ ذلك الحين حصلت على شهادة في العلوم البحرية، ودبلوم في الشؤون الخارجية والموارد البشرية. أنا عضو في نقابة SIPROMAM منذ عام 1998. وتم انتخابي رئيساً لها في عام 2006.



أدان سواريز

(مونتيفيديو، أوروغواي - UTT)

عملت في البحر لأكثر من 30 عامًا كرئيس للبحارة، ثم انتقلت للعمل في نقابتي بدوام كامل. ومنذ عام 2019، وأنا على اتصال مع الـITF. وتضمنت خبرتي المهنية البحرية صياغة الاتفاقيات، وحل دعاوى، وإعادة البحارة إلى أوطانهم. وبصفتي مفتش في الـITF، سأناضل من أجل العدالة الاجتماعية وحقوق البحارة.



غودلايف أوكورو

(لاغوس، نيجيريا - نقابة عمال الملاحة البحرية في نيجيريا)

أحمل شهادة الدبلوم العالي في إدارة الأعمال، وشهادة في السلام وحل النزاعات. وقد عملت كباحر وشغلت العديد من المناصب في نقابة MWUN، بما فيها رئيس للمنطقة ونائب رئيس الإقليم. وستساعدني خبرتي الأكاديمية والصناعية في أداء الدور المطلوب مني كمفتش للـITF.



جيم ماكفي

(دبلن، أيرلندا - SIPTU)

عملت سابقاً كمنظم نقابي مع أكبر نقابة عمالية عامة في أيرلندا، وهي نقابة SIPTU. وقبل الانضمام إلى مفتشية الـITF، كنت مسؤولاً عن تنظيم عمال الرصيف في العديد من الموانئ الأيرلندية لمدة 10 سنوات، وحصلت على ثروة من الخبرة كمسؤول نقابي.



ليو هوانغ

(إنتشون، كوريا - الاتحاد الكوري لنقابات عمال الموانئ والنقل)

لقد عملت في نقابة KFPTWU كمدير للسياسات لمدة 12 عامًا. وأنا فخور جدًا بانضمامي إلى فريق مفتشية الـITF ومتحمس للعمل مع جميع المفتشين والمنسقين في جميع أنحاء العالم.

نينو توريفيلاز

(سيبو، الفلبين - نقابة البحارة الفلبينيين)

درست القانون، وعملت كمدير إداري في قسم العلاقات القانونية والعامية في نقابتي، وأنا أستاذ بحري جامعي. وبصفتي ابن عامل نقل، شهدت العديد من النزاعات العمالية. وبصفتي مفتش في الـITF، سأكون صوتاً للعمال غير المسموعين والمضطهدين. وسأستمر في النضال من أجل تحسين العمل البحري.



كيم يونغين

(بوسان، كوريا - اتحاد نقابات البحارة الكورية)

لقد منحتني خبرتي كضابط سفينة على مدار السنوات السبع الماضية فرصاً للعمل من أجل مصالح ومنافع البحارة، وكنت أشعر أحياناً أن البحارة يُعاملون كترس معدني يمكن استبداله بسهولة. يتوجب معاملة البحارة بطريقة جيدة، وأنا أرحب بهذا الدور الجديد لخدمة البحارة.



تعرف على فرق المفتشية في أفريقيا والعالم العربي

بينما نشهد زيادة في عدد البحارة الذين يطلبون المساعدة في منطقة أفريقيا، فإن ITF يواصل تعزيز شبكة مفتشيه هناك. في عام 2022، قمنا بتعيين مفتشينا الجديد في نيجيريا وفي عام 2023 سنقوم بتعيين أول مفتش لنا في السنغال. هذه التعيينات، إلى جانب مفتشينا في غانا، وكينيا، وساحل العاج، وفي المغرب والجزائر في العالم العربي، تظهر الأهمية التي يُولها ITF لكلا المنطقتين.



يوأقيم دجيجي (أبيدجان، ساحل العاج - نقابة البحارة في ساحل العاج)

بصفتي ضابطًا سابقًا لسطح السفينة، انضمت إلى عالم النقابات العمالية في أوائل التسعينيات. وكان مناصبي كأمين عام لنقابة البحارة مفيدًا للغاية. وقد جعلني هذا المنصب أقرب من الجهات الفاعلة، والمستخدمين في الموانئ والقطاع البحري، بل وحتى من ITF. لقد شغلت عدة مناصب في ITF، بما في ذلك المنسق الوطني، ورئيس لجنة البحارة الأفارقة.



كاثرين هايزيل (تيما، غانا - نقابة ضباط البحرية الغانية، GMNOA)

أنا أحد كبار المحاضرين السابقين في قسم الدراسات الملاحية في الجامعة البحرية الإقليمية. وما زلت أعمل هناك بدوام جزئي. وقد كنت عضوًا في نقابة GMNOA منذ أن كنت طالبة في منتصف السبعينيات. وانضمت إلى لجنتها التنفيذية في عام 2005. أحمل درجة الماجستير في الشؤون البحرية من الجامعة البحرية العالمية في السويد. وأنا أعمل كمفتشة لـ ITF في مينائي تيما وتاكورادي منذ عام 2019.



رشيق حامد (الدار البيضاء، المغرب - الاتحاد المغربي للشغل، UMT)

أبحرت لمدة 12 عامًا على متن سفن الحاويات وناقلات المواد السائبة والسفن المبردة. ووصلت إلى رتبة قبطان ثاني. وعملت أيضًا كمدير عمليات في محطة CMA-CGM في الدار البيضاء. وأنا عضو نشط في الاتحاد المغربي للشغل UMT منذ عام 1991 وأصبحت مفتشًا في ITF في عام 2019. أنا مقيم في الدار البيضاء ولكن بصفتي المفتش الوحيد لـ ITF في المغرب، أقوم بتغطية جميع الموانئ، والعمل مع عمال الرصيف والبحارة.



حسن ميليس (الجزائر العاصمة، الجزائر - FNNT / UGTA)

عملت كبحار لمدة 27 عامًا وكان مناصبي الأخير هو كبير الضباط في ناقلة جزائرية للغاز الطبيعي المسال. تم تعييني كمفتش لـ ITF في عام 2019 وأنا فخور بأن أكون جزءًا من عائلة ITF. وأنا مصمم على مساعدة البحارة الذين يواجهون الصعوبات وعلى ضمان احترام أصحاب السفن لمعايير العمل الوطنية والدولية.



بيتي موتوغي (مومباسا، كينيا - نقابة عمال الرصيف)

عملت في ميناء مومباسا كعامل رصيف لمدة 22 عامًا ثم أُنتخبت كعضو في المجلس التنفيذي لنقابة DWU. وتم انتخابي لاحقًا كرئيسة للجنة المرأة في المنظمة المركزية لنقابات العمال (COTU-K). ثم تطوعت لمدة عامين مع مكتب ITF في مومباسا. قبل أن أصبح مفتشًا متفرغًا في عام 2013. وشغفي هو مساعدة البحارة. وقد تعلمت الكثير من ITF في لندن ومن زملائي المفتشين.



غودلايف أوكورو (لاغوس، نيجيريا - نقابة عمال الملاحة البحرية في نيجيريا)

(انظر الصفحة المقابلة.)

شبكات الـITF تُساعدك في الأماكن التي لا يتواجد فيها المفتشون



تعمل شبكة أعلام المواءمة FOC في الـITF لمساعدة البحارة في البلدان والموانئ التي لا يوجد فيها مفتشون للـITF. وهي تتألف من مسؤولي اتصال يكفلون امتثال ملاك السفن لالتزاماتهم بتوفير أجور وظروف عمل ومعيشة لائقة على متن السفن. مسؤولو الاتصال يقومون بهذا العمل على أساس طوعي ويتم ترشيحهم من قبل النقابات المنتسبة للـITF وهم يعملون من مواقع عملهم.



العالم العربي وإيران

واجهنا تحديًا في عام 2022، حيث واصلت أعداد البحارة المهجورين في منطقتنا في الارتفاع. وكانت بعض هذه القضايا سيئة السمعة وتتراوح بين العبودية الحديثة والانتهاكات الجسيمة لحقوق الإنسان - مثل سفينة قصر جدة (المها)، حيث بقي أحد البحارة على متنها لأكثر من 10 سنوات. كما تعاملنا أيضاً مع عدد متزايد من قضايا جرم البحارة، وعدم دفع الأجور، والحرمان من المساعدة الطبية، والحرمان من الإعادة إلى الوطن.

عمل فريقنا بلا كلل ولا ملل في جميع أنحاء المنطقة، وخصوصاً على القضايا الموجودة في إيران والإمارات ومصر والمملكة العربية السعودية. في كثير من القضايا، يتواصل معنا البحارة بعد حرمانهم من أجورهم لعدة أشهر. بينما إذا تلقينا الشكاوى في وقت مبكر، فإننا نكون قادرين على المساعدة بشكل أفضل.

اتصل بمنسق شبكة أعلام المواءمة FOC (العالم العربي وإيران):

محمد الرشيدى (إسبانيا)

البريد الإلكتروني: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

(مسؤولو الاتصال في البحرين، ومصر، وإيران، والعراق، والأردن، والكويت، ولبنان، وليبيا، وعمان، والسودان، وتونس، واليمن، ونحن نقدم المساعدة في الإمارات العربية المتحدة، وقطر، والمملكة العربية السعودية.)

أمريكا اللاتينية / الكاريبي

تستمر الشبكة في توفير شريان حيوي لحياة البحارة في البلدان التي لا يوجد فيها أي مفتشين للـITF. في عام 2022، شارك عدد من مسؤولي الاتصال لدينا في المؤتمر الإقليمي لعمال الرصيف في الـITF، وفي عام 2023 نحن نتطلع إلى توسيع الشبكة، لا سيما في منطقة البحر الكاريبي.

اتصل بمنسق شبكة أعلام المواءمة FOC (أمريكا اللاتينية / الكاريبي):

ستيف تروسديل (لندن)

البريد الإلكتروني: seafsupport@itf.org.uk

(مسؤولو الاتصال، في كوستاريكا، والسلفادور، وغواتيمالا، وغيانا، ونيكاراغوا، والبيرو، وترينيداد وتوباغو، وفنزويلا)



آسيا والمحيط الهادئ

قدم مسؤولو الاتصال كل الدعم والمساعدة للموسسة للبحارة في بلدانهم المحلية وقاموا بتعزيز الشبكة الإقليمية القائمة.

وعلى الرغم من تخفيف القيود المفروضة على عملية تبديل الطواقم في معظم دول آسيا والمحيط الهادئ، إلا أن الوضع في الصين، التي أستمتمت بفرض قيود صارمة للغاية، لا يزال يمثل تحديًا كبيرًا. لقد تلقينا عددًا من الاتصالات من البحارة الأجانب الذين كانوا عالقين في حوض لبناء السفن في الصين ولم يُسمح لهم بمغادرة سفينتهم، أو من تجاوزوا مدد عقودهم ولم يتم اتخاذ ترتيبات لمغادرتهم، أو من لم يُسمح لهم بتلقي العلاج الطبي المناسب على الشاطئ.

ونظرًا لعدم وجود مفتشين أو مسؤولي اتصال للـITF في الصين، فقد بذلت شبكتنا قصارى جهدها من أجل هؤلاء البحارة. لقد تواصلنا مع السلطات المحلية والسفارات ذات الصلة ووكلاء الموانئ ومالكي السفن؛ وقمنا بتنسيق عملية تبديل الطواقم في الميناء التالي بعد الصين، حتى يتمكن البحارة من مغادرة السفينة بمساعدة مفتش الـITF أو مسؤول الاتصال هناك.

اتصل بمنسق شبكة أعلام المواءمة FOC (آسيا والمحيط الهادئ):

ساندرا برنال (أستراليا)

البريد الإلكتروني: bernal_sandra@itf.org.uk

(مسؤولو الاتصال في بنغلاديش، وكمبوديا، وإندونيسيا، وماليزيا، وميانمار، وباكستان، وبابوا غينيا الجديدة، وجزر سليمان، وتايلاند، وفيتنام)



أفريقيا

استمتمت الشبكة في التوسع في غرب أفريقيا، خصوصاً مع إضافة سيراليون. وفي عام 2023، نحن نتطلع إلى إضافة المزيد من البلدان من جميع أنحاء منطقة إفريقيا لتعزيز الشبكة والتأكد من أن البحارة لديهم من يلجأون إليه كلما احتاجوا إلى المساعدة.

اتصل بمنسق شبكة أعلام المواءمة FOC (إفريقيا):
لوسيان رازافيندرايبي (كينيا)

البريد الإلكتروني: razafindraibe_lucien@itf.org.uk

(مسؤولو الاتصال في بنين، والكاميرون، وساحل العاج، والجابون، وغامبيا، وغينيا بيساو، وغينيا كوناكري، وليبيريا، وسيراليون، وتوغو)

كيف تكون مناصراً لمكافحة التمييز الجندي في مكان العمل



كيف تكون:

مناصراً وتضع حداً لأماكن العمل العنيفة من أجل الجميع

أهمية التدخل المبكر قبل أن تتحول المواقف والمعتقدات العدائية إلى تعابير لفظية وجسدية.

وهو يدرّب الأفراد على كيفية التدخل بطرق:

- غير لفظية. مثل رفض المشاركة في محادثة مسيئة أو المشاركة في سلوك متحيز جنسياً
- لفظية. مثل التحدث مباشرة إلى الشخص المستهدف. أو التحدث إلى الجاني. أو تشجيع الآخرين على إظهار رفضهم

شاهد عامل الرصيف كام ستور وهو عضو في نقابة ILWU في كندا يكشف عن حقائق قوية حول ما يجب تغييره في مكان عمله https://fb.watch/cmj5q0WaO_-/

يتفكّس التمييز، والتنمر، والعنف ضد المرأة في أماكن العمل وفي النقابات نفسها. ويستكشف ITF كيف يمكنه استخدام تدريب المتفرجين لمساعدة الفرق والنقابات المنتسبة له على إحداث التغيير. n

يجري تشجيع الرجال الذين يشهدون قضايا التمييز الجندي في العمل على التصرف بطرق إيجابية. وذلك بفضل مبادرة مبتكرة بدأت العديد من النقابات في اعتمادها. كيم روخاس باول. المتخصص في برنامج الـITF لإنهاء العنف ضد عمال النقل النساء. يخبرنا المزيد

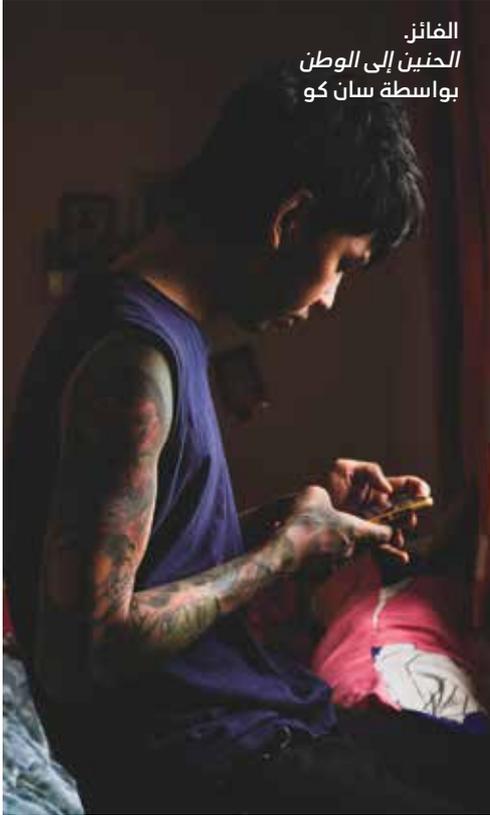
بدأت مبادرة "كن أكثر من متفرج" في إحدى المقاطعات في كندا. بشراكة بين جمعية إنهاء العنف في كولومبيا البريطانية (EVABC) و فريق كرة القدم BC ليونز في عام 2015. واشتملت المبادرة على تدريب القادة الذكور على تثقيف المدارس. والكلية. وأماكن العمل والروابط الرياضية المهنية. والترويج للبرنامج على نطاق واسع من خلال وسائل التواصل الاجتماعي. ويجري تنفيذها الآن في المدارس وأماكن العمل في جميع أنحاء العالم.

وفي الواجهة البحرية لكولومبيا البريطانية التي يغلب عليها المجتمع الذكوري. احتضنت نقابة عمال الرصيف ILWU (المنتسبة للـITF) هذه المبادرة بكل إخلاص. فقد دربت النقابة بالفعل أكثر من 6,000 من عمالها وهي متحمسة لمعرفة تأثير هذه المبادرة على السلوك والتغيير الثقافي - سواءً في أماكن العمل أو في المجتمعات التي ينتمي إليها العمل.

ويستند البرنامج إلى فهم مفاده أن أقلية فقط من الرجال يقومون بالعنف والاعتداء. وأن معظم الناس يرغبون في العيش والعمل بسلام واحترام. ولكن عندما يُترك السلوك الضار دون التصدي له. يكون له تأثير سلبي أوسع على ثقافة مكان العمل.

ويهدف البرنامج إلى خلق أماكن عمل أكثر أماناً وأكثر احتراماً وشمولية. وذلك باستخدام نموذج المناصرين الذكور. ويدعو البرنامج إلى أن العنف ضد المرأة ليس مشكلة بتوجب على المرأة حلها. وبدلاً من ذلك يحاول البرنامج تعزيز دور الرجال في التحدث إلى الرجال والفتيان حول أهمية إنشاء علاقات صحية وأهمية القول لا للعنف ضد المرأة.

يعالج البرنامج ثقافة مكان العمل التي تسامحت منذ فترة طويلة مع التنمر والحرش. وهو يتصدى للسلوكيات الراسخة. وهو يقوم بذلك من خلال حفيز الحوارات الجادة. ومن خلال استخدام مقاطع الفيديو التي تعرض سيناريوهات مكان العمل. ومن خلال إظهار



الفائز.
الحنين إلى الوطن
بواسطة سان كو

مستقبل مشرق لمسابقة صور البحارة

بناءً على النجاح الهائل الذي حققته آخر ثلاث مسابقات للتصوير الفوتوغرافي للبحارة. فإن صندوق بحارة الـITF سوف يجعل هذه المسابقة حدثاً سنوياً يتم إطلاقه في يوم البحارة.

تم عرض أفضل ثلاثين صورة تحت عنوان 'الحياة في البحر 2022' في معرض وحفل توزيع الجوائز الذي أقيم خلال المؤتمر العالمي كرو كونيك في مانبلا. الفلبين. ويعمل صندوق البحارة حالياً على مشاركة صور وقصص البحارة السابقة خلال المتاحف البحرية في جميع أنحاء العالم - في محاولة منه للحصول على اعتراف عام وواسع بالبحارة بوصفهم القوة العاملة غير المرئية التي تحافظ على حركة سلاسل التوريد العالمية خلال الأحداث الأكثر دراماتيكية.

شاهد الصور الفائزة على الموقع <https://www.seafarerstrust.org/what-we-do/photo-competition-2022>.

إن صندوق بحارة الـITF هو الذراع الخيري للـITF - اكتشف المزيد عبر الموقع www.seafarerstrust.org



مساعدة الطلاب الأوكرانيين

كيتي هيغنبوتوم، رئيسة صندوق البحارة في الـITF، تقدم برنامجاً يُمكن 50 طالباً أوكرانياً من إكمال دراساتهم البحرية بينما تُدمر الحرب بلادهم

إن الغزو الروسي لأوكرانيا في 24 فبراير 2022، والأحكام العرفية التي تلتها قد منعت البحارة الأوكرانيين من الانضمام إلى السفن. وكان لهذا الأمر تأثير كبير على طواقم السفن. ولم يتمكن الطلاب في المؤسسات التعليمية البحرية من الحصول على الخبرة البحرية اللازمة التي يحتاجونها لإكمال تدريبهم والحصول على شهادات الخبرة.

تمكنت أكاديمية خيرسون البحرية الحكومية من مواصلة شكل من أشكال التعلم عن بعد. على الرغم من أن مبانيها قد تم احتلالها. ولكن هناك حاجة إلى بذل المزيد من الجهد لمساعدة هؤلاء الطلاب. وتوصلت نقابة عمال النقل البحري في أوكرانيا (MTWTU) وصندوق بحارة الـITF لفكرة المشروع - وهي منح طلاب ولاية خيرسون البحرية من المناطق المحتلة فرصة للدراسة في الأكاديمية البحرية الليتوانية (LMA) في كلايبيدا.

ومنذ بداية سبتمبر 2022، أصبح الطلاب المتدربون قادرين على الجمع بين المحاضرات والدروس العملية في مؤسستين تعليميتين في وقت واحد. وسوف يحصلون على شهادتي الكفاءة الليتوانية والأوكرانية.

يُركز المشروع على الطلاب الذين أكملوا عامهم الثالث لكنهم لم يتمكنوا من إكمال دراساتهم والحصول على شهادتهم. وهم بذلك يلتحقون بالأكاديمية البحرية الليتوانية LMA ويتلقون الدعم المالي للدراسة الأكاديمية والإقامة والمعيشة في ليتوانيا. ويحصلون على المساعدة لإيجاد فرص العمل.

تعمل الأكاديميتان معاً لضمان حصول الطلاب على تعليم من الدرجة العليا في بيئة مناسبة في كلايبيدا. مع الحفاظ على اتصالهم مع أكاديمية خيرسون.

أيضاً يقدم صندوق البحارة الدعم المالي للطلاب المتدربين في أوديسا. n

حملة جديدة للحد من الإصابات والوفيات في أماكن العمل في الموانئ

والـ ITF. بالإضافة إلى الجهات التنظيمية في هذه الصناعة وشركات التأمين.

لقد حددنا الحاجة إلى اتباع نهج متسق لإدارة مخاطر السفن. وفي الوقت الحالي، تمتلك معظم الموانئ والمحطات الطرفية نسختها الخاصة من برامج تقييم مخاطر السفن. ولكن لم يكن هناك نهج متسق لتحديد وإدارة المخاطر في مناطق العمل قبل بدء العمليات. كما أن التواصل ضئيل أو معدوم بين الموانئ التي تقصدها سفينة ما لتنبية بعضها البعض إلى أي عيوب أو مخاطر على متن السفينة.

ولكننا شرعنا في اتخاذ الخطوات الأولى لتغيير ذلك. حيث يُشارك الـ ITF في مشروع تقوده الرابطة الدولية لتنسيق مناولة البضائع ICHCA لوضع وتنفيذ معيار عالمي لعمليات تفتيش أماكن عمل السفن. وسيغطي هذا المعيار جميع جوانب عمل السفينة. وسوف يُحدد المخاطر وسيسيطر عليها. وسيقلل أو يمنع الإصابات الخطيرة والوفيات على متن جميع أنواع سفن الشحن.

وسيؤدي وجود معيار دولي إلى ما يلي:

- تحقيق تكافؤ الفرص لجميع أصحاب المصلحة
- ضمان إمكانية مشاركة المعلومات وفهمها
- وضع إجراءات مشتركة لتدريب الموظفين على إجراء عمليات التفتيش
- زيادة كفاءة العمليات، من خلال عمليات التفتيش المشتركة
- جعل العمليات أكثر أماناً. وإدارة المخاطر قبل أن تصبح حوادث

ونحن نأمل في تطوير معيار التفتيش وتوفيره على شكل تطبيق أو أداة عبر الإنترنت للموانئ والمحطات الطرفية. n

كشفت مراجعة أجراها الـ ITF أن 200 من عمال الرصيف والبحارة قد أصيبوا بجروح خطيرة وأن أكثر من 700 قد لقوا حتفهم خلال عملهم في الموانئ على مدى السنوات الـ 20 الماضية - وهذه هي فقط الحوادث التي تم الإبلاغ عنها. ستيف بيغز، كبير المساعدين في قسم عمال الرصيف في الـ ITF، يشارك خطته لجعل الموانئ أكثر أماناً للعمل فيها

هذه الأرقام غير مقبولة، وهي لا تشمل عدداً كبيراً من الإصابات والوفيات التي لا يتم الإبلاغ عنها. كما أنها لا تشمل الوفيات المرتبطة بالصيد أو الرحلات البحرية.

على الرغم من أن هذه الأرقام تزداد وتنخفض عبر مختلف السنوات خلال فترة العشرين عاماً التي شملها الاستطلاع، إلا أن هناك اتجاهًا عامًا واضحًا نحو الارتفاع: ففي عام 2000، تم الإبلاغ عن 18 حالة وفاة وثلاث إصابات خطيرة، بينما في عام 2022، كانت هناك 87 حالة وفاة و 26 إصابة خطيرة.

ومن النتائج الرئيسية لمراجعة الـ ITF أن 71 بالمائة من الوفيات المبلغ عنها قد حدثت على متن السفن. وكان معظمهم من أفراد الطاقم. ولكن العديد منهم كانوا من موظفي الموانئ الذين يصعدون على متن السفن للقيام بمهام مناولة البضائع. وبناقش الـ ITF مع الرابطة الدولية لتنسيق مناولة البضائع ICHCA كيفية التعاون من أجل تغيير هذا الوضع.

إن الرابطة الدولية لتنسيق مناولة البضائع ICHCA هي منظمة غير حكومية تجمع بين صناعات الموانئ والشحن لتحسين صحة وسلامة ورفاه جميع العمال المرتبطين بهذه الصناعات. ويتألف أعضاؤها من مشغلي المحطات العالمية، وخطوط الشحن البحري الرئيسية.

وخلصت الدراسة إلى ما يلي:

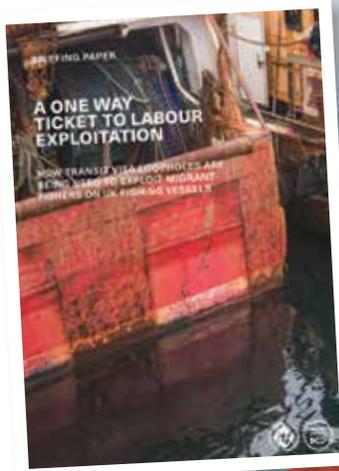
- 35 بالمائة من الصيادين أفادوا بأنهم يتعرضون لعنف جسدي منتظم بما في ذلك الاعتداء العنصري والعنف الجنسي.
- بلغ متوسط أجر الصيادين المهاجرين 3.51 جنيه إسترليني في الساعة، أي أقل بثلاث مرات تقريباً من الحد الأدنى الوطني للأجور الذي يحق لجميع الأطقم العاملة على متن سفن الصيد التي ترفع علم المملكة المتحدة الحصول عليه.
- 19 بالمائة من المشاركين أفادوا بأن ظروف العمل تشير إلى العمل الجبري.
- 18 بالمائة من الصيادين المهاجرين أفادوا بأنهم يعملون على متن سفن غير مذكورة في عقدهم بما يشكل انتهاك واضح لشروط تأشيرة العبور الخاصة بهم.
- أفاد معظم الصيادين المهاجرين بأنهم مطالبون بالعمل لساعات طويلة دون استراحات كافية، مما يشكل انتهاكاً لاتفاقية منظمة العمل الدولية بشأن العمل في صيد الأسماك (C188)، التي صادقت عليها المملكة المتحدة في عام 2019.
- يخشى الصيادون المهاجرون من الترحيل إذا تحدثوا علانية. وقال أكثر من 60 في المائة من الصيادين (من فيهم مواطنو المملكة المتحدة) إنهم لن يقوموا بتقديم أية شكاوى مطلقاً خوفاً من إدراجهم ضمن القائمة السوداء.

أحد الصيادين المهاجرين قال لـمختبر الحقوق: "بسبب التأشيرة، يتوجب عليك البقاء على متن تلك السفينة. وإذا تركت السفينة طلباً للمساعدة، فقد لا تتمكن من العمل. أنت فقط تنتظر بدون مال. أما إذا طلبت المساعدة، فسوف يتصلون بالوكالة ويقولون أنك كسرت تأشيرتك وسيكون عليك دفع تكاليف سفرك إلى وطنك."

يبحث ITF حكومة المملكة المتحدة على سد الثغرات التي تسمح بهذا الاستغلال. والتوقف عن استخدام تأشيريات عبور البحارة للصيادين المهاجرين. والتحول إلى نظام تأشيريات العمال المهرة، الذي يمنحهم حماية أفضل وظروف عمل لائقة.

قم بتنزيل تقرير السماح بالاستغلال دون عقاب؟ - إثبات انتهاكات عمالة صيد الأسماك في المملكة المتحدة من خلال tinyurl.com/Lettingexploitationoffthehook

قم بتنزيل تذكرة زهاب بدون عودة لاستغلال العمالة: كيف يتم استخدام ثغرات نظام تأشيريات العبور لاستغلال الصيادين المهاجرين على متن سفن الصيد البريطانية من خلال <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/one-way-ticket-labour-exploitation>. n



تقرير صادم يؤكد استغلال المملكة المتحدة للصيادين المهاجرين

يؤكد تقرير صدر مؤخراً أن العمال المهاجرين في صناعة صيد الأسماك في المملكة المتحدة يواجهون استغلالاً في العمل وانتهاكات لحقوق الإنسان، وهم يخشون من التحدث علانية. كما يوضح كريس ويليامز خبير مصيد الأسماك في الـITF

بين شهري يونيو وأكتوبر 2021، قام مختبر حقوق جامعة نوتنغهام بدراسة ظروف عمل طواقم المملكة المتحدة، والاتحاد الأوروبي، والعمال المهاجرين عبر أسطول الصيد البريطاني.

يؤكد التقرير أن جميع صيادي الأسماك من خارج المنطقة الاقتصادية غير الأوروبية (EEA) قد تم إحضارهم إلى المملكة المتحدة بتأشيريات عبور البحارة وتعرضوا للاستغلال لأن سياسات الهجرة في المملكة المتحدة ('البيئة المعادية') واتفاقية العمل البحري MLC/ولوائح اتفاقية مصائد الأسماك (C188) غير مترابطة. وقد كشف الـITF في مايو 2022 أن إساءة استخدام هذه التأشيريات مكنت أصحاب العمل عديمي الضمير من اللعب على مخاوف الصيادين المهاجرين بشأن وضعهم كمهاجرين، حملهم على العمل لفترات طويلة وشاقة مقارنة بالطواقم المحلية. وبمقابل أجور زهيدة.

قال صياد بريطاني تمت مقابله من قبل مختبر الحقوق: "سمعت مالك سفينة يقول. يمكنني الحصول على 2-3 طواقم أجنبية بتكلفة طاقم واحد من البحارة المحليين."



الاتحاد الدولي
لعمال النقل

أيها البحارة - اجعلوا الـITF وجهة اتصالكم اليومية للحصول على المعلومات والمشورة

مواقع الـITF الإلكترونية



www.itfseafarers.org - تعرف على حقوقك وكيف
يقدم مفتشو الـITF المساعدة في عرض البحر وفي
الميناء من خلال موقعنا المخصص للبحارة



www.itfshipbesure.org - اطلع على كل ما تحتاج
معرفته إذا كنت تبحث عن وظيفة



www.itfglobal.org - تابع أحدث التطورات التي تؤثر
على العمال ونقاباتهم المنتسبة لـITF

تطبيقات الـITF المجانية - متوفرة لجميع أجهزة الـAndroid والـIOS

يمكنك تنزيلها من متجر التطبيقات app store من
www.itfseafarers.org/en/look-up/-itf-seafarers-apps

بحارة الـITF

- حقق من السفينة التي تعمل
على متنها
- اكتشف من أين حصل على
المساعدة في الأزمات
- تواصل مع الـITF
- ابحث عن مفتش لـITF أو
نقابة بحرية منتسبة لـITF
- ابحث عن معلومات ونصائح
حول الصحة والحياة



الـITF على مواقع التواصل الاجتماعي

• تابعنا وشارك برأيك في آخر الأخبار عبر
الهاشتاغ #itfseafarers على Twitter وعلى
www.facebook.com/ITFseafarerssupport



• تابعنا على
www.instagram.com/ITFseafarerssupport

