

ပင်လယ်ရေကြောင်းသင်္ဘောသားများ

သတင်းလွှာ



အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ
သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး
အလုပ်သမားများ
အဖွဲ့ချုပ်



သင်္ဘောသားများအတွက်

အောင်မြင်မှု

ဤထုတ်ဝေစာစောင်တွင်-
၇၅ နှစ်ပြည့် အလံငါးနိုင်ငံ လှုံ့ဆော်မှု
ယူကရိန်းသင်္ဘောသားများအား ပံ့ပိုးခြင်း

အကူအညီတောင်းခံရန် သင့်အတွက် ဆွဲထုတ်ယူနိုင်သော စာ ၁၂ မျက်နှာ စာစောင်

Burmese no. 37/2023





- 4 FOC အောင်မြင်မှုများ 2022
- 5 ၇၅ နှစ်ပြည့် အလံငှါးသင်္ဘော FOC လှုံ့ဆော်မှု
- 10 သင်္ဘောစွန့်ပစ်မှု
- 11 ရှေ့တန်းရှိ လူ့ဘဝ
- 16 ယူကရိန်း သမဂ္ဂအပေါ် အများပြည်သူ အာရုံစိုက်မှု
- 17 ကိုဗစ်ရောဂါ သက်ရောက်မှု
- 18 ကျန်းမာရေးနှင့် သာယာကောင်းမွန်ရေး

ဆွဲထုတ်ယူရသည့်စာစောင် လမ်းညွှန် ၁၂ မျက်နှာ- အကြံပြုချက်၊ အချက်အလက်နှင့် ဆက်သွယ်ရမည့်သူများ

- 19 ကိုယ်ရေးအကြောင်း JACKIE DOE, DOWUL LIBERIA
- 20 ရေကြောင်း၊ လေကြောင်းနှင့်အခြား သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အခွင့်အရေး
- 21 ဩစတြေးလျနိုင်ငံ ပင်လယ်ပြင်၌ ဓါးပြတိုက်မှု
- 22 SHIPBESURE နှင့် အတုအယောင်လိမ်လည်မှုများ
- 24 လုပ်ငန်းကဏ္ဍ ဖြစ်ပျက်ပြောင်းလဲမှုများ
- 26 ကူးတို့ သင်္ဘောများ
- 27 အကြောင်းချင်းရာ အကျဉ်း- ITF စိစစ်ရေးမှူးချုပ်ရုံး
- 32 လိင်အမျိုးအစားအခြေခံ ခွဲခြားဆက်ဆံမှုကို နှိမ်နင်းခြင်း
- 33 ITF သင်္ဘောသားများ၏ ယုံမှတ်အပ်နှံငွေ အုပ်ထိန်းမှုအဖွဲ့
- 34 ဆိပ်ကမ်းအလုပ်သမားများ
- 35 ငါးဖမ်းသူများ
- 36 ITF ဝက်ဘ်ဆိုက်များနှင့် လူမှုရေး မီဒီယာများ

ဒီဂျစ်တယ် ပုံစံဖြင့် ဖတ်ရှုရန် ဤကုဒ်ကိုစကန်ဖတ်ပါ



အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အလုပ်သမားများ အဖွဲ့ချုပ် (International Transport Workers' Federation (ITF)) သည် သင်္ဘောသား အယောက်ရေ သိန်းပေါင်း ကိုးရာတစ်ဆယ် (၉၁၀ ၀၀၀) အပါအဝင် နိုင်ငံပေါင်း တစ်ရာငါးဆယ့်သုံး (၁၅၃) ရှိ အဖွဲ့ဝင် ခုနှစ်ရာသုံးဆယ့်ငါး (၇၃၅) နီးပါးမှ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အလုပ်သမား အယောက်ရေ သန်းပေါင်း ဆယ့်ရှစ်သန်း (၁၈) နီးပါးကို ကိုယ်စားပြုနေသည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အလုပ်သမား သမဂ္ဂများ၏ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အလုပ်သမား သမဂ္ဂ အဖွဲ့ချုပ် တစ်ခု ဖြစ်သည်။ ၎င်းကို လုပ်ငန်းကဏ္ဍ ရှစ်ခုဖြင့် စည်းရုံးဖွဲ့စည်းထားသည်- သင်္ဘောသားများ၊ ငါးဖမ်းသူများ၊ ကုန်းလမ်းကြောင်းပြု၊ ဆိပ်ကမ်း အလုပ်သမားများ၊ ကုန်လမ်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၊ လေကြောင်းနှင့် ခရီးသွားလုပ်ငန်းများဖြစ်ကြသည်။ ၎င်းသည် ကမ္ဘာအဆင့်အရပ်ရပ်မှ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အလုပ်သမားများကို ကိုယ်စားပြုပြီး ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ လှုံ့ဆော်ရေးနှင့် စည်းလုံးညီညွတ်ရေးမှတစ်ဆင့် စိတ်ဝင်စားရာများကို တိုးချဲ့ မြှောက်စားပေးပါသည်။ ITF တွင် စိစစ်ရေးမှူး 125 ဦးရှိပြီး ကမ္ဘာအနှံ့ ဆိပ်ကမ်းများတွင် လုပ်ကိုင်ပေးလျက် ရှိသည်။

ပင်လယ်ရေကြောင်းသင်္ဘောသားများ သတင်းလွှာစာစောင် နံပါတ် ၃၇/၂၀၂၃
 International Transport Workers' Federation (ITF), 49/60 Borough Road, London SE1 1DR, United Kingdom က ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် ထုတ်ဝေသည်။
 Seafarers' Bulletin မိတ္တူများကို (အင်္ဂလိပ်၊ အာရပ်၊ တရုတ်၊ ဂျာမဏီ၊ အင်ဒိုနီးရှား၊ ဂျပန်၊ မြန်မာ၊ ရုရှား၊ စပိန်နှင့် တူရကီ ဘာသာစကားဖြင့် ထုတ်ဝေမှု) ကို အထက်လိပ်စာပါ ITF ထံမှ ရရှိနိုင်ပါသည်။ PDF ပုံစံ စာစောင်ကိုလည်း သင် ဤဝက်ဘ်ဆိုက်- tinyurl.com/itfseafarers မှ ဒေါင်းလုဒ်ယူနိုင်ပါသည်။

ဝက်ဘ်ဆိုက်- www.itfseafarers.org အီးမေးလ်- seafsupport@itf.org.uk ဖုန်း- +44 (20) 7403 2733 Fax: +44 (20) 7357 7871
 မျက်နှာဖုံး ဓါတ်ပုံ- Elijah Jose Barrios

ပင်လယ်ရေကြောင်းသင်္ဘောသားများ သတင်းလွှာစာစောင် ၂၀၂၃



“အလုပ်ရှာဖွေနေသည့် သင်္ဘောသားများကို ပစ်မှတ်ထားသည့် လူလိမ်လူညာများကို ကျွန်ုပ်တို့ ဆက်လက် ဖော်ထုတ်ပေးနေပြီး မယုံကြည်ရသည့် အခြား စီမံရေးကိုယ်စားလှယ်တစ်ဦးကို ဖော်ထုတ်ပေးရာ၌ ကျွန်ုပ်တို့၏ အောင်မြင်မှုကို ဝေမျှပေးသည်။”

ခင်မင်ရသော မိတ်ဆွေများ၊

ဤနှစ်မှာ ရုရှား၏ ယူကရိန်း ကျူးကျော်စစ်ကြောင့် ပျက်သုဉ်းခဲ့ရသည်။ ယူကရိန်း သင်္ဘောသားများကို ကိုယ်စားပြုသည့် MTWU သည် ၎င်း၏ အဖွဲ့ဝင်များနှင့် မိသားစုများအပေါ် မည်သို့ ထိခိုက်ခဲ့ကြောင်းကို ပင်လယ်ရေကြောင်းသင်္ဘောသားများ သတင်းစာစောင် (Seafarers' bulletin) တွင် ဝေမျှထားသည်။ ထို့ပြင် ITF သင်္ဘောသားများ၏ ယုံမှတ်အပ်နှံငွေ အုပ်ထိန်းမှုအဖွဲ့ (ITF Seafarers' Trust) ကလည်း ယူကရိန်း အလုပ်သင် အရာရှိများကို မည်သို့ဆက်လက်သင်တန်းပို့ချပေးနေကြောင်းကို ကျွန်ုပ်တို့ သိရှိပါသည်။

ဤ Seafarers' bulletin ထုတ်ဝေခြင်းမှာ အလံငှါးသင်္ဘောစနစ်အပေါ် ဆန့်ကျင်သည့် ITF ၏လှုံ့ဆော်မှု ၇၅ နှစ်ပြည့် နှစ်ပတ်လည်နှင့် တိုက်ဆိုင်နေပါသည်။ ကျွန်ုပ်တို့၏ ကြိုးပမ်းမှုကို ကျေးဇူးတင်သည်။ ဤမယုံကြည်ရသည့် စနစ်မှာ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မာတိကာတွင် မြဲမြံစွာ တည်ရှိနေပါသည်။ သင်္ဘောသားများအတွက် အလံငှါး သင်္ဘောစနစ် (FOCs) အမှန်တကယ် ဘာဖြစ်သည်ဆိုသည်ကို ကျွန်ုပ်တို့ ပြသပါသည်။ ကျွန်ုပ်တို့၏ အဖွဲ့ဝင် သမဂ္ဂများနှင့်အတူ လုပ်ကိုင်ရင်း ကျွန်ုပ်တို့၏ စိစစ်ရေးမှူးများက သင်္ဘောသားများအတွက် ရရှိခဲ့သည့်အောင်မြင်မှုများကို ကျွန်ုပ်တို့ အောင်ပွဲခံပါသည်။

ကိုဗစ် ကမ္ဘာ့ကပ်ဘေးကြီး စတင်ချိန်၌ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အလုပ်သမား အဖွဲ့အစည်းမှ ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် (Maritime Labour Convention) က သင်္ဘောသားများအား မည်ကဲ့သို့ ထပ်ဆင့်ကာကွယ်မှုများ ဆောင်ရွက်ပေးမည် ကို ကျွန်ုပ်တို့ ကြားသိပါသည်။

အလုပ်ရှာဖွေနေသည့် သင်္ဘောသားများအား ပစ်မှတ်ထားသည့် လူလိမ်လူညာများကို ကျွန်ုပ်တို့ ဆက်လက် ဖော်ထုတ်ပေး နေပြီး မယုံကြည်ရသည့် အခြား စီမံရေးကိုယ်စားလှယ်တစ်ဦးကို ဖော်ထုတ်ပေးရာ၌ ကျွန်ုပ်တို့၏ အောင်မြင်မှုကို ဝေမျှပေးပါသည်။ ကျွန်ုပ်တို့၏ ShipBeSure ဝက်ဘ်ဆိုက်သည် အလုပ်ခန့်အပ်ခြင်း ဖြစ်စဉ်နှင့် လူလိမ်လူညာများမှ ဘေးကင်းအောင် နေစေရန် သင့်အား မည်သို့လမ်းညွှန်ပေးမည်ကို ဖတ်ရှုပါ။

ယူကေနိုင်ငံတွင် ကူးတို့သင်္ဘော အလုပ်သမား ၇၈၆ ယောက်ကို တရားမဝင် အလုပ်ဖြုတ်ခြင်းအား ကျွန်ုပ်တို့ မီးမောင်းထိုး ပြခဲ့သည်။ ၎င်းကြောင့် လူဖြုတ်ထုတ်ခြင်း၏ လူသားဆုံးရှုံးမှုကို ထုတ်ဖော်ခဲ့ပြီး အများပြည်သူ ဒေါသထွက်မှုကို ဖန်တီးခဲ့ပါသည်။ ထိုကူးတို့သင်္ဘော လုပ်ငန်းကဏ္ဍတွင် ဤတရားမမှုကို အဆိုးသတ်ပေးရန် သမဂ္ဂ၏ကြိုးပမ်းမှုများကို ကျွန်ုပ်တို့ ကြည့်ရှုပါသည်။

ITF ၊ ၎င်း၏ အဖွဲ့ဝင် ပင်လယ်ရေကြောင်း သမဂ္ဂများ၊ သင်္ဘောပိုင်ရှင်များနှင့် ကုလသမဂ္ဂ အဖွဲ့အစည်းများဖြင့် ဖွဲ့စည်းထားသည့် အလုပ်တပ်ဖွဲ့အသစ်က ဖော်ထုတ်လိုက်သည်မှာ ၂၀၃၀ ခုနှစ်များ၏ နှစ်လယ်ပိုင်း မတိုင်မီ ကာဗွန်ဓါတ်ငွေ့လွှင့်ထုတ်မှု နည်းပါးသည့် လုပ်ငန်းကဏ္ဍ အောင်မြင်ရန် သင်္ဘောသား ရှစ်သိန်း (၈၀၀၀၀၀) ခန့် အပို လေ့ကျင့်သင်တန်းပို့ချမှု လိုအပ်ပါမည်ဟု ဆိုပါသည်။ ဤကိစ္စမှာ အကြီးအကျယ် အရေးကြီးသော တိုးတက်ပြောင်းလဲမှုအဖြစ် ကျွန်ုပ်တို့ စစ်ဆေး တွေ့ရှိရသည်။

ကျွန်ုပ်တို့၏ ၂၂-မျက်နှာ ဆွဲထုတ်ယူနိုင်သည့် စာစောင်တွင် ITF စိစစ်ရေးမှူးကို မည်သို့ဆက်သွယ်ရမည်နှင့် ၎င်းတို့က သင့်အား မည်သို့ကူညီနိုင်သည့်အကြောင်း အပြင် အလုပ်ကန်ထရိုက် အကြံဉာဏ်နှင့်တကွ သင်၏ ဥပဒေပါ အခွင့်အရေးများနှင့် ပတ်သက်သည့် မရှိမဖြစ်လိုအပ်သော သတင်းအချက်အလက်များ ပါရှိပါသည်။

ပင်လယ်ရေကြောင်း သင်္ဘောသားများ သတင်းစာစောင် (Seafarers' bulletin) တွင် ကိုဗစ် ကပ်ရောဂါ အကျပ်အတည်း ကြောင့် အချို့သင်္ဘောသားများအပေါ် ဆက်လက် ဖြစ်ပွားနေသည့် ထိခိုက်မှုကို တင်ပြထားပါသည်။ တရုတ်နိုင်ငံတွင် ကိုဗစ် ကန့်သတ်ချက်များ ပြန်လည်လျှော့ပါးလာသည့် အလျောက် ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် ကမ္ဘာ့ကပ်ဘေးကြီး အဆိုးဝါးဆုံးကို ကျွန်ုပ်တို့ ကျောခိုင်းနိုင်ပြီဖြစ်ပါသည်။ အလွန်အလွန်များပြားသည့် ကျွန်ုပ်တို့၏ ၁၀များ ရပ်တံ့နေချိန်တွင် ကမ္ဘာကြီးအား ဆက်လက်လည်ပတ်ပေးခဲ့သည့် သင်္ဘောသား အားလုံးနှင့် အခြားသော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အလုပ်သမား အားလုံးကို ထပ်ဆင့်တဖန် ကျွန်ုပ် ကျေးဇူးတင်ပါသည်။

စည်းလုံးညီညွတ်စွာဖြင့်။

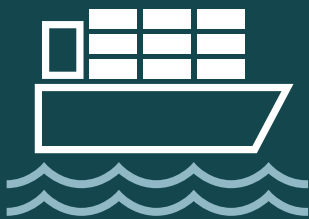
Stephen Cotton
ITF အထွေထွေ အတွင်းရေးမှူး

ITF FOC လှုံ့ဆော်မှု အရေအတွက်

၂၀၂၃ ခုနှစ် ဧပြီလ ၄ ရက်နေ့ရက်အထိ

ITF စိစစ်မှုများ

စစ်ဆေးခဲ့သည့် သင်္ဘောအရေအတွက်ကို ပြဿနာမရှိသည့် သင်္ဘော အရေအတွက်နှင့် ပြဿနာရှိသည့် သင်္ဘောအရေအတွက်အဖြစ် ခွဲခြားတင်ပြ ထားသည်။



စိစစ်မှု အရေအတွက် စုစုပေါင်း

8,714



ပြဿနာရှိသည့် အရေအတွက်

7,483



ပြဿနာမရှိသည့် အရေအတွက်

1,231

ပြန်လည်ရရှိခဲ့သည့် လုပ်ခ စုစုပေါင်း



ထိပ်တန်း ပြဿနာ 5 ခု

ITF စိစစ်မှုများအတွင်း တွေ့ရှိခဲ့သည့် အမျိုးအစားအားဖြင့်



စာချုပ်ဖောက်ဖျက်မှု - **1,941**



သဘောတူညီချက် စာချုပ် - **435**



ရရန်ရှိသည့် ကြွေးကျန်လုပ်ခ - **1,549**



အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်း မကိုက်ညီမှု - **914**



ဆေးဘက်ဆိုင်ရာ ကိစ္စ - **256**

ITF စာချုပ်အရ အကျုံးဝင်သည့် သင်္ဘောများ နှင့် ပင်လယ်ရေကြောင်းသင်္ဘောသားများ



280,687

အကျုံးဝင်သည့် ပင်လယ်ရေကြောင်း သင်္ဘောသား စုစုပေါင်း အရေအတွက်



13,260

သဘောတူစာချုပ် စုစုပေါင်း အရေအတွက်

၇၅ နှစ်ပြည့် အလံငါး သင်္ဘော FOC လုံဆော်မှု

Photo: Karlo Immanuelle D. Garcia

သင်္ဘောလုပ်ငန်း ကဏ္ဍ၌ တိုးတက်များပြားလာသော အလံငါးသင်္ဘော (flags of convenience (FOCs)) အပေါ် ဆန့်ကျင်သည့် ITF က စတင်ခဲ့သည့် လုံဆော်မှုမှာ ၇၅ နှစ်ပြည့်ပြီဖြစ်ပါသည်။ ထိုအချိန်က ၎င်းသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ စာမျက်နှာ၌ ပြဿနာတစ်ရပ်အဖြစ် တွန်းပို့ပေးခဲ့ပြီး ၎င်း၏ စိစစ်ရေးမှူးများနှင့်တကွ သမဂ္ဂများသည် အလံငါးသင်္ဘောများပေါ်တွင် အလုပ်လုပ်ကိုင်နေသော သင်္ဘောသားများအတွက် မျှတသော လုပ်ခများနှင့် အလုပ်လုပ်ကိုင်ရာ အခြေအနေများ ရရှိရန် မမောမပန်းဘဲ တိုက်ပွဲဝင်လာခဲ့သည်။ ITF စိစစ်ရေးမှူးချုပ်ရုံး ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ **Steve Trowsdale** က အချို့ အဓိကကျသည့် အချက်များကို ပြောကြားပြီး အလံငါးသင်္ဘောစနစ် FOCs မည်သည့်အတွက် ကြောင့် ဆက်လက် တည်ရှိနေကြောင်းကို ရှင်းပြသည်။

အဘယ်ကြောင့် FOCs တည်ရှိနေသနည်း

အလံငါး သင်္ဘောစနစ် (Flag of Convenience) ဆိုသည်မှာ သင်္ဘောပိုင်ရှင် နိုင်ငံ၏ အလံကို လွှင့်မတင်ဘဲ အခြားနိုင်ငံ အလံကို လွှင့်တင်ထားကြသည်။

၎င်းသင်္ဘောများမှာ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ရေပိုင်နက်တွင် များသောအားဖြင့် သွားလာ ကြသော်လည်း သင်္ဘောများသည် နိုင်ငံတစ်ခုတည်းဖြင့် မှတ်ပုံတင်ရမည်။ အလံငါး နိုင်ငံဟု ခေါ်သည့် အဆိုပါနိုင်ငံသည် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များက အန္တရာယ်ကင်း လုံခြုံရေး နှင့် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများ၏ ကောင်းမွန်ဖူလုံရေးဆိုင်ရာ အချို့အခြေခံ စံချိန်စံညွှန်း များနှင့် ကိုက်ညီစေရန် သေချာစေခြင်းအတွက် ဥပဒေအရ တာဝန်ရှိသည်။

သင်္ဘောလုပ်ငန်း ကဏ္ဍ၏ စိတ်မချရသည့်ကိစ္စမှာ သင်္ဘောပိုင်ရှင်များသည် ၎င်းတို့၏ သင်္ဘောများပေါ်တွင် လုပ်ကိုင်နေသည့် သင်္ဘောသားများ၏ ကောင်းမွန်ဖူလုံရေးထက် ကုန်ကျစရိတ် အနိမ့်ဆုံးအဆင့်ကိုသာ ပိုမိုအာရုံစိုက်ဖွယ်ရာရှိပါသည်။

အလံငါးသင်္ဘောစနစ် FOC ၏ ဆွဲဆောင်မှုစွမ်းအားမှာ သင်္ဘောပိုင်ရှင်များအတွက် ငွေကြေး သက်သာနိုင်ခြင်းပင် ဖြစ်ပါသည်။ နိုင်ငံခြား အလံနိုင်ငံသည် သင်္ဘောပိုင်ရှင် များအတွက် ဈေးနှုန်းပေါသော မှတ်ပုံတင်ကြေးများ ကျခံစေမည့်အပြင် နိမ့်ကျသော အခွန် ပေးဆောင်စေသည် သို့မဟုတ် အခွန် လုံးဝ မပေးရပါ။

သင်္ဘောကို နိုင်ငံခြား မှတ်ပုံတင်ခြင်းအားဖြင့်လည်း သင်္ဘောပိုင်ရှင် နိုင်ငံရှိ အလုပ်သမား စည်းမျဉ်းများကို ရှောင်ရှားနိုင်သည့် နည်းလမ်းတစ်ရပ်ဖြစ်သည့် အပြင် သင်္ဘောပေါ်ရှိ သင်္ဘောသားများအတွက် လုပ်ခနည်းနည်းပေးပြီး နိမ့်ကျသည့် စံချိန်စံညွှန်း ရှိသော အလုပ်လုပ်ကိုင်ရာအခြေအနေများကို ကျင့်သုံးနိုင်ပါသည်။ အတိုချုပ်အားဖြင့် အလံငါးစနစ်ကို ကျင့်သုံးသည့် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များသည် မိမိတို့၏ ကိုယ်ကျင့်တရားနှင့် မိမိတို့အလုပ်ခန့်ထားသော သင်္ဘောသားများအတွက် ငွေကြေး ဆိုင်ရာ တာဝန်များမှ ထိထိရောက်ရောက် ရှောင်ရှားနိုင်ကြသည်။

ထို့ပြင် မှတ်ပုံတင်နိုင်ငံအနေဖြင့် သင်္ဘောလုပ်ငန်း ကဏ္ဍ မရှိသည့် နိုင်ငံများမှ သင်္ဘော များကို သင်္ဘောမှတ်ပုံတင်ပေးရန် ငွေကြေးအရ အခွင့်သာစေပါသည်။ သင်္ဘော ပိုင်ရှင်များအား မှတ်ပုံတင်ကြေးတောင်းရခြင်းမှာ လွယ်လွယ်ကူကူရသည့် ငွေကြေး ဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် နိုင်ငံခြား အမှန်အကန် အလံနိုင်ငံများတွင် သင်္ဘောသားများ အပေါ်တည်ရှိသည့် တာဝန်များ အလံနိုင်ငံများတွင် မတင်ရှိတော့ဘဲ ငွေကြေးလွယ် လွယ်ရနိုင်သည်။ မှတ်ပုံတင်နိုင်ငံများသည် တိကျသည့် အန္တရာယ်ကင်း လုံခြုံရေး နှင့် ကောင်းမွန်ဖူလုံရေး စံချိန်စံညွှန်းများနှင့်ပတ်သက်သည့် ဥပဒေများကိုလိုက်နာရန် အတင်းအကျပ် မပြုတော့ပါ အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် ၎င်းအားဖြင့် ၎င်းတို့၏ သင်္ဘော ပိုင်ရှင်များအပေါ် ငွေကြေးကုန်ကျခံရမည်ဖြစ်သောကြောင့်ဖြစ်သည်။ ဤမှတ်ပုံတင် အချို့တွင် ညံ့ဖျင်းသည့် အန္တရာယ်ကင်းလုံခြုံရေးနှင့် လေ့ကျင့်သင်တန်းပေးရေး စံနှုန်းများ ရှိကြပြီး သင်္ဘော ဝန်ထမ်း၏ နိုင်ငံသားဖြစ်မှုနှင့်ပတ်သက်၍ မည်သည့် ကန့်သတ်ချက်မျှ ချမှတ်ထားပါ။

ညံ့ဖျင်းပြီး ခေါင်းပုံဖြတ်သည့် အလံငါးသင်္ဘော FOC စနစ်တွင် ၎င်းမှာ ရာဇဝတ်ကောင်များက ရဲများအား လာဘ်ထိုးထား ဘိသကဲ့သို့ ဖြစ်နေပါသည်။

သင်္ဘောဝန်ထမ်းများ၏ ကောင်းမွန်ဖူလုံရေးအပေါ် သက်ရောက်မှု

ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် (The Maritime Labour Convention (MLC)) ကို လူတိုင်းအတွက် သာနာမှုတပြု တန်းတူ အခွင့်အလမ်း ရှိမှုအပေါ် သေချာစေရန် ပုံဖော်ထားသောကြောင့် ကမ္ဘာတစ်ဝန်းရှိ သင်္ဘောများသည် သင်္ဘောသားများအပေါ် ဆက်ဆံမှုနှင့်ပတ်သက်၍ စံချိန်စံညွှန်း အတူတူ ရှိရပါမည်။

သို့သော်လည်း အရာကျသည့် လစ်ကွက်ဟာကွက်ရှိပါသည်။ ၎င်းကြောင့် အလံ ငါးသင်္ဘောစနစ်အနေဖြင့် သင်္ဘောသား ကောင်းမွန်ဖူလုံရေးအတွက် တာဝန်များ ကို ပခုံးပြောင်းပေးရန်အတွက် လုပ်ခွင့်သာကြရသည်။ သင်္ဘောသားများအနေဖြင့် အကျိုးခံစားမှုများအကြား ချောင်ပိတ်မိခံရပြီး လူတိုင်းက ၎င်းတို့ကို ဦးစားပေး စာရင်း နောက်ဆုံးအဆင့်၌ ထားရှိကြသည်။ ဆိုးကျိုးရလဒ်အဖြစ် သင်္ဘောသားများ မှာ ခေါင်းပုံဖြတ်ခံရသည်။ တစ်ခါတစ်ရံ ရက်သတ္ပတ်နဲ့ချီ၍ တစ်ခါတစ်ရံတွင် လန့် ချီ၍ အဆိုးမှာတော့- မကြာခဏ အကြိမ်ကြိမ် - နှစ်များနဲ့ချီ၍ပင် ခေါင်းပုံဖြတ်ခံကြ ရသည်။

မတရားနှိပ်စက်ခံရပြီး ခေါင်းပုံဖြတ်ခံရသည့် သင်္ဘောသား အမြောက်အမြားအဖို့ ၎င်းတို့ မကျေနပ်ချက်တိုင်ရန် သို့မဟုတ် အကူအညီအတွက် လက်လှမ်းရန် အလွန် ကြောက်ရွံ့နေနိုင်သည်။

FOC သင်္ဘောများကို ITF စိစစ်မှုများက ဖော်ထုတ်ခဲ့ကြသည့် အဖြစ်များသည့် မတော်မတရားပြုမှုများမှာ-

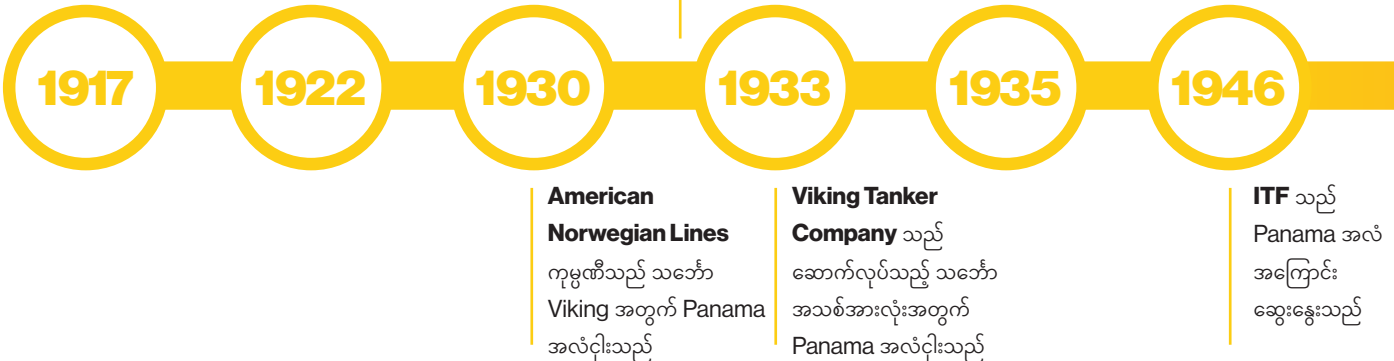
- အလွန် နည်းလွန်းသော လုပ်ခများ
- ညံ့ဖျင်းလွန်းသော သင်္ဘောပေါ် အခြေအနေများ
- မလုံလောက်သော အစားအစာနှင့် သောက်ရေသန့်
- ထိုက်သင့်သော အနားပေးချိန် မရှိဘဲ စိတ်သောကနှင့် ပင်ပန်းနွမ်းနယ်မှု ကို ဦးတည်စေသည့် အချိန်ကြာမြင့်သော အလုပ်
- တစ်ခါတစ်ရံ လပေါင်းများစွာ ကြာသည့် လုပ်ခများကို ပေးရန် နှောင့်နှေးမှု သို့မဟုတ် လုံးဝ မပေးမှု
- လုံခြုံမှု မရှိသော သင်္ဘောများ
- ညံ့ဖျင်းသော ဘေးကင်းလုံခြုံရေးဆိုင်ရာ လုပ်ကိုင်ပုံများ၊ ဆိုးဝါးသော မတော်တဆ ဖြစ်ရပ်များဆီသို့ ဦးတည်စေပြီး အကူအညီ မရဘဲ လျော်ကြေးရရန် အခွင့်အလမ်း နည်းပါးမှု
- စွန့်ပစ်ခံရသည့် သင်္ဘောသားများအပေါ် တာဝန်ယူမှုနှင့်ပတ်သက်၍ အရေးယူလုပ်ဆောင်ရန် ပျက်ကွက်မှုများ
- သင်္ဘောသားများအနေဖြင့် ဆေးကုခန်းများသို့ လိုအပ်သည့်အခါ သွားရောက်နိုင်ခြင်း ကင်းမဲ့မှု

Panama အလံ ကို ထူထောင်သည်

United America Line ကုမ္ပဏီ သည် မိမိ၏ သင်္ဘောများအတွက် Panama အလံငါးသည်

ILO သည် FOCs အကြောင်း ကို ITF ၏တောင်းဆိုမှုကြောင့် ဆွေးနွေးသည်

ESSO သည် သင်္ဘော 25 စီးအတွက် Panama အလံငါးသည်



သင်္ဘောသားများ၏ မိခင် နိုင်ငံသည် ၎င်းတို့အား ကာကွယ်ပေးရန် အနည်းငယ်သာ လုပ်နိုင်သည့် အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် သင်္ဘောပေါ်သက်ဆိုင်သည့် စည်းမျဉ်းများမှာ များသောအားဖြင့် မှတ်ပုံတင် နိုင်ငံ၏ စည်းမျဉ်းများဖြစ်ကြသည်။ ရလဒ်အဖြစ် FOC သင်္ဘောသား အများစုမှာ အလုပ်သမား သမဂ္ဂ အဖွဲ့ဝင်များ မဟုတ်ကြပါ။ ထို့ပြင် FOC သင်္ဘောများတွင် အမှန်စင်စစ် နိုင်ငံ မရှိသဖြင့် ၎င်းတို့သည် နိုင်ငံရှိ သင်္ဘောသားများ၏ အလုပ်သမား သမဂ္ဂ တစ်ခုခုကို လက်လမ်းမမှီကြပါ။ ထို့ကြောင့် ITF သည် ဤကိစ္စ၌ ဝင်ရောက်လာရခြင်းဖြစ်သည်။



သင့်အား ကာကွယ်ပေးရာ၌ ITF ၏ အခန်းကဏ္ဍ

FOC သင်္ဘောများပေါ်လုပ်ကိုင်သည့် သင်္ဘောသားများ၏ လုပ်ခများနှင့် လုပ်ကိုင်ရာအခြေအနေများနှင့်ပတ်သက်၍ ITF တွင် တစ်မူထူးခြားပြီး ထက်မြက်သော လွှမ်းမိုးမှုရှိပါသည်။ အဖွဲ့ချုပ်သည် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များနှင့် ITF တို့၏ သဘောတူညီချက်များကို ညှိနှိုင်းကြသည်။ ၎င်း၏စိစစ်ရေးမှူးများက ဤသဘောတူညီချက်များကို ထိန်းသိမ်းကြပ်မတ်ပြီး အရေးယူဆောင်ရွက်သည်။ ITF စိစစ်ရေးမှူးများသည် သင်္ဘောသားများ၏ တိုင်တန်းချက်များနှင့် အကူအညီတောင်းခံမှုများကိုလည်း တုံ့ပြန်ပေးပြီး စုံစမ်း စစ်ဆေးပေးသည်။

ITF စိစစ်ရေးမှူးများသည် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များ သို့မဟုတ် အလံနိုင်ငံများက မိမိတို့၏ တာဝန်များကို တာဝန်မဲ့ ပျက်ကွက် နေသည့်ကိစ္စ၌ သင်္ဘောသားများ၏ အခွင့်အရေးများကို မြှင့်တင်ပေးရန်နှင့် ကာကွယ်ပေးရန် ဒေသခံ သမဂ္ဂများနှင့်အတူတကွ မမော်မပန်း လုပ်ကိုင်ပေးပါသည်။

အကယ်၍ သင့်တွင် သင်္ဘောပေါ်၌ ပြဿနာတစ်ခုရှိလျှင် ဒေသခံ သမဂ္ဂကို ဆက်သွယ်ပါ သို့မဟုတ် သင် ရောက်ရှိနေသည့် သို့မဟုတ် သင် ဦးတည်သွားရောက်မည့် နိုင်ငံရှိ ITF စိစစ်ရေးမှူးအား ဆက်သွယ်ပါ။ အကယ်၍ ၎င်းတွင် သမဂ္ဂ သို့မဟုတ် စိစစ်ရေးမှူး မရှိပါက ITF သင်္ဘောသား ပံ့ပိုးကူညီရေး အဖွဲ့ကို အီးမေးလ်ပို့ပါ- seafsupport@itf.org.uk

FOC လှုံ့ဆော်မှု၏ စွမ်းအား

၁၉၁၇ ခုနှစ်တွင် ထူထောင်ခဲ့သည့် Panama အလံသည် ပထမဦးဆုံး အလံငါး သင်္ဘောစနစ်ဖြစ်သည်။ များမကြာမီ ၁၉၃၅ ခုနှစ်၌ ESO အပါအဝင် အဓိက သင်္ဘောလုပ်ငန်း ကုမ္ပဏီများကို ၎င်းတို့၏ သင်္ဘောများအတွက် အလံငါးစေရန် ဆွဲဆောင်ခဲ့ သည်။

ဤကဲ့သို့သော စိုးရိမ်ရသည့် ဖြစ်ပျက်ပြောင်းလဲမှုကို တုံ့ပြန်ရာ၌ ITF သည် ၁၉၄၈ ခုနှစ်၌ Oslo ညီလာခံတွင် ၎င်း၏ FOC လှုံ့ဆော်မှုကို တရားဝင် ဖွင့်လှစ် ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ် မတိုင်မီ FOC မှတ်ပုံတင် 42 ခု ရှိခဲ့သည် (စာရင်း အပြည့်အစုံကိုကြည့်ရန်- <https://www.itfseafarers.org/en/focs/current-registries-listed-as-focs/>) ။

ထိုလှုံ့ဆော်မှုကို ITF-အဖွဲ့ဝင် သင်္ဘောသားများ၏ သမဂ္ဂများနှင့် ဆိပ်ကမ်း အလုပ်သမားများ၏ သမဂ္ဂများက ပူးတွဲ တာဝန်ယူထားသည် - အုပ်စု နှစ်ခုလုံးသည် သာနာမျှတသော လုပ်ကိုင်မှုများ ကော်မတီ (Fair Practices Committee (FPC)) ၊ လှုံ့ဆော်မှု၏ ဆုံးဖြတ်ချက်ချမှတ်သည့် အဖွဲ့ကို ကိုယ်စားပြုသည်။

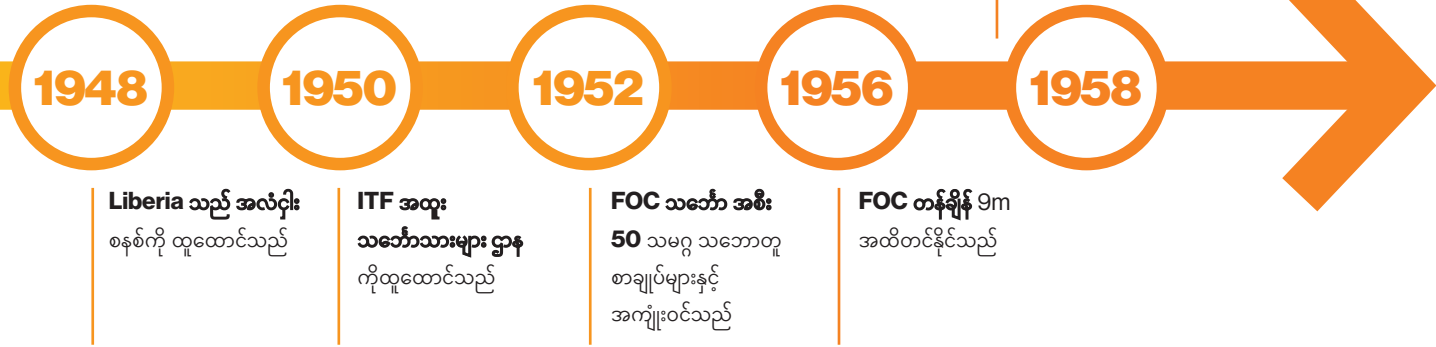
ITF လှုံ့ဆော်မှု၏ နိုင်ငံရေး ဦးတည်ချက်မှာ အလံငါး FOC စနစ်ကို ဖျက်သိမ်းခြင်းအား ရည်ရွယ်ထားသည်။ ထိုကဲ့သို့ လုပ်ဆောင်ရန် သင်္ဘောပိုင်ရှင်အစစ်အမှန်နှင့် သင်္ဘော အလံလွှင့်ထူသည့် အလံနိုင်ငံအကြားတွင် ကုလသမဂ္ဂ ပင်လယ်ရေကြောင်း ဥပဒေနှင့်စပ်လျဉ်းသည့် စာချုပ် (United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)) အရ အမှန်တကယ် အချိတ်အဆက် တစ်ခု ရှိသင့်သည်ကို ကမ္ဘာတစ်ဝန်း လက်ခံရန် လုပ်ကိုင်နေခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

အလံငါး FOC စနစ်က ကျင့်ဝတ်သိက္ခာ မရှိသော သင်္ဘောပိုင်ရှင်များအပေါ်မြူဆွယ်ထားသည့် ငွေကြေး အခွင့်သာမှုကြောင့် ဤကိစ္စမှာ ရှည်ကြာပြီး ခက်ခဲနက်နဲသော လှုံ့ဆော်မှုဖြစ်မည်ဟု ဆိုလိုပါသည်။ သို့သော်လည်း ITF သည် အလံငါး FOC စနစ်၏ ပိုမိုကျယ်ပြန့်သော နားလည်မှုကို အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာအားဖြင့် တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်ပေးပြီး အစိုးရများ၊ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အလုပ်သမား အဖွဲ့အစည်း (International Labour Organization (ILO)) ၊ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပင်လယ်ရေကြောင်း အဖွဲ့အစည်း (International Maritime Organization (IMO)) ကဲ့သို့ ကုလသမဂ္ဂ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၊ အပြင် ပိုမိုကျယ်ပြန့်သော ပင်လယ်ရေကြောင်း လုပ်ငန်းကဏ္ဍ၏ အာရုံစိုက်မှုကို သွတ်သွင်းပေးခဲ့သည်။

ITF သည် Oslo ညီလာခံတွင် အလံငါးသင်္ဘော FOC လှုံ့ဆော်မှုကို စတင်ပြီး အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာအားဖြင့် ပိတ်ဆို့ရန် တောင်းဆိုသည်

ITF သည် Stuttgart ညီလာခံတွင် ဖူလုံရေး ရန်ပုံငွေကို ထူထောင်သည်

ITF သည် Amsterdam ညီလာခံ တွင် Panama, Liberia, Honduras နှင့် Costa Rica အလံငါးသင်္ဘောများကို ပိတ်ဆို့ရန် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာအားဖြင့် တောင်းဆိုသည်



8 FOCs အသွင်အပြင်

စနစ်ကတည်ရှိနေသော်လည်း ITF သည် FOC သဘောပေါ်တွင် အလုပ်လုပ်သည့် သဘောထားများအတွက် ထိုက်သင့်သော အနည်းဆုံးလုပ်ခများနှင့် အလုပ်လုပ်ကိုင်ရာ အခြေအနေများ ရရှိစေရန် နိုင်ငံနှင့်သက်ဆိုင်မှု မရှိစေဘဲ ဆက်လက်၍ တိုက်ပွဲဝင်ပါသည်။ ITF သည် ကမ္ဘာအနှံ့ ခေါင်းပုံဖြတ်ခံရပြီး မတော်တလျော် ဆက်ဆံခံရသည့် သဘောထားများအား ကာကွယ်ပေးရန် စံချိန်စံညွှန်း ကျင့်သုံးသူ ဖြစ်လာခဲ့သည်။

ITF သဘောတူစာချုပ်များ

ITF နှင့် ၎င်း၏ အဖွဲ့ဝင် ပင်လယ်ရေကြောင်း သမဂ္ဂများသည် ၁၉၇၁ ခုနှစ်တွင် ပထမဦးဆုံး ITF သဘောတူစာချုပ်များကို ထူထောင်ခဲ့သည်။

အသုံးအများဆုံးပုံစံမှာ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ညှိနှိုင်းရေး ဟစ်တိုင် (International Bargaining Forum (IBF)) တွင် သဘောပိုင်ရှင်များအသင်း ပါဝင်သည့် ITF နှင့် ပူးတွဲ ညှိနှိုင်းရေး အုပ်စုက နှစ်နှစ်ပြည့်တိုင်း ညှိနှိုင်းရမည့် သဘောတူညီချက် ဖြစ်သည်။ ဤအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ညှိနှိုင်းရေး ဟစ်တိုင် (IBF) သဘောတူညီချက်များသည် အဆိုပါ သဘောပိုင်ရှင်အသင်းများ တွင် ပါဝင်သည့် ကုမ္ပဏီများက ပိုင်ဆိုင်သော သဘောထားပေါ်ရှိ သဘောထားများအပေါ်သာ အကျိုးဝင်သည်။ သမဂ္ဂများသည် ၎င်းတို့၏ နိုင်ငံတွင်းရှိ ကုမ္ပဏီများနှင့် နိုင်ငံတွင်း သဘောတူညီချက်များအား ကုမ္ပဏီ-အဆင့် သဘောတူညီချက်များကို ညှိနှိုင်းရန် အဆိုပါသဘောတူညီချက်များကို တစ်ခါတစ်ရံ အသုံးပြုကြသည်။

သဘောတူညီချက်၏ ဒုတိယပုံစံမှာ သဘောဝန်ထမ်း ကုန်ကျစရိတ်စုစုပေါင်း ဖြစ်သည်။ ဤသဘောတူညီချက်ကို ITF က အတည်ပြုပေးရမည်။ သဘောပိုင်ရှင် (၎င်းမှာ အကျိုးခံစားမည့်ပိုင်ရှင်၊ လုပ်ငန်းလည်ပတ်သူ သို့မဟုတ် သဘောမန်နေဂျာ ဖြစ်နိုင်သည်) နှင့် အကျိုးခံစားမည့် ပိုင်ရှင်အခြေစိုက်သည့် နိုင်ငံမှ သမဂ္ဂ သို့မဟုတ် တစ်ခါတစ်ရံ အလုပ်သမား ဖြန့်ချိပေး သည့် နိုင်ငံများမှ သမဂ္ဂက လက်မှတ်ထိုးရမည်။ ဤသို့ဖြင့် သဘောတူညီချက်သည် နိုင်ငံပေါင်းစုံများနှင့် ဓလေ့ထုံးတမ်းများကို နာယူလိုက်သည့်အပြင် သဘောဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် ၎င်းတို့၏ နိုင်ငံ သမဂ္ဂအား အသင်းဝင်နိုင်သည်ကို သေချာစေပါသည်။

ITF သဘောတူညီချက်စာချုပ်များသည် စုပေါင်း အလုပ်အကိုင်လုပ်ခ ညှိနှိုင်းရေး သဘောတူညီချက် (collective bargaining agreement (CBA)) အပေါ် အလုပ်ရှင်က တရားဝင် တာဝန်ယူရသည်။ ၎င်းတွင် သဘောပေါ်အလုပ်ခန့်ထားသည့် သဘောဝန်ထမ်းများ၏ သတ်မှတ်ချက်များနှင့် စည်းကမ်းချက်များကို အသေးစိတ်ဖော်ပြထားသည်။ ၎င်းတွင် သဘောဝန်ထမ်း တစ်ဦးစီ၏ သဘောထား အလုပ်ခန့် ကန်ထရိုက်စာချုပ် (seafarer's employment contract (SEA)) ကိုလည်း ပါရှိရမည်။ ၎င်းစာချုပ်တွင် သဘောထား၊ အလုပ်ရှင်၊ သဘောတို့၏ အသေးစိတ်အချက်အလက်များအပြင် သီးခြား သဘောဝန်ထမ်းနှင့် သက်ဆိုင်သည့် CBA သတ်မှတ်ချက်များနှင့် စည်းကမ်းချက်များ ပါရှိရပါမည်။

ခုနှစ် မတိုင်မီ FOC သဘော အစီး 50 မှာ သမဂ္ဂ သဘောတူညီချက်စာချုပ် 1952 များနှင့် အကျိုးဝင်ခဲ့သည်။ 2022 ခုနှစ် မတိုင်မီ သက်တမ်းရှိသော သဘောတူစာချုပ်ဝင် ဦးရေ 11,862 ခု ရှိခဲ့ပြီး ၎င်းတို့အနက် 10,953 ခုမှာ အလံငါး သဘော FOC များ ဖြစ်သည်။ ITF သဘောတူညီချက်များနှင့် အကျိုးဝင်သည့် သဘောအများစု၏ အလံငါးနိုင်ငံများမှာ ပနားမား၊ မာရှယ်ကျွန်းများ၊ လိုင်ဘေးရီးယား၊ မော်လ်တာနှင့် ဘဟားမားနိုင်ငံတို့ဖြစ်ကြသည်။

ITF စိစစ်ရေးမှူးများ

ခုနှစ်တွင် ITF သဘောတူစာချုပ်များကို လိုက်နာမှု ရှိမရှိ စောင့်ကြပ်စိစစ် 1971 ရန်အတွက် ITF စိစစ်ရေးမှူးချုပ်ရုံးကို ထူထောင်ခဲ့သည်။ ဩစတြေးလျ၊ ဖင်လန်၊ ဗြိတိသျှ၊ အီတလီ နှင့် ယူအက်စ်အေ နိုင်ငံတို့တွင် ပထမဦးဆုံး စိစစ်ရေးမှူးများကို ခန့်အပ်ခဲ့သည်။

ခုနှစ်မတိုင်မီ နိုင်ငံပေါင်း 55 နိုင်ငံရှိ ဆိပ်ကမ်း 104 ခုကျော်တွင် ITF 2022 စိစစ်ရေးမှူးများနှင့် အဆက်အသွယ် 125 ခု ပါရှိသည့် အလုပ်ကွန်ရက်ဖြင့် ဤသဘောတူစာချုပ်များအား ထိန်းသိမ်းစောင့်ကြည့်နေကြပါသည်။ စိစစ်ရေးမှူးချုပ်ရုံးကို များသောအားဖြင့် အမျိုးသားများဖြင့် ဖွဲ့စည်းလျက်ရှိနေသေးသည်။ ပင်လယ်ရေကြောင်း လုပ်ငန်းကဏ္ဍရှိ အလုပ်အကိုင်ကို လိုက်လျောညီထွေစေခြင်းကြောင့် ဖြစ်သည်။ လက်ရှိအချိန်၌ အသက် 35 နှစ်အောက်အရွယ် စိစစ်ရေးမှူး 10 ဦးရှိပြီး အမျိုးသမီး 18 ဦးရှိပါသည်။

နှစ်စဉ် ITF စိစစ်ရေးမှူးများနှင့် အဖွဲ့ဝင် သမဂ္ဂများသည် မည်သည့်နေရာကမှ အကူအညီ မရခဲ့သည့် သဘောထားများကိုယ်စား ရရန်ရှိသည့် လုပ်ခ ဒေါ်လာများနှင့် သေဆုံးမှု သို့မဟုတ် ဒဏ်ရာရမှုအတွက် လျော်ကြေး ပြန်ရအောင် လုပ်ပေးခဲ့သည်။

↓

လွန်ခဲ့သည့် 10 နှစ်အတွင်း (၎င်းတွင် စိစစ်ရေးမှူးများအား အလွန် ကန့်သတ်-ပိတ်ပင်ထားသည့်အချိန်ဖြစ်သည့် ကိုဗစ် ကမ္ဘာ့ကပ်ဘေးကြီး ပါဝင်သည်)

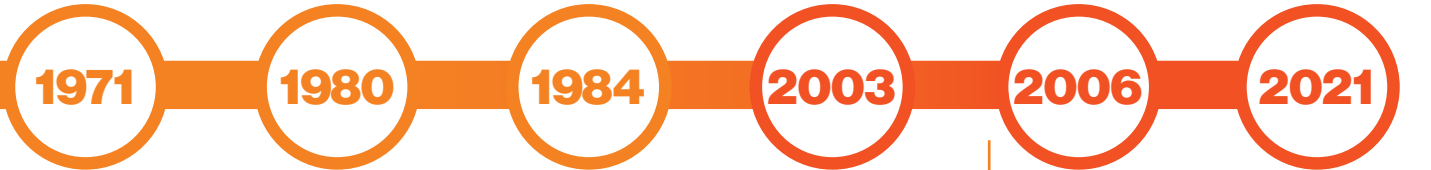
<p>ITF စိစစ်ရေးမှူးများသည် သဘောအစီး 102,407 စီးကို စစ်ဆေးခဲ့သည်။</p>	<p>ITF စိစစ်ရေးမှူးများက သဘောထားများ ရရန်ရှိသည့် လုပ်ခ အမေရိကန် ဒေါ်လာ စုစုပေါင်း USD 450 million (USD 450,957,104) ကျော်ကို ပြန်ရအောင် လုပ်ပေးခဲ့သည်။</p>
---	---

ITF စံချိန်စံညွှန်း
အလုပ်အကိုင် လုပ်ခ စုပေါင်း သဘောတူညီချက်စာချုပ် ကို လက်ခံအတည်ပြုခဲ့သည်

ITF TCC သဘောတူစာချုပ်ကိုလက်ခံ အတည်ပြုခဲ့သည်

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ညှိနှိုင်းစေ့စပ်ရေး ဟစ်တိုင် (International Bargaining Forum) ကိုထူထောင်ခဲ့သည်

အလံငါးနိုင်ငံ အသစ် 7 ခုကို FOC အဖြစ် ကြေငြာခဲ့သည်



1971
ITF စိစစ်ရေးမှူးချုပ်ရုံး ကို ဩစတြေးလျ၊ ဖင်လန်၊ အီတလီ၊ ဗြိတိသျှ နှင့် ယူအက်စ်အေ နိုင်ငံ တို့တွင် စိစစ်ရေးမှူးများ ခန့်အပ်ပြီး ထူထောင်ခဲ့သည်။

1980
1984
Isle of Man အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ သဘောမှတ်ပုံတင်ကိုထူထောင်ခဲ့သည်

2003
2006
Port of Convenience (POC) campaign ကို ထူထောင်ခဲ့သည်



ကျေးကျွန်အဖြစ် ခုနှစ်နှစ်၊ FOC စနစ်ကို ကျေးဇူးတင်

အင်ဂျင်နီယာအဖြစ် Al Maha ပေါ်တက်ရောက်ပြီး ဆယ်နှစ်အကြာ၊ Abdul Naser Saleh သည် သင်္ဘောပေါ်ချောင်ပိတ်မိ နေသေးသည် - သူသည် 2015 ခုနှစ်ကတည်းက လုပ်ခ မရခဲ့ပါ။ ITF FOC ကွန်ရက် ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိဖြစ်သူ **Mohamed Arrachedi** (အာရပ်ကမ္ဘာနှင့် အီရန်) က ပြောသည်မှာ သင်္ဘောသားသည် ၎င်း၏အခြေအနေကို ဖြေရှင်းပေးရလိမ့်မည့် သူများက အရေးယူလုပ်ပေးရန် ပျက်ကွက်မှုကြောင့် ဆက်လက်၍ ဒုက္ခခံစားနေရသည် ဟု ဆိုသည်။

၎င်းသည် ရှင်းလင်းပြတ်သားသော ခေတ်သစ် ကျေးကျွန် ဖြစ်ရပ်တစ်ခုဖြစ်သည်- Saleh အား လက်ရှိအလုပ်တွင် ဆက်လက်နေပေးစေရန် အခြားသော သင်္ဘောဝန်ထမ်းများ လာလိုက် ပြန်သွားလိုက် လုပ်နေစဉ် သင်္ဘောပိုင်ရှင်က လှည့်ဖြားသွေးဆောင်ခဲ့သည်။ ဆီးရီးယားနိုင်ငံသားဖြစ်သူ Saleh တွင် အီဂျစ်နှင့် ဆူဒန်နိုင်ငံ နှစ်နိုင်ငံလုံးတွင် မိသားစုရှိသော်လည်း ၎င်းတို့ကို မထောက်ပံ့နိုင်သောကြောင့် မိသားစုတို့မှာ မိတ်ဆွေများအပေါ်မှီခိုရပြီး အကြွေးတင်ကြရသည်။ သူ့ကလေးများ ထံသို့ တစ်ခါမျှသာ သွားရောက် မလည်ပတ်နိုင်ခဲ့ပါ။

ကျနော် လုပ်ခ တောင်းခဲ့ပါတယ် သို့သော်လည်း ခြိမ်းခြောက်မှုသာ ခံရပါတယ်။” ဟု Saleh က ၂၀၂၂ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၁၉ ရက်နေ့တွင် ကျွန်တော့်အား ပြောခဲ့သည်။ “မူလ ပိုင်ရှင် သေဆုံးပြီးနောက် ၎င်း၏ သားဖြစ်သူက လုပ်ငန်း အမွေဆက်ခံ သည့်အခါ ပေးရန်ရှိသည့် လုပ်ခ ဒေါ်လာ USD140,000 ပေးမည်ဟု သဘောတူခဲ့သည်။ သူသည် စာရွက်စာတမ်းတွင် လက်မှတ်ပင် ထိုးပေးခဲ့သည်။ သို့သော် မည်သည့်အခါမျှ မရခဲ့ပါ။”

ITF သည် ၎င်းလုပ်နိုင်သမျှ အားလုံးကို လုပ်ပေးနေပါသည်။ ကျွန်ုပ်တို့သည် လက်ရှိ ပိုင်ရှင်များဖြစ်ကြသော Abalkhail Marine Navigation ၊ အလံနိုင်ငံ Tanzania နှင့် Saudi Arabian ပင်လယ်ရေကြောင်း အာဏာပိုင်သို့ထံ Saleh

အား သူရရန်ရှိသည့် လုပ်ခပေးပြီး အိမ်ပြန်ပို့ပေးရန် စာရေးသားခဲ့ပါသည်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ ကုန်ဆုံးပိုင်းလောက်တွင် တစ်ခုတည်းသော တုံ့ပြန်ချက်များမှာ Saudi PSC သည် သင်္ဘောအား စစ်ဆေးခဲ့သည်။ Tanzanian အာဏာပိုင်များက ၎င်းတို့ အဆိုပါ ကိစ္စကို စုံစမ်းပေးမည်ဟုဆိုသည်။ ပိုင်ရှင်ဖြစ်သူက လုံးဝ တုံ့ပြန်ခြင်း မရှိတော့ပါ။

ITF သည် သင်္ဘောပေါ်ရှိ အခြား ဆီးရီးယား သင်္ဘောသား လေးဦး ရရန်ရှိသည့် လုပ်ခများကိုလည်း ပေးရန်တောင်းဆိုပါသည်။ ၎င်းလေးဦးမှာ ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဇူလိုင်လ သင်္ဘောတက်ရောက်ကတည်းကစ၍ လုပ်ခ မရခဲ့ပါ။ အခြား သင်္ဘောဝန်ထမ်း နှစ်ဦးကို လုပ်ခ မပေးဘဲ သင်္ဘော နောက်တစ်စီးပေါ်တင်ပေးလိုက်ပြီး နောက်သုံးဦးအား အိမ်ပြန်ပို့ပေးခဲ့သည်။ အခြားသော ဆူဒန် ယခင် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများသည် ပိုင်ရှင်အပေါ် တရားစွဲမည်ဟု ယူဆရသည်။

Saleh သည် Al Maha သင်္ဘောပေါ်အလုပ်လုပ်နေဆဲဖြစ်သည်။ လက်ရှိ၌ ဆော်ဒီအရေးဘီးယားနိုင်ငံရှိ Jeddah တွင် ရှိနေပါသည်။

စိတ်မကောင်းစွာဖြင့် Saleh အဖို့ Tanzania နိုင်ငံမှာ အဆိုးဝါးဆုံး အလံငါး FOC မှတ်ပုံတင်နိုင်ငံဖြစ်ပါသည်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလတွင် ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံ အာဏာပိုင်က စစ်ဆေးပြီးနောက် Tanzania အလံငါးမှတ်ပုံတင်ထားသည့် သင်္ဘော ၁၁ စီးကို ဥရောပရှိ ဆိပ်ကမ်းများနှင့် မြောက် အမေရိက အတ္တလန်တိတ်ကမ်းခြေတို့တွင် ဒဏ်ခတ်ပိတ်ပင်လိုက်သည် အဘယ်ကြောင့် ဆိုသော် ပျက်ကွက်မှုများကြောင့်ဖြစ်သည်။ ထို့ပြင် လွန်ခဲ့သော သုံးနှစ်တွင် Tanzania- အလံငါး သင်္ဘော ၁၅ စီး သင်္ဘော စွန့်ပစ်မှု ရှိခဲ့သည်။

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံအနေဖြင့် မိမိ မှတ်ပုံတင်ပေးသည့် သင်္ဘောပေါ် အခြေခံ စည်းမျဉ်းများကို အတင်းအကျပ်လိုက်နာစေရန် လုပ်နိုင်စွမ်း မရှိလျှင် မှတ်ပုံတင် ဖွင့်လှစ် မဆောင်ရွက်သင့်ပါ။ Saleh ကဲ့သို့ကိစ္စမှာ FOC စနစ် မရှိပါက မည်သို့မျှ ဖြစ်ခဲ့မည် မဟုတ်ပါ။ ■



Photo: Pedro V. Soto III

သင်္ဘောစွန့်ပစ်ခံရမှုမှ သင့်ကိုယ် သင် ကြိုတင်ကာကွယ်ပါ

သင်္ဘောစွန့်ပစ်မှု အရေအတွက် ပိုမိုများပြားလာခြင်း ဆိုလိုသည်မှာ သင်္ဘောသားများအနေဖြင့် မိမိကိုယ်မိမိ ကာကွယ်နိုင်မည့် အရာအားလုံးကို လုပ်ရမည်ဆိုလိုသည် ဟု ITF စိစစ်ရေးမှူးချုပ်ရုံး ညွှန်ကြားရေး အရာရှိ **Steve Trowsdale** က သတိပေး လိုက်သည်။

သင်္ဘောစွန့်ပစ်မှု အရေအတွက်မှာ များပြားနေလျက်ရှိသည်။ အထူးသဖြင့် ကိုဗစ် ကမ္ဘာ့ကပ်ဘေးကြီးအတွင်း အကြီးအကျယ် များပြားလာကြသည်။ ၂၀၁၈ ခုနှစ်တွင် သတင်းပို့ထားသည့် သင်္ဘောစွန့်ပစ်မှု ၃၄ ခု ရှိခဲ့သည်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် သင်္ဘောစွန့်ပစ်မှု ၁၁၈ ခုရှိခဲ့သည်။ ITF က ၁၁၃ ခုသာ သတင်းပို့ခဲ့သည်။ ရေခဲရှိသည့် လုပ်ခ စုစုပေါင်းမှာ အမေရိကန်ဒေါ်လာ USD9.9 သန်း ကျော်ဖြစ်ပြီး ITF စိစစ်ရေးမှူးများက သင်္ဘောပေါ် ရှိ သင်္ဘောသား တစ်ထောင်သုံးရာ (၁ ၃၀၀) ကျော်ကို ကူညီပံ့ပိုးပေးခဲ့သည်။

ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် (Maritime Labour Convention (MLC)) အရ သင်္ဘောစွန့်ပစ်မှုမှာ သင်္ဘောပိုင်ရှင်က အောက်ပါကိစ္စတွင် ဖြစ်ပွားသည်-

- သင်္ဘောသားများကို အိမ်ပြန်ပို့ပေးရမည့် ကုန်ကျစရိတ်ကို ပေးရန်ပျက်ကွက်သည့်အခါ သို့မဟုတ်
- သင်္ဘောသားများအား လိုအပ်သည့် ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်ရေးနှင့် ပံ့ပိုးပေးမှု မရှိဘဲ ပစ်ထားခဲ့သည့်အခါ သို့မဟုတ်
- အနည်းဆုံး နှစ်လအတွက် စာချုပ်အတိုင်း လုပ်ခများပေးရန် ပျက်ကွက်ခြင်း အပါအဝင် အခြားနည်းဖြင့် ၎င်းတို့သဘောအတိုင်း သင်္ဘောသားအား အဆက်ဖြတ်လိုက်သည့်အခါဖြစ်ပါသည်။

ITF စိစစ်ရေးမှူးများက ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းပေးခဲ့ရသည့် ကိစ္စအားလုံးမှာ သင်္ဘောသားများက အကူအညီအတွက် တောင်းခံလာခြင်းကြောင့်ဖြစ်သည်။ ကျွန်တော်တို့အနေဖြင့် သင်တို့က ဦးစွာ ကျွန်တော်တို့အား မဆက်သွယ်လျှင် သင်တို့အား ကူညီပေးရန် အခွင့်အာဏာ ကျွန်တော်တို့တွင် မရှိပါ။

ပင်လယ်ရေကြောင်းသင်္ဘောသားများ သတင်းလွှာစာစောင် ၂၀၂၃

ဤအခြေခံ အဆင့် လေးချက်ကို လိုက်နာခြင်းဖြင့် လိုက်လုပ်ပါ။

1. လက်ဦးအနေဖြင့် အန္တရာယ်ကို ကြိုးစားရှောင်ရှားပါ။ သင် လက်မှတ် တစ်စုံတစ်ရာ မထိုးမီ သင်္ဘောအကြောင်း ရရှိနိုင်သည့် သတင်းအချက်အလက် အားလုံးကို စစ်ဆေးပါ။ သင်္ဘောများ၏ လက်ရှိတည်ရာနေရာနှင့် သွားရောက်မည့်နေရာ အသေးစိတ်ကို ပြသထားသည့် ဝက်ဘ်ဆိုက်ကို အသုံးပြုပါ။ ထို့နောက် စွန့်ပစ်ထားသည့် သင်္ဘောအားလုံးကို ဖော်ပြထားသည့် ILO အချက်အလက်မှတ်တမ်းစာတွဲကို အသုံးပြုပါ- <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>. (အကယ်၍ သင်္ဘောနာမည် ပြောင်းလဲသွားလျှင် IMO နာမည်ဖြင့် ရှာပါ။)

2. သင်္ဘောပေါ်တွင် သတိထား၍နေပါ။ သင် သင်္ဘောပေါ်ရောက်ရှိပြီး အပတ်ပေါင်းများစွာ လုပ်ခ မပေးခြင်းသည် ပိုင်ရှင်မှာ သင်္ဘောနှင့် သင်္ဘောဝန်ထမ်းတို့အား စွန့်ပစ်တော့မည် ဖြစ်ကြောင်း သတိပေးသည့် လက္ခဏာတစ်ခု ဖြစ်သည်။ MLC က သတ်မှတ်ထားသည်မှာ သင်္ဘောသားများကို အနည်းဆုံး တစ်လလျှင်တစ်ခါ လုပ်ခပေးရမည် ထို့ကြောင့် အကယ်၍ သင် တစ်လထက်ပို၍ လုပ်ခအပြည့် မရလျှင် ၎င်းသည် MLC ကို ချိုးဖောက်ခြင်းဖြစ်သည်။

3. ချက်ချင်း အရေးယူလုပ်ဆောင်ပါ။ အကယ်၍ သင်္ဘောစွန့်ပစ်မှု အန္တရာယ်ရှိနေသည်ဟု သင် ထင်မြင်လျှင် စောင့်ဆိုင်းမနေပါနှင့်။ အကယ်၍ သင့် သင်္ဘောပိုင်ရှင်က မတုံ့ပြန်ပါက အာမခံကုမ္ပဏီကို ဆက်သွယ်ပါ။ အာမခံ ကုမ္ပဏီသည် သင်၏ အလုပ်အကိုင် သဘောတူစာချုပ် သို့မဟုတ် အလုပ်အကိုင်လုပ်ခ စုပေါင်း ညှိနှိုင်းရေးစာချုပ် (collective bargaining agreement (CBA)) နှင့်အညီ ရရန်ရှိသည့်လုပ်ခ လေးလအတွက် ရပိုင်ခွင့်များအပြင် သင့်တော်သော ကုန်ကျစရိတ်များ (ဥပမာ အိမ်ပြန်စရိတ်၊ နေရာထိုင်ခင်း၊ မရှိမဖြစ် သုံးစရမည့် အသုံးဆောင်ပစ္စည်းများ၊ ဆေးကုသခ စရိတ်များ) ကို သင်္ဘောစွန့်ပစ်သည့်နေ့ရက်မှ သင်အိမ်ပြန်ရောက်မည့်နေ့ရက်အထိ သင့်အား ပေးပါမည်။

4. ဖွင့်ဟပြောဆိုပါ။ အကယ်၍ ပိုင်ရှင် သို့မဟုတ် အာမခံကုမ္ပဏီက မကူညီလျှင် အရေးယူလုပ်ဆောင်ရန်အတွက် အလုပ်ရှင်ကို ကြောက်စရာမလိုပါ။ ITF ကို ဆက်သွယ်ပါ - သင် ကျွန်ုပ်တို့အား လုံးဝ လျှို့ဝှက်သို့သိပ်စွာဖြင့် ပြောဆိုနိုင်ပါသည်။

ကျွန်ုပ်တို့အား အီးမေးလ် abandonment@itf.org.uk ဖြင့်ဆက်သွယ်ပါ။ ■

စွန့်ပစ်ခံရသည့် သင်္ဘောဝန်ထမ်း လေးဦး အိမ်ပြန်ရသော်လည်း လုပ်ခများ ရရန်ရှိသေး

ပင်လယ်ရေကြောင်း သင်္ဘောသားများ သတင်းစာစောင် (Seafarers' bulletin) က St James Shipping ပိုင်ရှင်က စွန့်ပစ်ခဲ့သည့် ပနားမား အလံငှါး ရေနံတင်သင်္ဘော လေးစီးမှ ပါကစ္စတန် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများ ရရန်ရှိသည့် လုပ်ခများကို ပြန်ရ ရန် မည်သို့ ITF ၏ ကူညီပေးပုံကို ဖော်ပြထားသည်



အိန္ဒိယနိုင်ငံတွင် သင်္ဘော နှစ်စီးကို စွန့်ပစ်ထားသည် - Mumbai ရှိ Aeon တွင် (သင်္ဘောပေါ်သင်္ဘောသား 21 ဦးဖြင့်) နှင့် Hazira ရှိ Sol တွင် (သင်္ဘောပေါ် သင်္ဘောသား 20 ဦးဖြင့်) စွန့်ပစ်ထားသည်။ Lua (သင်္ဘောပေါ်သင်္ဘောသား 22 ဦးဖြင့်) ကို Dominican Republic နိုင်ငံ Las Calderas တွင် စွန့်ပစ်ခဲ့ ပြီး Ariana (သင်္ဘောသား 23 ဦးဖြင့်) ကို Al Mocha, Yemen တွင် စွန့်ပစ် ခဲ့သည်။

အပေါင်ခံထားသူများက သင်္ဘောကို ပြန်လည်လက်ဝယ်ရရှိအောင် ကြိုးပမ်းနေ ချိန်၌ လပေါင်းများစွာ လုပ်ခ မရခဲ့သည့် သင်္ဘောသားများ၏ စိတ်သောကဖြစ် ရသည့် ဒုက္ခမှာ အစားအစာ၊ သောက်ရေသန့်နှင့် လောင်စာ နည်းပါးမှုကြောင့် ပို ဆိုးဝါး ခဲ့ပါသည်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဇူလိုင်လ ၂ ရက်နေ့တွင် Sol နှင့် Aeon သင်္ဘော မာလိန်မှုူးများက သတိပေးလိုက်သည်မှာ ၎င်းတို့၏ သင်္ဘောများသည် လျှပ်စစ် ပေးစက်များ ပျက်သွားခြင်း၊ လောင်စာပြတ်လပ်ခြင်းနှင့် မရှိမဖြစ် လိုအပ်သည့် အပိုပစ္စည်းများ ပြတ်လပ်မှုကြောင့် လျှပ်စစ် ပြတ်သုဉ်းမှု အန္တရာယ်ရှိနေသည် ဟု ဆိုပါသည်။

၂၀၂၂ ခုနှစ် ဇူလိုင်လ စောစောပိုင်း၌ ဤအမှုကိုစွဲကို ပါဝင်ပတ်သက်ကတည်းက စ၍ ITF အရာရှိ John Wood သည် ပိုင်ရှင် St James Shipping၊ အပေါင်ခံသူများဖြစ်သည့် Entrust နှင့် ၎င်းတို့၏ ရှေ့နေများ၊ American Club, သင်္ဘောဝန်ထမ်း ကိုယ်စားလှယ်ဖြစ်သည့် Global Radiance Ship Management၊ သင်္ဘောစီးလုံးငှါးသူများ၊ ကုန်လက်ခံသူများနှင့် အခြားသူတို့ အကြား ရှုပ်ထွေးပြီး စိတ်ပျက်ဖွယ်ကောင်းသော စာအသွားအလာ အစီအရီဖြင့် ဆက်သွယ်ဆောင်ရွက်နေရသည်။

Wood က အကြံပြုခဲ့သည်မှာ Sol နှင့် Aeon မာလိန်မှုူးတို့နေဖြင့် သင်္ဘော ဝန်ထမ်းများကို လုပ်ခ မပေးမချင်း၊ အစားအစာ မပေးမချင်း သင်္ဘော လည်ပတ် ရေးကိစ္စကို မလုပ်ရန် အကြံပေးခဲ့သည်။ အိန္ဒိယ တရားရုံးက Sol အား ကုန်တင် လာသည့် လောင်စာဆီများကို ကုန်ချပေးရန် အမိန့်ချမှတ်သည့်အခါ မာလိန်မှုူးက ငြင်းဆိုခဲ့သည်။ ကုန်လက်ခံသူများဖြစ်သည့် Oleo Energy ကို ကိုယ်စားပြု သော ရှေ့နေများက အကယ်၍ တရားရုံးအမိန့်ကို မလိုက်နာလျှင် တရားရုံး မထေ့မဲ့မြင်မှုဖြင့် တရားစွဲပြီး ထောင်ချမည်ဟု သူနှင့် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများအား ခြိမ်းခြောက်ခဲ့သည်။

၂၀၂၂ ခုနှစ် ဩဂုတ်လတွင် Wood သည် Entrust နှင့် ၎င်းတို့၏ လန်ဒန် ရှေ့နေ များနှင့် သဘောတူညီချက်တစ်ရပ်ကို ရရှိခဲ့သည်။ ၎င်းမှာ Aeon, Sol, နှင့်

Lua သင်္ဘောဝန်ထမ်းများအတွက် လုပ်ခများပြန်ရပြီး အိမ်ပြန်ပို့ပေးရန်အတွက် ဖြစ်သည် - သို့သော်လည်း Entrust က သဘောတူညီချက်ကို လိုက်နာလုပ်ပေး ရန် ပျက်ကွက်ခဲ့သည်။ American Club သည် St James သင်္ဘောအုပ်စု အတွက် ၎င်း၏ P&I အာမခံကို ရုပ်သိမ်းလိုက်သော်လည်း ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် (Maritime Labour Convention (MLC)) အရ စွန့်ပစ်ခံရသည့် သင်္ဘောသားများအတွက် အချို့အာမခံကို ဆက်လက် အကျိုးဝင်ပေးစေရန် သတ်မှတ်ထားပါသေးသည်။ အာမခံကုမ္ပဏီ Club သည် နောက်ဆုံး၌ Lua သင်္ဘောဝန်ထမ်းများကို MLC စာချုပ်အရ လေးလစာ လုပ်ခ များပေး၍ အိမ်ပြန်ပို့ပေးခဲ့သော်လည်း နောက်ထပ် သင်္ဘောသုံးစီး၏ သင်္ဘော ဝန်ထမ်းများကိုမူ ထိုသို့လုပ်ပေးရန် ပျက်ကွက်ခဲ့ပါသည်။

Sol နှင့် Aeon သင်္ဘောများကို ယခုသော် အိန္ဒိယ တရားရုံးမှတစ်ဆင့် ရောင်းချလိုက်ပြီး သင်္ဘော ဝန်ထမ်းများကို အိမ်ပြန်ပို့ပေးပြီးဖြစ်ပါသည်။ ITF သည် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများက သင်္ဘောရောင်းရငွေ များမှ ၎င်းတို့၏ ရရန်ရှိသည့် လုပ်ခများကို တောင်း ဆိုရာ၌ သင်္ဘောနှစ်စီးလုံးမှ သင်္ဘောသားများကို ကိုယ်စားပြုမည့် ရှေ့နေများကို ငှားရမ်းပေးခဲ့သည်။

ITF သည် Lua သင်္ဘောကို ဖမ်းဆီးပြီး သင်္ဘောသားများ၏ လုပ်ခများကို တောင်းဆိုရန်အတွက်လည်း ရှေ့နေငှားပေးခဲ့သည် (American Club က ပေးခဲ့သည့် လေးလစာ လုပ်ခထက် ပိုများသည့် လုပ်ခများအတွက်) ။

Ariana သင်္ဘော၏ သင်္ဘောဝန်ထမ်းများသည် နောက်ဆုံး၌ လုပ်ခများ ကို ဇူလိုင်လ ၂၆ ရက်နေ့အထိ St James က ပေးခဲ့သော်လည်း ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဇူလိုင်လ ၃၁ ရက်နေ့အထိ မရောက်မချင်း အိမ်ပြန်ရန်အတွက် သင်္ဘောပေါ်မှ မဆင်းခဲ့ရဘဲ ဩဂုတ်လ ၅ ရက်နေ့ မရောက်မချင်း Karachi ရှိအိမ်သို့ ရောက်မ လာခဲ့ကြရပါ။ ITF သည် ဤသင်္ဘောဝန်ထမ်းများ ရရန်ရှိသည့် လုပ်ခ အမေရိကန်ဒေါ်လာ စုစုပေါင်း USD21,033,33 ရရန် လုံးပန်းနေလျက်ရှိပါ သေးသည်။ ■



ITF စိစစ်ရေးမှူးဖြစ်သူ Andrey Chernov (အလယ်) Viva Trinity သင်္ဘောသားများနှင့်အတူ

Klaipeda ဆိပ်ကမ်းတွင် ပိတ်မိနေသလား။ အကြံဉာဏ်အတွက် ဒေသခံ ITF စိစစ်ရေးမှူးကို ဆက်သွယ်ပါ

အလုပ်လုပ်ရန် ကျန်းမာရေး မပြည့်စုံဟု သတ်မှတ်ခံရသည့် သင်္ဘောသားနှစ်ဦး သင်္ဘောပေါ်တွင် တစ်လ ဆိပ်ကမ်း၌ အလားတူ အခက်အခဲများကြုံတွေ့နေရသည့် EU-မဟုတ်သည့် သင်္ဘောသားများအတွက် **Andrey Chernov**, ဒေသခံ ITF စိစစ်ရေးမှူးတွင် အကြံပြုချက်ရှိပါသည်။

Panama-အလံငါးတင်ထားသည့် Viva Trinity သင်္ဘောသည် ၂၀၂၂ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၁၅ ရက်နေ့မှ နိုဝင်ဘာလ ၂၀ ရက် နေ့အထိ Klaipeda ပြင်ပတွင် ကျောက်ချထားသည်။ ရုရှားလူမျိုး ABS သင်္ဘောသား နှစ်ဦး နေထိုင်မကောင်းဖြစ်လာသည် - တစ်ဦးမှာ သွေးပေါင်ချိန် အလွန်မြင့်တက်နေပြီး အခြားတစ်ယောက်မှာ ဒူးနာနေသည် - ဆေးရုံသို့ နှစ်ကြိမ်ပို့ပေးခဲ့ရသည်။

နှစ်ကြိမ်လုံးတွင် သင်္ဘောသားများကို အလုပ်လုပ်ရန် ကျန်းမာရေး မပြည့်စုံဟု သတ်မှတ်ခံရပြီး ၎င်းတို့၏ မိခင်နိုင်ငံ၌ ဆေးဝါးဆက်လက် ကုသခံယူဟု ပြောခဲ့သည်။

Schengen-မဟုတ်သော နိုင်ငံ နေထိုင်သူများဖြစ်၍ ၎င်းတို့သည် ခရီးသွားရန် လမ်းခရုတ် ဖြတ်သန်းခွင့်ယာယီ ဗီဇာ လိုအပ်ခဲ့သည်။ သို့သော်လည်း နယ်စပ် အာဏာပိုင်သည် သင်္ဘော ဆိပ်ကမ်း၌ ရှိနေသမျှ ဗီဇာများကို ထုတ်ပေးရန် ငြင်းဆိုပြီး ကိစ္စမှာ သီးခြား အန္တရာယ်မရှိပါဟု ဆိုသည်။

Viva Trinity သည် Klaipeda တွင် သင်္ဘောအစီးလိုက် ငါးရမ်းသူ စာချုပ် ပြဿနာကြောင့် ဆိုက်ကပ်မည် သို့မဟုတ် မည်သည့်အချိန် ဆိုက်ကပ်မည် ဟုတ်မဟုတ် မသဲကွဲကြပါ။ သင်္ဘောပိုင်ရှင်သည် နယ်စပ်အုပ်ချုပ်ရေး အရာရှိအား သင်္ဘောသားများကို 85 ကီလိုမီတာ အဝေးတွင်ရှိသော ရုရှား နယ်စပ်သို့ စောင့်ကြပ်ပို့ပေးရန် ကုန်ကျစရိတ်များကိုပေးမည်ဟု ကမ်းလှမ်းခဲ့သော်လည်း ပယ်ချခံခဲ့ရသည်။

Lithuanian သင်္ဘောသားများ သမဂ္ဂက နယ်စပ် ထိန်းချုပ်ရေး ဦးစီးနှင့် အစိုးရ လူဝင်မှုကြီးကြပ်ရေးဌာန နှစ်ခုလုံးထံမှ ရှင်းလင်းချက်ကို တောင်းခံခဲ့သော်လည်း မည်သည့် တုံ့ပြန်မှုမျှ မရရှိခဲ့ပါ။ သင်္ဘောပိုင်ရှင်သည် Lithuania ရှိ ရုရှားနိုင်ငံ သံရုံးအား Lithuania နိုင်ငံ၏ နိုင်ငံခြားရေး ဝန်ကြီးဌာနမှတစ်ဆင့် လုပ်ဆောင်ပေးစေရန် တောင်းဆိုခဲ့သည်။ နောက်ဆုံးတော့ ကျွန်တော်တို့၏ ပူးတွဲ ကြိုးပမ်းမှုများကြောင့် ထိုလူနှစ်ဦးမှာ ၂၀၂၂ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလ ၁၅ ရက်နေ့တွင် အိမ်ပြန်ခဲ့ရပါသည်။

ကျွန်တော်တွင် EU-မဟုတ်သော နိုင်ငံများမှ သင်္ဘောသားများအတွက် ရှင်းရှင်းလင်းလင်း အမှာစကားရှိပါသည်- အကယ်၍ သင် Klaipeda ဆိပ်ကမ်းတွင်ရှိနေပြီး ဒေသခံ နယ်စပ် အာဏာပိုင်များထံမှ လမ်းခရုတ် ဖြတ်သန်းခွင့် ဗီဇာ ငြင်းဆိုခံရလျှင် ကျွန်တော်ကို ဆက်သွယ်ပါ။ အာဏာပိုင်များအနေဖြင့် သီးခြား ဥပဒေပါ ပြဋ္ဌာန်းချက်များကို ရည်ညွှန်းရမည်။ ကျွန်တော်က ပါဝင်ပတ်သက်ပြီး ဤအသေးစိတ်ကို မေးမြန်းသည့်အခါ ရုံးက သာမန်အားဖြင့် ဗီဇာ ထုတ်ပေးသည်။

အားလုံးသော ITF စိစစ်ရေးမှူးများအတွက် ဆက်သွယ်ရမည့် အသေးစိတ် အချက်များမှာ ပင်လယ်ရေကြောင်း သင်္ဘောသားများ သတင်းစာစောင် ဆွဲထုတ်ယူနိုင်သည့်အပိုင်းတွင် ပါရှိပါသည်။ ■

ဂရိနိုင်ငံတွင် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများကို ငါးလ စွန့်ပစ်ထားခဲ့

ဘယ်လိုမှ ညှိနှိုင်းမရသည့် သင်္ဘောပိုင်ရှင်နှင့် ဆိပ်ကမ်း အာဏာပိုင်တို့နှင့် ငါးလကြာ အတိုက်အခံအငြင်းပွားပြီး နောက်ဆုံး၌ စွန့်ပစ်ခံထားရသည့် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများကို အိမ်ပြန်ပို့ခဲ့သည်။

ပနားမား-အလံငါး Mirjana K သင်္ဘော၏ သင်္ဘောဝန်ထမ်းများကို ၂၀၂၂ ခုနှစ် မေလ၌ ဂရိနိုင်ငံ Piraeus ၌ သင်္ဘောကျောက်ချထားစဉ် စွန့်ပစ်ထားခဲ့သည်။ အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် အကျိုးခံစားခွင့်ရှိသူ သင်္ဘောပိုင်ရှင်၊ သင်္ဘောဝန်ထမ်း မန်နေဂျာနှင့် သင်္ဘောသားများမှာ ခရီးရှားနိုင်ငံမှ ဖြစ်ကြသောကြောင့်ဖြစ်သည်။ ကျွန်တော်အနေနဲ့ ဤကိစ္စကို Panhellenic သင်္ဘောသားများ အဖွဲ့ချုပ်၊ ခရီးရှား သင်္ဘောသားများ သမဂ္ဂ၊ ITF စိစစ်ရေးမှူးဖြစ်သူ Costas Halas နှင့် ITF ၏

ဥပဒေဆိုင်ရာ အဖွဲ့တို့နှင့်အတူ အလွန်နီးနီးကပ်ကပ်လုပ်ကိုင်ရင်း ကျွန်တော် ကိုင်တွယ် ဖြေရှင်းခဲ့ပါသည်။

သင်္ဘောဝန်ထမ်းများမှာ ၎င်းတို့အား လေယာဉ်ခရီးစဉ် စီစဉ်ပေးမည်၊ သင်္ဘောပေါ်ရှိ အတိအကျကို ဖြေရှင်းပေးမည်၊ မိသားစုများထံသို့ အိမ်ပြန်ပို့ပေးမည်ဟူသော သင်္ဘောပိုင်ရှင်၏ အတုအယောင် ကတိပြုမှုများကြောင့် - စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာနှင့် စိတ်ခံစားမှု ဆိုင်ရာအရ မောပန်း၍ဒုက္ခ ခံစားခဲ့ရသည်။ ကျွန်တော်၏ လုပ်ဖော်ကိုင်ဖက်များနှင့် ကျွန်တော်က သင်္ဘောသားများအား သောက်ရေသန့်နှင့် အစားအစာ ပုံမှန်ဖြန့်ချိပေးခဲ့သည့်အပြင် ၎င်းတို့အိမ်မပြန်မီအချိန်အထိ ၎င်းတို့၏ လုပ်ခများကို ပေးရန် P&I အသင်းနှင့် ညှိနှိုင်းပေးခဲ့သည်။

ပိုင်ရှင်ဖြစ်သူ Alveus Capital နှင့် Piraeus ရှိ ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံ ထိန်းချုပ်ရေး (Port State Control (PSC)) တို့သည် တစ်လျှောက်လုံး ပူးပေါင်း မဆောင်ရွက်ခဲ့ကြပါ။ Panama နိုင်ငံ၏ အနည်းဆုံး အန္တရာယ်ကင်းသော သင်္ဘောမောင်းနှင်ရေး (minimum safe manning (MSM)) က အန္တရာယ်ကင်းအောင် မောင်းနှင်ရန်အတွက် သင်္ဘောပေါ်တွင် သင်္ဘောဝန်ထမ်း ကိုးဦးရှိရန် သတ်မှတ်ထားသည်။ သင်္ဘောသား တစ်ဦးမှာ လေဖြတ်ရောဂါရပြီးနောက် အိမ်ပြန်ပို့လိုက်ရသောကြောင့်

စွန့်ပစ်ခံရသည့် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများ မိမိတို့၏ အခွင့်အရေးများအတွက် တိုက်ပွဲဝင်

ITF ဂျပန် ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ **Fusao Ohori** ကိုင်တွယ်သည့် သင်္ဘောစွန့်ပစ်ကိစ္စ နှစ်ခုအားဖြင့် ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် (MLC) ကသတ်မှတ်ထားသည့်အတိုင်း ရှိရန်ရှိသည့် လုပ်ခများနှင့် အိမ်ပြန်ပို့ခံရမည့် အခွင့်အရေးများ ရရှိရန် စွန့်ပစ်ခံရသော သင်္ဘောသားများ မည်သို့ရုံးကန်နေလျက်ရှိသေးသည်ကို ရှင်းရှင်းလင်းလင်း ဖော်ပြထားပါသည်။

DuyenHai 1 သင်္ဘော၏ ဗီယက်နမ် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများသည် ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလတွင် ITF အား ဆက်သွယ်ခဲ့စဉ် ၎င်းတို့ သင်္ဘောပေါ်တွင် ၁၄ လ နေခဲ့ရပြီး ဖြစ်ပါသည်။

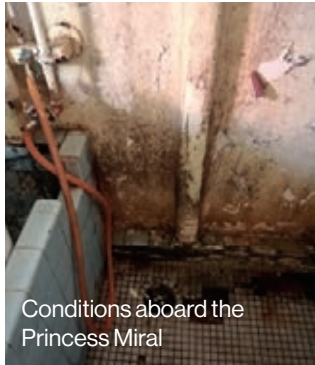
သင်္ဘောသား ၁၈ ဦးတို့၏ အလုပ်ကန်ထုတ်များမှာ သက်တမ်းကျော်လွန်နေပြီဖြစ်ပြီး သင်္ဘောသား တစ်ဦးမှာ ဆေးဝါး ကုသရန် လိုအပ်ပါသည်။ Labuan ဆိပ်ကမ်း၌ မလေးရှားတရားရုံးက ၂၀၂၀ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ ၂၄ ရက်နေ့တွင် သင်္ဘောစင်းလုံး ငှားသူမှ တရားစွဲဆိုသဖြင့် သင်္ဘောအား ဖမ်းဆီးလိုက်ကတည်းကစ၍ သင်္ဘောဝန်ထမ်းများမှာ အစားအစာနှင့် လောင်စာဆီ နည်းပါးမှုဖြင့် နေခဲ့ရသည်။

ITF သည် အလံငှားနိုင်ငံ ပနားမားနှင့် ကိုးရီးယားနိုင်ငံရှိ P&I အာမခံကုမ္ပဏီအား ဇန်နဝါရီလ ၁၄ ရက်နေ့တွင် ဆက်သွယ်ခဲ့ သည်။ အာမခံကုမ္ပဏီက ပြောလိုက်သည်မှာ တရားရုံး အမိန့်မချမှတ်မီ ကိုဗစ်-၁၉ ကြောင့် အိမ်ပြန်ပို့ရန်နှင့် သင်္ဘောဝန်ထမ်း အသစ် အစားထိုးပေးရန် မဖြစ်နိုင်ပါ။ တရားရုံးအမိန့်မှာ ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလတွင် အမိန့်ချမှတ်မည် ဖြစ်ကြောင်းနှင့် ဗီယက်နမ်နိုင်ငံမှာ နယ်စပ်ပိတ်ထားခြင်းကြောင့် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများအား စောင့်ရှောက်ပေးရန် ဆေးဘက်ဆိုင်ရာ ဝန်ထမ်းများ မရှိကြောင်းဆိုသည်။ သင်္ဘောဝန်ထမ်းများအား ကာကွယ်ဆေးထိုးပေးရန် တောင်းဆိုခြင်းကို မလေးရှား အာဏာပိုင်များက ငြင်းဆိုခဲ့သည်။

ဆိုလိုသည်မှာ သင်္ဘောဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဧပြီလ ၃၀ ရက်နေ့ တရားရုံး ကိစ္စဖြေရှင်းပြီးနောက် သင်္ဘော ဗီယက်နမ်သို့ ပြန်မလာမချင်း သင်္ဘောသား အစားထိုးရန် စောင့်ဆိုင်းခဲ့သည့်အချိန်ထိတိုင် သူတို့သည် သင်္ဘောပေါ်၌ ၁၇ လ ကြာနေပြီဖြစ်ပါသည်။

ဒုတိယ သင်္ဘောသားမှာ နာမကျန်းဖြစ်ပြီး ခွဲစိတ်ကုသရန်နှင့် အိမ်ပြန်ပို့ရန် လိုအပ်သည့်အခါ Piraeus အာဏာပိုင်သည် ၎င်းသင်္ဘောသားကို အိမ်ပြန်ရန် ခွင့်ပြုလိမ့်မည် မဟုတ်ပါ။ အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် သင်္ဘောဝန်ထမ်း ခုနစ်ဦးသာ ကျန်ရစ်လိမ့်မည်ဖြစ်သောကြောင့်ဖြစ်ပါသည်။

ကျွန်တော်သည် ပနားမား ပင်လယ်ရေကြောင်း စီမံရေးကို ဆက်သွယ်ခဲ့သည်။ ၎င်းက သင်္ဘောသား သုံးဦးဖြင့် MSM သတ်မှတ်ချက်ကို ထုတ်ပေးရန် သဘောတူညီခဲ့သည်။ သို့သော်လည်း ဆိပ်ကမ်း နိုင်ငံ ထိန်းချုပ်ရေး (PSC) သည် ခရီးရှားသုံးရုံးက ဝင်ရောက်စစ်ဆေးမှုမဟုတ်မီ - အရေးတယူ လုပ်ဆောင်မပေးပါ။ အဆိုပါ သင်္ဘောသားအား အိမ်ပြန်ပို့လိုက်ပါသည် သို့သော် ဆိပ်ကမ်း နိုင်ငံ ထိန်းချုပ်ရေး (PSC) က နောက်ထပ် သင်္ဘောသား နှစ်ဦးမှာ အလုပ်လုပ်ရန် ကျန်းမာရေး မပြည့်စုံဟု သတ်မှတ်ခံရသည့်တိုင် နောက်ထပ် အိမ်ပြန်ပို့မည့်ကိစ္စများကို ငြင်းဆိုခဲ့သည်။ သင်္ဘောကို သင်္ဘောဝန်ထမ်း သုံးဦးဖြင့် အန္တရာယ်ကင်းလိမ့်မည် မဟုတ်ဟု အကြောင်းပြသည်။ ၎င်းတို့က တောင်းဆိုခဲ့သည် မှာ လက်ရှိ သင်္ဘောသားကို သင်္ဘောသား အသစ်ဖြင့် အစားထိုးပေးရန် လိုအပ်သည်ဟု ဆိုသည်။ အခြေအနေမှာ သည်းခံ၍ မရနိုင်ခဲ့ပါ။



ဆီးရီးယား သင်္ဘောဝန်ထမ်း ၁၅ ဦးကို ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဇွန်လ ၂၁ ရက်နေ့တွင် အိန္ဒိယ ကမ်းခြေစောင့်တပ်ဖွဲ့က **Princess Miral** သင်္ဘော အိန္ဒိယနိုင်ငံ New Mangalore ကမ်းလွန်တွင် ကုန်းတင်သွား၍ ကယ်ဆယ်ပေးခဲ့ရသည့် အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် ရာသီဥတု ဆိုးဝါးစဉ် ပင်လယ်ရေမှာ ကုန်ပစ္စည်းတင်သည့် သင်္ဘော ကိုယ်ထည်ထဲ စိမ့်ဝင်လာခဲ့ခြင်းကြောင့်ဖြစ်သည်။ စိတ်အတိ ဒုက္ခရောက်နေသောလူများကို ထိန်းသိမ်းရေးစခန်းသို့ ပို့ခဲ့သည်။

ITF သည် သင်္ဘောသားများနှင့် ပြောဆိုဆက်ဆံနေခဲ့ပြီးဖြစ်သည့် အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် လွန်ခဲ့သည့် မတ်လ သင်္ဘောပေါ် တက်ကတည်းကစ၍ သင်္ဘောသားများမှာ (ဧပြီလအတွက်) လုပ်ခ တစ်လစာသာ ရခဲ့ပြီး ညစ်ပတ်လွန်းသည့် ရေအိမ်သာ၊ ရေချိုးခန်းနှင့် ရေချိုးရေပန်းအပါအဝင် သင်္ဘောပေါ်ရှိ ရွံ့ရှာရသည့် အခြေအနေများကို ကြုံတွေ့နေခဲ့ရပါသည်။

ရရန်ရှိသည့် နှစ်လစာ လုပ်ခပေးရန်နှင့် အိမ်ပြန်ပို့ပေးရန် သင်္ဘောသားများ၏ တောင်းဆိုချက်ကို တုံ့ပြန်သည့်အနေဖြင့် တူရကီနိုင်ငံရှိ ကုမ္ပဏီ စီမံအုပ်ချုပ်ရေးသည် အိမ်ပြန်ပို့မည့် အစီအမံများကို မလုပ်မီ တစ်လစာ လုပ်ခကိုသာ ပေးမည် ဟုဆိုသည်။

ဇူလိုင်လတွင် ကျွန်တော်တို့သည် Belize အလံငှားနိုင်ငံနှင့် P&I အာမခံ ကုမ္ပဏီကို သတင်းပို့ခဲ့ပြီး ထို့နောက် ကျွန်တော်တို့ အိန္ဒိယ ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံ ထိန်းချုပ်ရေး PSC ကို သတင်းပို့ခဲ့ပါသည်။ P&I က ဝင်ရောက်ပါဝင်ပေးရန် ငြင်းဆိုခဲ့သည့် အကြောင်းပြချက်က သင်္ဘောစွန့်ပစ်မှု သတ်မှတ်ချက်များနှင့် မကိုက်ညီသေးဘဲ သင်္ဘောပိုင်ရှင်က သင်္ဘောသားများနှင့် အနီးကပ် ဆက်သွယ်လျက်ရှိနေပြီး လေယာဉ် စီစဉ်နေလျက် ရှိနေသည်ဟု ဆိုသည်။ ငွေကြေးပြတ်လပ်နေသည့် မိသားစုအကြောင်း စိုးရိမ်ပူပန်နေရင်း အိမ်ပြန်ချင်နေသည့် လူများသည် နောက်ဆုံး၌ တစ်လစာ လုပ်ခကို လက်ခံရန် သဘောတူလိုက်ပြီး ၂၀၂၂ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၃ ရက်နေ့တွင် အိမ်ပြန်ခဲ့ပါသည်။ ITF သည် ရရန်ကျန်ရှိနေသည့် လေးလစာ လုပ်ခများ ပြန်ရရန် ကြိုးစားနေလျက်ရှိပါသည်။ ■

အစားထိုးပေးမည့် သင်္ဘောဝန်ထမ်း အသစ်တို့မှာ နောက်ဆုံး၌ စက်တင်ဘာလ ကုန်ပိုင်း၌ Piraeus သို့ရောက်လာခြင်းမှာ အချိန်ခဏသာ နေခဲ့ရသည်။ ဆိပ်ကမ်း အာဏာပိုင်နှင့် ရဲအဖွဲ့က ၎င်းတို့ကို သင်္ဘောပေါ်သို့ တက်ခွင့်ပြုရန် ငြင်းဆိုခဲ့သည့် အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် ရေကြောင်းပြအတွက် လိုအပ်သည့် သင်္ဘော၏ အန္တရာယ်ကင်း ကိရိယာ လက်မှတ် (Safety Equipment Certificate) မှာ သက်တမ်း ကုန်ဆုံးနေသောကြောင့်ဖြစ်သည်။ ဆိပ်ကမ်း နိုင်ငံ ထိန်းချုပ်ရေး (PSC) က Mirjana K ကို ဖမ်းဆီးထိန်းသိမ်းခဲ့သည်ကို နားလည်နိုင်ပါသည်။ သို့သော်လည်း ဆိပ်ကမ်းရဲအဖွဲ့နှင့် ဆိပ်ကမ်း နိုင်ငံ ထိန်းချုပ်ရေး (PSC) က သင်္ဘောဝန်ထမ်း အပြောင်းအလဲလုပ်ရေးနှင့် အိမ်ပြန်ပို့ရေးကို ဟန့်တားသည်မှာ အကြောင်းရင်း မရှိခဲ့ပါ။

ကြံရာမရဖြစ်သည့်အဆုံး၊ ကျွန်တော်သည် ဆိပ်ကမ်း နိုင်ငံ ထိန်းချုပ်ရေးနှင့် ပတ်သက်ပြီး Paris MoU အတွင်းရေးမှူးချုပ်ရုံးသို့ အကူအညီ တောင်းခံ၍ ၎င်းတို့၏ အကူအညီဖြင့် နောက်ဆုံး၌ ကျွန်တော်တို့ ဖြေရှင်းပေးနိုင်ခဲ့ပါသည်။ သင်္ဘောဝန်ထမ်း ခုနစ်ဦးမှာ သင်္ဘောဝန်ထမ်း အသစ်များဖြင့် အစားထိုးပြီး နောက် ၂၀၂၂ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလ ၈ ရက်နေ့တွင် အိမ်ပြန်ပို့ခံခဲ့ရပါသည်။ ■



ITF inspector Jeff Engels working on the case, and ITF inspector Ryan Brazeau with the Tai Honesty crew

ထူးခြားသော အိမ်ပြန်ပို့ရေးကိစ္စ ပံ့ပိုးမှု အတွက် ယူအက်စ် ကမ်းခြေစောင့်တပ်ဖွဲ့အား ITF ကျေးဇူးတင်

အမေရိကန်ပြည်ထောင်စု ကမ်းခြေစောင့်တပ်ဖွဲ့ (US Coast Guard) သည် သာမန်အားဖြင့် သင်္ဘောသား အိမ်ပြန်ပို့ရေး ကိစ္စကို ကူညီပေးလေ့မရှိပါ အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် အမေရိကန်ပြည်ထောင်စုသည် ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် (MLC) ဝင်နိုင်ခဲ မဟုတ်သောကြောင့်ဖြစ်ပါသည်။ သို့သော်လည်း Tai Honesty ကိစ္စ၌ Portland, Oregon ရှိ အေဂျင်စီရုံးသည် မောပန်းနေပြီဖြစ်သည့် တရုတ်နိုင်ငံ သင်္ဘောသား ၁၂ ဦး အိမ်ပြန်ပို့မည့်ကိစ္စကို ITF နှင့် အနီးကပ် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ပါသည်။ ITF အနောက်ဘက်ကမ်းခြေ USA ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိဖြစ်သူ **Jeff Engels** ကပြောသည်မှာ ပံ့ပိုးကူညီမှုမှာ ထူးထူးခြားခြားဖြစ်ပြီး အရေးတကြီး အောင်မြင်မှု တစ်ရပ်ဖြစ်ခဲ့သည်ဟု ဆိုသည်။

၂၀၂၂ ခုနှစ် မေလအစောပိုင်းလောက်တွင် Tai Honesty က Longview Port သို့ မရောက်မီ အမေရိကန်ပြည်ထောင်စု ကမ်းခြေစောင့် တပ်ဖွဲ့ (US Coast Guard) ကို သင်္ဘောသား ၁၂ ဦးတို့က ၎င်းတို့ သင်္ဘောပေါ်နေခဲ့သည့် အချိန်ကာလ အတိုင်းအတာအကြောင်းကို ကြိုကြို သတိပေးထားပြီးဖြစ်ပါသည်။

ကမ်းခြေစောင့် တပ်ဖွဲ့သည် ပနားမား အလံငါး သင်္ဘောပေါ်တက်ရောက်ခဲ့ပြီး သင်္ဘောမှာ ပင်လယ်ဒဏ်ခံနိုင်မှု မရှိကြောင်း တွေ့ရှိခဲ့သည် - သို့သော် နည်းပညာဆိုင်ရာ ပြဿနာ သို့မဟုတ် အင်ဂျင်စက် ပြဿနာ မဟုတ်ပါ။ ၎င်းအစား ၎င်းတို့ တွေ့ရှိသည်မှာ မောပန်းနေပြီး အိမ်ပြန်ချင်နေသည့် သင်္ဘောပေါ်၁၄ လ ကြာ ပိတ်မိနေသော တရုတ်နိုင်ငံသား သင်္ဘောသား ၁၂ ဦး ဖြစ်ပါသည်။ ၎င်း သင်္ဘောသားများ၏ အခြေအနေကို သူတို့က "သင်္ဘောနှင့် ရေကြောင်းလမ်း၏ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အပေါ် ရှင်းရှင်းလင်းလင်း အန္တရာယ်ဖြစ်စေသည်" အဖြစ် ကောက်ချက်ချခဲ့ပါသည်။

အမေရိကန်ပြည်ထောင်စုသည် သင်္ဘောသားများ၏ အခွင့်အရေးများနှင့် ပတ်သက်၍ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အလုပ်သမား အဖွဲ့အစည်း စာချုပ် (ILO Conventions) ငါးခုကိုသာ စာချုပ်ဝင် အတည်ပြုထားသည်။ သင်္ဘော Tai Honesty ကိစ္စ၌ ဆိပ်ကမ်း နိုင်ငံ ထိန်းချုပ်ရေးသည် အမေရိကန်

ပြည်ထောင်စု ဆိပ်ကမ်းများနှင့် ရေကြောင်းလမ်းများ အက်ဥပဒေ (US Ports and Waterways Act) ကို ILO C147 အား လိုက်နာဆောင်ရွက်ရန် အသုံးပြုခဲ့သည်။ ၎င်းသည် ကျွန်တော်၏ ၁၉ နှစ်သာ အလုပ်သက်တမ်းတွင် အလုပ်သက်တမ်းကာလ ကျော်လွန်နေပြီဖြစ်သည့် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများကို အိမ်ပြန်ပို့ရန် အက်ဥပဒေ ကို ပထမဦးဆုံးအကြိမ်အဖြစ်အသုံးပြုခဲ့ခြင်းဖြစ်ပါသည်။ ၎င်းသည် အမေရိကန်ပြည်ထောင်စု သတင်းမီဒီယာများနှင့် ပင်လယ်ရေကြောင်း ထုတ်ဝေရေးသားချက်များ၏ ခေါင်းကြီးပိုင်းသတင်းဖြစ်ခဲ့သည့် အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် အမေရိကန် ပြည်ထောင်စု ရေပိုင်နက်တွင် ဖြစ်နိုင်ခြေရှိသည့် ဂယက်ရိုက်မှုများကြောင့်ဖြစ်ပါသည်။

တရုတ်နိုင်ငံသို့ လေယာဉ်ခရီးစဉ် စီစဉ်ပေးရန် ပိုင်ရှင်၏ ကိုယ်စားလှယ်ဖြစ်သူ Taiwan-အခြေစိုက် Tai Shing Maritime နှင့် ကျွန်တော် ဆွေးနွေးခဲ့သော်လည်း မအောင်မြင်ခဲ့ပါ။ ITF စိစစ်ရေးမှူးချုပ်ရုံးကို ယခုမှ ပူးပေါင်းလာပြီး ကျွန်တော်မှ လေ့ကျင့်ပေးနေရသည့် Ryan Brazeau နှင့်အတူ ကျွန်တော် မေလ ၆ ရက်နေ့တွင် သင်္ဘောပေါ်တက်ရောက်ခဲ့သည်။ ကျွန်တော်တို့ တွေ့ရှိခဲ့သည်မှာ သင်္ဘောသားများသည် ၎င်းတို့၏ အလုပ်သမား စာချုပ်ပါ အများဆုံး ၁၀-လစာ အလုပ်တာဝန် ကျော်လွန်နေပြီး ၎င်းတို့ အိမ်ပြန်ချင်နေသည်ကို တွေ့ရှိသည်။

ဆိပ်ကမ်း နိုင်ငံ ထိန်းချုပ်ရေး (PSC) သည် အမေရိကန်ပြည်ထောင်စု အလုပ်သမား ဌာန (US Department of Labor) သို့အကြောင်းကြားခဲ့ပြီး ကျွန်တော်က ပနားမား အလံငါးနိုင်ငံသို့ မကျေနပ်ချက်တိုင်တန်းလွှာတင်သွင်းခဲ့သည်။ ကမ်းခြေစောင့်တပ်ဖွဲ့ (Coast Guard) က Tai Honesty သင်္ဘောကို သင်္ဘောသား အစားထိုး မပြီးမချင်း ဆိပ်ကမ်းအနီး ဆိုက်ကပ်ထားခိုင်းလိုက်သည်။ ထိုအခါကျမှသာ ပိုင်ရှင်သည် သင်္ဘောဝန်ထမ်းအသစ် ခေါ်လာရန် သဘောတူခဲ့သည်။

သင်္ဘောသား ၁၂ ဦးသည် မေလ ၁၄ ရက်နေ့တွင် Tanzania သို့ လေယာဉ်ဖြင့် ပြန်သွားခဲ့ပြီး ၎င်းတွင် တရုတ်နိုင်ငံသို့ မပြန်မီ ကိုရိုနာဗိုင်းရပ်စ်အတွက် သီးခြားခွဲနေခဲ့ရသည်။ သင်္ဘောသားများ Tanzania တွင် ရှိနေစဉ် လုပ်ခအပြင် အခန်းခန့် စားသောက်စရိတ်များအတွက် ပိုင်ရှင်က အဖိုးအပေးစေရန် ကျွန်တော်တို့ တောင်းဆိုခဲ့သည်- သင်္ဘောသားများက လုပ်ခရရှိကြောင်း အတည်ပြုခဲ့ပါသည်။ ■



“များမကြာမီ ပြစ်မှုဆိုင်ရာ စွဲချက်များကို ပယ်ဖျက်ပြီး ရရန်ရှိသည့် လုပ်ခများအားလုံး ပေးရန် တရားရုံးက ခွင့်ပြုမည် ဟု ကျွန်တော်တို့ မျှော်လင့်ပါသည်။”

၁၈ လကြာ အခက်အခဲရင်ဆိုင်ရပြီးနောက် သင်္ဘောမာလိန်မှူး Kumar အိမ်ပြန်ရောက်

Dubai နိုင်ငံတွင် ၁၈ လကြာ ထိန်းသိမ်းခံရပြီးနောက် စိတ်သာသာရာရသွားသည့် သင်္ဘောမာလိန်မှူး Santosh Kumar သည် နောက်ဆုံး၌ အိမ်ပြန်ရောက်ရှိလာသည်ဟု ITF အကြီးတမ်း ဥပဒေဆိုင်ရာ လက်ထောက် Jonathan Warring က သတင်းပို့သည်။

၂၀၂၁ ခုနှစ် ဇူလိုင်လတွင် Jebel Ali ဆိပ်ကမ်း၌ Cormoros- အလံလွှင့်ထူထားသည့် Ocean Trader သင်္ဘောပေါ်သင်္ဘော ကုန်သွယ်ရေး တင်နေစဉ် ပေါက်ကွဲမှုတစ်ရပ်ဖြစ်ပွားပြီးနောက် အိန္ဒိယ နိုင်ငံသားနှင့် ၎င်း၏ သင်္ဘောဝန်ထမ်း အားလုံးတို့အား မေးမြန်းစစ်ဆေးခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါ နှစ် နိုင်ငံဘာလ၌ အခြားသော သင်္ဘောသား ၁၃ ဦးကို အိမ်ပြန်ခွင့် ပြုလိုက်သော်လည်း ရဲအဖွဲ့က Kumar အား ဆက်လက် ထိန်းသိမ်းထားခဲ့သည်။ သင်္ဘောဝန်ထမ်းများကို ပေါက်ကွဲမှု ဖြစ်ပွားသည့်အချိန်မှစ၍ စွန့်ပစ်ထားခဲ့ပြီး ၂၀၂၁ ခုနှစ် မတ်လမှစ၍ လုပ်ခ မပေးခဲ့ပါ။

သင်္ဘောဝန်ထမ်းများက ပေါက်ကွဲမှုအတွက် တာဝန်မရှိကြောင်း အပြင်းအထန် ငြင်းဆိုခဲ့ကြသော်လည်း ရဲအဖွဲ့က Kumar နှင့် သင်္ဘောဝန်ထမ်း လေးဦးအား ‘အခြားသော ပစ္စည်းများနှင့်လွဲမှားခြင်းအားဖြင့် မီးလောင်မှု ဖြစ်ပွားစေသည်’ ဟူသော စွဲချက်ဖြင့် စွဲချက်တင်ခဲ့သည်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဩဂုတ်လတွင် Dubai

ပထမစီရင်ပိုင်ခွင့် တရားရုံးက ၎င်းတို့ကို အပြစ်ရှိကြောင်း တွေ့ရှိသည် ဟု အမိန့်ချသည်။ တစ်ဦးစီကို ဒဏ်ငွေ UAE dirham (AED) 100,000 (USD27,225) ပြစ်ဒဏ်တပ်ရိုက်ခဲ့ပြီး ထောင်ဒဏ် တစ်လချပြီး ဆိုင်းငံ့ ပြစ်ဒဏ်အဖြစ် ထောင်ဒဏ် သုံးနှစ်ချခဲ့သည်။ စီမံရေး ကုမ္ပဏီ Inzo Shipping ၊ ပိုင်ရှင် Shas Shipping Ltd နှင့် အခြား ကုမ္ပဏီ သုံးခုကို တစ်ခုစီ ငွေဒဏ် AED100,000 စီ တပ်ရိုက်ခဲ့သည်။

မိမိ၏ နာမည်ကို သန့်စင်ရန် ဆုံးဖြတ်၍ Kumar သည် တရားစီရင်ချက်ကို အယူခံ တက်ခဲ့သည်။ သို့သော်လည်း အယူခံ ကြားနာမည့်ရက်ကို ရွှေ့ဆိုင်း နေရင်း နောက်ဆုံး၌ တရားရုံးက အယူခံမှုကို လက်မခံခဲ့ပါ။ ဇွဲမလျှော့ဘဲ နောက်ထပ် အယူခံကို ပထမအယူခံတရားရုံး၏ အမိန့်ကို လက်ခံစစ်ဆေးနိုင်သည့် အဆင့်မြင့်တရားရုံးသို့ တင်သွင်းခဲ့သည်။ အိမ်သို့ပြန်ရန်အလို့ငှါ Kumar အနေဖြင့် UAE တရားရုံးမှ ချမှတ်ခဲ့သည့် ဒဏ်ငွေကို ပေးရန်ဖြစ်ပါသည်။ ဤသို့ပေးရန် တစ်ခုတည်းသော နည်းလမ်းမှာ သူ၏အိမ်ကို ရောင်းရန်သာ ရှိသည်။ အကယ်၍ သူ၏ အယူခံမှု အနိုင်ရပါက ထိုငွေမှာ ပြန်ရမည်ဟု သူ မျှော်လင့်ပါသည်။

ITF က စီစဉ်မှုများကို ဆောင်ရွက်ပေးပြီးနောက် Kumar သည် နောက်ဆုံး၌ ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၁၄ ရက်နေ့တွင် အိန္ဒိယနိုင်ငံသို့ ပြန်ရောက်လာခဲ့သည်။ ထိုနေရာမှနေ၍ သူသည် သူ၏ နောက်ဆုံးအဆင့် ပြစ်မှုဆိုင်ရာ အယူခံမှု အဆုံးအဖြတ် ကို စောင့်ဆိုင်းနေသည်။

Kumar နှင့် သင်္ဘောဝန်ထမ်း တစ်ရပ်လုံး၏ ရရန်ရှိသည့် လုပ်ခများကို တောင်းဆိုသည့် အမှုများကိုလည်း တင်သွင်းလျက် ရှိသည်။ များမကြာမီ ပြစ်မှုဆိုင်ရာ စွဲချက်များကို ပယ်ဖျက်ပြီး ရရန်ရှိသည့် လုပ်ခများအားလုံးပြန်ပေးရန် တရားရုံးက ခွင့်ပြုမည်ဟု ကျွန်တော်တို့ မျှော်လင့်ပါသည်။

ITF သည် Kumar အား သူ၏အခက်အခဲတစ်လျှောက်လုံး ပံ့ပိုးပေးခဲ့ပြီး သူ၏ အခန်းခံ၊ ရှေ့နေနှင့် တရားရုံးစရိတ်များကို အကုန်အကျခံခဲ့သည်။ ■



MTWTU သည် ၎င်း၏အဖွဲ့ဝင်များနှင့် မိသားစုများအား ဆက်လက် ပံ့ပိုးပေးနေ

ယူကရိန်း သမဂ္ဂသည် စစ်အတွင်း သင်္ဘောသားများအား ဆက်လက် ပံ့ပိုးပေးနေလျက်ရှိသည်

ယူကရိန်းနိုင်ငံတွင် စစ်မက် ဆက်လက်ဖြစ်ပွားနေစဉ် ပင်လယ်ရေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အလုပ်သမားများ သမဂ္ဂ ယူကရိန်း (Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine (MTWTU)) ၏ဥက္ကဋ္ဌဖြစ်သူ **Oleg Grigoryuk** သည် သင်္ဘောသားများနှင့် သူ၏ သမဂ္ဂအဖို့ အခြေအနေမှာ မည်သို့မည်ပုံ အသွင်သဏ္ဍာန်ရှိကြောင်း နားလည်မှုကို ပင်လယ်ရေကြောင်း သင်္ဘောသားများ သတင်းစာစောင်တွင် ရေးသားတင်ပြရန် ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလတွင် တတပ်တအား ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့သည်။



ယူကရိန်း သင်္ဘောသားများအပေါ် မည်သို့ထိခိုက်ပုံ

ယူကရိန်းသင်္ဘောသားများသည် ၎င်းတို့၏ သင်္ဘောများသို့ သွားရောက်ရန်အတွက် လပေါင်းများစွာ နယ်စပ်ကို ဖြတ်သန်း သွားလာ၍ မရနိုင်ခဲ့ပါ။ ၎င်းမှာ ၂၀၂၂ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၇ ရက်နေ့တွင် ဝန်ကြီးအဖွဲ့ အမိန့် ၉၉၂ အရ ပြောင်းလဲခဲ့သည်။ သင်္ဘောသားများအနေဖြင့် ပင်လယ်ပြင်၌ အလုပ်ရှိလျှင် တိုင်းပြည်မှ ထွက်ခွာရန် အတွက် သင်္ဘောသားများနှင့် အလုပ်သင် အရာရှိများကို ထွက်ခွင့်ပြုလိုက်သည်။ အဆိုပါ အမိန့် တည်ရှိနေဆဲကာလတွင် သင်္ဘောသား အများစုနေထိုင်သည့် Odesa နှင့် Mykolaiv နယ်မြေများတွင် အမိန့်မှာ ထိုက်သင့်သလောက် အာဏာမတည်ပါ အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် ကျွန်တော်တို့၏ စစ်ခေါင်းဆောင်များက စစ်သားစုဆောင်းရေးကိစ္စများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ နိုင်ငံ၏ ဥပဒေများကို လိုက်နာနေရသောကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။ ယူကရိန်းရှိ ဥပဒေများမှာ ဝန်ကြီးအဖွဲ့၏ အမိန့်များကို လွှမ်းမိုးသောကြောင့် ဖြစ်သည်။

မည်သို့ဆိုစေ ယူကရိန်းသင်္ဘောသား အများအပြားမှာ နိုင်ငံပြင်ပ၌ ယာယီ တည်းခိုစရာ ရရှိနေပြီးဖြစ်ပြီး ပင်လယ်ပြင်၌ ဆက်လက် အလုပ်လုပ်နေနိုင်ပြီး မိခင်နိုင်ငံအိမ်ရှိ မိသားစုများနှင့် မိတ်ဆွေများကို ထောက်ပံ့ပေးနိုင်ကြသည်။

ပင်လယ်ပြင်၌ အလုပ်လုပ်နေကြသော သင်္ဘောသားများအတွက် ၎င်းမှာ မည်သို့ အသွင်သဏ္ဍာန်ရှိသနည်း။

အိမ်မှဝေးကွာနေရသော်လည်း ၎င်းတို့သည် စိတ်တောင့်တင်းခိုင်မာပြီး အတတ်ပညာရှင်ဆန်ကြသည်။ ထို့ကြောင့် ၎င်းတို့သည် မိမိတို့၏ အလုပ်အပေါ် အာရုံစိုက်ထားခြင်းဖြင့် စိတ်ဓါတ်အင်အားကို ဆက်လက် မြှင့်တင်ထားကြပါသည်။ ၎င်းတို့သည် ကမ္ဘာ့သင်္ဘောလုပ်ငန်းတွင် အရေးကြီးသော အလုပ်သမားအင်အားထုအဖြစ် ဆက်လက် တည်ရှိနေပါသည်။ သင့်တော်သော သင်္ဘောလုပ်ငန်း ကုမ္ပဏီများအတွက် အလုပ်လုပ်ပေးကြသော သင်္ဘောသားများအဖို့ အင်တာနက် သုံးခွင့်ရှိသောကြောင့် ၎င်းတို့အနေဖြင့် ကျွန်တော်တို့၏ ခုခံစစ် ဖြစ်ပျက်ပြောင်းလဲမှုများကို ဆက်လက်၍ လုံးဝ အသိရှိနေနိုင်ကြပါသည်။

ပင်လယ်ရေကြောင်းသင်္ဘောသားများ သတင်းလွှာစာစောင် ၂၀၂၃



သမဂ္ဂသည် မည်သို့ စီမံလုပ်ကိုင်ပေးနေသနည်း။

ကျွန်တော်တို့၏ သမဂ္ဂသည် မည်သည့်အခါမျှ ကျွန်တော်တို့ ရင်ဆိုင်နေရသည့် လျှပ်စစ်ဓါတ် ပြတ်တောက်မှု၊ အင်တာနက် ပြဿနာများ၊ နှင့် တစ်သမတ်တည်း ဗုံးကြဲမှုများကဲ့သို့ အခက်အခဲများ - ရှိနေသည့်တိုင် အလုပ်လုပ်ကိုင်ခြင်းကို မရပ်ဆိုင်း လိုက်ပါ။ ထောင်နှင့်ချီသော ကျွန်တော်တို့၏ အဖွဲ့ဝင်များကို လူမှုဖူလုံရေး အစီအစဉ်များ၊ ငွေကြေး ထောက်ပံ့မှု၊ လူမှုရေးဆိုင်ရာ ပံ့ပိုးမှုနှင့် လူသားချင်းစာနာမှုအထောက်အပံ့တို့ ပို့ချပေးခြင်းမှတစ်ဆင့် ကျွန်တော်တို့ ဆက်လက်၍ ပံ့ပိုးပေးပါသည်။ ထို့ပြင် ကျွန်တော်တို့သည် အလုပ်သမားများ၏ အလုပ်သမား အခွင့်အရေးများကို ကာကွယ်ပေးဖို့အတွက် ဆက်လက်၍ တိုက်ပွဲဝင်ပေးလျက်ရှိသည်။

MTWTU ဥက္ကဋ္ဌအဖြစ် သင် မည်သို့ခံစားရပါသလဲ။

ကျွန်တော်အနေဖြင့် ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံ၏ သင်္ဘောသားများအပေါ်နှင့်တကွ ၎င်းတို့ကို သမဂ္ဂက ပံ့ပိုးပေးပုံအပေါ် အလွန် ကြီးမားသော ဂုဏ်ယူဝင်ကြားမှုကို ခံစားရပါသည်။ သို့သော်လည်း ယခုအခါတွင် ကျွန်တော်သည် MTWTU နှင့် ၎င်း၏ အဖွဲ့ဝင်များ၏ အနာဂတ်အတွက် ပို၍ပင် တာဝန်ရှိသည်ဟု ခံစားရပါသည်။ သမဂ္ဂရှိလူတိုင်းသည် ကျွန်တော်ကဲ့သို့ ခံစားရပါသည်။ ကျွန်တော်တို့၏ အဖွဲ့ဝင်များနှင့် ၎င်းတို့၏ မိသားစုများအပေါ် အကျိုးရှိမည့် ကျွန်တော်တို့၏ ကောင်းသော အလုပ်ကို ဆက်လုပ်ရန်အတွက် ဖြစ်နိုင်သမျှ အရာအားလုံးကို လုပ်ပေးရန်အတွက် ကျွန်တော်တို့ စိတ်ဆုံးဖြတ်ထားကြပါသည်။

တစ်ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ သမဂ္ဂ လှုပ်ရှားမှုမှ ပံ့ပိုးမှုဖြင့် ကျွန်တော်တို့သည် အကောင်းမြင် ရှေ့ရှုသော စိတ်သဘောထားနှင့် မျှော်လင့်ချက်၏ စံနမူနာအဖြစ် ကျွန်တော်တို့ တာဝန်ထမ်းဆောင်ပါမည်။ ■



ပင်လယ်ရေကြောင်းသင်္ဘောသားများ သတင်းစာစောင်တွင် ရေးသားတင်ပြရန်

ကျွန်တော်တို့၏ အဖွဲ့ဝင် မိသားစုများအတွက် ငွေကြေးအထောက်အပံ့ကိုလည်း ပံ့ပိုးပေးနေလျက်ရှိသည်။ ညီရင်းအစ်ကို သမဂ္ဂများနှင့် အခြားသူများတို့နှင့်ပူးပေါင်း၍ ပညာရေးဆိုင်ရာ စီမံကိန်းများပို့ချပေးရင်းနှင့်အတူဖြစ်ပါသည်။

ကိုဗစ်ရောဂါကြောင့် သင်္ဘောအလုပ်ပြီးဆုံးထွက်ခွာခွင့်နှင့် ကမ်းတက်ခွင့်ကို ထိခိုက်လျက်ရှိသေးသည်

ITF သင်္ဘောသားများနှင့် ကုန်လမ်း လမ်းကြောင်းပြ ဌာနခွဲ လက်ထောက်ဖြစ်သူ **Helene Netland** က သင်္ဘောသားများ ကြုံတွေ့နေသေးသည့် အခက်အခဲများနှင့်ပတ်သက်၍ သတင်းပို့သည်။

အလုပ်ကန်ထရိုက်ကာလ ခြောက်လ နှင့် ကိုးလ ရှိနေပြီဖြစ်သည့် သင်္ဘောသားအများအပြားကို ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် (Maritime Labour Convention (MLC)) တွင် သင်္ဘောပေါ်၌ ၁၁ လ ထက်ကျော်လွန်ပြီး မနေနိုင်ကြောင်း ဖော်ပြထားသည့်တိုင် မကြာခဏဆိုသလို နှစ်ကြိမ်မှ သုံးကြိမ် ၎င်းတို့၏ အလုပ်ကန်ထရိုက်များကို သက်တမ်းတိုးခိုင်းကြသည်။

သို့သော်လည်း အခြေအနေမှာ သက်သောင့်သက်သာဖြစ်နိုင်ဖွယ် မြင်သာပါသည်။ သင်္ဘောဝန်ထမ်း အပြောင်းအလဲလုပ်ရေး နှစ်ဖက်ညွှန်ကြားခြင်း ကြေငြာချက် အညွှန်း (Neptune Declaration Crew Change Indicator) (သင်္ဘောဝန်ထမ်း အပြောင်းအလဲ လုပ်ရေး စိတ်ချရသည့် အချက်အလက် ဖော်ပြသည့် လစဉ်ထုတ်စာစောင်) ကတင်ပြသည်မှာ သင်္ဘောများပေါ်ရှိ အလုပ်ကန်ထရိုက် သက်တမ်းကျော်လွန်နေသော သင်္ဘောသား အရေအတွက်မှာ ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဇူလိုင်လမှ အောက်တိုဘာလတွင် ၄.၂ ရာခိုင်နှုန်းမှ ၃.၃ ရာခိုင်နှုန်းသို့ ကျဆင်းခဲ့သည်ဟု ဆိုသည်။ သင်္ဘောပေါ် ၁၁ လကျော် အလုပ်လုပ်ကိုင်လျက်ရှိသည့် သင်္ဘောသားများ အရေအတွက်မှာ ၂၀၂၁ ခုနှစ် ဩဂုတ်လတွင် ၁.၃ ရာခိုင်နှုန်းမှ ကျဆင်းလာပြီး ၂၀၂၂ ခုနှစ် မေလမှစ၍ ၀.၃ ရာခိုင်နှုန်း ဆက်လက်ရှိနေသည်။ ၂၀၂၁ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလတွင် အလုပ်ကန်ထရိုက်ကျော်လွန်နေပြီး အလုပ်လုပ်နေသည့် သင်္ဘောသား အရေအတွက်မှာ ၇.၉ ရာခိုင်နှုန်းရှိသည်။

အိမ်ပြန်ပို့ပေးရန် အချိန်မီ တောင်းဆိုထားသည့်တိုင် အလုပ်ကန်ထရိုက် ပြီးဆုံးပြီးနောက် အလုပ်အဆုံးသတ်ခြင်းနှင့် အခက်အခဲများရှိနေသည့် သင်္ဘောသားများမှာ ၂၀၂၁ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလမှစ၍ အခုရေ ၃၀၀ ကျော်ရှိသည်ဟု ITF က မှတ်တမ်းတင်ထားခဲ့သည်။ သင်္ဘောဝန်ထမ်း AB တစ်ယောက်က ပြောခဲ့သည်မှာ “ကျနော်ဟာ အလုပ်ကန်ထရိုက် သက်တမ်း ကုန်ဆုံးနေသော်လည်း ကုမ္ပဏီက အလုပ်အဆုံးသတ်ပေးဖို့ လျစ်လျူရှုနေပါတယ်။ အလုပ်ရပ်ဆိုင်းပေးမည့် ပုံစံကို ဖြည့်စွက် ပြီးပါပြီ။ ပြန်စာ မရပါဘူး။”

လေယာဉ်လက်မှတ်များ အရမ်းဈေးကြီးကြောင်း၊ လေယာဉ်များ မရရှိနိုင်ကြောင်း၊ လူဝင်မှုကြီးကြပ်ရေး အရာရှိများက သင်္ဘောဝန်ထမ်း အပြောင်းအလဲလုပ်ရေးကို ခွင့်မပြုကြောင်း၊ တရုတ်နိုင်ငံတွင် သင်္ဘောကို သင်္ဘောကျင်း တင်နေသောကြောင့် သင်္ဘောဝန်ထမ်း အပြောင်းအလဲကို ပယ်ဖျက်ထားကြောင်းကဲ့သို့ ကုမ္ပဏီက အမျိုးမျိုး အကြောင်းပြသည်။ ယူကရိန်းနိုင်ငံရှိ စစ်ပွဲမှာလည်း အကြောင်းခံတစ်ရပ်အဖြစ် ရှိသည်။

သင်္ဘောသားများတွင် ကမ်းတက်ခွင့် အခွင့်အရေးရှိသည်ဟု ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် (MLC) တွင် ပြဌာန်းထားသည်။ အချို့သင်္ဘောသားများမှာ ခုနှစ်လအတွင်း ကမ်းမတက်ခဲ့ရသော် အခြားသူများမှာ သင်္ဘောပေါ်တွင် ကမ်းတက်ခွင့် မရှိဘဲ ပိုကြာကြာ နေခဲ့ရသည်။ သာမန်အားဖြင့် ကုမ္ပဏီ မူဝါဒကြောင့် ကမ်းတက်ခွင့် မရသည့် ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဇွန်လနှင့် အောက်တိုဘာလ အကြားတွင် အယောက် ၇၀ ရှိသည်ဟု ITF က မှတ်တမ်းတင်ထားသည်။ အခြား အကြောင်းပြချက်များမှာ နိုင်ငံခြား သင်္ဘောသားများကို ကမ်းတက်ခွင့် မပြု၊ ကမ်းတက်ခွင့်မှာ အရေးပေါ်အခြေအနေနှင့် ဆေးဝါးကုသမှု အကြောင်းရင်းများအတွက်သာဖြစ်သည်။ ကိုဗစ်-၁၉ ရောဂါနှင့် ကူးစက်မှု အန္တရာယ်၊ သင်္ဘောဝန်ထမ်းများတွင် ဗီဇာ မရှိခြင်း၊ တို့အပြင် နောက်ထပ် သွား



Photo: June D. Famur Jr



“ကျနော်ဟာ အလုပ်ကန်ထရိုက် သက်တမ်း ကုန်ဆုံးနေသော်လည်း ကုမ္ပဏီက အလုပ်အဆုံးသတ်ပေးဖို့ လျစ်လျူရှုနေပါတယ်။ အလုပ်ရပ်ဆိုင်းပေးမည့် ပုံစံကို ဖြည့်စွက်ပြီးပါပြီ။ ပြန်စာ မရပါဘူး။”

ရမည့် ဆိပ်ကမ်းမှာ တရုတ်မှ ဂျပန်သို့ဖြစ်သည်။

မည်သည့်အချိန် အိမ်ပြန်ရမည်မှာ မသေချာ မရောရခြင်း၊ အိမ်ပြန်ပို့ရမည့်ကိစ္စကို နောက်ဆုံးအချိန်ကျမှ ပယ်ဖျက်ခြင်း၊ နှင့် အားလပ်ချိန် မရရှိခြင်းတို့ကြောင့် သင်္ဘောသားများ၏ ကျန်းမာရေးကို ဆိုးဝါးစွာ ထိခိုက်ပါသည်။ ပင်ပန်းနွမ်းနယ်ခြင်း၊ ဖောပန်းပြီး စိတ်သောကရောက်ခြင်း၊ စိတ်ကျပြီး အိပ်မပျော်ခြင်း၊ အလုပ်ကို အာရုံမစိုက်နိုင်ခြင်း၊ နှင့် မိသားစုများအား စိုးရိမ်ပူပန်ခြင်း ခံစားရမှုများကို ၎င်းတို့က သတင်းပို့ထားကြသည်။ အရာရှိချုပ်တစ်ဦးက ပြောဆိုသည်မှာ “အလုပ်လုပ်ဖို့ အင်အား လုံးဝ မရှိတော့ဘူး။ ကျနော်ဟာ တာဝန်တွေကို ထိုက်သင့်တဲ့အဆင့် လောက်မှာ မထမ်းဆောင်နိုင်တော့တည်းက သင်္ဘောဝန်ထမ်းတွေ၊ ကုန်တွေနှင့် သင်္ဘောကို စိုးရိမ်ပူပန်မိပါတယ်။”

ITF သည် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများအား ကမ်းတက်ခွင့်ပေးခြင်းနှင့် ဆိပ်ကမ်း အခြေခံလူမှုဖူလုံရေး ကိစ္စရပ်များ ရရှိရေးတို့၏ အရေးကြီးပုံကို သင်္ဘောပိုင်ရှင်များအပေါ် ဖိအားပေးနေလျက်ရှိသည်။ အလုံခြုံရေးနှင့် ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံတို့အား ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် (MLC) အရ ဤအခွင့်အရေးများကို ဖော်ဆောင်ပေးရန်မှာ ၎င်းတို့၏တာဝန်များ ဖြစ်ကြောင်း သတိပေးရန် ကျွန်တော်တို့က အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အလုပ်သမား အဖွဲ့အစည်း (International Labour Organization) ကိုလည်း တောင်းဆိုခဲ့ပါသည်။ ■

စိတ်သောက စီမံရေးနှင့် ပတ်သက်သည့် လေ့ကျင့် သင်တန်း ကောင်းမွန်စွာ စတင်

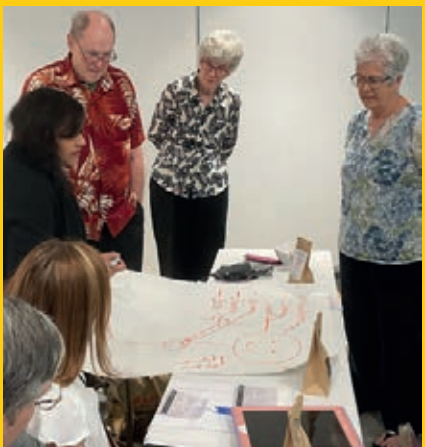
စိတ်ကျရောဂါနှင့် စိတ်စိုးရိမ်ကြောင့်ကျမှုသည် သင်္ဘောဝန်ထမ်း အများအပြားအပေါ် သက်ရောက်မှု ရှိပါသည်။ အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် ထူးခြားသော သဘောသဘာဝရှိသည့် ၎င်းတို့၏ အလုပ်ကြောင့်ဖြစ်သည်။ ITF သည် ၎င်းတို့အား စိတ်သောကကို ထိန်းချုပ်ရန် အထောက်အကူ ပြုမည့် ဆန်းသစ်သော လေ့ကျင့်သင်တန်းအစီအစဉ်ကို ထူထောင်ပေး ခဲ့သည်။ ITF တစ်ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ သာယာကောင်းမွန်ရေး အစီအစဉ် ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ **Dr Syed Asif Altaf** က ကျွန်ုပ်တို့အား ပိုမိုပြော ပြသည်

မိသားစုနှင့် အချိန်ကြာ ခွဲနေခြင်း၊ အဆိုးအလုပ်၊ အိပ်ရေးပျက်ခြင်းနှင့် နား ချိန် ယိုယွင်းမှု၊ အလုပ်နှင့် ကိုယ်ပိုင် နေထိုင်မှု သဘာဝတရားလုပ်ရာ၌ အခက်အခဲ များ၊ တစ်ခါတစ်ရံ အန္တရာယ်ရှိသော အလုပ်ပတ်ဝန်းကျင်များ - ဤအရာများသည် များသောအားဖြင့် စိတ်သောကနှင့် အခြားသော စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာ ပြဿနာများကို ဖြစ်ပွားစေပါသည်။

ITF က ကမကထပြုပြီး Yale တက္ကသိုလ်မှ ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် ထုတ်ဝေခဲ့သည့် - သင်္ဘောသားများအပေါ် လေ့လာမှု အစီရင်ခံစာ တစ်ရပ် - ကတွေ့ရှိခဲ့သည်မှာ သင်္ဘောသားများ၏ ၂၅ ရာခိုင်နှုန်းမှာ စိတ်ကျရောဂါ လက္ခဏာများပြသနေပြီး၊ ၁၇ ရာခိုင်နှုန်းတွင် စိတ်စိုးရိမ်ကြောင့်ကျမှု ရှိသည်။ ထို့ပြင် ငါးယောက်တွင် တစ်ယောက် (၂၀ ရာခိုင်နှုန်း) သည် သေကြောင်းကြံစည်ရန် စဉ်းစား တွေးခေါ် ခဲ့ကြသည်။

ကိုဗစ် ကမ္ဘာ့ကပ်ဘေးကြီးအတွင်း အလွန်ကြီးကျယ်သည့် မသေချာ မရေရာမှု ကို သင်္ဘောသားများ ကြုံတွေ့ခဲ့ရပြီး သင်္ဘောဝန်ထမ်း အပြောင်းအလဲလုပ်ရေး အကျပ်အတည်းသည် စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာ ကျန်းမာရေး ပြဿနာများ ပြန့်ပွားမှုဆီသို့ ဆိုက်ရောက်ခဲ့ပါသည်။

သင်္ဘောသားများသည် ၎င်းတို့ အလိုရှိသည့် အကူအညီကိုရရန် ခက်ခဲကြောင်းတွေ့ရ နိုင်သည် အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် မှားယွင်းယူဆချက်၊ နားလည်မှု နည်းပါးခြင်းတို့ကို များသောအားဖြင့် ကြုံတွေ့ရပြီး စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာ ကျန်းမာရေး စောင့်ရှောက်မှုကို ရယူ ရန် ခက်ခဲကြသည်။



“ရာနှင့်ချီသော ဖုန်းခေါ်သံတွေ စတင်မြည်လာတဲ့အခါမှာ ကျွန်တော်တို့ရဲ့ အရာရှိတွေဟာ ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းပေးဖို့ အဆင်သင့်မဖြစ်ခဲ့ကြပါဘူး။ အဲ့ဒါ တွေဟာ လုပ်ခ တိုးမြှင့်တောင်းကြဖို့ မဟုတ်ကြပါဘူး။ အိမ်ပြန်ပို့ဖို့ကိစ္စမှာ နှောင့်နှေးတာတွေကြောင့်၊ သင်္ဘောပေါ် ကိုဗစ်ရောဂါ ခြိမ်းခြောက်မှုတွေ ကြောင့် သင်္ဘောသားတွေရဲ့ စိတ်သောကတွေ အတွက်ဖြစ်ပါတယ်...ပြီးတော့ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ နယ်စပ်တွေ ပိတ်ထားတာကြောင့် သေဆုံးသွားတဲ့ မိသားစုဝင်တွေရဲ့ ဇာပနကို မတက်ရောက်နိုင်ကြတာတွေဖြစ်ပါတယ်။ သင်တန်းဟာ ကျွန်တော်တို့ကို အလွန် အထောက်အကူပြုခဲ့ပါတယ်။”

ရှေ့တန်း သင်္ဘောသားများ သမဂ္ဂ အိန္ဒိယ (Forward Seamen's Union of India (FSUI)) ၏ အထွေထွေ အတွင်းရေးမှူးဖြစ် သူ **Manoj Yadav**



“ကျွန်တော့်တွင် စိတ်ကျရောဂါနှင့် စိတ်စိုးရိမ်ကြောင့်ကျမှု အပြင် ၎င်း တို့ကို မည်သို့ကိုင်တွယ်ရမည်ကို နားလည်မှု အတော်အတန် ရှိနိုင်ခဲ့ သော်လည်း ယခုသော် ကျွန်တော်သည် ရင်ဆိုင်နိုင်ရန်နှင့် ကျွန်တော် အပါအဝင် အခြားသူများကို ကူညီပေးရန် ပို၍ လုပ်ပိုင်ခွင့်အားအင်ရှိ သည်ဟု ခံစားရပါသည်။”

ဆိပ်ကမ်း ကျန်းမာရေး ညွှန်ကြားရေးမှူး Houston, USA ဖြစ်သူ **Ruth A J Theriot**

တုံ့ပြန်ရာ၌ ITF သည် သင်္ဘောသားများနှင့် ပုံမှန် ထိတွေ့ဆက်ဆံသူများ “ဖြစ်ကြသည့် - ရဲ၊ မီးသတ်ကဲ့သို့ ရှေးဦးပထမ တုံ့ပြန်ပေးသူများ သို့မဟုတ် လုပ်ဖော်ကိုင်ဖက် ပညာပို့ချပေးသူများကို လေ့ကျင့်ပေးသည့် အစီအစဉ်တစ်ရပ် ကို ထူထောင်ခဲ့သည် - အသိရှိမှု မြှင့်တင်ပေးရန်နှင့် မိမိတို့၏ လုပ်ဖော်ကိုင်ဖက်များ နှင့်အတူ အလုပ်ကွန်ရက်တစ်ခုကို တည်ဆောက်ရန်ဖြစ်ပါသည်။ ရည်ရွယ်ချက်မှာ မိမိတို့၏ စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာ ကျန်းမာရေးအကြောင်း ပြောဆိုရန်နှင့် တစ်ဦးချင်း ပံ့ပိုးမှု ရှာဖွေရန် သင်္ဘောသားများအတွက် ဘေးကင်းလုံခြုံသော နေရာတစ်ရပ်ကို လုပ်ပေး ရန်ဖြစ်သည်။

အစီအစဉ်က သေချာစေသည်မှာ သင်တန်းသားများသည် မိမိတို့၏ ကျရာကဏ္ဍများ နှင့် တာဝန်များကို နားလည်ကြပြီး ၎င်းတို့အနေဖြင့် စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာ ကျန်းမာရေး ‘ရှေးဦးသူနာပြု’ မည်သို့ဆောင်ရွက်ပေးရန်နှင့် စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာ ကျန်းမာရေး အတတ်ပညာရှင်သို့ မည်သည့်အချိန်တွင် လွှဲပေးရမည်ကို သိရှိရန် နှစ်မျိုးလုံးကို ၎င်းတို့ လေ့လာဆည်းပူးကြသည်။ သင်တန်းသည် သင်တန်းသားများအား မိမိတို့၏ ကိုယ်ပိုင် ကျန်းမာရေးကောင်းမွန်မှုကို မည်သို့စောင့်ရှောက်ရမည်ကိုလည်း သင်ကြား ပေးသည်။

သင်တန်းကို ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်၊ ကိုလံဗီယာ၊ ဂေါတမားလား၊ ဟွန်ဒူးရပ်စ်၊ အိန္ဒိယ၊ အင်ဒိုနီးရှား၊ မလေးရှား၊ ပနားမားနှင့် အမေရိကန်ပြည်ထောင်စု - နိုင်ငံ ကိုးနိုင်ငံတွင် ကျင်းပပေးခဲ့သည် - ထို့ပြင် နိုင်ငံ အများအပြားတွင် စတင်သင်ကြား ပေးပါလိမ့်မည်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလကုန်ပိုင်းမတိုင်မီ သမဂ္ဂ အရာရှိများ၊ ITF စိစစ်ရေးမှူးများ၊ သင်္ဘောသား ဖူလုံရေး အဖွဲ့အစည်းများနှင့် ဆိပ်ကမ်း နိုင်ငံ အရာရှိများအပါအဝင် သင်တန်းတက်ရောက်သူ အယောက် ၃၀၀ ကို သင်တန်းပို့ချ ပေးခဲ့သည်။ တုံ့ပြန်မှုမှာ အလွန် အကောင်းဖက်ရှေ့ရခဲ့ပါသည်။ ■



သင်၏ ၁၂ မျက်နှာ

ဆွဲထုတ်ယူနိုင်သည့်

လမ်းညွှန်

အထဲ၌ ပါရှိသည့်အရာ-
အကူအညီရယူခြင်း
အလုပ်ကန်ထရိုက်များ
စိစစ်ရေးမှူး အဆက်အသွယ်များ
စိစစ်ရေးမှူးများ ကူညီပံ့
ဥပဒေအရ အခွင့်အရေးများ
အယောင်ဆောင် လိမ်လည်သူများ

ITF ပင်လယ်ရေကြောင်းအဖွဲ့ဝင် သမဂ္ဂ သို့မဟုတ် ITF စိစစ်ရေးမှူးကို မည်သို့ ရှာဖွေမည်



သင်၏ ပထမဦးဆုံး ဆက်သွယ်ရမည့်သူမှာ သင်၏ သမဂ္ဂဖြစ်သင့်သည်။ အကယ်၍ သင် အဖွဲ့ဝင်တစ်ဦး မဟုတ်လျှင် မည်သို့ အဖွဲ့ဝင် ဖြစ်ရန်ကို ရှာပါ။

အကယ်၍ သင် အကူအညီကို ချက်ချင်းလိုအပ်လျှင် သို့မဟုတ် သင်သည် သမဂ္ဂ အဖွဲ့ဝင်အဖြစ်ရှိနေခြင်းဖြင့် အခက်အခဲရှိနေသည့် သမဂ္ဂ အဖွဲ့ဝင်တစ်ဦးဖြစ်လျှင် ITF စိစစ်ရေးမှူးတစ်ဦးကို ဆက်သွယ်ပါ - ဆက်သွယ် ရမည့် အသေးစိတ်အချက်အလက် အားလုံးကို ဤ လမ်းညွှန်တွင် တွေ့ရှိနိုင်သည်။

သင် ITF ပင်လယ်ရေကြောင်း အဖွဲ့ဝင် သမဂ္ဂများကို <https://www.itfseafarers.org/en/look-up> တွင် ကြည့်နိုင်သည်။

သင့်တွင် မိုဘိုင်းဖုန်း သို့မဟုတ် တက်ပလက်ရှိလျှင် အခမဲ့ ITF သင်္ဘောသားများ အက်ပ်စ်ကို ယခုအခါ ဝက်ဘ်ဆိုက် www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm မှ ဒေါင်းလုဒ်ယူနိုင်သည်။

အက်ပ်စ်ကို အောက်ပါအတိုင်း အသုံးပြုနိုင်သည်-

- အနီးဆုံး ITF စိစစ်ရေးမှူး၊ ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ သို့မဟုတ် သမဂ္ဂနှင့် ဆက်သွယ် ရမည့် အသေးစိတ်အချက်များကို ရှာပါ။
- သင် အလုပ်ကိုလက်မခံမီ သင်္ဘော ကို အွန်လိုင်းတွင် ရှာကြည့်ပြီး သင်္ဘောပေါ် ရှိ အခြေအနေများကို စိစစ်ပါ။
- သင်၏ အနားယူချိန်များမှာ စည်းမျဉ်း များနှင့်အညီဖြစ်ကြောင်း စိစစ်ပါ။

အခမဲ့ QR code ကို သင့် စမတ်ဖုန်းထဲ ဒေါင်းလုဒ်ဆွဲ ယူပြီးနောက် ဤကုတ်ဒ်ကို စကင်ဖတ်ပါ။

ITF သင်္ဘောသားများ ပံ့ပိုးမှု အဖွဲ့ကို မည်သို့ ဆက်သွယ်ရမည်

SMS/WhatsApp/Viber

+44 7523515097

အီးမေးလ်- seafsupport@itf.org.uk

သင် ITF ကို မဆက်သွယ်မီ သက်ဆိုင်သော အောက် ပါ အချက်အလက်များ သင့်တွင် အဆင်သင့် ရှိကြောင်း သေချာစေပါ-

သင့် အကြောင်း

- အမည်
- သင်္ဘောပေါ် ရှိ ရာထူး
- နိုင်ငံသား
- ဆက်သွယ်ရမည့် အသေးစိတ်အချက်များ

သင်္ဘော အကြောင်း

- အမည်
- အလံ
- IMO နံပါတ်
- လက်ရှိ တည်နေရာ
- သင်္ဘောသား အရေအတွက်နှင့် နိုင်ငံသား

ပြဿနာအခက်အခဲ အကြောင်း

- ပြဿနာအခက်အခဲ အကြောင်း ဖော်ပြပါ
- သင် သင်္ဘောပေါ် မည်မျှကြာနေပြီလဲ။
- သင်္ဘောသား အားလုံး ပြဿနာအတူတူ ကြုံတွေ့ နေပါသလား။



www.facebook.com/itfseafarerssupport



တို့တွင်ရရှိနိုင်ပါသည်။



အငြိုးခံရခြင်း

သင်္ဘောသား စုဆောင်းရေးကိုယ်စားလှယ်များ

ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် ၂၀၀၆ ခုနှစ် (Maritime Labour Convention, 2006) သည် ပုဂ္ဂလိက သင်္ဘောသားစုဆောင်းရေး ကိုယ်စားလှယ်အလုပ်ထိန်းများကို စည်းမျဉ်းကြပ်မတ်ရမည်ဟု ပြဌာန်းထားသည်။ ၎င်းက တားမြစ် ထားသည်မှာ သင်္ဘောသားများအား သင်္ဘောပေါ် ရာထူးနေရာများ ရှာဖွေပေးသည့်အတွက် အခကြေး ကျခံစေခြင်း၊ လုပ်ခများ မှ တရားမဝင် ဖြတ်တောက်မှုများ၊ နှင့် တစ်ဦးချင်းပုဂ္ဂိုလ်များအား နာမည်ပျက်စာရင်းသွင်းခြင်း တို့ဖြစ်သည်။ သင်္ဘောပိုင်ရှင်များ အနေဖြင့် မိမိတို့ အသုံးပြုသည့် သင်္ဘောသားစုဆောင်းရေး ကိုယ်စားလှယ်များမှာ ဤစံနှုန်းများနှင့် ကိုက်ညီကြောင်း သေချာစေရ မည်။

သင် အလုပ်ကန်ထရိုက်ကို လက်မှတ်မထိုးမီ



ပင်လယ်ပြင်၌ ထိုက်သင့်သော အလုပ်အကိုင်အခြေအနေများ၏ အကောင်းဆုံး အာမခံ ချက်မှာ ITF-အတည်ပြုထားသည့် အလုပ်အကိုင်လုပ်ခ စာချုပ်နှင့်အညီ ရေးဆွဲထားသည့် အလုပ်ခန့် စာချုပ်ကိုသာ လက်မှတ်ထိုးရန်ဖြစ်သည်။ ၎င်းကို ပျက်ကွက်နေလျှင် ဤ ITF အကြံဉာဏ်ကို လိုက်နာပါ။

- စာဖြင့်ရေးသားထားသည့်စာချုပ် မရှိဘဲ သင်္ဘောပေါ် အလုပ်စတင် မလုပ်ပါနှင့်။
- မည်သည့်အခါမျှ စာချုပ် အလွတ်ကို လက်မှတ်မထိုး ပါနှင့်။ သို့မဟုတ် ဖော်ပြထားသည့် သို့မဟုတ် သင် မယဉ်ပါးသည့် သတ်မှတ်ချက်နှင့်စည်းကမ်းချက် များ တစ်စုံတစ်ရာဖြင့် သင့်အား ချည်နှောင်ထားသည့် အလုပ်ခန့်စာချုပ်ကို လက်မှတ်မထိုးပါနှင့်။
- စာချုပ်မှာ အလုပ်အကိုင်လုပ်ခ စာချုပ် (CBA) ကို ရည်ညွှန်းထားခြင်း ရှိ/မရှိ စိစစ်ပါ။ အကယ်၍ ရှိလျှင် CBA ကိုဖတ်ရှုပြီး မိတ္တူတစ်စောင်ကို အလုပ်ခန့် စာချုပ်နှင့်အတူ သိမ်းထားပါ။
- စာချုပ်သက်တမ်းကို ရှင်းရှင်းလင်းလင်း ရေးသားထားကြောင်း သေချာအောင်လုပ်ပါ။
- သင်္ဘောပိုင်ရှင်ကိုသာ စာချုပ်သက်တမ်း ပြင်ဆင်ခွင့်ပြုသည့် စာချုပ်ကို လက်မှတ်မထိုးပါနှင့်- အဆိုပါပြောင်းလဲချက်များကို နှစ်ဖက် သဘောတူညီ ချက်ဖြင့် လုပ်သင့်သည်။
- စာချုပ်တွင် အခြေခံ လုပ်ခများ နှင့် အခြေခံ အလုပ်လုပ်ချိန် အချိန်နာရီများကို ရှင်းရှင်းလင်းလင်း ရေးသားထားကြောင်း သေချာ အောင်လုပ်ပါ။ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အလုပ်သမား အဖွဲ့ချုပ် (The International Labour Organization (ILO)) က အခြေခံ အလုပ်လုပ်ချိန် အချိန်နာရီများမှာ တစ်ပတ် အများဆုံး ၄၈ နာရီ ဖြစ် ရလိမ့်မည် (တစ်လ ၂၀၈ နာရီ) ဟုပြဌာန်းထားသည်။
- စာချုပ်တွင် အချိန်ပိုအလုပ်ကို မည်ကဲ့သို့ လုပ်ခ ပေးမည်နှင့် မည်သည့်နှုန်းဖြင့်ပေးမည်ကို ရှင်းရှင်းလင်းလင်း ဖော်ပြထားကြောင်း သေချာ

- အောင်လုပ်ပါ။ ILO က အားလုံးသော အချိန်ပို အလုပ် အချိန်များကို ပုံမှန်နာရီ လုပ်ခနှုန်းထက် အနည်းဆုံး ၁.၂၅ ဆ နှုန်းဖြင့် ပေးသင့်သည်ဟု ပြဌာန်းထားသည်။
- သင် ရလိမ့်မည်ဖြစ်သည့် လုပ်ခဖြင့်ခွင့်ကို တစ်လ ရက်မည်မျှ ရမည်ဖြစ်ကြောင်း စာချုပ်တွင် ရှင်းရှင်းလင်းလင်း ရေးသားထားကြောင်း သေချာ အောင်လုပ်ပါ။ ILO က ၎င်းမှာ တစ်နှစ်လျှင် ရက် ပေါင်း ၃၀ ထက် မနည်းသင့်ပါ (ပြက္ခဒိန်လ တစ်လ လျှင် ၂၅ ရက်) ဟု ပြဌာန်းထားသည်။
- စာချုပ်တွင် အခြေခံ လုပ်ခများ၊ အချိန်ပိုအလုပ်နှင့် ခွင့်တိုအတွက် ပေးငွေများကို ရှင်းရှင်းလင်းလင်း သီးခြားစီ အမှတ်စဉ်တပ်ရေးထားကြောင်း သေချာ စေပါ။
- သင်္ဘောဆီသို့ သွားရန်ခရီးစဉ်ကုန်ကျစရိတ် သို့မဟုတ် အိမ်အပြန် ကုန်ကျစရိတ် တစ်စိတ် တစ်ပိုင်းကို ပေးရန်အတွက် သင့်တွင် တာဝန်ရှိသည် ဟု ရေးသားထားသည့် စာပိုဒ် တစ်ခုခု ပါရှိနေ သည့် စာချုပ်တစ်ခုကို မည်သည့်အခါမျှ လက်မှတ် မထိုးပါနှင့်။
- အကယ်၍ အလုပ်ခန့်စာချုပ်တွင် သင့် လုပ်ခ တစ် စိတ်တစ်ပိုင်းကို ချန်ထားရန် သို့မဟုတ် ထိန်းသိမ်း ယူထားရန် သင်္ဘောပိုင်ရှင်အား ခွင့်ပြုသည့် စာချုပ် တစ်ခုကို လက်မှတ်မထိုးပါနှင့်- သင်သည် ပြက္ခဒိန် လ လကုန်ပိုင်းတွင် လုပ်ခ အပြည့်ကို ရပိုင်ခွင့်ရှိသင့် သည်။
- အလုပ်ခန့် စာချုပ်တစ်ခုချင်းတွင် အပို အကျိုးခံစားခွင့်များ မပါရှိလျှင် နာမကျန်းမှု သို့မဟုတ် ဒဏ်ရာရရှိမှု၊ သေဆုံးမှု၊ သင်္ဘောဆုံးရှုံးမှု

- (ကိုယ်ရေးကိုယ်တာ ပစ္စည်းများ ဆုံးရှုံးမှု အပါအဝင်)၊ အလုပ်ခန့်စာချုပ် သက်တမ်းစော၍ ဖျက်သိမ်းမှု ကိစ္စ ဖြစ်ပေါ်လာပါက လျော့ကြေးနှင့်ပတ်သက်သည့် သဘောတူညီချက် သို့မဟုတ် စာချုပ်အရ ရပိုင်ခွင့် များအတွက် အတည်ပြုချက်ကို ကြိုးစားရလှပါ။
- သင့်အကြိုက် အလုပ်သမား သမဂ္ဂကို အဖွဲ့ဝင်ရန်၊ ဆက်သွယ်ရန်၊ ဆွေးနွေးရန် သို့မဟုတ် ကိုယ်စားပြုခံ ရရန် ကန့်သတ်သည့် သင့် အခွင့်အရေး အပိုင်တစ်ခုခု ပါရှိသည့် စာချုပ်ကို လက်မှတ်မထိုးပါနှင့်။
- သင့် အလုပ်ခန့် စာချုပ် အဆုံးသတ် ခြင်း၏ စည်းကမ်းချက်များနှင့် အကြောင်းကြားပေးရ မည့်ကာလကို စိစစ်ပါ။
- သင် ဆန္ဒအလျောက် ပြုလုပ်မည့် စာချုပ်/ သဘောတူချက် တစ်ခုခုမှာ စီရင်ပိုင်ခွင့် အများ စွ၌ ဥပဒေအရ ချည်နှောင်မှုရှိသည်ဟု ယူဆရ ပါသည်။ ထို့ကြောင့် အလုပ်ခန့် စာချုပ် မိတ္တူများ၊ လစာဖြတ်ပိုင်းများနှင့် သင်္ဘောပိုင်ရှင်နှင့် စီမံရေး ကိုယ်စားလှယ်တို့မှ ပေးသည့်စာများကို သင်္ဘော ပေါ် အလုပ်လုပ်ခြင်း ရပ်ဆိုလိုက်သည့်တိုင်အောင် ပင် သိမ်းဆည်းထားပါ။ လုပ်ခ သို့မဟုတ် လျော်ကြေး အတွက် တောင်းခံရန် လိုအပ်လျှင် အထောက်အထား အဖြစ် ဖြစ်ပါသည်။

သင့်သင်္ဘောမှာ ITF-အတည်ပြုထားသည့် သဘောတူ စာချုပ်နှင့် အကျိုးဝင်သည် ဟုတ်/မဟုတ် သိရှိရန် ဝက်ဘ်ဆိုက် <https://www.itfseafarers.org/en/look-up> တွင်ကြည့်ရှုပါ။

စီစစ်ရေးမှူး အဆက်အသွယ် အသေးစိတ်များ

အီးမေးလ်	ပို့ခိုင်းဖုန်း နံပါတ်	ဆိပ်ကမ်း	နိုင်ငံ	တာဝန်	အမည်
Hassen Mellis	စီစစ်ရေးမှူး	အဲလ်ဂျီးရီးယား	အဲလ်ဂျီးယား	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	အာဂျင်တီးနား	ရိုဆာရီယို	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ian Bray	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	ဩစတြေးလျ	ဖရီးမင်တဲလ်	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Matt Purcell	လ/ထ ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	ဩစတြေးလျ	မဲလ်ဘုန်း	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Brian Gallagher	စီစစ်ရေးမှူး	ဩစတြေးလျ	ဂလက်စတန်	+61 414 799 134	gallagher_brian@itf.org.uk
Dan Crumlin	စီစစ်ရေးမှူး	ဩစတြေးလျ	ဘရစ်ဘိန်း	+61 400 418 871	crumlin_dan@itf.org.uk
Jack McCabe	စီစစ်ရေးမှူး	ဩစတြေးလျ	ပိုင်ဟက်ဒ်လန်		mccabe_jack@itf.org.uk
Christian Roos	စီစစ်ရေးမှူး	ဘဲလ်ဂျီယမ်	ဇီးဘရင်/ဂင့်တ	+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	စီစစ်ရေးမှူး	ဘဲလ်ဂျီယမ်	အင်တွမ်	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	စီစစ်ရေးမှူး	ဘဲလ်ဂျီယမ်	အင်တွမ်	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	စီစစ်ရေးမှူး	ဘရာဇီးလ်	ပါရာနဂွာ	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renaldo de Freitas	စီစစ်ရေးမှူး	ဘရာဇီးလ်	ဆန်းတော့စ်	+55 13 99761 0611	defreitas_renaldo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	စီစစ်ရေးမှူး	ဘူလဂေးရီးယား	ဗါနာ	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	ကနေဒါ	ဗင်ကူးဗား	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	စီစစ်ရေးမှူး	ကနေဒါ	ဟာလီဖက်စ်	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Nathan Smith	စီစစ်ရေးမှူး	ကနေဒါ	ဗင်ကူးဗား	+1 604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
Rodrigo Pinto Agüero	စီစစ်ရေးမှူး	ချီလီ	ဗိုင်းပရာဆို	+56 9 9433 4143	pintoaguero_rodrigo@itf.org.uk
Miguel Sanchez Enciso	စီစစ်ရေးမှူး	ကိုလံဘီယာ	ဘရမ်ကွီးလား	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	စီစစ်ရေးမှူး	ကိုးတီးဒီဗားရီး	အဘိဒ်ဂျင်	+225 07 88 00 83	djedje_joachim@itf.org.uk
Romano Peric	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	ကရီးရှား	ဒူဘရိုနိုဗ်/ပလုစ်	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simic	စီစစ်ရေးမှူး	ကရီးရှား	ရီဂျကာ	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Milko Kronja	စီစစ်ရေးမှူး	ကရီးရှား	ဆီဘီနိုဂ်	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	စီစစ်ရေးမှူး	ဒိန်းမတ်	ကိုပင်ဟီဂင်	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	စီစစ်ရေးမှူး	ဒိန်းမတ်	ကိုပင်ဟီဂင်	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	စီစစ်ရေးမှူး	အက်စ်တိုးနီးယား	တောလင်န်	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	ဖင်လန်	ဟဲလ်စင်းစကီး	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	လ/ထ ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	ဖင်လန်	တာရ်ကူ	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	စီစစ်ရေးမှူး	ဖင်လန်	ဟဲလ်စင်းစကီး	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Patrick Kuronen	စီစစ်ရေးမှူး	ဖင်လန်	ဟဲလ်စင်းစကီး	+358 40 178 7774	kuronen_patrick@itf.org.uk
Pascal Pouille	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	ဖင်လန်	တာရ်ကူ	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	စီစစ်ရေးမှူး	ဖင်လန်	လီ ဟတ်စ်	+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk

အီးမေးလ်	ပို့ခိုင်းဖုန်း နံပါတ်	ဆိပ်ကမ်း	နိုင်ငံ	တာဝန်	အမည်
Geoffroy Lamade	စီစစ်ရေးမှူး	ပြင်သစ်	စိန့် နာဇေယံ	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	စီစစ်ရေးမှူး	ပြင်သစ်	ဘရက်စ်	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	စီစစ်ရေးမှူး	ပြင်သစ်	မာဆေးလ်	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	စီစစ်ရေးမှူး	ဂျော်ဂျီယာ	ဘတူးမီး	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	ဂျာမနီ	ဘရိုမာဟေဗင်	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	လ/ဝ ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	ဂျာမနီ	ဘရိုမင်	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	စီစစ်ရေးမှူး	ဂျာမနီ	ရော့စ်စတော့စ်	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	စီစစ်ရေးမှူး	ဂျာမနီ	ဟန်းဘတ်	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Markus Wichmann	စီစစ်ရေးမှူး	ဂျာမနီ	ဟန်းဘတ်	+49 151 18868438	wichmann_markus@itf.org.uk
Catherine Haizel	စီစစ်ရေးမှူး	ဂါနာ	တီမာ	+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	စီစစ်ရေးမှူး	ဗြိတိသျှ	စကော့တ်လန်	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	ဂရိ	ပါရေးယပ်စ်	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	စီစစ်ရေးမှူး	ဂရိ	ပါရေးယပ်စ်	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	စီစစ်ရေးမှူး	ဟောင်ကောင် တရုတ်	ဟောင်ကောင်	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	စီစစ်ရေးမှူး	အိုင်စလန်	ရေးဂျာဗစ်	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
B V Ratnam	စီစစ်ရေးမှူး	အိန္ဒိယ	ဗစ်စ်ပတနမ်	+91 9 8481980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
K Sreekumar	စီစစ်ရေးမှူး	အိန္ဒိယ	ချနိုင်း	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Thomas Sebastian	စီစစ်ရေးမှူး	အိန္ဒိယ	ကိုချီ	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Evelina Saduikyte	စီစစ်ရေးမှူး	အိုင်ယာလန်	ကျော်ဂ်	+353 87 0512034	saduikyte_evelina@itf.org.uk
Jim McVeigh	စီစစ်ရေးမှူး	အိုင်ယာလန်	ဒစ်ဘလင်	+353 87 4174437	mcveigh_jim@itf.org.uk
Assaf Hadar	စီစစ်ရေးမှူး	အစ္စရေး	ဟိုင်ဖါ	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	အီတလီ	ဂျင်နိုဝါ	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	စီစစ်ရေးမှူး	အီတလီ	တာရင်းတိုး	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Siligato	စီစစ်ရေးမှူး	အီတလီ	ထရစ်စ်တီး	+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Fusao Otori	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	ဂျပန်	တိုကျို	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	စီစစ်ရေးမှူး	ဂျပန်	ချီဘာ	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	စီစစ်ရေးမှူး	ဂျပန်	တိုကျို	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	စီစစ်ရေးမှူး	ကင်ညာ	မွန်ဘာဆာ	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Leo Hwang	စီစစ်ရေးမှူး	ကိုးရီးယား	အင်ချီယွန်	+82 10 6525 3557	hwang_leo@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	စီစစ်ရေးမှူး	ကိုးရီးယား	ဘူဆန်း	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Youngin Kim	စီစစ်ရေးမှူး	ကိုးရီးယား	ဘူဆန်း	+82 10 9288 0815	youngin_kim@itf.org.uk

ITF စိစစ်ရေးမှူးများ

ကမ္ဘာအနှံ့ သင်္ဘောသားများအား ကူညီပေးခြင်း



ITF ရုံးချုပ်

LONDON, UK

ဖုန်း- +44 (0) 20 7403 2733

အီးမေးလ် - mail@itf.org.uk

ETF ဥရောပ

BRUSSELS, BELGIUM

ဖုန်း- +32 (0) 2 285 46 60

အီးမေးလ် - etf@etf-europe.org

ITF အမေရိက

RIO DE JANEIRO, BRASIL

ဖုန်း- +55 (21) 2223.0410

အီးမေးလ် - itf_americas@itf.org.uk



ITF အာဖရိက
NAIROBI, KENYA
 ဖုန်း- +254 20 374 2774/5
 အီးမေးလ် - nairobi@itf.org.uk

ITF အရှေ့ပစိဖိတ်
စင်ကာပူ
 ဖုန်း- +65 6379 5691

ITF အာရပ်ကမ္ဘာ
AMMAN, JORDAN
 ဖုန်း- +962 (0) 6 5821366
 အီးမေးလ် - arab-world@itf.org.uk

စီစစ်ရေးမှူး အဆက်အသွယ် အသေးစိတ်များ အဆက်

အီးမေးလ်	မှီခိုင်းဖုန်းနံပါတ်	ဆိပ်ကမ်း	နိုင်ငံ	တာဝန်	အမည်
Norbert Petrovskis	စီစစ်ရေးမှူး	လဒ်ဗီးယား	ရီဂါ	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	စီစစ်ရေးမှူး	လိဒ်တူးနီးယား	ကလိုင်းပီတာ	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Hakimah Saiful Bahri	စီစစ်ရေးမှူး	မလေးရှား	ကွာလာလန်ပူ	+6012 6236447	bahri_hakimah@itf.org.uk
Paul Falzon	စီစစ်ရေးမှူး	မော်လတာ	ဗလက်တာ	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	စီစစ်ရေးမှူး	မက်ဆီကို	ဗီရာရုစ်	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez Pelayo	စီစစ်ရေးမှူး	မက်ဆီကို	မင်ဇောနီလို	+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	စီစစ်ရေးမှူး	မွန်တီနီးဂရို	ဘား	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	စီစစ်ရေးမှူး	မောရိုကို	ကဆာဘလင်ကာ	+212 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun	ဆက်သွယ်ရမည့်သူ	မြန်မာ	ရန်ကုန်	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	စီစစ်ရေးမှူး	နယ်သာလန်	ရော့သာဒမ်	+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	စီစစ်ရေးမှူး	နယ်သာလန်	ရော့သာဒမ်	+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	စီစစ်ရေးမှူး	နယ်သာလန်	ရော့သာဒမ်	+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	စီစစ်ရေးမှူး	နယ်သာလန်	ရော့သာဒမ်	+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	စီစစ်ရေးမှူး	နယူးဇီလန်	ဝဲလ်လင်တန်	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Goodlife Okoro	စီစစ်ရေးမှူး	နိုင်ဂျီးရီးယား	လာဂိုးစ်	+234 806 846 8607	okoro_goodlife@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	နော်ဝေး	အော်စလို	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Andreas Husa	စီစစ်ရေးမှူး	နော်ဝေး	ဘာဂျင်	+47 97532446	husa_andreas@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	စီစစ်ရေးမှူး	နော်ဝေး	ပေါစဂရွန်း	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	စီစစ်ရေးမှူး	နော်ဝေး	ထရူမ်ဆို	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	စီစစ်ရေးမှူး	ဖိလစ်ပိုင်	မနီလာ	+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Nino Mike Torrevillas	စီစစ်ရေးမှူး	ဖိလစ်ပိုင်	စီဘူ	+63 906 069 8030	torrevillas_ninomike@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	ပိုလန်	စီချင်	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	စီစစ်ရေးမှူး	ပိုလန်	ဂဒင်းနီးယား/ဂခနပ်	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	စီစစ်ရေးမှူး	ပေါတူဂီ	လစ်စဘွန်း	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Jose A. Claudio Baez	စီစစ်ရေးမှူး	ပျူတိုရီကို	ဆန်း ဝမ်း	+1787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	စီစစ်ရေးမှူး	ရိုမေးနီးယား	ကွန်စတန်ဇာ	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	ရုရှား	စိန့်ပီတာဘတ်	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	စီစစ်ရေးမှူး	ရုရှား	စိန့်ပီတာဘတ်	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	စီစစ်ရေးမှူး	ရုရှား	နိုဗိုဇော့စ်စိမ်	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	စီစစ်ရေးမှူး	ရုရှား	ဗလာဒီဗော့စ် တော့ဒ်	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Rodion Sukhorukov	စီစစ်ရေးမှူး	ရုရှား	စိန့်ပီတာဘတ်	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk

အီးမေးလ်	ပိုင်းစု/နယ်နိမိတ်	ဆိပ်ကမ်း	နိုင်ငံ	တာဝန်	အမည်
Seydina Ousmane Keita	စီစစ်ရေးမှူး	ဆန်နီဂဲလ်	ဒါကာ	+221776926408	keita_seydina@itf.org.uk
Daniel Tan	ဆက်သွယ်ရေးညွှန်ကြားသူ	စင်ကာပူ	စင်ကာပူ	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	ဆက်သွယ်ရေးညွှန်ကြားသူ	စင်ကာပူ	စင်ကာပူ	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	စပိန်	ဗီဂို	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Esteban Pereda	စီစစ်ရေးမှူး	စပိန်	ဘီဘိုးဝါး	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk
Gonzalo Galan	စီစစ်ရေးမှူး	စပိန်	လွတ် ပါးမတ်စ်	+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Garcia	စီစစ်ရေးမှူး	စပိန်	ဗလင်ချီးယား	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Marti Gil	စီစစ်ရေးမှူး	စပိန်	ဘာဆီလိုးနား	+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
Pedro Damian Esteban	စီစစ်ရေးမှူး	စပိန်	အဲလ်ဂျီဆာရာ	+ 34 618 842 905	esteban_pedro@itf.org.uk
Ranjan Perera	စီစစ်ရေးမှူး	သီရိလင်္ကာ	ကိုလံဘို	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	ဆွီဒင်	မာလမြို့	+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	လ/ထ ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	ဆွီဒင်	ယူမီးယား	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	စီစစ်ရေးမှူး	ဆွီဒင်	ဂိုတင်ဘတ်	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	စီစစ်ရေးမှူး	ဆွီဒင်	နော်ကိုပင်း	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	စီစစ်ရေးမှူး	ထိုင်ဝမ်၊ တရုတ်	ကျီရှီရှန်း	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	စီစစ်ရေးမှူး	တူရကီ	အစ်စတန်ဘူလ်	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	စီစစ်ရေးမှူး	ယူကရိန်း	အိုဒက်စ်ဆာ	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	အမေရိကန်	ဂတ်မ် ကိုဗ်	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	အမေရိကန်	အိစ်ကိုဗ်	+1 201417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ	အမေရိကန်	ဂတ်မ်ကိုဗ်	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	စီစစ်ရေးမှူး	အမေရိကန်	ဘောလ်တီမိုး/နော် ဖျော်	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	စီစစ်ရေးမှူး	အမေရိကန်	ချာလက်စ်တန်	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Eric White	စီစစ်ရေးမှူး	အမေရိကန်	ဖလောရီဒါ	+1 813-576 9805	white_eric@itf.org.uk
Joshua Bobic	စီစစ်ရေးမှူး	အမေရိကန်	လဲလ်အေ- တောင် ကာလီဖိုးနီးယား	+1 310 808 7135	bobic_joshua@itf.org.uk
Ryan Brazeau	စီစစ်ရေးမှူး	အမေရိကန်	ပွဲဒ်လန်	+1 971 500 8596	brazeau_ryan@itf.org.uk
Sam Levens	စီစစ်ရေးမှူး	အမေရိကန်	ဆန် ဖရန်ဆွကို	+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	စီစစ်ရေးမှူး	အမေရိကန်	ဟူးစ်တန်	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Adan Suarez	စီစစ်ရေးမှူး	ယူဂိုစလား	မွန်တီဗီဒီယို	+598 99 569 656	suarez_adan@itf.org.uk

Mohamed Arrachedi	FOC ကွန်ရက် ညှိနှိုင်း အရာရှိ	အာရပ်ကမ္ဘာ နှင့် အီရန်		+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Sandra Bernal	FOC ကွန်ရက် ညှိနှိုင်း အရာရှိ	အာရှ ပစိဖိတ်		+61 41 054 1763	bernal_sandra@itf.org.uk
Lucien Razafindraibe	FOC ကွန်ရက် ညှိနှိုင်း အရာရှိ	အာဖရိက			razafindraibe_lucien@itf.org.uk
Vacant	FOC ကွန်ရက် ညှိနှိုင်း အရာရှိ	လက်တင်အမေ ရိက နှင့် ကာရီးဘီး ယမ်း			seafsupport@itf.org.uk

ITF စိစစ်ရေးမှူး တစ်ဦး လုပ်ပေးနိုင်သည့်အရာ

ITF စိစစ်ရေးမှူးများသည် ITF အလံအငါး နိုင်ငံ (Flags of Convenience (FOC)) ကိစ္စ စည်းရုံးလှုံ့ဆော်မှုနှင့် ပတ်သက်၍ ရည်မှန်းချက်များနှင့် ပြဿနာများကို ဖြေရှင်းပေးရန် လုပ်ကိုင်ပေးနေကြသည့် သမဂ္ဂ အရာရှိများ ဖြစ်ကြပါသည်။ (ဤအကြောင်းကို ပင်လယ်ရေကြောင်း သင်္ဘောသားများ သတင်းလွှာစာစောင် စာမျက်နှာ 5-9 တွင် ပိုမိုဖတ်ရှုပါ။)

ITF စိစစ်ရေးမှူး အများအပြားမှာ ယခင် သင်္ဘောသားများ သို့မဟုတ် ဆိပ်ကမ်း လုပ်သားများ ဖြစ်ကြသည်။ ၎င်းတို့၏ အလုပ်မှာ ၎င်းတို့၏ ဆိပ်ကမ်းများသို့

ဆိုက်ကပ်သည့် သင်္ဘောများကို စစ်ဆေးရန်ဖြစ်ပါသည်။ သင်္ဘောသားများအနေဖြင့် သိက္ခာရှိရှိ လုပ်ခ၊ အလုပ်လုပ်ကိုင်ရာ အခြေအနေများနှင့် နေထိုင်ရေး အခြေအနေများ ရရှိကြသည်ကို သေချာအောင်လုပ်ပေး သည်။ ထို့ပြင် ITF စာချုပ်များကို သင်္ဘောပေါ်၌ လိုက်နာမှုရှိကြောင်း ကြည့်ရှုစိစစ်ရန်တို့အတွက်ဖြစ်သည်။

ပထမဦးဆုံး ITF စိစစ်ရေးမှူးကို 1971 ခုနှစ်တွင် ခန့်အပ်ခဲ့ပြီး ယခုအခါ ကမ္ဘာ့အနှံ့ ဆိပ်ကမ်းများတွင် လုပ်ကိုင်ပေးလျက်ရှိ သော စိစစ်ရေးမှူး 125 ပါရှိသည့် အဆက်အသွယ်ကွန်ချာ တစ်ခုရှိပါသည်။

ITF စိစစ်ရေးမှူးတစ်ဦးက လုပ်ပေးနိုင်သည်မှာ-

- အလုပ်အကိုင်နှင့် နေထိုင်ရေး အခြေအနေများနှင့်စပ်လျဉ်း၍ ပြဿနာများကို စစ်ဆေးပေးနိုင်သည်။
- သင်္ဘောသားများနှင့် ကမ်းပေါ်၌ တွေ့ဆုံပေးနိုင်သည်။
- သင်္ဘောသားများအား အကြံပေးနိုင်ပြီး ကူညီပေးနိုင်သည်။
- သီးခြား ဆိပ်ကမ်း/နိုင်ငံတွင် ပြဿနာ ဖြေရှင်းပေးရန်အတွက် ဥပဒေဆိုင်ရာ ဖြစ်နိုင်ခြေများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ အကြံပေးနိုင်သည်။
- အလုပ်ကန်ထရိုက် အငြင်းပွားမှု ကိစ္စများတွင် သင်္ဘောသားများ အတွက် ကိုယ်စားလှယ် (ကိုယ်စားလှယ် ရှေ့နေ) အဖြစ် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်သည်။
- လုံခြုံဘေးကင်းရေး ကိစ္စများနှင့် ပတ်သက်၍ ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံ ထိန်းချုပ်မှုအဖွဲ့နှင့် ဆက်သွယ်ပြောဆိုပေးနိုင်သည်။
- သင်္ဘောသားအား ၎င်းတို့၏ မိခင်နိုင်ငံရှိ (အကယ်၍ ရှိလျှင်) ITF အဖွဲ့ဝင်ဖြစ်သော သမဂ္ဂနှင့် အချိတ်အဆက် လုပ်ပေးနိုင်သည်။
- သင်္ဘောပေါ် ရှိ ပြဿနာများကို သင်္ဘောပိုင်ရှင်ထံ တင်ပြပေးနိုင်ပြီး ဖြေရှင်းပေးရန် သင်္ဘောပိုင်ရှင်အား ဖိအားပေးနိုင်သည်။
- ITF အတည်ပြုထားသည့် အလုပ်အကိုင်လုပ်ခ စုပေါင်းညှိနှိုင်းရေး သဘောတူစာချုပ်ကို လက်မှတ်ထိုးရန် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်သည်။
- ITF စာချုပ် လက်ခံထားသည့် သင်္ဘောတစ်စီးပေါ် စစ်ဆေးရေး ဆောင်ရွက်ရန်အတွက် တရားဝင် တက်ရောက်နိုင်သည်။
- အခြားနိုင်ငံရှိ ITF စိစစ်ရေးမှူးများ၊ ITF အဖွဲ့ဝင်ဖြစ်သည့် သမဂ္ဂများနှင့် အဆက်အသွယ်များအား ဆက်သွယ်ပေးနိုင်သည်။
- ရန်ရှိသည့် လုပ်ခများကို တွက်ချက်ပေးနိုင်ပြီး နောက်ပိုင်းကာလ အတွက် ရန်ရှိသည့်ငွေများ တောင်းရန် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်သည်။
- အင်္ဂလိပ်စကားကို ကောင်းကောင်း ပြောပေးနိုင်သည်။
- ကိစ္စများကို တတ်နိုင်သမျှ လျှို့ဝှက် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်သည်။
- ဖုန်း၊ မိုင်ဘိုင်း၊ အီးမေးလ် သို့မဟုတ် ချက်ချင်းအမှာစာပို့ခြင်းတို့မှ

- တစ်ဆင့် ဆက်သွယ်ခံနိုင်သည်။
- သင်္ဘောသားများ၏ အငြင်းပွားမှုများကို ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းရန် အတွက် အလံငါးနိုင်ငံ အာဏာပိုင်များ၊ လူမှုလုံခြုံရေးဆိုင်ရာ အေဂျင်စီများနှင့် သံရုံးများကဲ့သို့ တတိယပုဂ္ဂိုလ်များနှင့် ဆက်သွယ်ပြောဆိုပေးနိုင်သည်။
- ဆေးရုံတင်ကုသခံနေရသော သင်္ဘောသားများအား ပံ့ပိုးကူညီပေးနိုင်သည်။
- ITF ထုတ်ပြန်စာစောင် မိတ္တူများကို ဖြန့်ချိပေးနိုင်သည်။

ITF စိစစ်ရေးမှူးတစ်ဦးက လုပ်ပေးနိုင်သည်မှာ-

- ၎င်းတို့၏ မိခင်နိုင်ငံ တရားဥပဒေကို ကျော်လွန်၍ ပိုလုပ်ပေးခြင်း။
- သင်္ဘော သို့မဟုတ် ကုန်တင်ဆိပ်ခံလမ်းကြောင်းသို့ အမြဲ ဝင်ထွက်ပေးခြင်း။
- သင်္ဘောဝန်ထမ်းများ၏ ပူးပေါင်းလုပ်ဆောင်မှု မရှိဘဲ ပြဿနာများကို ဖြေရှင်းပေးခြင်း။
- သင်္ဘောသားများအနေဖြင့် အလုပ်အကိုင် ဆုံးရှုံးခြင်း သို့မဟုတ် နာမည်ပျက်စာရင်းအသွင်းခံရခြင်း မဖြစ်မည်ကို အာမခံပေးခြင်း။
- သင်္ဘောသားအား သင်္ဘောပေါ်တွင် အလုပ်ရရန် လုပ်ပေးခြင်း။
- ITF မူဝါဒကို ပြောင်းလဲပေးခြင်း။
- ITF သို့မဟုတ် ITF အဖွဲ့ဝင်ဖြစ်သော ဒေသခံ သမဂ္ဂ၏ မူဝါဒကျော် လွန်၍ ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း။
- ၎င်းတို့အား အလုပ်ခန့်ထားသည့် နိုင်ငံ သမဂ္ဂ၏ အကျိုးများကို ဆန့်ကျင်၍ လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း။
- ဥပဒေနှင့်ဆန့်ကျင်၍ လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း။

သင့် အခွင့်အရေးများအတွက် ရပ်တည်ပေးခြင်း လုပ်ငန်းကဏ္ဍ အငြင်းပွားမှုများ

ITF သည် အလံငှါးသင်္ဘောများပေါ် အလုပ်လုပ်သည့် သင်္ဘောသားများ တရား
မျှတသော လုပ်ခများနှင့် ထိုက်သင့်သော အလုပ်အကိုင်လုပ်ခ စာချုပ် အကျိုးဝင်မှု
ရရှိစေရန်အတွက် ကူညီပံ့ပိုးပေးရန် ရည်စူးထားပါသည်။

တစ်ခါတစ်ရံ သင်္ဘောသားများသည် ဒေသဆိုင်ရာ တရားရုံးများတွင် ဥပဒေအရ
တရားစွဲရန် လုပ်ရပါသည်။ အခြားအခြေအနေများ၌ သင်္ဘောပေါ် သပိတ်မှောက်
လုပ်ရပ်များ လုပ်ကောင်းလုပ်နိုင်ပါသည်။ မတူကွဲပြားသော လုပ်ရပ်များမှာ
မတူကွဲပြားသော နေရာများအတွက် မှန်ကန်ပါသည်။ နိုင်ငံတစ်ခုရှိ မှန်ကန်သော
အရေးယူလုပ်ဆောင်ချက်မှာ အခြားနိုင်ငံတစ်ခုတွင် အလွန် မှားယွင်းကောင်း
မှားယွင်းနိုင်ပါသည်။

လမ်းညွှန်မှုအတွက် ဒေသဆိုင်ရာ ITF ကိုယ်စားလှယ်ကို ဆက်သွယ်ပါ။ သင့်
အနေဖြင့် ဆက်သွယ်ရမည့် အီးမေးလ် လိပ်စာများနှင့် ဖုန်းနံပါတ်များကို ဤ
သတင်းစာစောင် (Seafarers' bulletin) ဆွဲထုတ်ယူနိုင်သည့် စာစောင် အလယ်၌
တွေ့ရှိပါမည်။ သင် အရေးယူဆောင်ရွက်မှု မလုပ်မီ ဒေသတွင်း ဥပဒေ အကြံဉာဏ်
ကိုလည်း တောင်းခံသင့်ပါသည်။

နိုင်ငံအချို့တွင် အကယ်၍ သင် လုပ်ငန်းကဏ္ဍ အရေးယူလျှင် သင်နှင့် သင်၏
ယောင်းရင်း သင်္ဘောဝန်ထမ်းများအပေါ် ဥပဒေသည် ဆန့်ကျင်၍ သက်ရောက်

သည်။ ဤသို့သော ကိစ္စမျိုး၌ ဒေသခံ ITF သမဂ္ဂ ကိုယ်စားလှယ်များသည် သင့်
အား ရှင်းပြပါလိမ့်မည်။

ပိုမိုများပြားသည့် နိုင်ငံများတွင် အငြင်းပွားမှုကို အောင်မြင်ရေးအတွက် အဓိက
ကျသည်မှာ လုပ်ငန်းကဏ္ဍ အရေးယူမှု လုပ်ဆောင်ရန်ဖြစ်သည်။ ထပ်တဖန် ဤ
ကိစ္စသည် သင် ရရှိမည့် ဒေသခံ အကြံဉာဏ်အပေါ် မူတည်သည်။ နိုင်ငံအများ
အပြား၌ သင့်သင်္ဘောမှာ ပင်လယ်ပြင်တွင်မရှိဘဲ ဆိပ်ကမ်းတွင် ရှိနေသမျှ
ကာလပတ်လုံး သင့်တွင် ဥပဒေအရ လုပ်ငန်းကဏ္ဍ အရေးယူလုပ်ဆောင်မည့်
အခွင့်အရေးရှိသည်။

မည်သည့် လုပ်ငန်းကဏ္ဍ အရေးယူမှု လုပ်ရပ်တွင်မဆို စည်းကမ်းတကျ၊
ငြိမ်းချမ်းစွာနှင့် စည်းလုံးစွာ နေမြဲနေစေရမည်ကို သတိထားရန် အရေးကြီး
ပါသည်။ ထို့ပြင် လုပ်ငန်းကဏ္ဍ အရေးယူမှုလုပ်ရန် အခွင့်အရေးမှာ နိုင်ငံအများ
အပြား၌ ဥပဒေအရ သို့မဟုတ် အခြေခံဥပဒေအရ အာမခံထားသည့် အခြေခံ လူ့
အခွင့်အရေးဖြစ်ကြောင်း သတိပြုပါ။

သင် မည်သည့်အရာကိုမဆို လုပ်ရန်ရွေးချယ်သည်ဖြစ်စေ အရေးယူဆောင်ရွက်
ချက် တစ်စုံတစ်ရာ သင် မလုပ်မီ ITF ဒေသခံ ကိုယ်စားလှယ်များနှင့်
စကားပြောဆိုရန် မမေ့ပါနှင့်။ အတူတကွ လုပ်ကိုင်ခြင်းဖြင့် ကျွန်ုပ်တို့သည်
တရားမျှတမှုနှင့် အခြေခံ အခွင့်အရေးများအတွက် အောင်မြင်မှု ရနိုင်ပါသည်။

ပင်လယ်ရေးကြောင်းဆိုင်ရာ မတော်တဆဖြစ်ရပ်များ

အကယ်၍ သင်္ဘောတစ်စီးမှာ ပင်လယ်ရေးကြောင်းဆိုင်ရာ မတော်တဆဖြစ်ရပ်တစ်ခု ဖြစ်ပွားပါက သင်္ဘောသားများအား သင်္ဘောပိုင်ရှင်များကဖြစ်စေ၊ ဆိပ်ကမ်း၊
ကမ်းရိုးတန်းနိုင်ငံ၊ အလံတင်နိုင်ငံတို့ကဖြစ်စေ သို့မဟုတ် ၎င်းတို့၏ ကိုယ်ပိုင်နိုင်ငံ ဥပဒေများကဖြစ်စေ မျှမျှတတ ဆက်ဆံရန်အတွက် သေချာစေရန် အပြည်ပြည်
ဆိုင်ရာ လမ်းညွှန်ချက်များ ရှိပါသည်။

အကယ်၍ သင့်အပေါ် ဤသို့ဖြစ်လာလျှင် သင့်အခွင့်အရေးများ ရှိသည်-

- အကယ်၍ သင် သက်သေထွက်ဆိုချက်ပေးရန်လိုအပ်လျှင် အာဏာပိုင်များအနေဖြင့် အစောလျင်ဆုံး လုပ်ပေးသင့်သည်။ ယင်းနောက် ထွက်ချက်ပေး
ပြီး အမြန်ဆုံး သင် သင်္ဘောသို့ ပြန်လာခွင့်ရသင့်သည် သို့မဟုတ် အိမ်ပြန်ပို့ခံရခွင့်ရှိသည်။
- သင် ရှေ့နေတစ်ဦး ရပိုင်ခွင့်ရှိသည်။ မေးခွန်း တစ်စုံတစ်ရာကို မဖြေကြားမီ သို့မဟုတ် ထွက်ဆိုချက် တစ်စုံတစ်ရာ မထွက်ဆိုမီ ၎င်းတို့ကို အနာဂတ်
တရားစွဲဆိုမှုတစ်ခုခု၌ သင့်အပေါ် ဆန့်ကျင်၍ အသုံးပြုနိုင်သောကြောင့် ရှေ့နေတစ်ဦးကို တောင်းဆိုပါ။
- မည်သည့်အရာကို ပြောဆိုနေကြောင်း သင် နားလည်နိုင်ရမည် - အကယ်၍ သင် နားမလည်ပါက မေးမြန်းနေခြင်းမှ ရပ်ဆိုင်းရန် အာဏာပိုင်များအား
ပြောပါ။ အကယ်၍ ပြောဆိုသည့် ဘာသာစကားကြောင့် သင့်တွင် အခက်အခဲများ ရှိလျှင် စကားပြန်တစ်ဦးကို တောင်းပါ။
- သင့် ကုမ္ပဏီတွင် သင့်အား ကူညီရန် တာဝန်ရှိသည် - အကြံဉာဏ်နှင့်အကူအညီအတွက် သင့် ကုမ္ပဏီ နှင့်/သို့မဟုတ် သမဂ္ဂကို ဆက်သွယ်ပါ။

အကယ်၍ သင် အကြံဉာဏ် နောက်ထပ်လိုအပ်ပြီး သင် ရှိနေသည့်နေရာ၌ ဒေသခံ သမဂ္ဂ သို့မဟုတ် ITF စိစစ်ရေးမှူး မရှိလျှင် ITF သင်္ဘောသား ပံ့ပိုးကူညီမှုကို
အီးမေးလ် seafsupport@itf.org.uk ပို့ပါ။

ပိုမိုသော အချက်အလက်များကို ဝက်ဘ်ဆိုက် www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm တွင်ကြည့်ရှုပါ။

အလုပ် လိမ်လည်သူများ ထက် ပိုမိုပါးနပ်ပါ

သင်္ဘောသားများအား ပစ်မှတ်ထားနေသည့် အလုပ်စုဆောင်းရေး လိမ်လည်မှုများ တိုးပွားနေလျက်ရှိသည်။ ၎င်းသည် ပိုမို၍ ရှုပ်ထွေးလာနေသည်။ သင်္ဘောသားများအနေဖြင့် လိမ်လည်သူများထက် ပိုမိုပါးနပ်ရန် လုပ်ဆောင်ပုံကို လေ့လာရန် လိုအပ်ပါသည်။

လိမ်လုပ်ဇာတ် လုပ်ကိုင်ပုံ

လူလိမ်အများစုသည် သင့်အား အယုံသွင်းမြူဆွယ်ရန် လုပ်ခများများ၊ သဒ္ဒါကြေး များများ ပေးမည့် သို့မဟုတ် သာမန်အားဖြင့် ကောင်းမွန်သော သတ်မှတ်ချက်များနှင့် စည်းကမ်းချက်များဖြင့်ပေးမည့် အလုပ်များကို ကမ်းလှမ်းပေးသည်။

လူလိမ်များသည် အလုပ်သမား စုဆောင်းသည့် ကိုယ်စားလှယ်များ သို့မဟုတ် HR မန်နေဂျာများအဖြစ် ယောင်ဆောင်ကြပြီး - အစစ်အမှန်နှင့် တူသယောင်ရှိပြီး ထင်မြင်မည့် အီးမေးလ်လိပ်စာများနှင့် ဝက်ဘ်ဆိုက် အတုများကဲ့သို့ ၎င်းတို့၏ အလုပ်ကြော်ငြာများကို အစစ်အမှန် ပုံသဏ္ဍာန်ပေါ်အောင်လုပ်မည့် ရှုပ်ထွေးသည့် နည်းလမ်းများကို သုံးကြသည်။ သူတို့သည် WhatsApp, Viber နှင့် LinkedIn အပြင် Facebook မှတစ်ဆင့်နှင့် အခြား လူမှုရေး မီဒီယာ ပလက်ဖောင်းများကဲ့သို့ တိုက်ရိုက် ဆက်သွယ်သည့်နည်းလမ်းများမှတစ်ဆင့် သတင်းစကားများကို တွင်တွင်ကျယ်ကျယ် ဖြန့်ကြဲပါသည်။

ဤနည်းဖြင့် ကြော်ငြာသည့် အလုပ် လစ်လပ်နေရာမှာ လိမ်လုပ်ဇာတ်ဖြစ်သည် - လူသိများသည့် သင်္ဘောကုမ္ပဏီများနှင့် အပျော်စီး သင်္ဘောကုမ္ပဏီများသည် မလိုလားအပ်သော အလုပ်ကမ်းလှမ်းချက်များကို မပို့ပါ သို့မဟုတ် အလုပ်လစ်လပ်နေရာများကို လူမှုရေး မီဒီယာများတွင် မကြော်ငြာပါ။

မတုံ့ပြန်ပါနှင့်၊ သူငယ်ချင်းများအား သတိပေးပါ။

အကယ်၍ သင် အလုပ်လစ်လပ်နေရာကို လျှောက်လျှင် သင့်နိုင်ငံကူးလက်မှတ်၊ နှင့် သင်၏ မွေးသက္ကရာဇ် သို့မဟုတ် ဘဏ်စာရင်းကဲ့သို့ ကိုယ်ရေးကိုယ်တာ စာရွက်စာတမ်းများ၏ မိတ္တူများကို တောင်းပါမည်။ ဤအချက်အလက်များကို မည်သည့်အခါမျှ မပေးလိုက်ပါနှင့်။ ၎င်းတို့သည် သင်၏ မည်သူမည်ဝါဖြစ်ကြောင်းကို ခိုးယူပြီး သင့် ဘဏ်စာရင်းမှ ငွေများထုတ်ရန် အသုံးပြုနိုင်ပါသည်။

ယင်းနောက် ၎င်းတို့သည် 'တစ်ခါတည်း' ပေးရသည့် အခကြေးကို တောင်းပါမည် - သင်္ဘောပေါ်သွားရန် ခရီးစရိတ် သို့မဟုတ် ဝန်ဆောင်ခ - သို့မဟုတ် ဘဏ်စာရင်းသို့ တိုက်ရိုက် ထည့်ခိုင်းပါမည်။ ၎င်းသည် ဥပဒေနှင့်ဆန့်ကျင်ပါသည်။ ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ်အရ သင်္ဘောသားများသည် အလုပ်ရရန်အတွက် မည်သည့်အခကြေးမျှ မပေးသင့်ပြီး ဗီဇာ အခကြေးများကို သင်္ဘောပိုင်ရှင်က ပေးသင့်သည်။ ၎င်းအခကြေးများကို မပေးပါနှင့်။

အကယ်၍ သင် အလုပ်ရှာနေလျှင် အကြံပြုချက်-

- ITF ၏ ShipBeSure ဝက်ဘ်ဆိုက် အသစ် www.itfshipbesure.org ကို အလုပ်သမားစုဆောင်းခြင်း၊ လိမ်လုပ်ဇာတ်များနှင့် ဆိုးသွမ်းသည့် ကိုယ်စားလှယ်များနှင့် ပတ်သက်၍ အကြံပေးချက်ကို ဖတ်ရှုပါ။ စာစောင်စာမျက်နှာ 23 တွင် ပိုမို ဖတ်ရှုပါ။
- ကမ္ဘာလှည့်အပျော်စီးသင်္ဘောလိုင်းများနှင့် နာမည်ကြီး သင်္ဘောလိုင်း ကုမ္ပဏီများ၏ တရားဝင် ဝက်ဘ်ဆိုက်များကို ကြည့်ပါ- သာမန်အားဖြင့် ကမ်းခြေနှင့် သင်္ဘောပေါ် လစ်လပ်ရာထူးများကို ကြော်ငြာသည့် စာမျက်နှာ သတ်သတ် ရှိပါသည်။ ၎င်းသို့ သင်၏ ကိုယ်ရေးရာဇဝင်ကို ပို့ပေးနိုင်သည် - လုပ်ကိုင်သူအများအပြားသည် အလုပ်သမား စုဆောင်းသည့်ကိစ္စများကို အခမဲ့လုပ်ပေးပါသည်။ ဝက်ဘ်ဆိုက်စာမျက်နှာပေါ် ရှိသတိပေးချက်များကို ရှာကြည့်ပါ။ အကယ်၍ သင် သံသယဖြစ်လျှင် တရားဝင် ရုံးချုပ်များကို ဆက်သွယ်ပါ။
- အယောင်ဆောင် သင်္ဘောလုပ်ငန်း ဝက်ဘ်ဆိုက်များ သို့မဟုတ် အယောင်ဆောင် အလုပ်သမားစုဆောင်းသည့် ကုမ္ပဏီ ဝက်ဘ်ဆိုက်များနှင့် အမှန်အကန် ဝက်ဘ်ဆိုက်များမှ အလုပ်အတုများကို သတိထားပါ။ အထူးသဖြင့် အလုပ်စာရင်းများ နှင့် ကြော်ငြာ အခမဲ့ထည့်၍ရသည့် အလုပ်အတုများဖြစ်သည်။

အကယ်၍ သင် သံသယရှိလျှင် အကြံဉာဏ်အတွက် ITF ကို jobscam@itf.org.uk ဖြင့်အီးမေးလ်ပို့ပါ။

အကယ်၍ အောက်ပါတို့ဖြစ်လျှင် လိမ်လုပ်ဇာတ် ဖြစ်နိုင်ခြေရှိသည်

- မတောင်းဘဲ ရောက်လာသည့် အလုပ်ကမ်းလှမ်းချက်ရောက်လာလျှင်
- လူမှုရေး မီဒီယာရှိ အလုပ် ကြော်ငြာဖြစ်လျှင်
- အကြောင်းရင်း တစ်ခုခု ကြောင့် သင် ငွေအတောင်းခံရလျှင်
- ကိုယ်ရေးကိုယ်တာ အချက်အလက်များကို ပေးခိုင်းလျှင် သို့မဟုတ် ကိုယ်ရေးကိုယ်တာ စာရွက်စာတမ်းများကို စကင်နဲဆွဲခိုင်းလျှင်
- ဆက်သွယ်ရသည်မှာ မိုဘိုင်းဖုန်း နံပါတ်ဖြစ်လျှင်၊ အထူးသဖြင့် အကယ်၍ ၎င်းမှာ မှတ်ယူရမည့် ရုံးခန်းဖြစ်လျှင်
- မမှန်ကန်ပုံရသည့် ဖုန်းခေါ်ရန် နိုင်ငံ နံပါတ်ဖြစ်နေလျှင်
- အီးမေးလ် လိပ်စာတွင် ကုမ္ပဏီ အမည်မပါရှိလျှင်
- ကုမ္ပဏီ၏ အီးမေးလ်များမှာ gmail, globomail, yahoo ကဲ့သို့ အခမဲ့ရသည့် အီးမေးလ်ဝန်ဆောင်ဌာနများဖြင့် ဖြစ်နေလျှင်
- ရုံးခန်း၏ ရှိသင့်သည့် တည်နေရာမှ ကွဲလွဲသည့် နိုင်ငံတစ်ခုဖြင့် ပေးပို့သည့် အီးမေးလ် လိပ်စာဖြစ်နေလျှင် တို့ဖြစ်ပါသည်။

လိမ်လည်ခံခြင်းမှ ရှောင်ရှားရန်အတွက် သင် သိရန်လိုအပ်သည့်အရာတိုင်းကို ရှာရန် ဝက်ဘ်ဆိုက် - www.itfshipbesure.org တွင်ကြည့်ပါ။



အလုပ်သမား သမဂ္ဂစနစ် အပေါ် နှစ်ခြိုက်မှု

လိုင်ဘေးရီးယားနိုင်ငံ၏ အလျှော့မပေးသည့် တော်လှန်ရေးသမားများအနက် တစ်ဦး၏ မြေးမိန်းကလေးဖြစ်သူ **Jackie N W Doe** သည် လိုင်ဘေးရီးယားနိုင်ငံ ဆိပ်ကမ်း အလုပ်သမားများ သမဂ္ဂ (Dockers' Union of Liberia (DOWUL)) ၏ နိုင်ငံလုံးဆိုင်ရာ ဥက္ကဋ္ဌ ဖြစ်ပါသည်။ သူမသည် သူမ၏ အတွေ့အကြုံကို ကျွန်တော်တို့အား ပြောပြပြီး သူမအား စိတ်ဓါတ်တွန်းပို့ မြှင့်တင်ပေးလိုက်သည့်အရာအကြောင်းကို ပင်လယ်ရေကြောင်း သင်္ဘောသားများ သတင်းစာစောင် (**Seafarers' Bulletin**) တွင် ဖော်ပြထားပါသည်။

ပင်လယ်ရေကြောင်းကဏ္ဍထဲ ဘယ်လိုရောက်လာပါသလဲ။

ကျမဟာ ၂၀၀၄- ၂၀၀၅ ခုနှစ်မှာ လိုင်ဘေးရီးယားနိုင်ငံရဲ့ ဆိပ်ကမ်းလေးခုရဲ့ အကြီးဆုံး ဆိပ်ကမ်းဖြစ်တဲ့ အကောက်ခွန်ခွဲ ဆိပ်ကမ်း Monrovia မှာ ကျဘမ်း အလုပ်သမားအဖြစ် နေ့စဉ် စေတနာ့ဝန်ထမ်းခဲ့ပါတယ်။ ပြီးတော့ သန့်ရှင်းရေးဌာနမှာ အလုပ်လုပ်ခဲ့ပါတယ်။ အလုပ်သမားတွေရဲ့ အခွင့်အရေးတွေကို ထောက်ခံပြောဆိုစည်းရုံးပေးတဲ့ အတွက် အလုပ်ပြုတ်တဲ့ အချိန်အထိပါဘဲ။ ကျမဟာ ၂၀၀၅ ခုနှစ် ဇွန်လမှာ DOWUL မှာ အလုပ်သမားကိုယ်စားလှယ်အဖြစ် အရွေးခံခဲ့ရပြီးတော့ အလုပ်သမား သမဂ္ဂစနစ် အပေါ် စိတ်ထက်သန်နှစ်ခြိုက်မှုက ကြီးထွားလာခဲ့ပါတယ်။

ဘယ်လို သမဂ္ဂ တာဝန်ကို ယူခဲ့ပါသလဲ။

ကျမဟာ သမဂ္ဂရဲ့ အမျိုးသမီး ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ ဖြစ်လာခဲ့ပြီး နောက်တော့ လိုင်ဘေးရီးယားနိုင်ငံ အလုပ်သမား ကွန်ဂရက် (Liberia Labor Congress (LLC)) မှာ နိုင်ငံလုံးဆိုင်ရာ အမျိုးသမီး ဥက္ကဋ္ဌ ဖြစ်လာခဲ့ပါတယ်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ်မှာ DOWUL ရဲ့ ယာယီ အထွေထွေ အတွင်းရေးမှူးအဖြစ် အရွေးခံခဲ့ရပါတယ်။ ပြီးတော့ ၂၀၁၈ ခုနှစ်မှာ LLC ရဲ့ နိုင်ငံလုံးဆိုင်ရာ ဒုတိယ ဥက္ကဋ္ဌအဖြစ် အရွေးခံခဲ့ရပါတယ်။ ITF ရဲ့ ဆိပ်ကမ်း အလုပ်သမားများ ကော်မတီ ရဲ့ အာဖရိက ဒေသအတွက် ဥက္ကဋ္ဌလည်း ဖြစ်ခဲ့ပါတယ်။ အဲဒီမှာ ကျမဟာ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမားများရဲ့ အခွင့်အရေးတွေအတွက် ထောက်ခံပြောဆို ပေးနိုင်ခဲ့ပါတယ်။

လိင်အမျိုးအစားအပေါ်အခြေခံတဲ့ ခွဲခြားဆက်ဆံမှု အတွေ့အကြုံ ရှိခဲ့ပါသလား။

ရှိခဲ့ပါတယ်။ အကြိမ်ကြိမ်ပါဘဲ။ အမျိုးသမီးတစ်ဦးအနေနဲ့ အမျိုးသမီးအလုပ်သမားတွေနဲ့ အလုပ်သမား သမဂ္ဂ လှုံ့ဆော်သူတွေကို ထိခိုက်စေတဲ့ ပြဿနာတွေအကြောင်း အများပြည်သူရှေ့မှာ အလွန် ပြတ်ပြတ်သားသား ပြောရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ APMT Terminals (APMT) ကို ဆန့်ကျင်တဲ့ ကျမတို့ရဲ့ ဆန္ဒပြမှုတွေအတွင်းမှာ ကျမဟာ ထောင်ကျခံရတဲ့ အလုပ်သမား သမဂ္ဂ လှုံ့ဆော်သူ ငါးဦးအနက် တစ်ဦးတည်းသော အမျိုးသမီးဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒါဟာ ကျမဘဝရဲ့ အပျော်ဆုံး နေ့တွေအနက် တစ်ခု ဖြစ်ခဲ့ပါတယ်။ စိတ်ထဲမှာရှိနေတဲ့ ကြောက်စိတ်ကို ဖယ်ထုတ်ပစ်ဖို့လိုပါတယ်။ အမျိုးသမီးတွေအနေနဲ့ မိမိတို့ရဲ့ သဘောထားအသံကို ကြားအောင်လုပ်ဖို့လိုပါတယ်။ မိမိတို့ရဲ့ အခွင့်အရေးတွေနဲ့ မိမိနိုင်ငံအတွက် ရပ်တည်ဖို့လိုပါတယ်။ ယော်ကျားတွေနဲ့အတူ အကောင်းရှင်ဖြစ်ပြီး ရင်ဘောင်တန်းပြီးလုပ်ရပါမယ်။

ဘာကို အများဆုံး ဂုဏ်ယူမိပါသလဲ။

ကျမဟာ ကျမရဲ့ DOWUL အတွေ့အကြုံကို ဂုဏ်ယူပါတယ်။ ပြီးတော့ ပြောင်းလဲမှုကို ဆောင်ကျဉ်းပေးနိုင်ခဲ့တာကို ဂုဏ်ယူပါတယ် - နိုင်ငံလုံးဆိုင်ရာ ဆိပ်ကမ်း အာဏာပိုင်ရဲ့ ကုန်လှောင်ရုံ ပစ္စည်း စင်တင်ပေးသူတွေနဲ့ အလုပ်သမားတွေအတွက် ပိုကောင်းတဲ့ လုပ်ခတွေနဲ့ အလုပ်လုပ်ကိုင်ရာ အခြေအနေတွေ ရတဲ့အောင်မြင်မှုတွေ လို ကိစ္စတွေဘဲဖြစ်ပါတယ်။ ကျမဟာ အမျိုးသမီးတွေကို စည်းရုံးသိမ်းသွင်းပေးရာ ကတစ်ဆင့် သူတို့ရဲ့ အခွင့်အရေးတွေအတွက် ရပ်တည်ဖို့ အပြောင်းအလဲ လုပ်ပေးခဲ့ပါတယ်။

ဒါပေမဲ့ ကျမရဲ့ ဂုဏ်အယူရဆုံး အောင်မြင်မှုကတော့ APMT မှာ အလုပ်သမားတွေကို အောင်မြင်စွာ စည်းရုံးခဲ့တာနဲ့ မရှိခဲ့ဖူးသေးတဲ့ ပထမဦးဆုံး အလုပ်အကိုင် လုပ်ခ စုပေါင်းညှိနှိုင်းမှု စာချုပ်ကို ညှိနှိုင်းပေးခဲ့တဲ့ အောင်မြင်မှုဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒါဟာ သမဂ္ဂနဲ့ အစိုးရအကြားမှာ ခုနှစ်လကြာ တာရှည်ပြီး ခက်ခက်ခဲခဲ တိုက်ပွဲ ဝင်ခဲ့ပြီးမှ အောင်မြင်မှုဖြစ်ပါတယ်။ ၂၀၂၀ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလမှာ DOWUL ကို ဆိုင်းငံ့ခဲ့တယ်။ တစ်လအကြာမှာ APMT ဟာ အလုပ်သမား ၂၄ ဦးကို အလုပ် ယာယီ ရပ်ဆိုင်းခဲ့ပါတယ်။ အဲဒီ အမှုကိစ္စတွေကို ကျမတို့ လိုက်လံဆောင်ရွက်တဲ့အခါ မှာ ITF လေ့ကျင့်သင်တန်းနဲ့ ဗဟုသုတတွေဟာ ကျမတို့ တွန်းပို့လှုံ့ဆော်ဆောင်စေခဲ့ပါတယ်။ ဘုရားသခင်ရဲ့ အကူအညီတော်နဲ့ ကမ္ဘာအနှံ့မှာရှိတဲ့ မိမိတို့ရဲ့ စည်းလုံးညီညွတ်မှုကို ပြသပေးပို့တဲ့ ITF နဲ့ အလုပ်သမား သမဂ္ဂအားလုံးကြောင့် ကျမတို့ အောင်မြင်ခဲ့ပါတယ်။ ၂၀၂၁ ခုနှစ် ဧပြီလမှာ အလုပ်သမား ဝန်ကြီးဌာနဟာ အလုပ်သမားတွေကို ချက်ချင်း ပြန်အလုပ်ခန့်အပ်ဖို့ အမိန့်ချမှတ်လိုက်ပြီး သမဂ္ဂ ရပ်ဆိုင်းပစ်ခံရတဲ့ ကိစ္စကို အဆုံးသတ်ခဲ့ပါတယ်။

ရှေ့ဆက် ဘယ်လို အခက်အခဲစိန်ခေါ်မှုတွေ ရှိမှာလဲ။

လိုင်ဘေးရီးယားနိုင်ငံမှာ ကျမတို့အနေနဲ့ အလုပ်သမားတွေကို လေ့ကျင့်ပေးဖို့ စွမ်းဆောင်ရည်တည်ဆောက်ဖို့လိုပါတယ်။ အဲဒါမှ သူတို့တွေ သူတို့ရဲ့ အလုပ်ခွင်နေရာတွေမှာ သမဂ္ဂရဲ့ အရေးပါမှုကို နားလည်ကြမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါ့အပြင် အမျိုးသား လူငယ်တွေနဲ့ အမျိုးသမီးလူငယ်တွေ သမဂ္ဂ အဖွဲ့ဝင်အဖြစ် ပိုပြီးအဖွဲ့ဝင်လာဖို့ ကျမတို့အနေနဲ့ ဆန်းသစ်ဝေဖန်စဉ်းစားဖို့ လိုပါတယ်။ ■

ပြည်တွင်းကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေး မူဝါဒ ထိန်းသိမ်းရာ၌ သိသိသာသာ တိုးတက်လာကြောင်း သမဂ္ဂများက တွေ့မြင်

ITF ပြည်တွင်းကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေး အလုပ်တပ်ဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌ ဖြစ်သူ **Chris Given** က ပြည်တွင်းကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေး မူဝါဒများ သိသိသာသာ တိုးတက်ရန်အတွက် ထိန်းသိမ်းရန် တစ်ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ သမဂ္ဂအနေဖြင့် မည်သို့ကြိုးပမ်းခဲ့ကြောင်း ပေါ်လွင်အောင်ပြသလိုက်သည်။

ပြည်တွင်းသင်္ဘောလုပ်ငန်းများကို ကာကွယ်ရန်၊ ကျွမ်းကျင်သည့် ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမားများကို ဆက်လက် စုဆောင်းထားရန်၊ ပင်လယ်ရေကြောင်းဆိုင်ရာ ဗဟုသုတနှင့် နည်းပညာကို ထိန်းသိမ်းပြုစုထားရန်၊ နှင့် ဘေးကင်းလုံခြုံရေးနှင့် နိုင်ငံလုံးဆိုင်ရာ လုံခြုံရေးကို တိုးမြှင့်ပေးရန်တို့အတွက် သေချာစေရန် ပြည်တွင်းကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသည် မိမိနိုင်ငံ၏ ပြည်တွင်းရေကြောင်း ကုန်သွယ်ရေးတွင် နိုင်ငံရပ်ခြား လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုကို ပိတ်ပင်ထားသည်။

ITF ၏ ပြည်တွင်းကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေး မူဝါဒကို အကောင်အထည် ဖော်ပေးရန်နှင့် မိမိနိုင်ငံအတွင်း ပြည်တွင်းကုန်စည် ပို့ဆောင်ရေးကို မြှင့်တင်ပေးပြီး ကာကွယ်စောင့်ရှောက်ပေးသည့် ITF-အဖွဲ့ဝင် သမဂ္ဂများကို ပံ့ပိုးရန်အတွက် ကျွန်တော် ဥက္ကဋ္ဌအဖြစ် ဆောင်ရွက်သည့် အလုပ်တပ်ဖွဲ့ကို ဖွဲ့စည်းပေးခဲ့ပါသည်။

ပြည်တွင်းကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေး ဥပဒေများ ကြာမြင့်စွာ ပြဌာန်းထားပြီးသည့် အပြင် ပြည်တွင်းနှင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ သင်္ဘောလုပ်ငန်း မူဝါဒ၏ အဓိက ကိစ္စရပ်

အဖြစ်တည်ရှိနေသည့် ယူအက်စ်အေ နှင့် ကနေဒါ ကဲ့သို့နိုင်ငံများတွင် သမဂ္ဂများအနေဖြင့် အဆင့်အတန်း အနိမ့်ကျဆုံးရောက်အောင် ယှဉ်ပြိုင်နေကြသည့် မရိုးသားသည့် ကုမ္ပဏီများထံမှ ပြည်တွင်း ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးအပေါ် တိုက်ခိုက်မှုများကို အောင်မြင်စွာ ဆက်လက်၍ ကာကွယ်ပေးကြသည်။

နော်ဝေး၊ ဩစတြေးလျနှင့် နယူးဇီလန်ကဲ့သို့ နိုင်ငံများရှိ သမဂ္ဂများသည် ပြည်တွင်းကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးနှင့် တိုက်ရိုက် အကျိုးဆက်နှယ်မည့် သင်္ဘောလုပ်ငန်းနှင့် အလုပ်သမား မူဝါဒအသစ်များကို ပြဌာန်းရန်အတွက် ဦးဆောင်၍ တိုက်ပွဲဝင် နေကြပါသည်။ ဤတိုးတက်မှုရှိမည့် မူဝါဒကို ပြည်တွင်းကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေး ဥပဒေများတွင် အမျိုးမျိုးသော နည်းလမ်းများ၌ ကောင်းကျိုးသက်ရောက်မှုရှိမည့် ပြသသည့် လှုံ့ဆော်ပေးမည့်လုပ်ဆောင်ချက်မှတစ်ဆင့် ထူထောင်ခဲ့ပါသည်။ ၎င်းတို့သည် ပြည်တွင်းအလုပ်အကိုင်များကို ဖန်တီးပေးပြီး ပံ့ပိုးပေးသည်၊ နည်းဗျူဟာကျသည့် သင်္ဘောအစု စွမ်းအောင်ရည်ကို ထိန်းသိမ်းထားသည်၊ သင်္ဘောသားများအတွက် လေ့ကျင့်သင်တန်းနှင့် ပညာရေးကို ပံ့ပိုးပေးသည်၊ ထို့ပြင် ဤလုပ်ငန်း ကဏ္ဍတွင် ပါဝင်နေသည့် ပင်လယ်ပျော်အားလုံးတို့အတွက် သိက္ခာရှိသော လုပ်ခများနှင့် အလုပ်လုပ်ကိုင်ရာ အခြေအနေများကို ဖန်တီးပေးပါသည်။

အလုပ်တပ်ဖွဲ့အနေဖြင့် မိမိ၏နိုင်ငံသားများအတွက် နိုင်ငံ၏ ပြည်တွင်းပင်လယ်ရေကြောင်း စီးပွားလုပ်ငန်း ထိန်းသိမ်းထားခြင်း ၏ အခြေခံစည်းမျဉ်းများကို မြှင့်တင်ပေးမည့် မူဝါဒအသစ်များကို ပြဌာန်းရန် သို့မဟုတ် ထိန်းသိမ်းထားရန် ရှာကြံနေသည့် အဖွဲ့ဝင်များကိုလည်း ထောက်ခံပံ့ပိုးပေးပါသည်။

ကမ္ဘာအနှံ့ရှိ အစိုးရများသည် ကိုဗစ်-၁၉ ကမ္ဘာ့ကပ်ဘေးကြီးအတွင်း အတွေ့အကြုံရရှိပြီးနောက် ပို၍ကြံ့ခိုင်နေမည့် ကုန်စည်ဖြန့်ချိရေး ကွင်းဆက်များကို မည်သို့ ဖန်တီးရမည်ကို စဉ်းစားနေကြပါသည်။ အလုပ်တပ်ဖွဲ့အနေဖြင့် ဤရေးဆွဲမည့် အစီအစဉ်များတွင် မဖြစ်မနေ ပါဝင်ရမည်ဖြစ်သည့် ပြည်တွင်းသင်္ဘောလုပ်ငန်း မူဝါဒများ၏ အရေးကြီးပုံနှင့် ဗျူဟာကျမည့် တန်ဖိုးကို ၎င်းတို့အား သတိပေးရန် လှုံ့ဆော်မှုများကို တည်ထောင်နေကြပါသည်။ ■

ဩစတြေးလျနိုင်ငံ နည်းဗျူဟာကျသည့် သင်္ဘောအုပ်စုကို တည်ထောင်ရန် အလုပ်တပ်ဖွဲ့နှင့် ပတ်သက်သည့် MUA

နိုင်ငံတွင်း ဘေးဒဏ်ဖြစ်ပွားသည့်ကိစ္စ သို့မဟုတ် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပဋိပက္ခဖြစ်ပွားသည့်ကိစ္စ၌ မရှိမဖြစ် လိုအပ်သည့် လောင်စာကဲ့သို့ ကုန်စည်များကို နိုင်ငံအနေဖြင့် ဆက်လက်ရရှိနေရေးကို သေချာစေရန်အတွက် နည်းဗျူဟာကျသော သင်္ဘောအုပ်စု အလုပ်တပ်ဖွဲ့ (Strategic Fleet Task Force) ကို ဖွဲ့စည်းရန် အစိုးရ၏လုပ်ရပ်ကို ဩစတြေးလျနိုင်ငံ ပင်လယ်ရေကြောင်း သမဂ္ဂ (Maritime Union of Australia) က ကြိုဆိုလိုက်ပါသည်။

MUA ဥက္ကဋ္ဌဖြစ်သူ Paddy Crumlin သည် အလုပ်တပ်ဖွဲ့ရှိ သမဂ္ဂနှင့် ဩစတြေးလျနိုင်ငံ သင်္ဘောသားများကို ကိုယ်စားပြုပါ လိမ့်မည်။ အလုပ်တပ်ဖွဲ့သည် လုပ်ငန်းကဏ္ဍ၊ သမဂ္ဂ၊ ကာကွယ်ရေးနှင့် အစိုးရ ကိုယ်စားလှယ်များကို နည်းဗျူဟာကျသည့် သင်္ဘောအုပ်စု၏ ဖွဲ့စည်းပုံ၊ အရွယ်အစားနှင့် လုပ်ငန်းလည်ပတ်မှုနှင့်ပတ်သက်၍ ဆွေးနွေးကြရန် တွေ့ဆုံ၍ပေါင်းစည်းပေး ပါလိမ့်မည်။

ဝန်ကြီးချုပ် Anthony Albanese နှင့် စကားပြောစဉ် တိုးချဲ့ဆောင်ရွက်မည့် ဩစတြေးလျအလံလွှင့်ထူပြီး သင်္ဘောသားများ တာဝန်ထမ်းဆောင်မည့် သင်္ဘောများတွင် လုံလောက်သော အလုပ်သမား အင်အားထုရရှိရန် သေချာအောင် တတ်ကျွမ်းမှု သင်တန်းပို့ချရေးကိစ္စ လိုအပ်ချက်ကို MUA အရာရှိများက တင်ပြခဲ့ပါသည်။ ၎င်းတို့သည် ဗဟိုအစိုးရ ရန်ပုံငွေ ပံ့ပိုးထားသည့် ကမ်းလှန် လေအားစွမ်းအင် စီမံကိန်းများကဲ့သို့ အဓိကကျသော စီမံကိန်းများတွင် ဩစတြေးလျနိုင်ငံ အလုပ်သမားအင်အားထု အတွက် လိုအပ်ချက်များကို သေချာစေရန်အတွက် ဩစတြေးလျနိုင်ငံ အလုပ် အက်ဥပဒေ (Australian Jobs Act)



MUA နိုင်ငံလုံးဆိုင်ရာ အရာရှိ Paddy Crumlin, Mich-Elle Myers နှင့် Jamie Newlyn တို့ ဝန်ကြီးချုပ် Anthony Albanese နှင့်အတူ ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဩဂုတ်လ

ကို ပြုပြင်ပြောင်းလဲရန်အတွက်ကိုလည်း တင်ပြခဲ့ကြသည်။

၂၀၁၉/၂၀ ခုနှစ် တောမီးလောင်မှု ပဋိပက္ခကြီးနှင့် ကိုရိုနာဗိုင်းရပ်စ် ကမ္ဘာ့ကပ်ဘေးကြီးကြောင့် ကုန်စည်များ သယ်ယူပို့ဆောင်ရန်နှင့် လုံခြုံရေးနှင့် စီးပွားဆိုင်ရာ အချုပ်အခြာတည်မြဲရေးအတွက် ဩစတြေးလျနိုင်ငံ သင်္ဘောအုပ်စု အားနည်းချက်ကို ပေါ်လွင်အောင် ထောက်ပြခဲ့ပါသည်။ ■



ဩစတြေးလျနိုင်ငံ၌ နိုင်ငံခြား သင်္ဘောသားများ တစ်နှစ်လျှင် သန်းနှင့်ချီ၍ ဓါးပြတိုက်ခံရ

ဩစတြေးလျနိုင်ငံ ကမ်းခြေ ကုန်သွယ်လုပ်ငန်းတွင် လုပ်ငန်းလည်ပတ်နေသည့် နိုင်ငံခြားပိုင်-သင်္ဘောများပေါ် ရှိ နိုင်ငံတကာ သင်္ဘောသားများသည် မရရှိသေးသည့်လုပ်ခများ နှစ်စဉ် ဓါးပြတိုက်ခံရဟု အစီရင်ခံစာ အသစ်က တင်ပြသည်။

ITF စိစစ်ရေးမှူးနှင့် ဩစတြေးလျနိုင်ငံ ညှိနှိုင်းရေးမှူး **Ian Bray** က ကျွန်တော်တို့အား ပိုမိုပြောပြသည်။

စိစစ်ရေးမှူးအဖြစ် ကျွန်တော်တို့အလုပ်၏ ကြီးကျယ်လွန်းသည့် အစိတ်အပိုင်းမှာ နိုင်ငံခြား သင်္ဘောသားများအတွက် မရသေး သည့် လုပ်ခများ ပြန်ရခြင်းဖြစ်ပါသည်။ သို့သော်လည်း ဩစတြေးလျနိုင်ငံတစ်ခုလုံးကို ခြုံငုံပြီးအကျုံးဝင်ရန် ကျွန်တော်တို့တွင် စိစစ်ရေးမှူး လေးဦးသာရှိပါသည်။ ကျွန်တော်တို့၏ အကန့်အသတ်ရှိသည့် စိစစ်မှုများက ရရန်ရှိသည့် ငွေစုစုပေါင်း၏ အသေးအဖွဲ့ ပမာဏကိုသာ ပြန်ရခဲ့ပုံ ရပါသည်။ ရှင်းရှင်းလင်းလင်း သိရှိရန်အတွက် ကျွန်တော်တို့က သုတေသန လုပ်ခိုင်း ခဲ့ပါသည်။

ကျွန်တော်တို့ ထိပ်လှန်တုန့်လှုပ်ခဲ့သည့်အရာကတော့ ဩစတြေးလျနိုင်ငံတွင် နိုင်ငံခြား သင်္ဘောသားများထံမှ ခိုးယူလိုက်သည့် လုပ်ခများမှာ ဒေါ်လာ AUD65 သန်း (USD44 သန်း) ရှိပါသည်။

ဩစတြေးလျနိုင်ငံရှိ ITF စိစစ်ရေးမှူးများသည် နှစ်စဉ် နိုင်ငံတွင်း ဝင်ရောက်လာသည့် သင်္ဘော စုစုပေါင်း 6,000 အနက် နှစ်စဉ် စိစစ်မှု 450 မှ 500 အထိ စိစစ်မှုများကို စိစစ်ခဲ့သည်။

၂၀၁၈ ခုနှစ်နှင့် ၂၀၂၁ ခုနှစ်အကြားတွင် ကျွန်တော်တို့ စိစစ်မှုပေါင်း 1,824 ခု စိစစ်ခဲ့ပြီး စုစုပေါင်း AUD13.5 သန်း (USD9.1 သန်းကျော်) နီးပါးကို ပြန်ရယူခဲ့ပါသည် - ပျမ်းမျှအားဖြင့် အလုပ်သမား တစ်ဦး AUD513 (USD349) စီဖြစ်ပါသည်။ (ဤ အဖြေများမှာ ပြဿနာမရှိသည့် သင်္ဘောများအပါအဝင် ကျွန်တော်တို့၏ စိစစ်မှုအားလုံးကို ပျမ်းမျှတွက်ချက်ထားခြင်း ဖြစ်ပါသည်။) ဤငွေများသည် ဆင်းရဲသော နိုင်ငံများမှ သင်္ဘောသားများအတွက် အလွန်များပြားပါသည်။ ၎င်းတို့၏ မိသားစုများသည် သူတို့၏ဝင်ငွေအပေါ် မှီခိုနေကြရပါသည်။

ဩစတြေးလျနိုင်ငံ အာဏာပိုင်များကလည်း သီးခြားပြဿနာများကို စိစစ်ပေးသည့်အခါ အချို့လုပ်ခများကို ပြန်ရအောင် လုပ်ပေးခဲ့ပါသည်။ ဩစတြေးလျနိုင်ငံ ပင်လယ်ရေကြောင်း လုံခြုံရေး အာဏာပိုင် (Australian Maritime Safety Authority (AMSA)) သည် ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် AUD405,000 (USD275,000) ကို ပြန်ရအောင် လုပ်ပေးခဲ့ပြီး ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် AUD175,000 (USD119,000) ပြန်ရအောင် လုပ်ပေးခဲ့ပါသည်။

ထို့ပြင် မျှတသော အလုပ် အခွန်ဘတ်စ်မင် ဟုခေါ်သည့် Fair Work Ombudsman သည် ကာလသုံးခုဖြစ်သည့် ၂၀၁၈-၁၉ ခုနှစ်၊ ၂၀၁၉-၂၀ ခုနှစ်နှင့် ၂၀၂၀-၂၁ ခုနှစ်တို့တွင် AUD1.6 သန်း (USD1 သန်းနီးပါး) ပြန်ရအောင်လုပ်ပေးခဲ့ပါသည်။

ဩစတြေးလျနိုင်ငံ၌ ခေါင်းပုံဖြတ်ခြင်းမှ သင်္ဘောသားများအား ကာကွယ်ပေးရန်

ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် (MLC) စံချိန်စံညွှန်းများကို ပြည်တွင်း စည်းမျဉ်းများဖြင့် တိုးမြှင့်ပေးရန် ရည်ရွယ်ထားပါသည်။ နိုင်ငံခြား-မှတ်ပုံတင်ထားသည့် သင်္ဘောများနှင့် သက်ဆိုင်သည့် အလုပ်သမား စံချိန်စံညွှန်းများနှင့် ဩစတြေးလျနိုင်ငံ၌ လူမှုရေးအရ လက်ခံနိုင်သည့် ယူဆရသည့် စံချိန်စံညွှန်းများ အကြား ကွာဟမှု ကျဉ်းမြောင်းပေးစေရန်အတွက်ဖြစ်ပါသည်။ သို့သော်လည်း ၂၀၀၉ ခုနှစ်တွင် မိတ်ဆက်ပြဋ္ဌာန်းလိုက်သည့် ယာယီ လိုင်စင်များ (temporary licenses (TL)) ကြောင့် ပထမ 'မိတ်ဆက်ခရီးစဉ်' နှစ်ကြိမ်ကို ပြည်တွင်းစံချိန်စံညွှန်းများမှ ကင်းလွတ်ခွင့်ပြုပြီး သင်္ဘောကို အကယ်၍ ကုန်စည်တင်ထားသည့်အခါ ပြည်တွင်းကမ်းခြေ ကုန်သွယ်ရေးတွင်သာ လုပ်ငန်းလုပ်ရမည်ဟု မှတ်ယူပါသည်။

လုပ်ခ ခိုးမှုများမှာ ပုံစံနည်းလမ်း သုံးမျိုးဖြင့် ဖြစ်ပွားသည်ဟု အစီရင်ခံစာက ဖော်ထုတ်ထားပါသည်။

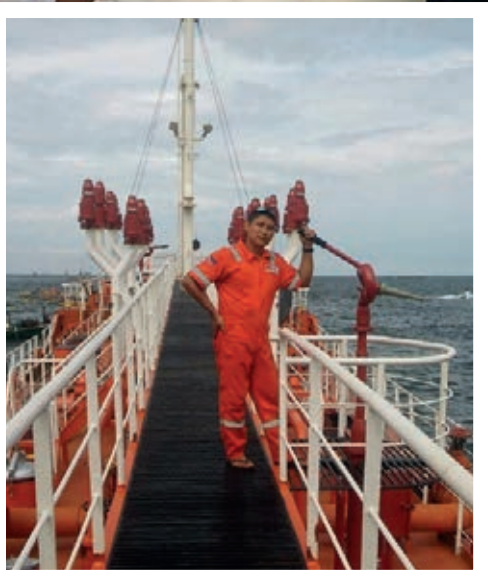
- AMSA သည် သင်္ဘောသား၏ အလုပ်အကိုင် စာချုပ် ပြဋ္ဌာန်းချက်များကို အတိအကျ အာဏာသက်ရောက်စေခြင်း မလုပ်နိုင်ပါ။ အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် ၎င်းအနေဖြင့် ITF မှ တိုင်တန်းချက် တင်သွင်းမှသာ အရေးယူဆောင်ရွက်မည့် ပုံပေါက်ပါသည်။
- 'မိတ်ဆက်ခရီးစဉ်' နှစ်ကြိမ်ပြီးဆုံးပြီးနောက် သင်္ဘောကုမ္ပဏီများသည် ပြဋ္ဌာန်းထားသည့် လုပ်ခ နှင့် ရပိုင်ခွင့် တာဝန်ရှိမှုများကို များသောအားဖြင့် မလိုက်နာကြတော့ပါ။
- သင်္ဘောများသည် အရေးယူဆောင်ရွက်မှု မပြီးဆုံးမီ ဩစတြေးလျနိုင်ငံ ရေပိုင်နက်မှ များသောအားဖြင့် ထွက်ခွာကြပါသည်။

၂၀၁၄ ခုနှစ် ပြည်ထောင်စု တရားရုံးတော် စီရင်ချက်က ယာယီလိုင်စင် ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် အသုံးပြုမှုကို ခွင့်ပြုလိုက်ခြင်း ကြောင့် ပြည်တွင်း-သင်္ဘောသားများ မဟုတ်သည့် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများဖြင့် နိုင်ငံခြား သင်္ဘောအသုံးပြုမှုများ တိုးပွားလာခဲ့သည် - ၂၀၁၄ ခုနှစ်တွင် ၂၅ ရာခိုင်နှုန်းရှိရာမှ ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် ၆၀ ရာခိုင်နှုန်းနီးပါးအထိ တိုးမြှင့်လာခဲ့သည်။

ဤပျော့ကွက်ဟာကွက်များကို ပြုပြင်ရန် ဥပဒေပြုမှုဆိုင်ရာနှင့် စည်းမျဉ်းကြီးကြပ်ရေးဆိုင်ရာ ပြောင်းလဲချက်များနှင့်တကွ ဩစတြေးလျနိုင်ငံအနေဖြင့် MLC အရ မည်သို့ စိစစ်ရမည်နှင့် မိမိ၏တာဝန်များကို မည်သို့လိုက်နာဆောင်ရွက်ရန် အရေးပါသည့် တိုးမြှင့်လုပ်ဆောင်မှုများအတွက် ITF သည် အဆိုပြုမှုများကို တည်ဆောက်နေလျက်ရှိပါသည်။ ■



Felix Roondina Impas Jr သင်္ဘောပေါ်နှင့် ITF
စိစစ်ရေးမှူး Arvin Peraltaနှင့်အတူ



ITF သည် စီမံရေး ကိုယ်စားလှယ် အား တရားမဝင် အခကြေး တောင်းခံမှုနှင့်ပတ်သက်၍ ပိတ်ပင်ပေးရန် တောင်းဆို

သင်္ဘောသားများထံမှ နေရာချရေး အခကြေးများကို တရားဝင် တောင်းခံသည့် ဖိလစ်ပိုင်-အခြေစိုက် အလုပ်သမား စုဆောင်းရေး အေဂျင်စီရုံးသည် ၎င်း၏လိုင်စင်ကို ၎င်း၏ တရားမဝင် လုပ်ကိုင်ပုံအား ထင်ရှားပြသလိုက်ပြီးနောက် ရပ်ဆိုင်း လိုက်ပါသည်။ အဆိုပါ အမှုကို ကိုင်တွယ်ခဲ့သည့် မနီလာမှ စိစစ်ရေးမှူး ဖြစ်သူ **Arvin Peralta** က သတင်းပို့သည်။

မနီလာမြို့တွင် အခြေစိုက်သည့် Global Marine and Offshore Resources Inc ကုမ္ပဏီကို ၂၀၂၂ ခုနှစ်နှောင်းပိုင်းတွင် ITFShipBeSure.org လမ်းညွှန်ရှိ အနီရောင်အဆင့် နာမည်ပျက်စာရင်းတွင် ဖော်ပြလိုက်သည် - ဤအေဂျင်စီရုံးမှတစ်ဆင့် အလုပ်အကိုင်ရှာဖွေခြင်းကို ရှောင်ကြဉ်ကြရန် သင်္ဘောသားများအား သတိပေးခြင်း တစ်ရပ်ဖြစ်သည်။

ITF သည် တိုင်းပြည်၏ စီမံရေး အေဂျင်စီ စနစ်ကို စည်းမျဉ်းကြီးကြပ်သည့် ဖိလစ်ပိုင် ရွှေ့ပြောင်းလုပ်သားများ ဌာန (Filipino Department of Migrant Workers (DMW)) က ငြင်းဆို၍မရနိုင်လောက်သည့် အထောက်အထားကို တင်ပြခဲ့သည်။ သင်္ဘောသား လေးဦးကို နေရာချပေးရေးအခကြေး တရားမဝင် တောင်းခံခဲ့သည်။ ၎င်းတို့၏ အလုပ်အကိုင် ကန့်ထိရိုက်တွင် ဖော်ပြထားသည်နှင့် မသက်ဆိုင်သည့် အလုပ်ရှင်ဖြစ်ပြီး မသက်ဆိုင်သည့် သင်္ဘောများပေါ် နေရာချပေးခဲ့သည့်အပြင် အချို့ သင်္ဘောသားများအား နှစ်လစာ လုပ်ခပေးရန် ကျန်ရှိနေသေးသည်။

DMW သည် တစ်ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ပင်လယ်ရေကြောင်း လိုင်စင် (Global Marine's license) ကို ရပ်ဆိုင်းလိုက်သော်လည်း များမကြာမီ ပြန်လည်လိုင်စင် ချပေးခဲ့သည်။ ITF က မျှော်လင့်သည်မှာ မိမိ၏ အထောက်အထားကြောင့် အေဂျင်စီရုံးကို ရာသက်ပန် ပိတ်ပင်လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ သို့သော် ITF က ယုတ်ညံ့သည့် အလုပ်ရှင်များမှ သင်္ဘောသားများအား ကာကွယ်ပေးရန် DMW အနေဖြင့် ချစားယိုယွင်းသည့် အေဂျင်စီကိုယ်စားလှယ်များကို ပြင်းပြင်းထန်ထန် အရေးယူပေးရန် ကိုလည်း တောင်းဆိုခဲ့သည်။

သင်္ဘောသား သုံးဦး - Ricardo Dagami Aya-ay, Ceasar Abes Jurilla နှင့် Toni Dawn Domanais de Guzman - တို့သည် သင်္ဘောပေါ်တွင် ညံ့ဖျင်းသည့် အလုပ်လုပ်ကိုင်ရာအခြေအနေနှင့် နေထိုင်ရေးအခြေအနေများအပြင် လုပ်ခ မရသည့်ကိစ္စနှင့် ပတ်သက်၍ တိုင်တန်းရန် ဇွန်လ ၂၈ ရက်နေ့တွင် ကျွန်တော့်အား ဆက်သွယ်ခဲ့ပါသည်။

စတုတ္ထမြောက်တစ်ဦးဖြစ်သူ Felix Roondina Impas Jr က များမကြာမီ ကျွန်တော့်ထံ ချဉ်းကပ်ခဲ့သည်။ တစ်ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ပင်လယ်ရေကြောင်း ကုမ္ပဏီ (Global Marine) သည် ၎င်းအား သင်္ဘောငယ်တစ်စီးပေါ် နေရာချပေးခဲ့ပြီး ၎င်းသင်္ဘောပေါ်တွင် သူ နေထိုင်မကောင်းဖြစ်ခဲ့သည်။ Global Marine က သူ၏ အခြေအနေမှာ အလုပ်-နှင့်ဆက်နွယ်သည်ဟု ငြင်းခုံပြီး သူ့အား ဆေးခွင့်လုပ်ခ သို့မဟုတ် ဆေးကုသခံ ပေးရန် ငြင်းဆိုခဲ့သည်။ ITF-အဖွဲ့ဝင် သမဂ္ဂ AMOSUP က သူ့အား နားမကျန် ခံစားခွင့်၊ ဆေးကုသခံ ပြန်ရရန်နှင့် မရသေးသည့်လုပ်ခများ ပြန်ရရန်အတွက် ဥပဒေဆိုင်ရာ လျှောက်ထားခြင်းကို ကူညီပေးခဲ့သည်။ သူ၏ တောင်းခံချက်ကို နိုင်ငံလုံးဆိုင်ရာ အလုပ်သမား ဆက်ဆံရေး ကော်မရှင် (National Labor Relation Commission) က စဉ်းစားသုံးသပ်နေစဉ် Felix သည် သင်္ဘောပေါ် ပြန်ရောက်နေပြီး ITF သင်္ဘောသားများ ယုံမှတ်အပ်နှံရေးအဖွဲ့က သူ့မိသားစု အား



“သင်္ဘောသားတွေကို နေရာချပေးတဲ့ အခကြေး တောင်းခံတဲ့ အေဂျင်စီရုံးတွေကို ရှောင်ကြဉ်သင့်ပါတယ်။ ၎င်းတို့က ဒီလို ဥပဒေ ဖောက်ဖျက်ကြပါတယ် ဘာလို့လဲဆိုတော့ သူတို့က သင်္ဘောပိုင်ရှင်ထံမှ ရဖို့ မမျှော်လင့်သောကြောင့်ဖြစ်ပါတယ်။ အဲ့ဒါကို အန္တရာယ်အဖြစ် သတိထားသင့်ပါတယ် - သင်ကလည်း မပေးရနိုင်ပါ။”

ငွေကြေး ပံ့ပိုးငွေ ခွင့်ပြုခဲ့သည်။

သင်္ဘောသားလေးဦးအနက် တစ်ဦးချင်း သက်သေခံသည်မှာ ၂၀၂၂ ခုနှစ် မတ်လနှင့် ဧပြီလတွင် ၎င်းတို့ကို အလုပ်ခန့်ပြီး ချက်ချင်း မနီလာရှိ Global Marine ၏ ရုံးခန်းများသို့ သွားရောက်ရပြီး သင်္ဘောအုပ်စု မန်နေဂျာဖြစ်သူ Gilbert Torrecer က နေရာချပေးခ အခကြေး USD600 နှင့် USD1,000 အကြား တောင်းခံသဖြင့် ၎င်းတို့ ပေးခဲ့ရသည်ဟုဆိုပါသည်။ ဤကိစ္စကို ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် (MLC) က တားမြစ်ထားသည်။ ၎င်းပြဌာန်းချက်ကို ဖိလစ်ပိုင်နိုင်ငံက အတည်ပြုထားပြီး နိုင်ငံဥပဒေများတွင် ပြဌာန်းထားပါသည်။

ITF စိစစ်ရေးမှူးချုပ်ရုံး ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ Steve Trowsdale က သတိပေးလိုက်သည်မှာ၊ “နေရာချပေးဖို့ အခကြေး တောင်းခံတဲ့ အေဂျင်စီရုံးကို သင်္ဘောသားတွေ ရှောင်ကြဉ်သင့်ပါတယ်။ သူတို့က ဒီလို ဥပဒေ ဖောက်ဖျက်ကြပါတယ် ဘာလို့လဲဆိုတော့ သူတို့က သင်္ဘောပိုင်ရှင်ထံမှ ရဖို့မမျှော်လင့်သောကြောင့်ဖြစ်ပါတယ်။ အဲ့ဒါကို အန္တရာယ်အဖြစ် သတိထားသင့်ပါတယ် - သင်တို့ကလည်း မပေးရနိုင်ပါဘူး။”

ITF သည် အဆိုပါ သင်္ဘောသား လေးဦးကို ဇူလိုင်လဦးပိုင်း၌ ဖိလစ်ပိုင်သို့ ပြန်သွားရန် ကူညီပေးခဲ့ပြီး နေရာချပေးသည့် အခကြေးများကို ပြန်အမ်းပေးရန် Global Marine ကို စည်းရုံးခဲ့သည်။ Global Marine သည် ဇူလိုင်လတွင် မရရှိသေးသည့် လုပ်ခများအတွက် Aya-ay နှင့် သဘောတူချက် ရရှိခဲ့သော်လည်း အခြားသုံးဦးမှာ ၎င်းတို့၏ နှစ်လစာ လုပ်ခအတွက် ဆက်လက်၍ တောင်းခံနေသေးဆဲဖြစ်ပါသည်။

နိုင်ငံရပ်ခြားတွင် အလုပ်လုပ်နေစဉ် ရွှေ့ပြောင်းလုပ်သားများ၏ အခွင့်အရေးများကို အကာအကွယ်ပေးသည့် ဖိလစ်ပိုင် နိုင်ငံရပ်ခြား အလုပ်အကိုင် စီမံခန့်ခွဲရေး (Philippine Overseas Employment Administration (POEA)) ၏ ကန်ထရိုက်စာချုပ်များ၊ စည်းမျဉ်းများကို ယုတ်ညံ့သည့် စီမံရေး ကိုယ်စားလှယ်အေဂျင်စီရုံးများက ပျက်ရယ်ပြုကြသည်။ ၎င်းတို့အနေဖြင့် ဖိလစ်ပိုင် သင်္ဘောဝန်ထမ်းများကို လိမ်ညာပြီး အခွင့်ကောင်းယူရန်အတွက် ခြိမ်းခြောက်ခြင်း၊ ငွေကြေးနှင့် အဆက်အသွယ်များကို အသုံးပြုခြင်းအားဖြင့် ကန့်သတ်ချက်များကို ရှောင်ကြဉ်နိုင်မည်ဟု ၎င်းတို့က မိုက်မိုက်ရိုင်းရိုင်း ယုံကြည်ကြသည်။ ■

အလုပ်အကိုင် ရှာဖွေနေသလား။ ShipBeSure ကိုဦးစွာ ကြည့်ပါ

သင် အလုပ်ကို မရှာခင်ကပင် ဝက်ဘ်ဆိုက်- ITF's ShipBeSure website - www.itfshipbesure.org/ ကို စိစစ်ပါ။

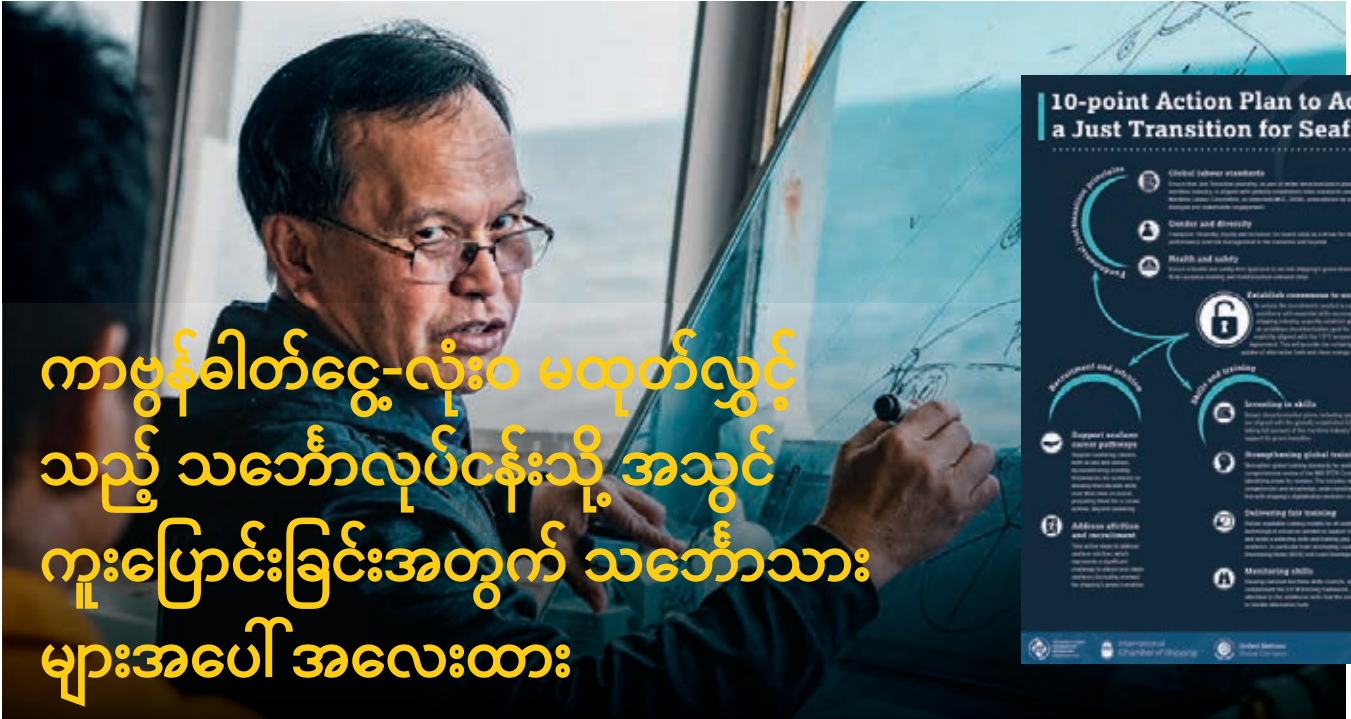
၎င်းအားဖြင့် သင့်အား အလုပ်သမား စုဆောင်းရေး လုပ်ငန်းဖြစ်စဉ်ကို လမ်းညွှန်ပေးပါလိမ့်မည်။ ထို့ပြင် ၎င်းသည် သင့်အား လိမ်ညာခံရခြင်းမှ လည်း ကာကွယ်ပေးနိုင်သည်။

ShipBeSure ကို ကောက်ကျစ်သော စီမံရေး အေဂျင်ကိုယ်စားလှယ်များကို ဖော်ထုတ်ပေးရန်နှင့် ၎င်းတို့အား မယုံကြည်ရသည့် အနီရောင် စာရင်းသွင်းရန် ရည်ရွယ်၍ ITF က ဖွဲ့စည်းခဲ့သည် - သို့မှသာ သင်္ဘောသားများ အနေဖြင့် ၎င်းတို့၏ ညွှတ်ကွင်းထဲ မကျရောက်တော့ပါ။

ShipBeSure တွင် အရေးကြီးသော သတင်းအချက်အလက်များနှင့် အကြံပြုချက်များဖြင့် ပြည့်နက်နေပြီး တစ်ခုမှတစ်ခုသို့ ရွှေ့ပြောင်းကြည့်ရှုရလွယ်ကူပါသည်။

- **စတင်လုပ်ခြင်း** - သင်္ဘောပေါ် မတက်မီအချိန်ကစပြီး အကယ်၍ သင် သင်္ဘောကိုယ်စားလှယ်ကို အသုံးပြုပါက ရှာဖွေကြည့်သင့်သည့်အရာအထိ သင် ဘာလုပ်ရမည်ကို လမ်းညွှန်ထားသည်။ ၎င်းတွင် ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် (MLC) အရ သင့်အခွင့်အရေးများကို ဖော်ပြထားသည်။ ၎င်းတွင် အပျော်စီးသင်္ဘောလုပ်ငန်းလည်ပတ်ပေးသူများနှင့် ဆက်သွယ်ရမည့်အသေးစိတ်အချက်များ ဖော်ပြထားပြီး အလုပ်ရှာသူများအနေဖြင့် လုပ်ငန်းလည်ပတ်ပေးသူများနှင့်တိုက်ရိုက် ဆက်သွယ်ရန် အကြံပြုပါသည်။
- **သင်္ဘောစီမံသည့်ကိုယ်စားလှယ်ကို ရှာပါ** - ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်၊ အိန္ဒိယ၊ အင်ဒိုနီးရှား၊ မြန်မာ သို့မဟုတ် ဖိလစ်ပိုင် နိုင်ငံတို့မှ တရားဝင် မှတ်ပုံတင်ထားသော သင်္ဘောစီမံရေးကိုယ်စားလှယ်ကို ရှာပြီး ၎င်းတို့၏ ITF အတန်းအစားအဆင့် သတ်မှတ်ထားချက်ကို ကြည့်ရှုပါ။ သိက္ခာမာမိရှိသည့် ကိုယ်စားလှယ်များမှာ အစိမ်းရောင် စာရင်းတွင် ရှိသည်။ အနီရောင် စာရင်းပါ အေးဂျင်ကိုယ်စားလှယ်များကို ရှောင်ကြဉ်ရန် သင့်အား အကြံပြုပါသည် - Global Marine ကဲ့သို့ ကိုယ်စားလှယ်ဖြစ်သည်။
- **လိမ်ညာသူများနှင့် အလုပ် အတုများ** - လိမ်လည်မှု လက္ခဏာများကို မည်သို့ ဖော်ထုတ်ပုံနှင့် အပျော်စီး သင်္ဘော ဖွဲ့စည်းတတ် လိမ်လည်မှုကို မည်သို့ဖော်ထုတ်ပုံ။ လူလိမ် သတိထား (Scam Alerts) ဆိုသည့် စာမျက်နှာတွင် လူလိမ်မှု၊ ကုမ္ပဏီအတုများနှင့် ဝက်ဘ်ဆိုက်များကို စိစစ်သည့် နည်းလမ်းရှိသည်။
- **သင်္ဘော၊ စိစစ်ရေးမှူး သို့မဟုတ် သမဂ္ဂ ကို ရှာကြည့်ပါ** - သင် အလုပ်လုပ်ရန် စဉ်းစားနေနိုင်သည့် သင်္ဘောအကြောင်း ပိုသိရန် ရှာကြည့်ပါ သို့မဟုတ် ကူညီပေးနိုင်သည့် အနီးဆုံး ITF စိစစ်ရေးမှူး သို့မဟုတ် အဖွဲ့ဝင် သမဂ္ဂကို ရှာပါ။
- **ကိုယ်စားလှယ် သို့မဟုတ် အတုအယောင်လိမ်လုပ်ဇာတ်ကို သတင်းပို့တိုင်တန်းပါ** - အကယ်၍ သင် အတုအယောင် လိမ်လုပ်ဇာတ် သို့မဟုတ် အတုအယောင်ကို သိရှိလျှင် ITF သို့ သတင်းပို့ပါ သို့မှသာ ITF အနေဖြင့် စုံစမ်းစစ်ဆေး ပေးနိုင်ပြီး ShipBeSure ကို ဖြစ်နိုင်သမျှ အလုံးစုံနှင့်သတင်းပြည့်စုံနေအောင် ဆက်လက် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်မည် ဖြစ်သည်။

သင် မသေချာသည့် အလုပ်ကမ်းလှမ်းချက်တစ်ခုနှင့်ပတ်သက်ပြီး အကြံဉာဏ်ယူရန်အတွက် - သို့မဟုတ် လူလိမ်အကြောင်း သတင်းပို့တိုင်တန်းရန်အတွက် - ITF ကို ဆက်သွယ်ပါ- jobscam@itf.org.uk အခြေခံစည်းမျဉ်းကို သတိပြုပါ- အကယ်၍ အလုပ်မှာ မယုံကြည်နိုင်လောက်အောင် ကောင်းလွန်းနေလျှင် သံသယဖြစ်ရန် အသေချာဆုံး ဖြစ်သည်။



ကာဗွန်ဓါတ်ငွေ့-လုံးဝ မထုတ်လွှင့်သည့် သင်္ဘောလုပ်ငန်းသို့ အသွင်ကူးပြောင်းခြင်းအတွက် သင်္ဘောသားများအပေါ် အလေးထား

အချို့သင်္ဘောသား အယောက် ရှစ်သိန်း (800,000) ၂၀၃၀ နှစ်များအလယ်ပိုင်းလောက်တွင် အပို လေ့ကျင့်သင်တန်း လိုအပ်မည် ဆိုသည့် သတိပေးချက်များကြောင့် ပိုမို တည်တံ့ခိုင်မြဲနေမည့် သင်္ဘောလုပ်ငန်း ကဏ္ဍကို တည်ဆောက်ရန်အတွက် အချက် ၁၀ ချက်ပါ အရေးယူလုပ်ဆောင်ရမည့်အစီအစဉ်ကို ထုတ်ပြန်ခဲ့ပါသည်။ ITF သင်္ဘောသားများနှင့် ကုန်းပိုင်း လမ်းပြဌာန ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိဖြစ်သူ **Fabrizio Barcellona** က မျှတသော အသွင်ကူးပြောင်းရေးမှာ သင်္ဘောသားများအတွက် ဘာကိုဆိုလိုကြောင်း ရှင်းပြပါသည်။

သင်္ဘောလုပ်ငန်းသည် လက်ရှိ၌ တစ်ကမ္ဘာလုံး ကာဗွန်ထုတ်လွှင့်မှု၏ သုံးရာခိုင်နှုန်း ရှိပါသည်။ လုပ်ငန်းအနေဖြင့် ရိုးရာ လောင်စာမှ နောက်တစ်မျိုးဖြစ်သည့် ကာဗွန်-ထုတ်လွှင့်မှု နိမ့်ကျသည့် - လုံးဝ မထုတ်လွှင့်သည့် လောင်စာသို့ ကူးပြောင်းရန်နှင့် ကမ္ဘာလေထုညစ်ညမ်းမှုကို ၂၀၅၀ ခုနှစ် မတိုင်မီ 1.5C သို့မဟုတ် အောက်အဆင့် သို့ ရောက်ရှိအောင် ကမ္ဘာ လျှာထားချက် ကို ကိုက်ညီစေမည့် နည်းပညာများ လိုအပ်ပါသည်။

လုပ်ငန်းကဏ္ဍကို ဤစိန်ခေါ်မှုအား တုံ့ပြန်ရန်အတွက် ပုံဖော်ပေးရန် သင်္ဘောသားများ သမဂ္ဂ၊ သင်္ဘောပိုင်ရှင်များနှင့် ကုလသမဂ္ဂ အဖွဲ့အစည်းများသည် ပင်လယ်ရေကြောင်း မျှတသည့် အသွင်ကူးပြောင်းရေး အလုပ်တပ်ဖွဲ့ (Maritime Just Transition Task Force) ကို COP26 ၌ ဖွဲ့စည်းလိုက်သည်။ အလုပ်တပ်ဖွဲ့သည် သုတေသန အသစ်ကို ဆောင်ရွက်ခိုင်းပြီး ၂၀၂၂ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလ တွင် COP27 ၌ ထုတ်ပြန်ခဲ့သည့် အရေးယူဆောင်ရွက်ရမည့် အစီအစဉ် ထူထောင်ရန်အတွက် သုတေသနတွေ့ရှိချက်များ အပေါ် အခြေခံခဲ့သည်။

ပင်လယ်ရေကြောင်း အကြံပေး DNV က ဦးစီးလုပ်ကိုင်သည့် သုတေသနက တွေ့ရှိခဲ့သည်မှာ ကာဗွန်ဓါတ်ငွေ့-လုံးဝ မထုတ်လွှင့်သည့် သင်္ဘောလုပ်ငန်းဆီသို့ ရှေ့ရှုရန် ၂၀၃၀ ခုနှစ်နှစ်ပိုင်းအလယ်လောက်မတိုင်မီ သင်္ဘောသား အယောက်ရေ ရှစ်သိန်း (800,000) သည် ထပ်ဆင့်အပို လေ့ကျင့်သင်တန်းများ လိုအပ်မည် ဖြစ်သည်။ သို့သော်လည်း သတိပေးလိုက်သည်မှာ နောက်တစ်မျိုး လောင်စာကိစ္စနှင့် ပတ်သက်ပြီး မသေချာမရေရာမှု အားနည်းချက်ကြောင့် လေ့ကျင့်သင်တန်းပို့ချရေးမှာ အဟန့်အတားဖြစ်နေရပါသည်ဟု ဆိုသည်။

အစီအစဉ်ကို စတင်ဖွင့်လှစ်လိုက်စဉ် ITF အထွေထွေ အတွင်းရေးမှူးဖြစ်သူ Stephen Cotton ကပြောကြားလိုက်သည်မှာ “ကောင်းတဲ့သတင်းတစ်ခုကတော့ သင်္ဘောသားတွေဟာ ဒီကူးပြောင်းရေးကိစ္စမှာ ပါဝင်လုပ်ကိုင်ပေးဖို့ ပြင်ဆင်နေကြပြီး စိတ်ပါဝင်စားနေကြပါတယ်။ သို့သော်လည်း သင်္ဘောဝန်ထမ်းတွေက သိရှိတဲ့

ကိစ္စဟာ ၎င်းတို့ကိုင်တွယ်ရတဲ့ လောင်စာဟာ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းပြီး လုပ်ငန်းကဏ္ဍ တစ်ခုအဖြစ် ကျွန်ုပ်တို့မှာ သူတို့ရဲ့ ကျွမ်းကျင်မှုတွေကို တိုးမြှင့်ပေးဖို့ ထူထောင်ထားတဲ့ လေ့ကျင့်သင်တန်း လမ်းကြောင်းတွေကို သိရှိလိုကြပါတယ်။ သင်္ဘောသားတွေနဲ့ အခြားသော ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမားတွေဟာ မတည်ငြိမ်တဲ့ ရာသီဥတုကြောင့် - ခြောက်သွေ့ပြီး သွားလို့မရတော့တဲ့ မြစ်တွေ၊ သမုဒ္ဒရာ မျက်နှာပြင် အပူချိန် မြင့်တက်နေတာတွေ၊ အပူလှိုင်းဒဏ်နဲ့ ရေကြီးခြင်းတို့ကြောင့် ပိတ်လိုက်ရတဲ့ “ဆိပ်ကမ်းတွေလို သက်ရောက်မှုတွေကို ကြိုတွေ့နေခဲ့ရပါတယ်။”

ကာဗွန်ဓါတ်ငွေ့-လုံးဝ မထုတ်လွှင့်သည့် အသွင်ကူးပြောင်းရေးကိစ္စတွင် အရေးယူဆောင်ရွက်ရမည့်အစီအစဉ်သည် သင်္ဘောသားများနှင့် လူမှုအသိုက်အဝန်းကို အလေးထားရန် သေချာအောင် ITF အနေဖြင့် ဦးဆောင်ရမည့် အခန်းကဏ္ဍတွင် ပါဝင်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။ ဆိုလိုသည်မှာ ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား အင်အားထု၏ ဘေးကင်းလုံခြုံရေးနှင့် ကျန်းမာရေးအပြင် အသက်အိုးအိမ်ကာကွယ်ရေးကိုပါ သေချာစေအောင်လုပ်ပေးရန်ဖြစ်ပါသည်။ ၎င်းတွင် လိုအပ်သည်မှာ -

- မည်သည့် သင်္ဘောသားကိုမျှ မခြန်လပ်ထားသည့် နည်းလမ်းဖြင့် ကျွမ်းကျင်မှု မြှင့်မားသော သင်္ဘောသား အင်အားထုကို ထိန်းသိမ်းထားစေရန် ကျွမ်းကျင်မှုပြန်လည်ဆန်းသစ်ပေးခြင်း၊ ကျွမ်းကျင်မှုမြှင့်တင်ပေးခြင်းနှင့် လေထုညစ်ညမ်းမှုကင်းမွဲစေသည့် ကျွမ်းကျင်မှု အသစ်ပျိုးထောင်ပေးခြင်းတို့ကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားခြင်း
- ကာဗွန်ဓါတ်ငွေ့ ထုတ်လွှင့်မှု လုံးဝ-မရှိသည့် သင်္ဘောနှင့် ကာဗွန်ဓါတ်ငွေ့ မဲ့-လောင်စာ ဖြန့်ချိရေး ကွင်းဆက် တစ်လျှောက်လုံးရှိ လုပ်ငန်းအတွက် အခွင့်အလမ်းများကို ဖော်ထုတ်ပေးခြင်း၊ နှင့်
- ဝန်ဆောင်ပေးရသည့် လူ့ဘောင် လောကကို ကိုယ်စားပြုရန် ကွဲပြားခြားနားကျယ်ပြန့်မှုနှင့် အမျိုးသား အမျိုးသမီး တန်းတူအခွင့်အလမ်းတို့ကို မြှောက်စားရန်လိုအပ်သည့် ပင်လယ်ရေကြောင်း လုပ်သားအင်အားထုကို အသိအမှတ်ပြုခြင်း။

တန်းတူ အရေးကြီးသည့် အကြောင်းခံများ- အသွင်ကူးပြောင်းရေးကို မည်သို့ ကုန်ကျခံမည်၊ မည်သို့က အကျိုးခံစားမည်၊ နှင့် ကုန်စည်ဖြန့်ချိရေး ကွင်းဆက်များကို မည်သို့ ထည့်သွင်းစဉ်းစားမည်ဆိုသည်ကိစ္စ - တို့တွင် ကာဗွန်ဓါတ်ငွေ့-လုံးဝ မထုတ်လွှင့်သည့် လောင်စာ ထုတ်လုပ်ရေးနှင့် ကိုင်တွယ်ရေး- ဆိပ်ကမ်း အခြေခံအဆောက်အအုံ၊ ကာဗွန်ဓါတ်ငွေ့- လုံးဝ မထုတ်လွှင့်သည့် သင်္ဘောတည်ဆောက်ရေးနှင့် ပြန်လည်အသုံးပြုစွမ်းပြုလုပ်ရေး၊ အပြင် ဆိပ်ကမ်း အလုပ်သမားများအား ကျွမ်းကျင်မှုပြန်လည်ဆန်းသစ်ရေးတို့ ပါဝင်ပတ်သက်ပါလိမ့်မည်။ ■

သင့်အနေဖြင့် အလုပ်တပ်ဖွဲ့ အကြောင်း ပိုမိုသိရှိနိုင်ပါသည် သို့မဟုတ် DNV အစီရင်ခံစာကို ဝက်ဘ်ဆိုက် <https://unglobalcompact.org/take-action/think-labs/just-transition/about> တွင် ဖတ်ရှုနိုင်ပါသည်။

ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် (MLC) အသစ်၏ ပြင်ဆင်ချက် များသည် သင်္ဘောသားများ အတွက် ထပ်ဆင့်အပို ကာ ကွယ်မှုကို ဆောင်ကျဉ်းပေး

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အလုပ်သမား အဖွဲ့အစည်း (International Labour Organization (ILO)) သည် ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် (Maritime Labour Convention (MLC)) တွင် ကိုဗစ် ကမ္ဘာ့ကပ် ဘေးကြီးနောက်ပိုင်း သင်္ဘောသားများ၏ အခွင့်အရေးများ ကာ ကွယ်မှုကို အင်အားတိုးချဲ့ပေးရန် ပြဋ္ဌာန်းချက်အသစ်ကို ပြဋ္ဌာန်း ပေးခဲ့သည်။ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အလုပ်သမား အဖွဲ့အစည်း (ILO) ၊ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အလုပ်သမား စံချိန်စံညွှန်းများဌာန ရှိ ပင်လယ်ရေကြောင်း ဌာနခွဲ အကြီးအကဲဖြစ်သူ **Beatriz Vacotto** ဆိုသူက ရှင်းလင်းတင်ပြသည်မှာ-

ကမ္ဘာ့ကုန်စည်များကို ဆက်လက် စီးဆင်းပေးနေသည့် သင်္ဘောသားများ၏ အခန်းကဏ္ဍကို ILO အနေဖြင့် အလွန် တန်ဖိုးထားပါသည်။ ဤနှစ်တွင် သင် တို့အား ထပ်ဆင့်အပို ကာကွယ်မှုများကို ဆောင်ရွက်ပေးရန်အတွက် အရေးကြီး သော ပြင်ဆင်မှု ရှစ်ခုကို MLC တွင် အတည်ပြုပြဋ္ဌာန်းခဲ့ပါသည်။ ၎င်းပြင်ဆင် မှုများမှာ ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ ၂၃ ရက်နေ့တွင် စတင် အာဏာတည်မည်ဖြစ် ပါသည်။

1. စီမံရေး အေဂျင်စီရုံးများ။ MLC က လက်ရှိ သတ်မှတ်ထားသည်မှာ အလုပ်အကိုင် စုဆောင်းရေး အေဂျင်စီရုံးများတွင် အာမခံ ကုမ္ပဏီကဲ့သို့ ကာ ကွယ်မှုစနစ်ကို ချမှတ်ထားသောကြောင့် အကယ်၍ အေဂျင်စီရုံးနှင့် တစ်စုံတစ် ဖွားယွင်းသည့် ကိစ္စတွင်ဖြစ်စေ သို့မဟုတ် သင့် သင်္ဘောပိုင်ရှင်က လုပ်ခပေး ရန် ပျက်ကွက်သည်အခါဖြစ်စေ သင့် လုပ်ခနှင့် ရပိုင်ခွင့်များကို သင် ပြန်ရ နိုင်ပါသည်။ ဤပြင်ဆင်ချက်က ဆိုလိုသည်မှာ ဤအေဂျင်စီရုံးများအနေဖြင့် သင်္ဘောသားများအား အကြောင်းကြား ရမည်၊ သင်နှင့်ဆက်ဆံခြင်း မပြုမီ သို့မဟုတ် ဆက်ဆံနေစဉ် ဤကာကွယ်မှုနှင့်ပတ်သက်၍ သင်၏ အခွင့်အရေး များ အကြောင်းကို အကြောင်းကြားရမည်။

2. သင်္ဘောစွန့်ပစ်မှု၊ အလံငါးနိုင်ငံများ။ ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံများနှင့် အလုပ်သမား ဖြန့်ချိသည့်နိုင်ငံများတွင် စွန့်ပစ်ခံရသည့် သင်္ဘောသားများကို ချက်ချင်း အိမ်ပြန်ပို့ပေးရန်အတွက်အပြင် သင်္ဘောပေါ် အစားထိုးဝင်ရောက်လာ သူများ၏ အခွင့်အရေးများ ကို ကာကွယ်ပေးရန်အတွက် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက် ပေးရန် တာဝန်ရှိပါသည်။ ဆိုလိုသည်မှာ မည်သည့်ကိစ္စတွင်မျှ စွန့်ပစ်ခံရသည့် သင်္ဘောသားများကို စွန့်ပစ်ခံရသည့် သင်္ဘောသား အသစ်တို့ဖြင့် အစားထိုး ပေးခြင်း မပြုလုပ်သင့်ပါ။ ILO နှင့် IMO သည် စွန့်ပစ်ခံရသည့် သင်္ဘောသား ကိစ္စများကို အလျင်အမြန် မည်သို့ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းပေးရမည်နှင့်ပတ်သက်၍ ဆိပ်ကမ်းနှင့် အလံငါး နိုင်ငံ အာဏာပိုင်များအတွက် လမ်းညွှန်ချက်များကို မကြာ မီ အတည်ပြုပေးပါလိမ့်မည်။

3. ဆေးဝါးကုသမှု ရပိုင်ခွင့်။ ချက်ချင်း ဆေးဝါးကုသရန်လိုအပ်ချက်ရှိနေသည့် သင်္ဘောသားများကို မိမိတို့၏ နယ်မြေတွင်းရှိ သင်္ဘောပေါ်မှ ရုတ်ချည်းဆင်း ပေးပြီး သင့်တော်သော ကုသမှုအတွက် ဆေးရုံဆေးခန်းများသို့ ရောက်ရှိရန် လုပ်ပေးရမည့် အစိုးရများ၏ တာဝန်ကို ဤပြင်ဆင်ချက်တွင် ပြင်ဆင်ပြဋ္ဌာန်း ထားသည်။ MLC သည် ယခုသော် 'ချက်ချင်း ဆေးဝါးကုသရန် လိုအပ်ချက်' ဟူသော စကားရပ်တွင် အခြားသော ကိစ္စများအနက် သင်္ဘောပေါ် ပျောက်ကင်း ရန် မစီမံနိုင်သည့် ဆိုးဝါးလွန်း သည့် နာကျင်မှု၊ သေကြောင်းကြုံစည်မည့် အန္တရာယ်၊ နှင့် တယ်လီ-ကျန်းမာရေး အကြံပေး ဝန်ဆောင်မှုက ကမ်းပေါ်၌ ကု သမှု ရယူရန် အကြံပြုသည့် ကိစ္စများပါဝင်သည်ဟု အဓိပ္ပါယ်သတ်မှတ်ထား ပါသည်။ ပြင်ဆင်ချက်သည် သင်္ဘောပေါ် သေဆုံးသွား သည့် သင်္ဘောသားများ၏ အလောင်း သို့မဟုတ် ပြာများကို အိမ်ပြန်ပို့ပေးရန်ကိုလည်း ရည်ရွယ်ပြဋ္ဌာန်း ထားပါသည်။



4. အင်တာနက် အချိတ်အဆက်။ 'လူမှု ချိတ်ဆက်နေမှု' အခွင့်အရေးကို ပင်လယ် ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ် (MLC) တွင် အတိအကျ ထည့်သွင်းပြဋ္ဌာန်း ထားသည်။ ဆိုလိုသည်မှာ သင်္ဘောပိုင်ရှင်များအနေဖြင့် မိမိတို့၏ သင်္ဘောများ ပေါ်ရှိ သင်္ဘောသားများအား အင်တာနက် အချိတ်အဆက်ရရှိစေရန် သင့်တော် သော အကြေးဖြင့် ထိုက်သင့်သလို လက်တွေ့ကျနိုင် သမျှ လုပ်ပေးသင့်သည်။ ထို့ပြင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အလုပ်သမား စာချုပ် (MLC) ကို အတည်ပြု ထားသည့် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ သည် မိမိတို့၏ ဆိပ်ကမ်းများတွင် အင်တာနက် အချိတ်အဆက်ကို လုပ်ပေးသင့်သည်။

အခြားသော ပြင်ဆင်ချက် သုံးခုက ပြဋ္ဌာန်းသည်မှာ သင်္ဘောသားများအတွက် သင့်တော်သော အရည်အသွေးရှိသည့် သောက်ရေသန့်ကို အခမဲ့ ထားရှိပေးရ မည့်တာဝန်ကို ပြဋ္ဌာန်းထားသည်။ ထို့ပြင် သင်္ဘောပေါ်၌ အာဟာရ မျှမျှတတပါရှိ သည့် အစားအစာ၏ အရေးကြီးပုံကို ထင်ဟတ်ဖော်ပြထားသည်။ သင်္ဘောသား များအနေဖြင့် သင့်တော်သော အရွယ်အစားရှိ ကိုယ်ပိုင်းအကာအကွယ်ပေး ဝတ်စုံ ကိုရိယာ ရရှိရမည်ဟု ဖော်ပြထားသည်။ ၎င်းအပြင် အကယ်၍ သင်္ဘောပိုင်ရှင် က မှတ်ပုံတင် ပိုင်ရှင်နှင့် ကွဲလွဲသည့်ကိစ္စ၌ ငွေကြေးဆိုင်ရာ လုံခြုံရေး လက်မှတ် များနှင့်ပတ်သက်၍ မှတ်ပုံတင် ပိုင်ရှင်၏အမည်ကို ဖော်ပြရန်တာဝန်တို့ကို ပြဋ္ဌာန်း ထားပါသည်။

နောက်ဆုံးအနေဖြင့် ပင်လယ်ပြင်၌ သင်္ဘောသား သေဆုံးမှု အားလုံး ကို အသေအချာ စုံစမ်းစစ်ဆေးရန်နှင့် ၎င်းတို့အား မှတ်တမ်းတင်ရန်အပြင် တစ် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ မှတ်ပုံတင်၌ ထုတ်ပြန်ပေးနိုင်ရန် ILO သို့ နှစ်စဉ် သတင်းပို့ရန်ကို လည်း တာဝန်အသစ်အဖြစ်ပါရှိပါသည်။

MLC မကြာခင် မေးလေ့ရှိသော မေးခွန်းများပါရှိသည့် အခမဲ့ရယူနိုင်သော အက်စ်ကို ဝက်ဘ်ဆိုက်- <https://faqmlc.ilo.org/> တွင် ဒေါင်းလုဒ်ဆွဲယူပါ။

UK သမဂ္ဂများသည် ဥရောပကို တွန်းအားပေး - ကူးတို့ သင်္ဘော ဝန်ထမ်းများကို အလုပ်ဖြုတ်ပစ်မှုကို ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် ဆန့်ကျင်

၂၀၂၂ ခုနှစ် မတ်လ၌ P&O အလုပ်သမားများအား ထိတ်လန့်ဖွယ်ရာ အစုလိုက်အပြုံလိုက် အလုပ်ဖြုတ်ပစ်လိုက်မှုသည် UK သမဂ္ဂများအနေဖြင့် ကူးတို့ကုမ္ပဏီများက အလုပ်ဖြုတ်ပစ်ခြင်းများကို အဆုံးသတ်ပေးရန် မည်သို့ရှာကြံလုပ်ဆောင်နေသည်ကို အခိုင်အမာ သတိပေးချက် တစ်ရပ်ဖြစ်ပါသည်။ ITF သင်္ဘောသားများနှင့် ကုန်းပိုင်း လမ်းကြောင်းပြ ဌာန လက်ထောက် ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိဖြစ်သူ **Steve Yandell** က ရှင်းပြသည်မှာ



သတင်းများ၌ P&O Ferries ကူးတို့ကုမ္ပဏီက UK ၌ သင်္ဘောသား အယောက် 786 ယောက်ကို တရားမဝင် အလုပ်ဖြုတ် လိုက်သည်ကို လူထု မကျေနပ်ချက်များ ထွက်ပေါ်လာခဲ့သည်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ် မတ်လ ၁၇ ရက်နေ့တွင် အလုပ်သမားများမှာ ကြိုတင်အသံသွင်းထားသည့် Zoom မှတစ်ဆင့် အလုပ်ဖြုတ်ခံလိုက်ရသည်ကို မိနစ် ၃၀ ကြို၍အကြောင်းကြားခြင်းဖြင့် အသိပေးခံလိုက်ရသည်။ ကုမ္ပဏီသည် မိမိ၏ လုပ်သားအင်အားထုကို ဆွေးနွေးရန် ပြဌာန်းထားသည့် တာဝန်များကို လျစ်လျူရှု၍ လုပ်ဆောင်ခဲ့သည်။

P&O Ferries ကူးတို့ကုမ္ပဏီကို (global ports giant DP World) က ပိုင်ဆိုင်သည်။ ၎င်းသည် မှတ်တမ်းတင်လောက်သည့် အမြတ်ငွေကို ၂၀၂၂ ခုနှစ် ပထမနှစ်ဝက်တွင် အမေရိကန်ဒေါ်လာ USD721 သန်း ရရှိခဲ့သည်ဟု မှတ်တမ်းတင်ထားသည်။ ၎င်းမှာ နှစ်စဉ် စာရင်းမှ 52 ရာခိုင်နှုန်းကျော် ဖြစ်သည်။ သို့သော်လည်း ကူးတို့ကုမ္ပဏီသည် မိမိ၏ အလုပ်သမားများကို အလုပ်ဖြုတ်ခဲ့သည် သို့မှသာ ၎င်းအနေဖြင့် ပိုမို ဈေးပေါသည့် အေဂျင်စီ အလုပ်သမားများကိုခေါ်ယူနိုင်ခဲ့သည်။

၎င်းတွင် ထိုလုပ်ရပ်နှင့်ပတ်သက်ပြီး ဆိုးဝါးသည့် လုံခြုံရေး စိုးရိမ်မှုများလည်း ရှိခဲ့သည်- ဥပမာအားဖြင့် ယူကေ ပင်လယ်ရေကြောင်းနှင့် ကမ်းခြေစောင့် အေဂျင်စီ (UK Maritime and Coastguard Agency (MCA)) မှ စိစစ်ရေးမှူးများက ဖမ်းဆီးခံထားရသည့် P&O Ferries သင်္ဘောများအနက် တစ်စီးပေါ်တွင် မကြိုခွဲဖူးသေးသည့် သီးခြား ဖောက်ဖျက်မှု 31 ခုကို စာရင်းပြုထားသည်။ မီးအန္တရာယ် လုံခြုံရေးမှသည် သက်ကယ်လေ့ အစမ်းလေ့ကျင့်ခြင်းအထိ ဖြစ်သည်။

P&O Ferries အလုပ်အမှုဆောင် အရာရှိချုပ် Peter Hebblethwaite က UK ပါလီမန်အမတ်များသို့ အရှက်ကင်းမဲ့စွာ ဝန်ခံခဲ့သည့်တိုင် သူသည် UK ၏ တရားဝင် အလုပ်မှအနားပေးရခိုင်ခိုင်ခံ့ခြင်းဆိုင်ရာ ပြဌာန်းချက်များကို လိုက်နာရန်

ပျက်ကွက်ခဲ့သော်လည်း ၂၀၂၂ ခုနှစ်ကုန်ဆုံးပိုင်းအထိ ကုမ္ပဏီအပေါ်မည်သည့်အစိုးရကမ္ဘာ့ အပြစ်ပေး ပိတ်ပင်မှု မရှိခဲ့ပါ။

ITF အဖွဲ့ဝင် သမဂ္ဂများနှင့် UK အစိုးရတို့သည် ယခုအခါ UK ဆိပ်ကမ်းပြင်ပလုပ်ကိုင်နေသည့် ကူးတို့လုပ်ငန်း အားလုံးအပေါ်သက်ဆိုင်မည့် အနည်းဆုံး စံချိန်စံညွှန်း အခြေခံစည်းမျဉ်းဘောင် သဘောတူညီချက်နှင့်ပတ်သက်၍ ဆွေးနွေးမှုများကို စတင် ဆောင်ရွက်နေပြီဖြစ်ပါသည်။ သမဂ္ဂများသည် ဥပဒေအရ- ချည်နှောင်မှုရှိသည့် ဥပဒေပြုရေးအတွက် လျှောက်လဲတင်ပြခဲ့ ကြသော်လည်း ၎င်းကို အစိုးရအနေဖြင့် သမဂ္ဂများနှင့် အလုပ်ရှင်များက စောင့်ကြပ်ကြီးကြပ်မည့် သဘောအလျောက် သဘောတူညီချက် အဖြစ်သာ တင်သွင်းရန် ကြိုးစားမည့်ပုံပေါက်နေပါသည်။ ဥပဒေကြမ်းကို ပါလီမန်သို့ ၂၀၂၃ ခုနှစ် စောစောပိုင်းတွင် တင်သွင်းမည်ဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် သမဂ္ဂများသည် ပြင်ဆင်ပြောင်းလဲချက်များ လုပ်ပေးရန်အတွက် ဆက်လက် တင်ပြနေပါလိမ့်မည်။

အလုပ်ဖြုတ်ခြင်းကို အဆုံးသတ်ရန် ပိုမို ကြိုးစားသောအနေဖြင့် ITF နှင့် ၎င်း၏ ဥရောပ အဖွဲ့ဝင်များ၊ ETF တို့က နိုင်ငံအစိုးရများ အနေဖြင့် ဥရောပ ရေပိုင်နက်များတွင် ကူးတို့သင်္ဘောများပေါ် အလုပ်လုပ်ကိုင်သည့် သင်္ဘောသားများအပေါ် ၎င်းတို့၏ မူဝါဒများ သက်ဆိုင်စေသည်ကို သေချာစေရန်အတွက် ပူးတွဲ သာနာမျှတသော ကူးတို့ အလုပ်တပ်ဖွဲ့ (Fair Ferries Taskforce) ကို ဖွဲ့စည်းခဲ့သည်။

ETF အဖွဲ့ဝင် ပြင်သစ် သမဂ္ဂများသည် ပြင်သစ်အစိုးရအား လှုံ့ဆော်ပေးခဲ့သည်။ တုံ့ပြန်သောအနေဖြင့် ပြင်သစ်သည် UK နှင့် ပြင်သစ်နိုင်ငံအကြား ပြေးဆွဲသည့် ကူးတို့သင်္ဘောများပေါ် အနည်းဆုံး စံချိန်စံညွှန်းများကို သွတ်သွင်းပေးရန်အတွက် ထောက်ခံ ကြောင်း ထုတ်ဖော်ပြောခဲ့သည်။ လက်ရှိအချိန်၌ ITF အဖွဲ့ဝင်ကြသည့် UK သမဂ္ဂများသည် ကူးတို့သင်္ဘောများပေါ် အလုပ်ဖြုတ် ပစ်ခြင်းကိစ္စကို ဆန့်ကျင် လှုံ့ဆော်မှုအား ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် တိုးမြှင့်လုပ်ဆောင်သွားပါလိမ့်မည်။ ■

တစ်ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ကွန်ရက်ရှိ ITF စိစစ်ရေးမှူးများသည် ကမ္ဘာ့ သင်္ဘောသားများကို ဝန်ဆောင်ပေးလျက်ရှိ

ITF ၏ စိစစ်ရေးမှူးသည် အကူအညီလိုအပ်နေသည့် သင်္ဘောသားများအား ပံ့ပိုးကူညီရန် ရှိနေပါသည်။ ပင်လယ်ရေကြောင်းသင်္ဘောသားများ သတင်းလွှာစာစောင်တွင် စိစစ်ရေးမှူး အသစ်စက်စက် အဖွဲ့ ၁၀ ဖွဲ့ အာရပ်ကမ္ဘာ အဖွဲ့၏ ကိုယ်ရေးအကြောင်းများ ပါရှိပြီး ITF's ဒေသခံ အဆက်အသွယ်ကွန်ချာ၏ သမဂ္ဂ ဆက်သွယ်ရမည့်သူများကို တင်ပြထားသည်

အသစ်စက်စက် စိစစ်ရေးမှူးများအား တွေ့ဆုံပါ



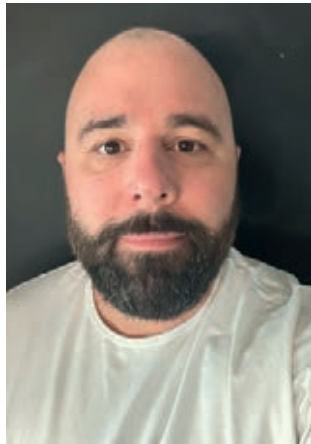
Rodrigo Pinto Aguero
(Valparaiso, Chile – Federacion de Tripulantes de la Marina Mercante de Chile, FETRICH, and Sindicato Interempresas Profesional de Oficiales de la Marina Mercante de Chile, SIPROMAM)

ကျွန်တော်သည် ချီလီနိုင်ငံ ရေကြောင်း သိပ္ပံကျောင်း (Chilean Naval School) 1982 ခုနှစ်တွင် စတင်တက်ရောက်ခဲ့ပြီး 1987 ခုနှစ်တွင် ရေတပ် သင်္ဘော အရာရှိ (midshipman) ဖြစ်လာခဲ့သည်။ ကျွန်တော်သည် 1993 ခုနှစ်တွင် ရေကြောင်းပြ တတ်ကျွမ်းမှု အောင်လက်မှတ်ကို ရရှိခဲ့ပြီး ၎င်း အချိန်မှစ၍ ရေကြောင်းနှင့် ပင်လယ် ရေကြောင်း သိပ္ပံ (Naval and Maritime Sciences) ဘွဲ့ကို ရရှိခဲ့ပြီး နိုင်ငံခြား ရေးရာများနှင့် လူသား အရင်းအမြစ်များ နှစ်မျိုးလုံးတွင် ဒီပလိုမာ ရရှိခဲ့သည်။ SIPROMAM အဖွဲ့ဝင် အဖြစ် 1998 ခုနှစ်တွင် ရရှိခဲ့ပြီး ကျွန်ုပ် သည် 2006 ခုနှစ်တွင် သမ္မတ အဖြစ် အရွေးခံခဲ့ရသည်။



Hakimah Saiful Bahri
(Port Klang, Malaysia - National Union of Seafarers of Peninsular Malaysia)

ကျွန်မတွင် ၁၃ နှစ်ကြာ အရာရှိ ချုပ်နှင့် အကြီးတမ်း အရာရှိအဖြစ် အတွေ့အကြုံရှိပါသည်။ ကျွန်မသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာနှင့် နိုင်ငံစုံ သင်္ဘောလုပ်ငန်းနှင့် ရေနှင့်ခါတ်ငွေ့ ကုမ္ပဏီများ နှစ်မျိုးလုံးတွင် ဝန်ထမ်း ခဲ့ပါသည်။ ကျွန်မသည် Port Klang တွင် အခြေစိုက်သော်လည်း မလေးရှားရှိ အခြား ဆိပ်ကမ်းများအတွက်ပါ လုပ်ကိုင်ပေးရ ပါသည်။



Joshua Bobic
(Los Angeles, USA – ILWU/IBU)

ကျွန်တော်သည် ပင်လယ်ရေကြောင်း လုပ်ငန်းကဏ္ဍတွင် နှစ် ၂၀ ကျော် နေခဲ့ပြီး ကျွန်တော့ သမဂ္ဂတွင် ၁၇ နှစ်၊ အလုပ်သမား ကိုယ်စားလှယ်နှင့် ဘေးကင်းလုံခြုံရေး ကော်မတီ အဖွဲ့ဝင် အပါအဝင်ဖြစ်ပါသည်။ ကျွန်တော်သည် သင်္ဘောသားများ၏ အခွင့်အရေးများနှင့် နေထိုင်ရေး အခြေအနေများ အတွက် တိုက်ပွဲဝင်တင်ပြရန်အတွက် ITF ကို ပူးပေါင်းခဲ့ပါသည်။ ကျွန်တော်သည် ညီအစ်ကို မောင်နှမများနှင့်အတူ လုပ်ကိုင်ရန် မျှော်လင့်နေပါသည်။



Brian Gallagher
(Brisbane, Australia – Maritime Union of Australia)

ကျွန်တော် မျိုးဆက်-လေးဆက် မြောက် သင်္ဘောသားတစ်ဦးဖြစ်ပါသည်။ နှစ် ၄၃ နှစ်အတွင်း ကျွန်တော်သည် ပင်လယ်ရေကြောင်း ကဏ္ဍ တိုင်းတွင် အလုပ်လုပ်ကိုင်ခဲ့ပါသည်။ ရေနံတင်သင်္ဘော၊ ဆွဲသင်္ဘော၊ ကမ်းလွန်၊ ကယ်ဆယ်ရေး၊ နှုန်းမြေရှင်းသည့်သင်္ဘော၊ ကားတင် သင်္ဘော၊ ရေနံတွင်းတူး စူးစမ်းရှာဖွေ သင်္ဘော၊ နှင့် မီးပြသင်္ဘောများ အပါအဝင် ဖြစ်ပါသည်။ ကျွန်တော်သည် အစွမ်းထက်သည့် MUA ၏ အသင်းဝင်ကြေးပေးရသည့် အသင်းဝင်ဖြစ်ရခြင်းကို ဂုဏ်ယူပြီး သမဂ္ဂရုံး၌ အရာရှိတစ်ဦးဖြစ်ရသည်ကို များသောအားဖြင့် ကျေနပ်ပါသည်။



Leo Hwang
(Incheon, Korea – Korean Federation of Port and Transport Workers' Unions)

ကျွန်တော်သည် KFPTWU အတွက် မူဝါဒ ညွှန်ကြားရေးမှူးအဖြစ် ၁၂ နှစ်ကြာ အလုပ်လုပ်နေလျက်ရှိပါသည်။ ကျွန်တော်သည် ITF စိစစ်ရေးမှူးချုပ်ရုံး အဖွဲ့၏ အဖွဲ့ဝင်ဖြစ်ရသည်ကို အလွန် ဂုဏ်ယူရပြီး ကမ္ဘာတစ်ဝန်းတွင် ရှိသည့် စိစစ်ရေးမှူးတိုင်းနှင့် ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိတိုင်းနှင့် အတူလုပ်ကိုင်ရမည်ကို စိတ်လှုပ်ရှားလျက်ရှိပါသည်။



Jim McVeigh
(Dublin, Ireland – SIPTU)

ကျွန်တော်သည် အိုင်ယာလန်နိုင်ငံ၏ အကြီးဆုံး အထွေထွေ အလုပ်သမားသမဂ္ဂ (SIPTU) တွင် ယခင် လုပ်ငန်းကဏ္ဍ စည်းရုံးရေးမှူးတစ်ဦးဖြစ်ပါသည်။ ITF စိစစ်ရေးမှူးချုပ်ရုံးကို မပူးပေါင်းမီ ကျွန်တော်သည် အိုင်ယာလန်နိုင်ငံ ဆိပ်ကမ်းများတွင် ဆိပ်ကမ်းအလုပ်သမားများကို စည်းရုံးရသည့် တာဝန်ကို ၁၀ နှစ် တာဝန်ယူခဲ့ရပြီး အလုပ်သမား သမဂ္ဂ အရာရှိအဖြစ် ကြွယ်ဝသည့် အတွေ့အကြုံကို ရယူခဲ့ပါသည်။



Goodlife Okoro
(Lagos, Nigeria – Maritime Workers' Union of Nigeria)

ကျွန်တော်တွင် စီးပွားရေး စီမံခန့်ခွဲမှုတွင် HND ရရှိပြီး ငြိမ်းချမ်းရေးနှင့် ပဋိပက္ခ ဖြေရှင်းရေးတွင် ဘွဲ့ရခဲ့ပါသည်။ ကျွန်တော်သည် သင်္ဘောသားအဖြစ် အလုပ်လုပ်ခဲ့ပြီး MWUN တွင် ရာထူးအမျိုးမျိုးကို ထမ်းဆောင်ခဲ့ပါသည်။ ခရိုင် ဥက္ကဋ္ဌ နှင့် ဇုံနယ်မြေ ဒု ဥက္ကဋ္ဌ အပါအဝင်ဖြစ်ပါသည်။ ကျွန်တော်၏ ပညာရည် အတွေ့အကြုံနှင့် လုပ်ငန်းကဏ္ဍ အတွေ့အကြုံသည် ITF စိစစ်ရေးမှူးအဖြစ် အလုပ်တာဝန်များသည့် တာဝန်ကို ထမ်းဆောင်ရန် အထောက်အကူပြုပါမည်။



Adan Suarez
(Montevideo, Uruguay - UTT)

ကျွန်တော်သည် နှစ်ပေါင်း ၃၀ ကျော် သင်္ဘောသားကြီးကြပ်ရေးမှူး (bosun) အဖြစ် လုပ်ကိုင်ခဲ့ပြီး ကျွန်တော်၏ သမဂ္ဂတွင် အချိန်ပြည့် လုပ်ခဲ့ပါသည်။ ၂၀၁၉ ခုနှစ်ကစ၍ ကျွန်တော်သည် ITF ဆက်သွယ်ရမည့်သူ ဖြစ်ခဲ့ပါသည်။ ကျွန်တော်၏ သင်္ဘောလိုက်သည့် အတွေ့အကြုံတွင် သဘောတူစာချုပ်များ မူကြမ်းရေးဆွဲခြင်း၊ တောင်းခံချက်များကို ဖြေရှင်းပေးခြင်းနှင့် သင်္ဘောသား အိမ်ပြန်ပို့ခြင်း ကိစ္စတို့ ပါဝင်သည်။ ITF စိစစ်ရေးမှူးအဖြစ် ကျွန်တော်သည် လူမှုရေး တရားမျှတမှုနှင့် သင်္ဘောသားများ၏ အခွင့်အရေးများအတွက် တိုက်ပွဲဝင်လှုပ်ရှားပါမည်။



Nino Torrevillas
(Cebu, Philippines - Associated Philippine Seafarers Union)

ကျွန်တော်သည် ဥပဒေဘွဲ့ ရရှိခဲ့ပြီး ကျွန်တော်၏ သမဂ္ဂ ဥပဒေကိစ္စနှင့် လူထုဆက်ဆံရေးများကိစ္စတွင် စိစစ်ရေး ညွှန်ကြားရေးမှူးအဖြစ် အထူးပြုဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ ထို့ပြင် တက္ကသိုလ် ပင်လယ်ရေကြောင်း ပါမောက္ခတစ်ဦးဖြစ်ပါသည်။ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအလုပ်သမား၏ သားဖြစ်သည့်အလျောက် ကျွန်တော်သည် အလုပ်သမား ရုန်းကန်မှုများကို မျက်မြင်ကိုယ်တွေ့ဖြစ်ပါသည်။ ITF စိစစ်ရေးမှူးအဖြစ် ပိုမိုကောင်းမွန်သော ပင်လယ်ရရှိရေးအတွက် တိုက်ပွဲဝင်ရာ၌ နှိပ်စက်ခံရပြီး ပြောဆိုသံများ မပေါက်ရောက်သည့် အလုပ်သမားများနှင့် ၎င်းတို့၏ ပြောဆိုခွင့်များအတွက် ဆက်လက် ရပ်တည်ပေးသွားပါမည်။



Kim Youngin
(Busan, Korea – Federation of Korean Seafarers' Unions)

လွန်ခဲ့သည့် ခုနှစ်နှစ် သင်္ဘောအရာရှိအဖြစ် ကျွန်တော်၏ အတွေ့အကြုံအားဖြင့် သင်္ဘောသားများ၏ အကျိုးနှင့် ရပိုင်ခွင့်များအတွက် လုပ်ကိုင်ပေးရန် ကျွန်တော့်အတွက် အခွင့်အလမ်းများ ရရှိခဲ့သည်။ တစ်ခါတစ်ရံ ကျွန်တော် ခံစားခဲ့ရသည်မှာ သင်္ဘောသားများကို ခွေးသွားစိပ်ကဲ့သို့ လွယ်လွယ်ကူကူ အစားထိုးပစ်နိုင်သလို အသုံးချကြသည်။ သူတို့ကို ကောင်းကောင်းမွန်မွန် ဆက်ဆံသင့်ပါသည်။ ကျွန်တော့်အနေဖြင့် သင်္ဘောသားများကို ဝန်ဆောင်ပေးရန်အတွက် ဤတာဝန် အသစ်ကို ကြိုဆိုပါသည်။

အာဖရိကနှင့် အာရပ် ကမ္ဘာ စိစစ်ရေးမှူးချုပ် အဖွဲ့များကို တွေ့ဆုံ

အာဖရိကဒေသတွင် အကူအညီတောင်းခံကြသည့် သင်္ဘောသား အရေအတွက် တိုးမြှင့်များပြားလာသည်ကို ကျွန်တော်တို့ မြင်တွေ့ရသည့်အတွက်ကြောင့် ITF သည် ထို နေရာတွင် စိစစ်ရေးမှူးများ၏ ကွန်ရက်ကို တိုးချဲ့ပေးလျက်ရှိပါသည်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် ကျွန်တော်တို့သည် Nigeria နိုင်ငံတွင် စိစစ်ရေးမှူးအသစ်ကို ခန့်အပ်ခဲ့ပြီး ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် Senegal ၌ မရှိခဲ့ဖူးသည့် ပထမဦးဆုံး စိစစ်ရေးမှူးကို ခန့်အပ်ပါလိမ့်မည်။ ဤခန့်အပ်မှုများသည် Ghana, Kenya နှင့် Cote d'Ivoire နိုင်ငံနှင့် အာရပ်ကမ္ဘာရှိ Morocco နှင့် Algeria ရှိ ကျွန်တော်တို့၏ စိစစ်ရေးမှူးများ ပူးပေါင်းမှုသည် ဒေသနှစ်ခုလုံးတွင် ITF ချမှတ်လိုက်သည့် အရေးကြီးမှု ပြသရာရောက်ပါသည်။



Joachim Djedje (Abidjan, Cote d'Ivoire – Syndicat des Marins Ivoiriens au Commerce)
ယခင် သင်္ဘောကုန်းပတ် အရာရှိအဖြစ် ကျွန်တော်သည် အလုပ်သမား သမဂ္ဂ လောကကို ၁၉၉၀ ခုနှစ်စောစောပိုင်းက ဝင်ရောက်ခဲ့ပါသည်။ သင်္ဘောသားများ၏ သမဂ္ဂတွင် အထွေထွေ အတွင်းရေးမှူးအဖြစ် ကျွန်တော်၏ ရာထူးမှာ အလွန် အသုံးဝင်ခဲ့ပါသည်။ ၎င်းကြောင့် ကျွန်တော် အား ပင်လယ်ရေကြောင်းနှင့် ဆိပ်ကမ်း လှုပ်ရှားသူများနှင့် သုံးစွဲသူများနှင့် ပိုမိုနီးကပ်စေခဲ့ပြီး ITF နှင့်ပင် နီးကပ်လာခဲ့ပါသည်။ ကျွန်တော် သည် ITF တွင် ရာထူးအမျိုးမျိုးကို ထမ်းဆောင်ခဲ့ပါသည်။ နိုင်ငံလုံးဆိုင်ရာ ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ၊ နှင့် အာဖရိက သင်္ဘောသားများ ကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ အပါအဝင်တို့ဖြစ်ပါသည်။



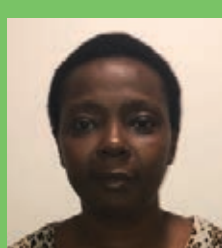
Catherine Haizel (Tema, Ghana – Ghana Merchant Navy Officers' Association, GMNOA)
ကျွန်မသည် Regional Maritime University ရှိ ရေကြောင်း ပညာရေး ဌာန၌ အကြီးတမ်း ကထိကဟောင်း တစ်ဦးဖြစ်ခဲ့ပြီး ၎င်းတွင် ကျွန်မ အချိန်ပိုင်း ဆက်လက် လုပ်ကိုင်လျက်ရှိပါသည်။ ကျွန်မသည် ၇၀ ခုနှစ်များ၏ အလယ်ပိုင်းလောက်ကစ၍ အလုပ်သင် အရာရှိဖြစ် ပြီးကတည်းက GMNOA အဖွဲ့ဝင် တစ်ဦးဖြစ်ခဲ့ပြီး ၂၀၀၅ ခုနှစ်တွင် အလုပ်အမှုဆောင် အဖွဲ့ ကော်မတီကို ပူးပေါင်းခဲ့ပါသည်။ ကျွန်မတွင် Sweden နိုင်ငံ ကမ္ဘာ့ ပင်လယ်ရေကြောင်း တက္ကသိုလ် (World Maritime University) မှ ပင်လယ်ရေကြောင်း ရေးရာဖြင့် မဟာသိပ္ပံ ဘွဲ့ ကို ရရှိထားပါသည်။ ကျွန်မသည် ၂၀၁၉ ခုနှစ်ကစ၍ ITF စိစစ်ရေးမှူးအဖြစ် Tema နှင့် Takoradi ဆိပ်ကမ်းများတွင် ဆောင်ရွက် လျက်ရှိပါသည်။



Rachik Hamid (Casablanca, Morocco – Union of Moroccan Workers, UMT)
ကျွန်တော်သည် ၁၂ နှစ်ကြာ ကုန်သေ့တာဝန် သင်္ဘောများ၊ ထုထည်ကြီးတင်သင်္ဘောများနှင့် ရေခဲခန်းကုန်တင်သင်္ဘောများတွင် သင်္ဘော လိုက်ခဲ့ပြီး ဒုတိယ မာလိန်နိုအဆင့်ထိ ရောက်ခဲ့ပါသည်။ ကျွန်တော်သည် Casablanca ၌ CMA-CGM သင်္ဘောဆိပ်ခံတွင် လုပ်ငန်း လည်ပတ်ရေး မန်နေဂျာလည်း ဖြစ်ခဲ့ပါသည်။ ကျွန်တော်သည် ၁၉၉၁ ခုနှစ်မှစ၍ UMT ၏ နိုးကြားသော အဖွဲ့ဝင် တစ်ဦးဖြစ်ခဲ့ပြီး ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် ITF စိစစ်ရေးမှူး ဖြစ်ခဲ့ပါသည်။ ကျွန်တော်သည် Casablanca တွင် အခြေစိုက်သော်လည်း Morocco ရှိ တစ်ဦးတည်းသော ITF စိစစ်ရေးမှူး ဖြစ်သောကြောင့် ဆိပ်ကမ်းအားလုံးကို တာဝန်ယူရပြီး ဆိပ်ကမ်းအလုပ်သမားများနှင့် သင်္ဘောသားများကို လုပ်ကိုင်ပေးရသည်။



Hassen Mellis (Algiers, Algeria – FNNT/UGTA)
ကျွန်တော်သည် သင်္ဘောသားအဖြစ် ၂၇ နှစ်ကြာခဲ့ပြီး ကျွန်တော်၏ နောက်ဆုံး ရာထူးမှာ Algerian LNG ဓါတ်ငွေ့တင် သင်္ဘော၌ အရာရှိ ချုပ် ရာထူးဖြစ်ပါသည်။ ကျွန်တော်ကို ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် ITF စိစစ်ရေးမှူးအဖြစ် ခန့်အပ်ပြီး ITF မိသားစု၏ တစ်စိတ်တစ်ပိုင်းဖြစ်ရသည်ကို ဂုဏ်ယူပါသည်။ ကျွန်တော်သည် အခက်အခဲဖြစ်နေသော သင်္ဘောသားများကို ကူညီပေးရန် ဆုံးဖြတ်ထားပြီး သင်္ဘောပိုင်ရှင်များအနေဖြင့် ပြည်တွင်းနှင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အလုပ်သမား စံချိန်စံညွှန်းများကို လေးစားရန် သေချာစေလိုပါသည်။



Betty Mutugi (Mombasa, Kenya – Dock Workers Union)
ကျွန်မသည် Mombasa ဆိပ်ကမ်းတွင် ၂၂ နှစ်ကြာ ဆိပ်ကမ်းအလုပ်သမားဖြစ်ခဲ့ပြီး DWU အလုပ်အမှုဆောင် အဖွဲ့အဖွဲ့ဝင်တစ်ဦး အဖြစ် ရွေးချယ်ခံခဲ့ရသည်။ ကျွန်မအား နောက်ပိုင်း၌ Central Organization of Trade Unions (COTU-K) တွင် အမျိုးသမီးများ ကော်မတီ၏ ဥက္ကဋ္ဌအဖြစ် ရွေးချယ်ခံခဲ့ရသည်။ ထို့နောက် ကျွန်မသည် ၂၀၁၃ ခုနှစ် အချိန်ပြည့် စိစစ်ရေးမှူး ဖြစ်လာသော Mombasa ရှိ ITF ရုံးခန်း၌ ၂ နှစ် စေတနာ့ဝန်ထမ်းအဖြစ် ထမ်းဆောင်ခဲ့သည်။ ကျွန်မ၏ စိတ်ထက်သန်မှုမှာ သင်္ဘောသားများအား ကူညီပေးရန်ဖြစ်ပါသည်။ ကျွန်မသည် ITF လန်ဒန်နှင့် ကျွန်မ၏ စိစစ်ရေးမှူး လုပ်ဖော်ကိုင်ဖက်များထံမှ အမြောက်အမြား လေ့လာဆည်းပူးခဲ့ပါသည်။



Goodlife Okoro (Lagos, Nigeria – Maritime Workers' Union of Nigeria)
ကျောဘက် စာမျက်နှာကို ကြည့်ပါ။

ITF အဆက်အသွယ်ကွန်ချာများသည် စိစစ်ရေးမှူး မရှိသည့်နေရာ၌ သင့်အား ကူညီသည်

ITF ၏ FOC အဆက်အသွယ် ကွန်ရက်သည် ITF စိစစ်ရေးမှူးများ မရှိသည့် နိုင်ငံများနှင့် ဆိပ်ကမ်းများတွင် သင်္ဘောသားများအား ကူညီပေးသည်။ ၎င်းတွင် ထိုက်သင့်သော လုပ်ခပေးရန်၊ သင်္ဘောပေါ် အလုပ်လုပ်ကိုင်ခြင်းနှင့် နေထိုင်ရေး အခြေအနေများ ဆောင်ရွက်ပေးရန် မိမိ၏ တာဝန်များကို သင်္ဘောပိုင်ရှင်များက လိုက်နာနေသည် ဖြစ်ကြောင်း စိစစ်မည့် ဆက်သွယ်ရမည့်သူများ ပါဝင်ကြသည်။ ဆက်သွယ်ရမည့်သူများသည် ဤကိစ္စကို စေတနာ့ဝန်ထမ်းအဖြစ် လုပ်ကိုင်ပေးကြပြီး ITF-အဖွဲ့ဝင် သမဂ္ဂများက အဆိုပြုပေးကြပြီး ၎င်းတို့၏ ရုံးခန်းများတွင် အခြေစိုက်ကြပါသည်။



လက်တင်အမေရိက/ကရီးဘီးယမ်း

ကွန်ရက်သည် ITF စိစစ်ရေးမှူးများ မရှိသည့် နိုင်ငံများတွင် သင်္ဘောသားများအတွက် အခရာကျသော ဘဝလမ်းကြောင်းအဖြစ် ဆက်လက် ပံ့ပိုးပေးပါသည်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် ကျွန်တော်တို့၏ ဆက်သွယ်ရမည့်သူများသည် ITF ဆိပ်ကမ်းအလုပ်သမားများ ဒေသဆိုင်ရာ ညီလာခံကို တက်ရောက်ခဲ့ကြပြီး ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် ကျွန်တော်တို့သည် ကွန်ရက်ကို တိုးချဲ့ပေးရန် မျှော်လင့်ထားပါသည်။ အထူးသဖြင့် ကရီးဘီးယမ်း ဒေသတွင်ဖြစ်သည်။

FOC ကွန်ရက် ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ (လက်တင်အမေရိက/ကရီးဘီးယမ်း) ကို ဆက်သွယ်ပါ

Steve Trowsdale (လန်ဒန်)
အီးမေးလ်- seafsupport@itf.org.uk

(Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Guyana, Nicaragua, Peru, Trinidad & Tobago, Uruguay နှင့် Venezuela ရှိ ဆက်သွယ်ရမည့်သူများ)



အာရပ်ကမ္ဘာနှင့် အီရန်

ကျွန်တော်တို့၏ ဒေသတွင် သင်္ဘောစွန့်ပစ်မှုများ များပြားလာသည့်အလျောက် ကျွန်တော်တို့ ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် အခက်အခဲ ကြုံတွေ့ခဲ့ရသည်။ တစ်ချို့မှာ အထူးသဖြင့် စက်ဆုတ်ဖွယ်ကောင်းသည့် ခေတ်သစ် ကျေးကျွန်ပြုမှုများ နှင့် လူ့အခွင့်အရေးများ ကို ဖောက်ဖျက်မှုများ ဖြစ်ကြသည် - သင်္ဘောသားများ သင်္ဘောပေါ်၌ နှစ်ကျော် နေခဲ့ရသည့် Jeddah Palace (Al Maha) ကဲ့သို့ကိစ္စဖြစ်ပါသည်။ တိုးမြှင့်ရေးပြားလာသည့် ကိစ္စများဖြစ်သည့် သင်္ဘောသားများကို ပြစ်မှုကျူးလွန်သူအဖြစ်လုပ်ခြင်းများ၊ လုပ်ခ မပေးခြင်းများ၊ ဆေးဝါးကုသမှု ငြင်းဆိုမှုများ၊ နှင့် အိမ်ပြန်ပို့ပေးရန် ငြင်းဆိုခြင်းများကိုလည်း ကျွန်ုပ်တို့ ဖြေရှင်းပေးခဲ့ရသည်။

ကျွန်တော်တို့၏ အဖွဲ့သည် ဒေသအတွင်း မမော်မပန်းစွာဖြင့် လုပ်ကိုင်ပေးခဲ့ရသည်။ အထူးသဖြင့် Iran, UAE, Egypt နှင့် Kingdom of Saudi Arabia တို့တွင် ဖြစ်ပါသည်။ ကိစ္စအတော်များတွင် သင်္ဘောသားများသည် လအတော်အတန် ကြာစွာ လုပ်ခ မရသည့်နေ့ရက်မှသာ ကျွန်ုပ်တို့ထံ ချဉ်းကပ်ခဲ့ကြသည်။ တိုင်တန်းချက်ကို ကျွန်တော်တို့ စောစောရရှိလေ၊ ကျွန်တော်တို့ ပိုမိုကောင်းမွန်စွာ ကူညီပေးနိုင်လေ ဖြစ်ပါသည်။

FOC ကွန်ရက် ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ (အာရပ်နှင့် အီရန်) ကို ဆက်သွယ်ပါ- Mohamed Arrachedi (စပိန်)

အီးမေးလ်- arrachedi_mohamed@itf.org.uk

ဘာရိန်း (Bahrain)၊ အီဂျစ် (Egypt)၊ အီရန် (Iran)၊ အီရတ် (Iraq)၊ ဂျော်ဒန် (Jordan)၊ ကူဝိတ် (Kuwait)၊ လက်ဘနွန် (Lebanon)၊ လစ်ဘာနီး (Libya)၊ အိုမန် (Oman)၊ ဆူဒန် (Sudan)၊ တူနီးရှား (Tunisia) နှင့် ယီမန် (Yemen) ရှိ ဆက်သွယ်ရမည့်သူများ၊ ကျွန်တော်တို့သည် UAE, Qatar နှင့် Kingdom of Saudi Arabia တို့တွင်လည်း ကူညီပံ့ပိုးပေး နေပါသည်။



အာဖရိက

အနောက် အာဖရိက ကွန်ရက်ကို Sierra Leone ကို ထပ်တိုးဖြည့်စွက်၍ တိုးချဲ့ပေးလျက်ရှိသည်။ ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် အာဖရိက ဒေသတစ်ခွင်မှ နိုင်ငံ ပိုများများကို ထည့်သွင်းပေးရန် မျှော်လင့်ထားပါသည်။ ကွန်ရက်ကို တိုးချဲ့ပေးရန်နှင့် သင်္ဘောသားများ အနေဖြင့် အကူအညီလိုအပ်သည့်အခါတိုင်း တစ်စုံတစ်ယောက်ထံမှ အကူအညီရရှိစေရန် သေချာအောင်ဖြစ်ပါသည်။

FOC ကွန်ရက် ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ (အာဖရိက) ကို ဆက်သွယ်ပါ- Lucien Razafindralbe (ကင်ညာ)

အီးမေးလ်- razafindralbe_lucien@itf.org.uk

(ဘီနင် (Benin)၊ ကမာရွန်း (Cameroon)၊ ကိုတီဗူးရီ (Cote d'Ivoire) ၊ ဂဗွန် (Gabon) ၊ ဂီနီယာ ဘစ်ဆော (Guinea Bissau) ၊ ဂီနီယာ ကွန်နာကရီ (Guinea Conakry) ၊ လိုင်ဘေးရီးယား (Liberia) ၊ ဆီးရီးယာ လီရီး (Sierra Leone) နှင့် တိုဂို (Togo) ရှိ ဆက်သွယ်ရမည့်သူများ)



အာရှ ပစိဖိတ်

ကျွန်ုပ်တို့၏ ဆက်သွယ်ရမည့်သူများသည် သင်္ဘောသားများအား ၎င်းတို့၏ ဒေသခံနိုင်ငံများတွင် ခိုင်လုံသော ပံ့ပိုးမှုနှင့် အကူအညီကို ပေးအပ်ခဲ့ပြီး ဒေသခံအဆက်အသွယ်ကွန်ရက်ကို ထူထောင်ပေးခဲ့သည်။

အာရှ ပစိဖိတ် နိုင်ငံ အများစုတွင် သင်္ဘောဝန်ထမ်း အပြောင်းအလဲလုပ်ရေးကို ပိတ်ပင်မှုများ လျော့ပါးလာသော်လည်း အလွန် အတိအကျ ပိတ်ပင်ကန့်သတ်ချက်များ ဆက်လက်ရှိနေသည့် တရုတ်နိုင်ငံ အခြေအနေမှာ အဓိက အခက်အခဲအဖြစ် ဆက်လက်ရှိနေပါသည်။ တရုတ်နိုင်ငံရှိ သင်္ဘောကျင်းများ၌ ပိတ်မိနေကြပြီး ၎င်းတို့၏ သင်္ဘောမှ ထွက်ခွာခွင့်မရသည့် နိုင်ငံခြား သင်္ဘောသားများထံမှ ကျွန်ုပ်တို့ လက်ခံရရှိခဲ့သည့် ကိစ္စများသည် ဆိပ်ကမ်း၌ အလုပ်ကာလပြီးဆုံးမှု အစီအမံ လုပ်မပေးဘဲ အလုပ်ကန်ထရိုက် ကာလ ကျော်လွန်နေကြသည် သို့မဟုတ် ထိုက်သင့်သည့် ကမ်းတက် ဆေးဝါးကုသမှု ခွင့်ပြုမခံကြပါ။

တရုတ်ပြည်မကြီး၌ ITF စိစစ်ရေးမှူးများဖြစ်စေ သို့မဟုတ် ဆက်သွယ်ရမည့်သူများဖြစ်စေ မရှိကြသဖြင့် ကျွန်တော်တို့၏ ကွန်ရက်သည် ဤသင်္ဘောသားများအတွက် အကောင်းဆုံး လုပ်ပေးခဲ့ကြသည်။ ကျွန်တော်တို့သည် ဒေသခံ အာဏာပိုင်များ၊ သက်ဆိုင်ရာ သံရုံးများ၊ ဆိပ်ကမ်းကိုယ်စားများနှင့် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များနှင့် ဆက်သွယ်ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်- ထို့ပြင် တရုတ်မှ ထွက်ခွာပြီး နောက်ထပ်ရောက်မည့် ဆိပ်ကမ်း၌ သင်္ဘောဝန်ထမ်း အပြောင်းအလဲလုပ်ရေးကို ညှိနှိုင်းပေးခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့် ထိုသင်္ဘောသားများသည် ထိုနေရာရှိ ITF စိစစ်ရေးမှူး သို့မဟုတ် ဆက်သွယ်ရမည့်သူများ၏ ကူညီပံ့ပိုးမှုဖြင့် သင်္ဘောမှ ဆင်းသွားနိုင်ခဲ့ကြသည်။

FOC ကွန်ရက် ညှိနှိုင်းရေးအရာရှိ (အာရှ ပစိဖိတ်) ကို ဆက်သွယ်ပါ- Sandra Bernal (ဩစတြေးလျ)

အီးမေးလ်- bernal_sandra@itf.org.uk

(ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ် (Bangladesh)၊ ကမ္ဘောဒီးယား (Cambodia)၊ မလေးရှား (Malaysia)၊ မြန်မာ (Myanmar)၊ ပါကစ္စတန် (Pakistan)၊ ပါပူဝါ နယူးဂီနီ (Papua New Guinea) ၊ ဆိုလမွန် ကျွန်းများ (Solomon Islands) နှင့် ထိုင်းအာရှနိုင်ငံ (Thailand) နှင့် ဗီယက်နမ် (Vietnam) ရှိ ဆက်သွယ်ရမည့်သူများ)

အလုပ်ခွင် လိင်အမျိုးအစား အခြေခံ သည့် ခွဲခြားဆက်ဆံမှုကို ဆန့်ကျင်ရန် လိင် တန်းတူအခွင့်အရေး လှုံ့ဆော်သူ ဖြစ်လာပုံ

အလုပ်ခွင်တွင် လိင်အမျိုးအစား အခြေခံ ခွဲခြားဆက်ဆံမှုကို မျက်မြင်သက်သေကြုံတွေ့သည့် အမျိုးသားများကို အကောင်း ရှုမြင်သော နည်းလမ်းဖြင့် ပြုမူဆောင်ရွက်ရန် တိုက်တွန်း ပါသည်။ သမဂ္ဂ အများအပြားက စတင် အတည်ပြု လက်ခံနေ ပြီ ဖြစ်သော ဆန်းသစ်သော ဘေးလူ စီမံချက် (innovative bystander initiative) ကို ကျေးဇူးတင်ရှိလှပါသည်။

Kim Rojas Powell, အမျိုးသမီး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အလုပ်သမားများအပေါ် အကြမ်းဖက်မှုကို အဆုံးသတ်ခြင်းနှင့် ပတ်သက်၍ ITF ၏ အစီအစဉ်မှ အထူးကျွမ်းကျင်သူက ကျွန်ုပ် တို့အား ပိုမို ပြောကြားလိုက်သည်

ဘေးလူထက်မက ပိုအသုံးကျလှဖြစ်စေပါ (Be More Than a Bystander)“ စီမံချက်သည် ကနေဒါ နိုင်ငံ ဒေသတစ်ခု တွင် စတင်ခဲ့သည်။ Ending Violence Association of British Columbia (EVAABC) နှင့် BC Lions ဘောလုံး အသင်းတို့ ပူးပေါင်း ဖက်စပ်၍ ၂၀၁၅ ခုနှစ်တွင် စတင်ခဲ့သည်။ ၎င်းတွင် အမျိုးသား ခေါင်းဆောင်များကို လေ့ကျင့်ပေး ခဲ့သည်။ ကျောင်းများ၊ ကောလိပ်ကျောင်းများ၊ အလုပ်ခွင်နေရာများနှင့် အတတ်ပညာရှင် အားကစား အသင်းများကို ပညာပေးစေရန် ဖြစ်ပြီး လူမှုမီဒီယာများမှတစ်ဆင့် ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် အစီအစဉ်ကို မြှင့်တင်ပေးရန် ဖြစ်ပါသည်။ ၎င်းကို ယခုအခါ ကမ္ဘာတစ်ဝန်း ကျောင်းများနှင့် အလုပ်ခွင်နေရာများ တွင် အကောင်အထည်ဖော် ပညာပေးနေပြီဖြစ်သည်။

British Columbia ရိုးရာအရ the ILWU ဆိပ်ကမ်း အလုပ်သမားများ၏ သမဂ္ဂ (ITF အဖွဲ့ဝင်ဖြစ်သည်) သည် စိတ်ရောကိုယ်ပါ ထက်သန်စွာဖြင့် အတည်ပြုလက်ခံ ခဲ့သည်။ သမဂ္ဂသည် မိမိ၏ အလုပ်သမား 6,000 ကိုလေ့ကျင့်ပေးခဲ့ပြီး - မိမိ၏ အလုပ်သမားများ ကိုယ်စားပြုသည့် အလုပ်ခွင်နေရာများနှင့် လူမှုအသိုက်အဝန်း နှစ် မျိုးလုံးတွင် အမှုအကျင့်နှင့် ယဉ်ကျေးမှု ဆိုင်ရာ ပြောင်းလဲမှုအပေါ် သက်ရောက်လာ မည့်အကြောင်းအား စိတ်ထက်သန်လျက်ရှိသည်။

အစီအစဉ်ကို အမျိုးသား လူနည်းစုကသာ အကြမ်းဖက်မှုနှင့် မတော်မတရားပြုကျင့်မှု ကို ကျူးလွန်သည်ဟူသော နားလည်မှုကို အခြေခံထားပြီး လူအများစုသည် ငြိမ်းချမ်း စွာနှင့် လေးစားစွာဖြင့် နေထိုင်ပြီး အလုပ်လုပ်ကိုင်လိုကြပါသည်။ သို့သော်လည်း ထိခိုက်နှစ်နာစေသည့် အမှုအကျင့်ကို မထောက်ပြဘဲ ခြန်လပ်ထားသည့်အခါ ၎င်း သည် ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် အလုပ်ခွင်နေရာ လုပ်ရိုးလုပ်စဉ် ဆက်ဆံရေးကို မကောင်းသောရွှေ့ထောင့်ဖြင့် သက်ရောက်မှုရှိမည်ဖြစ်သည်။

၎င်းသည် ဘေးကင်းပြီး ပိုမိုလေးစားကာ တစ်ပေါင်းတည်းပါဝင်မှုရှိသော အလုပ်ခွင် နေရာများကို လိင်တန်းတူ အခွင့်အရေး လှုံ့ဆော်သူ ပုံစံကို အသုံးပြုခြင်းဖြင့် ဖန်တီး ရန် ရည်မှန်းထားသည်။ ၎င်းက လှုံ့ဆော်သည်မှာ အမျိုးသမီးအပေါ် အကြမ်းဖက် မှု သည် အမျိုးသမီးများ ပြေငြိမ်းရန်လိုအပ်သည့် ပြဿနာ မဟုတ်ကြောင်း၊ ကောင်းမွန်သော ဆက်ဆံရေးများကို ဖန်တီးပေးခြင်း ၏ အရေးကြီးပုံအကြောင်း အမျိုးသားများက အမျိုးသားများနှင့် ယောက်ျားလေးများအား ပြောဆိုပေးခြင်း အတွက် အားသန်မှု ကို မြှင့်တင်ပေးခြင်း နှင့် အမျိုးသမီးများအပေါ် အကြမ်းဖက်မှု အား လုံးဝ မလုပ်ရန် ပြောဆိုခြင်းတို့ဖြစ်သည်။



အစီအစဉ်သည် အနိုင်အထက်စီးနင်းခြင်းနှင့် အနှောင့်အယှက်ပေးခြင်းကို နှစ် ရှည် သည်းခံနေသည့် အလုပ်ခွင်နေရာ လုပ်ရိုးလုပ်စဉ် ဆက်ဆံမှုကို ဟန့်တားပြီး အမြစ်ခွဲနေပြီးဖြစ်သည့် အမှုအကျင့်များကို စိန်ခေါ်ပါသည်။ ၎င်းသည် အလုပ်ခွင် အနေအထားဖြစ်ရပ်များကို ပြသသည့် မီဒီယိုများသုံး၍ ထိရောက်သည့် စကားပြော ပွဲများကို လှုံ့ဆော်ပေးခြင်း၊ နှင့် နှုတ်အားဖြင့်ဖြစ်စေ ကိုယ်အားဖြင့်ဖြစ်စေ အရှိန် အဟုတ် တိုးမြှင့်လာမည့် ရန်လိုသည့် သဘောထားများနှင့် ယုံကြည်ချက်များ ဖြစ်မလာမီ စောစီးစွာ ဝင်ရောက်ဖြေရှင်းရန် အရေးကြီးပုံကိုပြသခြင်းအားဖြင့်ဖြစ် ပါသည်။

၎င်းသည် တစ်ဦးချင်းပုဂ္ဂိုလ်များအား ၎င်းတို့ မည်သို့ ဝင်ရောက်ဆောင်ရွက်ပေးရမည် -ကို သင်ကြားပေးသည်

- ရန်လိုသည့် စကားပြောပွဲ သို့မဟုတ် လိင်အခြေခံ ခွဲခြားသည့် အပြုအမူတွင် ဝင်မပါခြင်းကဲ့သို့ နှုတ်အားဖြင့် မဟုတ်သော ဆောင်ရွက်မှု
- ပစ်မှတ်ထားခံရသူအား တိုက်ရိုက်ပြောဆိုခြင်း၊ ကျူးလွန်သူအား အများပြည်သူရှေ့ဖွင့်ဟပြောဆိုခြင်း သို့မဟုတ် အခြားသူများအား ၎င်းတို့ မထောက်ခံကြောင်း တိုက်တွန်းခြင်းကဲ့သို့ နှုတ်အားဖြင့် ပြောဆိုခြင်း

Watch ဆိပ်ကမ်းအလုပ်သမားနှင့် ILWU ကနေဒါ အဖွဲ့ဝင် Cam Sture သည် သူ၏ အလုပ်ခွင်နေရာတွင် ပြောင်းလဲရန် လိုအပ်သည့်အရာအကြောင်း အားသန်သည့် အမှန်တရားကို လစ်ဟာဖော်ထုတ်လိုက်သည် - <https://fb.watch/cmj5q0WwO/>

အမျိုးသမီးများအပေါ် ခွဲခြားဆက်ဆံခြင်း၊ နိုင်ငံထက်စီးနင်းခြင်းနှင့် အကြမ်းဖက်ခြင်း သည် အလုပ်ခွင်နေရာများနှင့် သမဂ္ဂများ၌ပင် စက်ဆုတ်ဖွယ်ပျံ့နှံ့လျက်ရှိသည်။ ITF သည် ပြောင်းလဲချက်ကို ဖြစ်ပေါ်လာရန်အတွက် မိမိ၏ ကိုယ်ပိုင် အဖွဲ့များနှင့် မိမိ၏ အဖွဲ့ဝင် သမဂ္ဂများကို ကူညီရန် ဘေးလူ လေ့ကျင့်ရေးကို မည်သို့အသုံးပြုနိုင်သည့် အကြောင်း စူးစမ်းနေလျက်ရှိသည်။ ■



ယူကရိန်း အလုပ်သင် အရာရှိများအတွက် အကူအညီ

Katie Higginbottom | ITF သင်္ဘောသားများ ယုံမှတ်အပ်နှံငွေ အုပ်ထိန်းမှုအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌသည် ယူကရိန်း အလုပ်သင် အရာရှိ အယောက် 50 အား ၎င်းတို့၏နိုင်ငံတွင် စက်မက် ဖြစ်ပွားနေစဉ် ပင်လယ်ရေကြောင်းကို ပညာကို သင်ယူပြီးဆုံးရန် ကူညီပေးသည့် အစီအစဉ်တစ်ရပ်ကို သွတ်သွင်းပေးသည်။

၂၀၂၂ ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလ ၂၄ ရက်နေ့ ရုရှား၏ ယူကရိန်း ကျူးကျော်စစ်နှင့် နောက်ဆက်တွဲ စစ်အုပ်ချုပ်ရေးဥပဒေကြောင့် ယူကရိန်း သင်္ဘောသားများအား သင်္ဘောများဆီ သွားရောက်ခြင်းမှ ဟန့်တားခဲ့ပါသည်။ ၎င်းကြောင့် သင်္ဘောများသို့ ဝန်ထမ်းနေရာချပေးရေးကိစ္စမှာ လက်တွေ့ ထိခိုက်ခဲ့ပြီး ပင်လယ်ရေကြောင်း ပညာရေး သိပ္ပံကျောင်းများရှိ အလုပ်သင် အရာရှိများမှာ ၎င်းတို့ သင်ကြားသည့် ပညာရပ်များ ပြီးဆုံးရန် လိုအပ်သည့် ပင်လယ်ပြင် အတွေ့အကြုံနှင့်တကွ လက်တွေ့ ဒီပလိုမာလက်မှတ်များ ရရန် လုပ်နိုင်စွမ်း မရှိခဲ့ကြပါ။

ပင်လယ်ရေကြောင်း သိပ္ပံကျောင်း (Kherson State Maritime Academy) သည် မိမိ၏ကျောင်းကို သိမ်းပိုက်ထားသည့်တိုင် အဝေးရောက် ပညာရေးပုံစံဖြင့် ဆက်လက် သင်ကြားပေးလျက်ရှိပါသည်။ သို့သော်လည်း အလုပ်သင် အရာရှိများကို ကူညီရန် ပိုမိုလုပ်ပေးရန် လိုအပ်ပါသည်။ ယူကရိန်းနိုင်ငံ ပင်လယ်ရေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အလုပ်သမားများ သမဂ္ဂ (Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine (MTWTU)) နှင့် ITF သင်္ဘောသားများ ယုံမှတ်အပ်နှံငွေ အုပ်ထိန်းမှုအဖွဲ့ သည် စီမံကိန်း အကြံဉာဏ်တစ်ခုကို အကြံပေးခဲ့သည် - သိမ်းပိုက်ထားခံရသည့် နယ်မြေနှင့် စစ်မက်ဖြစ်ပွားနေသော နယ်မြေရှိ Kherson State Maritime အလုပ်သင် အရာရှိများကို Klaipeda ရှိ Lithuanian Maritime Academy (LMA) ကျောင်းတွင် ပညာသင်ပေးရန် အခွင့်အလမ်းကို ဖန်တီးပေးခြင်းဖြစ်သည်။

၂၀၂၂ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ အစဉ်ပိုင်းမှစ၍ အလုပ်သင် အရာရှိများသည် သင်တန်းပို့ချမှုများနှင့် လက်တွေ့သင်ခန်းစာများကို သင်တန်းကျောင်း နှစ်ခု၌ တစ်ချိန်တည်းတွင် ပူးပေါင်းနိုင်ပြီး Lithuanian နှင့် Ukrainian တတ်ကျွမ်းမှု အောင်လက်မှတ်များကို ရရှိမည်ဖြစ်ပါသည်။

အဆိုပါ စီမံကိန်းသည် တတိယနှစ် ပြီးဆုံးခဲ့သော်လည်း ၎င်းတို့၏ ပညာရေးများကို ပြီးဆုံးအောင် မလုပ်နိုင်ခဲ့ပြီး ၎င်းတို့၏ အောင်လက်မှတ်များကို မရနိုင်ခဲ့သည့် အလုပ်သင် အရာရှိများကို အာရုံစိုက် အလေးထားပါသည်။ ၎င်းတို့ကို LMA တွင် ကျောင်းအပ်ရပြီး Lithuania တွင် ပညာရေးဆည်းပူးမှုများ၊ နေရေးထိုင်ရေးနှင့် ဘဝပိုင်းကူညီမှုကို ရရှိပြီး အလုပ်သင်နေရာချ ထားခြင်းများရှာဖွေရန် အကူအညီ ရရှိကြပါသည်။

အဆိုပါ ကျောင်း နှစ်ကျောင်းသည် Klaipeda ၌ ဖွံ့ဖြိုးပျိုးထောင်ပေးသော သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်တွင် ထိပ်တန်း အဆင့်မြင့် ပညာရေးကို Kherson နှင့် အချိတ်အဆက်လုပ်ထားရင်း အလုပ်သင် အရာရှိများ ရရှိအောင် သေချာစေပါသည်။

ယုံမှတ်အပ်နှံငွေ အုပ်ထိန်းမှုအဖွဲ့သည်လည်း Odessa ရှိ အလုပ်သင် အရာရှိများအတွက် ငွေကြေး အထောက်အပံ့ကို ပံ့ပိုးပေးလျက်ရှိသည်။ ■



WINNER.
Home sick
by SAN KO OO

သင်္ဘောသားများ ဓါတ်ပုံ ပြိုင်ပွဲ အတွက် တောက်ပသော အနာဂတ်

သင်္ဘောသားများအတွက် လွန်ခဲ့သော ဓါတ်ပုံ ပြိုင်ပွဲ သုံးခု၏ ထူးခြားသည့် အောင်မြင်မှုကို မြှင့်တင်ရင်း ITF သင်္ဘောသားများ ၏ ယုံမှတ်အပ်နှံငွေ အုပ်ထိန်းမှုအဖွဲ့သည် နှစ်စဉ် ပြိုင်ပွဲကို ကျင်းပနေပါသည်။ သင်္ဘောသားနေ့ တွင်ကျင်းပမည်ဖြစ်ပါသည်။

မနီလာမြို့၊ ဖိလစ်ပိုင်ရှိ Crew Connect လုပ်စဉ်အတွင်း ပြိုင်ပွဲနေ့ ပြခန်းနှင့် ဆုပေးအခန်းအနားတွင် ၂၀၂၂ ခုနှစ် ပင်လယ်ပြင်ဘဝ (Life at Sea 2022) မှ ရွေးချယ်ထားသော ဓါတ်ပုံ အခု သုံးဆယ်ကို ခင်းကျင်းပြသထားခဲ့သည်။ ယုံမှတ်အပ်နှံငွေ အုပ်ထိန်းမှုအဖွဲ့သည် ယခုအခါ ဤဓါတ်ပုံများနှင့် ယခင် သင်္ဘောသားများ၏ ဓါတ်ပုံများနှင့် အဖြစ်အပျက် ဇာတ်လမ်းများအကြောင်းကို ကမ္ဘာတစ်ဝန်းရှိ ပင်လယ်ရေကြောင်း ပြတိုက်များတွင် ပြသထားရန်အတွက် ယခုအခါ စီစဉ်နေလျက် ရှိပါသည် - သင်္ဘောသားများအား နောက်ကွယ်မှအစွမ်းထက်သည့် မမြင်နိုင်သော လုပ်သားအင်အားထုအဖြစ်၊ အဆိုးဝါးဆုံး ဖြစ်ပျက်ပြောင်းလဲမှုအတွင်း ကမ္ဘာ့ ကုန်စည်ဖြန့်ချိရေး တွင်းဆက်များကို ဆက်လက် စီးဆင်းပေးနေသူများအဖြစ် ကမ္ဘာသိ အသိအမှတ်ပြုစေရန် ရည်ရွယ်၍ဖြစ်ပါသည်။

ဆုရရှိသည့် ဓါတ်ပုံများကို ဝက်ဘ်ဆိုက် - <https://www.seafarerstrust.org/what-we-do/photo-competition-2022> တွင်ကြည့်ရှုပါ။

သင်္ဘောသားများ၏ ယုံမှတ်အပ်နှံငွေ အုပ်ထိန်းမှုအဖွဲ့သည် ITF ၏ ကုသိုလ်ဖြစ် အဖွဲ့အစည်းတစ်ရပ်ဖြစ်သည် - ပိုမိုသိရှိရန် ဝက်ဘ်ဆိုက် www.seafarerstrust.org



ဆိပ်ကမ်းများတွင် အလုပ်ခွင် ထိခိုက် ဒဏ်ရာရရှိမှုများနှင့် သေဆုံးမှုများကို ဟန့်တားရန် လှုံ့ဆော်မှု အသစ်

ITF သုံးသပ်ချက်က လစ်ဟာဖော်ပြလိုက်သည်မှာ လွန်ခဲ့သည့် အနှစ် 20 အတွင်း ဆိပ်ကမ်းများ၌ အလုပ်လုပ်ကိုင်နေစဉ် ဆိပ်ကမ်းအလုပ်သမားနှင့် သင်္ဘောသား အယောက် 200 တို့သည် အပြင်းအထန် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရှိခဲ့ပြီး အယောက် 700 ကျော် သေဆုံးခဲ့သည်။ ITF ဆိပ်ကမ်းအလုပ်သမားများ ဌာန အကြီးတမ်း လက်ထောက်ဖြစ်သူ **Steve Biggs** က ဆိပ်ကမ်းများ ကို အလုပ်လုပ်ကိုင်ရာ၌ ဘေးကင်းလုံခြုံအောင် လုပ်ရန် အစီအစဉ်များကို ဝေမျှဖလှယ်သည်။

ဤအရေအတွက်များကို လက်ခံလိုက် မရပါ။ ၎င်းအရေအတွက်များတွင် သတင်းမပို့ဘဲထားလိုက်သည့် မရေတွက်နိုင် လောက်သော အခြား ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှုများနှင့် သေဆုံးမှုများပင် မပါဝင်သေးပါ။ ငါးဖမ်းခြင်း သို့မဟုတ် အပျော်စီးသင်္ဘောများ နှင့် ဆက်သွယ်သည့် သေဆုံးမှုများလည်း မပါဝင်သေးပါ။

စစ်တမ်းကောက်ထားသည့် နှစ်ပေါင်း 20-အတွင်း နှစ်အမျိုးမျိုးတွင် မြင့်မားသည့် အရေအတွက်များနှင့် နိမ့်ကျသည့် အရေအတွက်များ ရှိသော်လည်း တိုးမြှင့်မှုများပြားလာသည့် အခြေအနေ ရှင်းရှင်းလင်းလင်းရှိပါသည်။ သက္ကရာဇ် 2000 ပြည့်နှစ်တွင် သတင်းပို့ထားသည့် သေဆုံးမှု 18 ခုနှင့် အပြင်းအထန် ဒဏ်ရာရရှိမှု သုံးခု ရှိပါသည်။ 2022 ခုနှစ်တွင် သေဆုံးမှု 87 ခုနှင့် အပြင်းအထန် ဒဏ်ရာရရှိမှု 26 ခုရှိပါသည်။

ITF သုံးသပ်ချက်၏ အဓိက တွေ့ရှိချက်မှာ သတင်းပို့ထားသည့် သေဆုံးမှုများ၏ 71 ရာခိုင်နှုန်းမှာ သင်္ဘောပေါ်တွင် ဖြစ်ပွားခဲ့သည်။ အများစုမှာ သင်္ဘောသားများဖြစ်ကြသော်လည်း အများအပြားမှာ ကုန်များကို ကိုင်တွယ်စီမံရသည့် တာဝန်များကို ထမ်းဆောင်ရန် သင်္ဘောပေါ်တက်ရောက်လာသည့် ကမ်းခြေ လုပ်သားများဖြစ်ကြသည်။ ITF သည် ဤကိစ္စကို မည်ကဲ့သို့ အတူတကွ ပြောင်းလဲပစ်နိုင်ကြောင်း ICHCA International နှင့် ဆွေးနွေးတိုင်ပင်နေလျက်ရှိပါသည်။

ICHCA International သည် အစိုးရ-မဟုတ်သော အဖွဲ့အစည်းတစ်ခုဖြစ်ပြီး ဆက်စပ်သည့် အလုပ်သမား အားလုံး၏ ကျန်းမာရေး၊ ဘေးကင်းလုံခြုံရေးနှင့် သာယာကောင်းမွန်ရေးကို တိုးမြှင့်ပေးရန် ဆိပ်ကမ်းနှင့် သင်္ဘောလုပ်ငန်းကဏ္ဍကို အတူပူးပေါင်း ဆွေးနွေးစေခဲ့သည်။ ၎င်း၏ အဖွဲ့ဝင်များမှာ တစ်ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ဆိပ်ခံ လုပ်ငန်းလည်ပတ်သူများ၊ အဓိက သင်္ဘောလိုင်းများ၊ နှင့် ITF အပြင် လုပ်ငန်းကဏ္ဍ စည်းမျဉ်း ကြီးကြပ်သူများနှင့် အာမခံ ကုမ္ပဏီများ ပါဝင်ကြသည်။

ကျွန်တော်တို့အနေဖြင့် သင်္ဘော အန္တရာယ် စီမံရေးအတွက် တစ်သမတ်တည်း ကျသည့် နည်းလမ်းလိုအပ်သည်ဟု တွေ့ရှိခဲ့ ပါသည်။ လက်ရှိရှိ ဆိပ်ကမ်းနှင့် ဆိပ်ခံ အများစုတွင် ၎င်းတို့၏ ကိုယ်ပိုင် သင်္ဘော အန္တရာယ် စီမံမှု လုပ်ငန်း ရှိကြသော်လည်း လုပ်ငန်းများလုပ်ကိုင်ခြင်း မစတင်မီ အလုပ်လုပ်ရာနေရာများတွင် အန္တရာယ်ကို ဖော်ထုတ်ရန်နှင့် စီမံရန် တစ်သမတ်တည်း ကျသည့် နည်းလမ်း မရှိသေးပါ။ ဆိုက်ရောက်လာသည့် သင်္ဘောအနေဖြင့် သင်္ဘောပေါ်ရှိ ယိုယွင်းမှုများ သို့မဟုတ် ဘေးအန္တရာယ် တစ်ရပ်ရပ်ကို တစ်ဖက်ကို တစ်ဖက် သတိပေးရန် ဆိပ်ကမ်းများအကြား ဆက်သွယ်ခြင်းလည်း အနည်းအကျဉ်း သို့မဟုတ် လုံးဝ မရှိကြပါ။

ကျွန်တော်တို့အနေဖြင့် ဤကိစ္စကိုပြောင်းလဲရန် ပထမအဆင့်ကို ခြေလှမ်းခဲ့ပါသည်။ ITF သည် ICHCA က ဦးဆောင် လုပ်နေသည့် စီမံချက်တွင် ပါဝင်နေလျက်ရှိသည်။ သင်္ဘော အလုပ်လုပ်ကိုင်နေရာ စစ်ဆေးမှုများအတွက် တစ်ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်းကို ထူထောင်ပေးရန်နှင့် အကောင်အထည်ဖော်ပေးရန် ဖြစ်ပါသည်။ ၎င်းတွင် အလုပ်လုပ်ကိုင်ရသည့် သင်္ဘော၏ ရှုထောင့်အားလုံးကို ခြုံငုံသုံးသပ်ပါလိမ့်မည်။ ၎င်းအားဖြင့် အန္တရာယ်များကို ဖော်ထုတ်ပြီး ထိန်းချုပ်ပါလိမ့်မည်။ ထို့ပြင် ကုန်တင် သင်္ဘော အမျိုးအစား အားလုံးပေါ်ရှိ အပြင်းအထန် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရှိမှုများနှင့် သေဆုံးမှုများကို လျော့ချပေးပါမည် သို့မဟုတ် ချုပ်ငြိမ်းပေးပါမည်။

- အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်း ရှိခြင်းအားဖြင့်-
- ပါဝင်ပတ်သက်သူ အားလုံးအတွက် လုပ်ကိုင်ရာကိစ္စကို တန်းတူညီတူရှိပါမည်
 - သတင်းအချက်အလက်ကို ဝေမျှနိုင်ပြီး နားလည်နိုင်မည်ကို သေချာစေပါမည်
 - စစ်ဆေးမှုများ ဆောင်ရွက်မည့် အရာရှိအတွက် လေ့ကျင့်ရေး လုပ်ထုံးလုပ်နည်းအတူတူများကို သတ်မှတ်ပေးပါမည်
 - စစ်ဆေးရေး ဖြစ်စဉ် အတူတူအားဖြင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ရေး ထိရောက်မှုကို မြှင့်တင်ပေးပါလိမ့်မည်
 - မတော်တဆ ဖြစ်ရပ်များ မဖြစ်ပွားမီ အန္တရာယ်ကို စီမံခြင်းအားဖြင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ရေးကို ပိုမို အန္တရာယ်ကင်းစေပါမည်

ကျွန်တော်တို့အနေဖြင့် ဆိပ်ကမ်းများနှင့် ဆိပ်ခံများအတွက် စစ်ဆေးရေး စံချိန်စံညွှန်းများကို အကဲမံ သို့မဟုတ် အွန်လိုင်း နည်းလမ်းတွင် နောက်ထပ် ဖွံ့ဖြိုးပေးရန် မျှော်လင့်ထားပါသည်။ ■



အံ့ဩဖွယ် အစီရင်ခံစာက ရွှေ့ပြောင်းလုပ်သားငါးဖမ်းသမားများအပေါ် UK ခေါင်းပုံဖြတ်မှုကို ဖော်ထုတ်လိုက်သည်

လတ်တလော အစီရင်ခံစာက အတည်ပြုလိုက်သည်မှာ UK ငါးဖမ်းလုပ်ငန်းကဏ္ဍရှိ ရွှေ့ပြောင်းလုပ်သား ငါးဖမ်းသမားများ သည် အလုပ်သမား ခေါင်းပုံဖြတ်မှုနှင့် လူ့အခွင့်အရေး မတော်မတရားပြုမှုများကို ကြုံတွေ့နေရပြီး ထုတ်ဖော်ပြောဆိုရန်ကို အလွန် ကြောက်ရွံ့နေကြကြောင်း ITF ငါးဖမ်းလုပ်ငန်း ကျွမ်းကျင်သူဖြစ်သည့် **Chris Williams** ကရှင်းပြထားသည်။

၂၀၂၁ ခုနှစ် ဇွန်လ နှင့် အောက်တိုဘာလ အကြားတွင် Nottingham တက္ကသိုလ် အခွင့်အရေးများ ဓါတ်ခွဲခန်း က UK, EU နှင့် UK ငါးဖမ်းလုပ်ငန်း ကဏ္ဍတစ်ခုလုံးရှိ သင်္ဘောဝန်ထမ်းများအတွက် အလုပ်လုပ်ကိုင်ရာ အခြေအနေများနှင့်ပတ်သက်ပြီး လေ့လာစုံစမ်းခဲ့သည်။

အစီရင်ခံစာက အတည်ပြုလိုက်သည်မှာ အားလုံးသော ဥရောပ စီးပွားရေးဇုန်နယ်မြေ မဟုတ်သည့် နယ်မြေ (non-European Economic Area (EEA)) ရှိ ငါးဖမ်းသမားများကို သင်္ဘောသမားများ ယာယီဖြတ်သန်းခွင့် ဗီဇာများဖြင့် ခေါ်သွင်းလာခဲ့ပြီး ၎င်းတို့မှာ ခေါင်းပုံဖြတ်ခံရလွယ်ကြသည် အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် UK ၏ လူဝင်မှုကြီးကြပ်ရေး မူဝါဒများ ('ရန်မက် ပတ်ဝန်းကျင်') နှင့် ပင်လယ်ရေကြောင်း ပင်လယ်ရေကြောင်း အလုပ်သမား စာချုပ်/ငါးဖမ်းလုပ်ငန်းများ (စီ ၁၈၈) (maritime MLC/fisheries (C188)) စည်းမျဉ်းများနှင့် သဟဇာတ ပူးပေါင်းခြင်း မရှိသောကြောင့်ဖြစ်သည်။ ITF က 2022 ခုနှစ် မေလတွင် ဖော်ထုတ်လိုက်သည်မှာ ဤဗီဇာများ အလွဲအသုံးချမှုသည် ယုတ်ညံ့သည့် အလုပ်ရှင်များအဖို့ ရွှေ့ပြောင်းလုပ်သား ငါးဖမ်းသမားများအပေါ် ၎င်းတို့၏ လူဝင်မှု အခြေအနေအဆင့်အား အသုံးပြု၍ ဒေသခံ သင်္ဘောသမားထက် လုပ်ခနည်းနည်းပေး၍ ပိုမိုအချိန်ကြာကြာ ခိုင်းနိုင်စေရန် စွမ်းဆောင်နိုင်ကြသည်။

အခွင့်အရေးများ ဓါတ်ခွဲခန်း (Rights Lab) က လူ့တွေ့မေးမြန်းသည့် UK ငါးဖမ်းသမားတစ်ဦးက ပြောကြားသည်မှာ - "သင်္ဘောပိုင်ရှင် ပြောခဲ့တာကို ကျွန်တော်ကြားခဲ့တယ်။ ကျနော် နိုင်ငံခြား သင်္ဘောသား 2-3 ယောက်ကို ဒေသခံ တစ်ယောက်စာ လုပ်ခနဲ့ ရနိုင်ပါတယ်။"

လေ့လာမှုက တွေ့ရှိခဲ့သည်မှာ-
 • ငါးဖမ်းလုပ်သားများ၏ 35 ရာခိုင်နှုန်းသည် လူမျိုးခွဲခြားခြင်းနှင့် လိင်ပိုင်း အကြိမ်မူ အပါအဝင် ပုံမှန် ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာ အကြမ်းဖက်မှု ကြုံတွေ့ရကြောင်း သတင်းပို့ထားသည်။
 • ရွှေ့ပြောင်းလုပ်သား ငါးဖမ်းသမား ပျမ်းမျှလုပ်ခမှာ တစ်နာရီ £3.51 ဖြစ်ပြီး UK-အလံလွှင့်ထားသည့် ငါးဖမ်းသင်္ဘောများပေါ် အလုပ်သမားများ ရပိုင်ခွင့်ရှိသည့် ပြည်တွင်း

- အနည်းဆုံး လုပ်ခ (National Minimum Wage) ထက် သုံးဆနီးပါး နိမ့်ကျသည့် နှုန်းဖြစ်ပါသည်။
- စစ်တမ်းဖြေဆိုသူများ၏ 19 ရာခိုင်နှုန်းသည် အတင်းအကျပ် အလုပ်ခိုင်းစေမှုကို ရည်ညွှန်းသည့် အလုပ်လုပ်ကိုင်ရာ အခြေအနေများကို သတင်းပို့ထားသည်။
- ရွှေ့ပြောင်းလုပ်သားငါးဖမ်းသမားများ၏ 18 ရာခိုင်နှုန်းမှာ ၎င်းတို့၏ အလုပ်ကန်ထရိုက်စာချုပ်တွင် မပါဝင်သည့် သင်္ဘောပေါ်တွင် အလုပ်လုပ်ရန် လိုအပ်ကြောင်း ၎င်းမှာ ၎င်းတို့၏ ယာယီဖြတ်သန်းခွင့် ဗီဇာ၏ သတ်မှတ်ချက်များကို ရှင်းရှင်းလင်းလင်း ချိုးဖောက်မှုတစ်ခုဖြစ်သည်။
- ရွှေ့ပြောင်းလုပ်သားငါးဖမ်းသမားများသည် လုံလောက်သော နားချိန်မရဘဲ အလွန်အကျွံအချိန်ပို အလုပ်နာရီများလုပ်ရန် လိုအပ်ကြောင်း သတင်းပို့ထားသည်။ UK နိုင်ငံက ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် လက်မှတ်ထိုးအတည်ပြုထားသည့် ငါးဖမ်းလုပ်ငန်း စာချုပ် (Work in Fishing Convention) ဖြစ်သည့် - အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အလုပ်သမား အဖွဲ့အစည်း စာချုပ် (International Labour Organization (ILO) Convention C188) ကို ချိုးဖောက်ထားသည်။
- ရွှေ့ပြောင်းလုပ်သားငါးဖမ်းသမားများသည် အကယ်၍ ၎င်းတို့က လစ်လစ်ထုတ်ပြောဆိုလိုက်လျှင် ပြည်နှင့်ခံရမည်ကို ကြောက်ရွံ့ကြသည်။ ထို့ပြင် သင်္ဘောသားများ (UK နိုင်ငံသားများ အပါအဝင်) ၏ 60 ရာခိုင်နှုန်းကျော်က ပြောဆိုခဲ့သည်မှာ ၎င်းတို့သည် နာမည်ပျက်စာရင်း သွင်းခံရမည်ကို ကြောက်ရွံ့သဖြင့် မည်သည့်အခါမျှ မကျေနပ်ချက်ကို သတင်းမပို့ကြပါဟု ဆိုသည်။

အခွင့်အရေးများ ဓါတ်ခွဲခန်း (Rights Lab) အား ရွှေ့ပြောင်းလုပ်သားငါးဖမ်းသမားတစ်ဦးက ပြောကြားခဲ့သည်မှာ - "ဘာလို့လဲဆိုတော့ အဲဒီ ဗီဇာကြောင့်ပါ။ သင့်အနေနဲ့ အဲဒီသင်္ဘောပေါ်မှာ နေရမှာဖြစ်ပါတယ်။ တစ်ကယ်လို့ သင်အကူအညီတောင်းဖို့ အဲဒီသင်္ဘောပေါ်က ဆင်းရင် သင် အလုပ်လုပ်လို့ မရနိုင်တော့ဘူး။ ငွေမရှိဘဲ သင် ဒီအတိုင်းဘဲ စောင့်နေရမယ်။ ဒါမှမဟုတ်ရင် သင်အကူအညီတောင်းရင် သူတို့က အေဂျင်စီရုံးကို ဖုန်းဆက်ပြီး သင် ဗီဇာကို ချိုးဖောက်တယ် ပြောမယ်။ ပြီးတော့ အိမ်ပြန်ဖို့ ခရီးစရိတ် သင်ဘဲ ပေးရပါလိမ့်မယ်။" ဤ မတော်မတရားပြုမှုကို ခွင့်ပြုနေသည့် ပျော့ကွက်ဟာကွက်များကို ကျဉ်းမြောင်းပေးရန်၊ ရွှေ့ပြောင်းလုပ်သား ငါးဖမ်း သမားများအတွက် သင်္ဘောသားများ ယာယီဖြတ်သန်းခွင့် ဗီဇာအသုံးပြုခြင်းကို ချုပ်ငြိမ်းပေးရန်၊ ပိုမိုကောင်းမွန်သည့် ကာကွယ်မှုများနှင့် သိက္ခာရှိရှိ အလုပ်လုပ်ကိုင်ရာ အခြေအနေများ ပေးနိုင်သည့် ကျွမ်းကျင်လုပ်သား ဗီဇာကဲ့သို့ စနစ်သို့ ကူးပြောင်းပေးရန် ကို ချုပ်ငြိမ်းပေးရန်အတွက် ITF သည် UK အစိုးရကို တောင်းဆိုလျက်ရှိပါသည်။

ခေါင်းပုံဖြတ်ခြင်းကို ဖျက်သိမ်းပေးခြင်း (Letting exploitation off the hook?) ကို ခေါင်းလှဲခွင့်ယူပါ - UK ငါးဖမ်း လုပ်ငန်း၌ အလုပ်သမား မတော်မတရားပြုမှုများ၏ အထောက်အထားများ - [tinyurl.com/Lettingexploitationoffthehook](https://www.tinyurl.com/Lettingexploitationoffthehook).

အလုပ်သမား ခေါင်းပုံဖြတ်မှုဆိုသည့် တစ်ခုတည်းသော လမ်းကြောင်း-ယူကေ ငါးဖမ်းသင်္ဘောများပေါ်တွင် ရွှေ့ပြောင်း လုပ်သားငါးဖမ်းသမားများကို ခေါင်းပုံဖြတ်ရန် အသုံးပြုနေကြသည့် ယာယီဖြတ်သန်းခွင့်ဗီဇာ ပျော့ကွက်ဟာကွက်များကို အသုံးပြုနေပုံကို ဝက်ဘ်ဆိုက်မှ ခေါင်းလှဲခွင့်ယူပါ - <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/one-way-ticket-labour-exploitation>



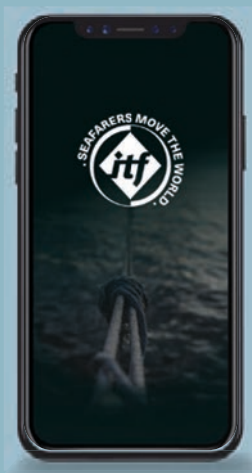
အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ
သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး
အလုပ်သမားများ
အဖွဲ့ချုပ်

သင်္ဘောသားများ – သတင်းအချက်အလက်နှင့် အကြံဉာဏ် အတွက် ITF ကို သင်၏ နေ့စဉ်ဆိုင်ကပ်ရာ ဆိပ်ကမ်း အဖြစ် သတ်မှတ်ပါ

အခမဲ့ ရရှိနိုင်သည့် ITF အက်ဖ် – Android နှင့် iOS အသုံးပြု
သည့် မိုဘိုင်းဖုန်းနှင့် ကိရိယာများအတွက် ရရှိနိုင်ပါသည်

၎င်းတို့ကို app store မှ ဒေါင်းလုဒ်ဆွဲယူပါ။

www.itfseafarers.org/en/look-up/-itf-seafarers-apps



ITF သင်္ဘောသားများ

- သင့်သင်္ဘောကို စစ်ဆေးပါ
- အကျပ်အတည်းဖြစ် ချိန်၌ အကူအညီကို မည်သည့်နေရာမှ တောင်းခံရန် ရှာပါ
- ITF နှင့် ဆက်သွယ်ပါ
- ITF စိစစ်ရေးမှူးတစ်ဦး သို့မဟုတ် ITF ပင်လယ်ရေကြောင်း သမဂ္ဂ ကိုရှာပါ
- ကျန်းမာရေးနှင့် သာယာဝပြောရေး သတင်းနှင့် အကြံပေးချက်ကို သိရှိပါ

ITF လူမှုရေးမီဒီယာ



- နောက်ဆုံးပေါ်သတင်းများနှင့်ပတ်သက်၍ Twitter ရှိ #itfseafarers ကိုအသုံးပြုခြင်းနှင့် www.facebook.com/ITFseafarerssupport တွင် နားစွင့်ပြီး သင့် ထင်မြင်ချက်ပေးပါ



- ဖော်လို လုပ်ပါ www.instagram.com/ITFseafarerssupport

ITF ဝက်ဘ်ဆိုက်များ



www.itfseafarers.org – သင့် အခွင့်အရေးများနှင့် ITF

စိစစ်ရေးမှူးများက ပင်လယ်ပြင်နှင့် ဆိပ်ကမ်းတွင် မည်သို့ ကူညီကြောင်း သိရှိရန် ကျွန်ုပ်တို့၏ သင်္ဘောသားများအတွက် ရည်ဆွဲထားသော ဝက်ဘ်ဆိုက်တွင် ကြည့်ပါ။



www.itfshipbesure.org – သင် အလုပ်ရှာနေလျှင် သင် သိရန်လိုအပ်သည့် အရာတိုင်းကို ရှာပါ



www.itfglobal.org – အလုပ်သမားများနှင့် ၎င်းတို့၏ ITF သမဂ္ဂများအပေါ် သက်ရောက်သည့် နောက်ဆုံးပေါ်ဖြစ်ပျက်ပြောင်းလဲမှုများအားလုံးကို နားစွင့်ပါ