

نشرة البحارة

الاتحاد الدولي لعمال النقل



العربية | العدد 2021/35

أيها البحارة الأبطال، شكراً لكم!



في هذا العدد
تأثير فيروس كورونا وأزمة تبديل الطواقم
المتألمون يستخدمون وسائل التواصل الاجتماعية
دليلك القابل للمسح للحصول على المساعدة

المحتويات

12-5

أزمة تبادل
الطواقم

4

حملة أعلام
المواءمة FOC

18

ملف:
ديف هينديل
(SUI)

17

اتفاقية العمل
البحري MLC
قواعد العمل
وساعات الراحة

16-15

النقابات
العمالية في
العمل

14-13

قصص من خط
المواجهة

28-26

الاحتيال

25-22

ملف:
المفتشية

21-19

هجر
البحارة

دليل قابل
للسحب

ثمانية صفحات من معلومات
الاتصال والمنشورة

35-34

صندوق
بحارة الـITF

33-32

الصيادون

31

عمال
الرصيف

30-29

الصحة
والحياة

الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) عبارة عن اتحاد نقابي دولي لنقابات عمال النقل. وهو يمثل ما يقرب من 18 مليون عامل نقل من ما يقرب من 670 نقابة منتسبة في 150 دولة. وهو بذلك يضم أكثر من 910,000 بحار. وهو منظم في ثمانية أقسام صناعية هي: البحارة. وصيادو السمك. والملاحة الداخلية. وعمال الرصيف. والسكك الحديدية. والنقل البري. والطيران المدني. وخدمات السياحة. وهو يمثل عمال النقل على المستوى العالمي ويعزز مصالحهم من خلال الحملات العالمية والتضامن. ويضم الـITF 132 مفتش ومسؤول اتصال يعملون في الموانئ في جميع أنحاء العالم.

نشرة بحارة الـITF. العدد رقم 2021/35

صدر هذا العدد في عام 2021 من قبل الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF). 49/60 Borough Road, London SE1 1DR. المملكة المتحدة. وتوفر نسخ من نشرة البحارة باللغات (الإنجليزية. والعربية. والصينية. والألمانية. والإندونيسية. واليابانية. والبورمية. والروسية. والإسبانية. والتركية) ويمكن طلبها من الـITF على العنوان أعلاه. ويمكنكم أيضًا تنزيل نسخة PDF من خلال:

https://www.itfseafarers.org/en/resources/materials?search_api_fulltext=seafarers%27+bulletin&field_topic=All&sort_by=created_1
الموقع الإلكتروني: www.itfseafarers.org | البريد الإلكتروني: seatsupport@itf.org.uk | هاتف: 7403 2733 (20) 44 | فاكس: 7357 7871 (20) 44

صورة الغلاف: أما نامين

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

ترحيب



أولاً، أود أن أقدم تحية كبيرة بالنيابة عن الـITF لجميع البحارة، ولكل شخص من نقاباتنا البحرية المنتسبة، على الاحترافية والاجتهاد الذي بذلتموه أثناء قيامكم بواجباتكم على الرغم من الخوف والغموض الناجم عن وباء كوفيد-19.

في هذا العدد من نشرة البحارة، سوف نطلعكم على هذه الجهود الوطنية والعالمية التي بذلها الـITF وعائلته من النقابات المنتسبة، ونبحث في الكيفية التي أثر فيها الفيروس على الصناعة البحرية العالمية.

ومع الأدلة المتزايدة على الخسائر الكبيرة التي أحققها الوباء بصحة البحارة وحياتهم، فإن هذا العدد يسلط الضوء على الدعم الذي لا يزال يقدمه الـITF لكم. كما نود أن نطلعكم أيضاً على الكيفية التي ساعد بها صندوق طوارئ كوفيد-19 الذي أنشأه صندوق بحارة الـITF من أجل تقديم الإغاثة للعديد من البحارة وعائلاتهم.

ومع استمرار آفة هجر البحارة في الارتفاع، كان مفتشونا ومسؤولو اتصالنا متواجدين دوماً للمساعدة، وهذا ما سترونه من خلال بعض القصص المروعة التي وردت في هذا العدد.

وسترون أيضاً أن محتالي التوظيف يصبحون كل يوم أذكى وأن عدد الوظائف الزائفة التي يعرضها المحتالون عبر وسائل التواصل الاجتماعي قد ازدادت بشكل كبير. نحن نقدم لكم الإرشادات لمساعدتكم على حماية أنفسكم من الوقوع ضحية لهذه الخدع.

وكالعادة، فإن الدليل القابل للسحب ذو الثماني صفحات مليء بالمعلومات والنصائح وسوف يزودكم بتفاصيل الاتصال لكل مفتش الـITF.

مع أطيب التمنيات لأن يكون عام 2021 أكثر ازدهاراً وصحةً.

ستيفن كوتون
الأمين العام للـITF

في مختلف أنحاء العالم، ظل الملايين من البحارة ملتزمين بنقل البضائع التي تغذي عائلاتنا وتضمن لهم الرعاية الصحية المناسبة. ومن دون تضحياتكم – وتضحيات عائلاتكم – فإن التجارة العالمية كان يمكن أن تتوقف تماماً. مع ما قد يترتب على ذلك من عواقب شديدة. وعلى الرغم من كل الصعوبات، فقد أثبتت نقاباتنا المنتسبة أنها على مستوى التحدي وواصلت تقديم الدعم الذي كان أعضاؤها في أشد الحاجة إليه.

في الـITF، هيمنت الجائحة على عملنا في عام 2020 وقمنا بالنضال بشكل أصعب من أي وقت مضى من أجل الحفاظ على حقوق البحارة واسترداد الملايين من أجورهم غير المدفوعة.

وعلى المستوى العالمي، عمل الـITF بلا كلل أو ملل مع مجموعة واسعة من الشركاء لإذكاء الوعي بخصوص أزمة تبديل الطاقم التي شهدتها العديد منكم – والتي مست 400,000 بحار في أوج ذروتها – حيث كانوا عاجزين عن العودة إلى ديارهم أو حتى ترك سفنهم لأشهر عديدة. وفي كثير من الأحيان لم يستطيعوا الحصول على الرعاية الطبية أو حتى على إجازة شاطئية.

ولقد نجحت شراكاتنا الاستراتيجية مع الشركاء الاجتماعيين والصناعة البحرية، وخاصة مع غرفة الشحن الدولية ICS ومجلس أصحاب العمل البحري الدولي IMEC، في جمع الدعم من مختلف أنحاء العالم لإنهاء ما اعترف به الأمين العام للأمم المتحدة أنطونيو غوتيريس على أنه "أزمة إنسانية". وبدعم من المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية، قمنا بالحملة للضغط على البلدان لتصنيفكم "كعمال أساسيين" وتسهيل عمليات تبديل الطواقم باعتبارها مسألة طارئة. ونحن ما زلنا نواصل البحث عن الحلول ونعمل لضمان حماية حقوقكم على الدوام.

حملة الـITF لأعلام المواءمة FOC بالأرقام

حتى 1 ديسمبر 2020:

مجموع الأجر
المستعادة بأثر
رجعي



تفتيشات الـITF

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



■ إجمالي عدد التفتيشات 6,960

■ مع وجود مشاكل 6,096

■ دون وجود مشاكل 884

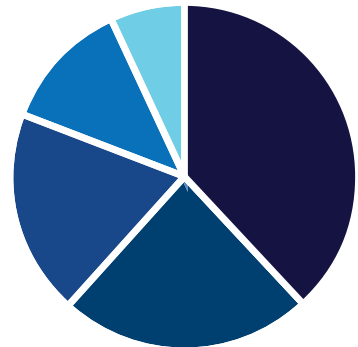
السفن والبحارة المشمولين
باتفاقيات الـITF



315,532
إجمالي عدد البحارة
المشمولين

13,378
إجمالي عدد
الاتفاقيات

أهم خمس مشاكل حسب النوع
وجدت خلال تفتيشات الـITF



■ خرق العقد 2,327

■ اتفاقية 1,445

■ أجر مستحقة 1,168

■ عدم الالتزام بالمعايير الدولية 748

■ طبية 420

تقاعس الحكومات خلق أزمة تبادل الطواقم غير المسبوقه

لقد أصبحت حياة البحارة الذين يعملون على متن سفن الرحلات البحرية، وسفن الشحن وسفن الصيد في خطر عندما فشلت الحكومات في اتخاذ إجراءات عملية لتمكين عملية تبادل الطواقم أثناء جائحة كورونا. نشرة البحارة سوف تطلعكم على استجابة الـITF والدروس التي ينبغي لهذه الصناعة أن تتعلمها

البحارة الأبطال

ضحايا أزمة تبديل الطواقم

في يناير 2021 – وبعد عشرة أشهر من بداية الجائحة – ظل مئات الآلاف من أفراد الطواقم عالقين على متن سفنهم. ديف هينديل، رئيس قسم البحارة في الـITF، يخبرنا كيف تحولت عائلة الـITF البحرية إلى شعلة نشاط من أجل دعم البحارة والنضال من أجل اتخاذ إجراءات حكومية لإنهاء أزمة تبديل الطواقم

عندما تفشى الوباء في مارس 2020، تم منع البحارة الذين شاركوا في عقودهم على الانتهاء من العودة إلى ديارهم بشكل مفاجئ. وتم إلغاء الرحلات الجوية وأغلقت الحدود من قبل دول الميناء، وبلدان العبور وحتى البلدان الأصلية للبحارة. ومع مرور الأشهر على هذا الحال، تحول الفزع الذي أصاب البحارة إلى ارتباك ثم إلى غضب بعد أن أثبتت الحكومات عدم رغبتها في إيجاد حلول عملية لهذه المحنة.

في كل شهر، يتوجب تبديل نحو 100,000 بحار من بحارة السفن. حيث خُدد اتفاقية العمل البحري (MLC) لمدة 11 شهراً كحد أقصى للفترة التي يمكنها البحارة على متن السفن. وبمجرد انتهاء عقود البحارة، فإن لهم الحق في التوقف عن العمل ومن ثم إعادتهم إلى أوطانهم على حساب صاحب العمل. ولكن ممارسة هذا الحق أصبحت بالغة الصعوبة أثناء جائحة كوفيد-19.

في 19 مارس، وافق الـITF على مضمض على تنفيذ عقود الطواقم، حيث وافق البحارة على ذلك بسبب الجائحة. وطوال شهري إبريل ومايو، ساهم البحارة بكل تفاني في المحافظة على تدفق الإمدادات العالية الضرورية، وعمل الـITF والنقابات المنتسبة له، وأصحاب العمل معاً على نحو لم يسبق له مثيل من أجل إرشاد الحكومات إلى أفضل السبل لتسهيل عملية تبديل الطواقم. لقد حثوا الحكومات على تصنيف البحارة على أنهم عمال رئيسيين، واستثنائهم من قيود السفر والعبور حتى يتمكنوا من العودة إلى ديارهم.

وقدموا حلاً مكوناً من 12 خطوة لعملية تبديل الطواقم حيث اعتمدته المنظمة البحرية الدولية (IMO) في 6 مايو. وفي 28 مايو، قامت المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO ومنظمة الطيران المدني الدولي ICAO بحث الحكومات على التصرف. وفي 12 يونيو، دعمت الأمم المتحدة (UN) مناشدة عمالنا الرئيسيين.

ومع ذلك استمرت الأزمة في التفاقم، وكان بعض البحارة قد تقطعت بهم السبل على متن السفن لأكثر من عام. ولم تسمح بعض الحكومات لهم حتى بالسفر على الشاطئ أو حتى بالرعاية الطبية الطارئة. وقد أخبرنا بعض البحارة بأن التعب قد أخذ منهم مأخذاً، وأصبحوا مجاهدين. ويائسين من التحرر من "سجونهم العائمة".

وكانت صحتهم وحياتهم وسلامتهم عرضة للخطر بشكل متزايد. لقد كان الوضع لا يطاق.

ولقد أصبح نفوذ مستأجري السفن موضع تركيز شديد. فالمستأجرون يعثرون على السفن ويحجزونها بالنجاسة عن مالكي البضائع، وهو ما يمنحهم فرصة كبيرة في التحكم بالسارات والتحويلات التي تسلكها السفن. وأثناء انتشار الوباء، بدأ العديد من المستأجرين بدرجة بند "عدم تبديل الطواقم" ضمن عقودهم مع مالكي السفن. وهذا يعني أنه خلال فترة استئجار السفينة من قبل المستأجر، فإن مالك السفينة ووكيل التوظيف لا يستطيعان تحويل مسار السفينة إلى أي ميناء قريب يسمح بتبديل الطاقم. مهما طاللت فترة وجود الطاقم على متن السفينة.

لقد طفح الكيل

بعد ثلاثة أشهر من تفشي هذا الوباء، صرّح الـITF بأنه "قد طفح الكيل": فمنذ 16 يونيو، والـITF والنقابات المنتسبة له يبدلون كل ما في وسعهم لمساعدة البحارة الذين تجاوزوا مدد عقودهم ويقفون معهم من أجل ممارسة حقوقهم في التوقف عن العمل والعودة إلى ديارهم. ولقد قدمنا التوجيهات للبحارة فيما يتعلق بهذا الشأن وبحقوقهم الواردة في اتفاقية العمل البحري MLC.

وقد صرّح الأمين العام للـITF ستيف كوتون قائلاً: "إذا كانت مغادرة البحارة لهذه السفن تسبب الفوضى في سلاسل الإمداد، وإذا ما عصّت الموانئ من سنغافورة إلى سان فرانسيسكو بالشحنات، وإذا ما تسبب هذا في دفع شركات التأمين إلى سحب تغطيتها للسفن ووقف التجارة العالمية، عندها فإن المصيبة سوف تقع على رؤوس السياسيين، وليس على رؤوس البحارة في العالم."

وأضاف أن الحكومات الوطنية تستطيع أن تتجنب هذه المشكلة ببساطة من خلال تقديم استثناءات قليلة وعملية من قيود فيروس كورونا والسماح لهؤلاء العمال الرئيسيين بالعبور عبر أراضيها والعودة إلى ديارهم، لكي يستريحوا ويتم استبدالهم بأطقم جديدة.

لقد سهلت سنغافورة عملية تبديل الطواقم

اعتباراً من مارس المقبل، وأوضحت الطريقة للقيام بذلك. ولكنها أصرّت على أن يتم عزل جميع الطواقم لمدة أسبوعين، وأن يتم فحصهم في مركز معتمد قبل وصولهم إلى سنغافورة. وأن يتم العزل في مساكن عائمة لمدة تصل إلى 72 ساعة قبل الصعود على متن سفنها.

وساعدت النقابات والصناعة في وضع معيار ثابت للسيطرة على العدوى وذلك لتشجيع الموانئ على الانفتاح. فقد وضع الـITF ومجلس أصحاب العمل البحري الدولي (IMEC) برنامجاً تجريبياً في مانيلا بالفلبين، يوفر غرضاً لإقامة البحارة لمدة أسبوعين، مع إجراء فحوصات الـPCR المناسبة للكشف عن كوفيد في بداية العزل وفي نهايته، قبل أن يستقلوا الطائرة إلى الموانئ. وبحلول نهاية يناير 2021، كان هذا البرنامج قد وفر الإقامة لـ 1,389 بحاراً. حيث أن 214 بحاراً منهم يشغلون الغرف حالياً. ومن بين هؤلاء البحارة الـ 1,389 ثبت أن 61 كانت نتائج فحوصاتهم إيجابية.

وبحلول نهاية أغسطس، أفادت المنظمة البحرية الدولية IMO بأن نحو 50 دولة كانت تنفذ بروتوكولات تبديل الطاقم. وقد ساهم الـITF بالاشتراك مع الـIMEC بمبلغ 500,000 دولار أمريكي في صندوق تم إنشاؤه من قبل النقابات والمنظمات البحرية في سنغافورة لدعم البلدان المزدودة للبحارة من أجل القيام بعمليات تبديل الطواقم بأمان. وقد أنشأ الصندوق برنامجاً للتدقيق يسمى "طاقم آمن CrewSafe" استناداً على نموذج سنغافورة، بهدف إيجاد "مرات" آمنة وقابلة للتطبيق لتسهيل عمليات تبديل الطواقم.

تزايد الضغوط الدولية

يعتقد 60% من البحارة الذين شملهم استطلاع قام به الـITF في سبتمبر أنهم أو زملائهم في الطاقم كانوا أكثر عرضة من غيرهم للإصابة في حادث قد يضر بحياة البشر أو الممتلكات أو البيئة البحرية بسبب التعب أو الإعياء.

وفي أعقاب البيانات التي قدمها الـITF والغرفة الدولية للشحن البحري ICS، أصدرت لجنة الخبراء التابعة لمنظمة العمل الدولية في الأمم المتحدة في ديسمبر 2020 قراراً تاريخياً خلّص إلى أن الحكومات قد فشلت فشلاً ذريعاً في أداء واجبها في رعاية البحارة بموجب القانون الدولي أثناء انتشار الوباء.

مثل بريتيش بتروليم، وكارجيل، وريو تينتو، وشل.

ولم تقم سوى 46 دولة بتصنيف البحارة على أنهم عمال رئيسيين. ولم يطبق هذا القرار بشكل فعلي إلا عدد قليل من الدول من دون خلق عوائق تعرقل عملية تبديل الطواقم البحرية. ويأمل الـ ITF أن يؤدي الضغط الدولي المكثف إلى إنهاء هذه الأزمة الإنسانية. ■

إلى السفن التي تنتظرهم من دون الاضطرار إلى محاربة جبال من البيروقراطية."

في 26 يناير 2021، تم التوقيع على تعهد عالمي جديد حيث وقعه أكثر من 300 من قادة الصناعة البحرية وحقوق الإنسان وتعهدوا من خلاله بتحويل المسؤولية للصناعة من أجل استخدام نفوذها لإنهاء أزمة تبديل الطواقم. ومن بين الموقعين على "إعلان نبتون" بشأن رفاهية البحارة وتبديل الطواقم شركات كبرى متعددة الجنسيات

وفي استجابة مشتركة. قال الأمين العام للـ ITF ستيف كوتون والأمين العام للـ ICS غاي بلاتين: "إن هذا القرار ... يوضح أن كل الحكومات لابد أن تتبع القانون الدولي وتعترف بشكل عاجل بالبحارة باعتبارهم عمال أساسيين مع التطبيق العملي لهذا القرار. وهذا يعني السماح للبحارة بالنزول إلى الموانئ لتلقي الرعاية الطبية ... ويعني أيضا تمكين البحارة من الوصول إلى المطارات للعودة إلى بلادهم عندما تنتهي عقودهم ... والسماح للأطقم البديلة بالمرور من الحدود الدولية للانضمام

وأعربت عائلته عن بالغ امتنانها وتقديرها للجهود التي بذلها الـ ITF.



بيروقراطية الولايات المتحدة تمنع تبديل الطواقم

المفتش البريطاني تومي مولوي قام بمساعدة شركة مارلو للملاحة في عملية تبديل طواقمها على العديد من السفن. بما في ذلك سفينة ياسا غولدن داردانيل

كانت السفينة متواجدة في هيوستن بالولايات المتحدة الأمريكية. وكان الطاقم على متن السفينة منذ أكثر من 12 شهرا وكان الطاقم البديل أيضا على متن السفينة. ولكن تأشيرات دخول الولايات المتحدة لاثنتين من أفراد الطاقم الفلبيني كانت قد انتهت. ورفضت إدارة الجمارك وحماية الحدود CBP السماح لهم بالنزول. حتى مع وجود حارس مسلح لمرافقتهم إلى المطار.

وعندما أبلغتنا شركة مارلو بذلك، اتصل مولوي على الفور بالمفتش شوي تون أونغ في هيوستن، والذي بدوره تواصل مع إدارة الجمارك وحماية الحدود CBP. وأوضح أن هناك 24 شخصا على متن السفينة ولكن معدات السلامة الموجودة تكفي فقط لـ 22 منهم وأن البحارة الاثنان ذوي العقود المنتهية الصلاحية سوف يبقون في الواقع سجناء نتيجة البيروقراطية حيث أنه من المقرر أن تبقى السفينة تعمل على طول ساحل الخليج الأمريكي في المستقبل المنظور. ولكن إدارة الجمارك وحماية الحدود CBP لم تحرك ساكنا بخصوص هذا الشأن. لم يكن أمام الشركة أي خيار سوى إرجاع البحارة البدلاء الاثنان إلى بلادهم مرة أخرى. وحرمانهم من الأجور التي كانوا يتوقعون أن يكسبوها. وفي نهاية المطاف بقي على متن السفينة البحارة الاثنان اللذان كانوا يتمنون العودة إلى بلادهم. ■



دفع أحد البحارة إلى حافة اليأس

مفتش الـ ITF حميد رشيق وزملاؤه في الاتحاد المغربي للشغل (UMT) يهبون لإنقاذ أحد البحارة المرضى

جواني زابانتا هو بحار فلبيني يبلغ من العمر 27 عاماً. خدم في البحر لمدة سبع سنوات. وفي مارس 2020 كان زابانتا قد خدم لمدة 11 شهرا كضابط ثالث على متن السفينة لبنى سيلمر وكان متحمزا لمغادرتها. ولكن عندما ضربت جائحة كوفيد-19، منعت المغرب عمليات تبديل الطواقم على الفور لوقف انتشار الفيروس. وعند ذلك اضطر إلى البقاء على متن السفينة في ميناء الدار البيضاء بالمغرب. وقد كافح لمدة شهرين قبل أن تصبح الأمور فوق ما يستطيع حمله. حيث حاول جواني زابانتا الانتحار في 28 مايو.

لقد ناضلنا للحصول على تصريح من السلطات المحلية للسماح لهذا البحار بالنزول على الفور حتى يتمكن من الذهاب إلى المستشفى. ولكن الأمر كان يتطلب الحصول على موافقة لجنتين من لجان أمن الميناء قبل أن تتمكن السفينة من الرسو مؤقتا في 30 مايو ونقل البحار فورا إلى المستشفى.

بقي جواني زابانتا في المستشفى لمدة شهرين. حيث تلقى علاجاً مكثفاً. وخلال هذه الفترة، كان رشيق وأحد رفاقه في الاتحاد يزورانه بانتظام حيث تمكن زابانتا من التحدث إلى أسرته في وطنه. وقد تم نقله جواً إلى وطنه في 2 أغسطس برفقة طبيب من المستشفى. وأعربت عائلته عن بالغ امتنانها وتقديرها للجهود التي بذلها الـ ITF. ■

... وبداية شهر نوفمبر كانت في منزلها بسلام وسعادة ...



عالقة بدون مستلزمات صحية

يستذكر مفتش الـITF شوي تون أونغ في هيوستن أن إحدى المتدربات الشابات من بنما اتصلت به في 1 أكتوبر طلباً للمساعدة بشأن إعادتها إلى وطنها



بحارة يتوقفون عن العمل في محاولة للعودة إلى الوطن

الطاقم البورمي على متن السفينة يونيسون جاسبر يتصل بمفتش الـITF مات بورسيل في ميناء جيلوج، أستراليا في يونيو 2020، لإبداء رغبتهم في العودة إلى وطنهم بعد قضائهم أكثر من 12 شهراً على متن السفينة

كانت المهندسة المتدربة تعمل على سفينة لنقل الحمولات بين السفن على طول ساحل الولايات المتحدة منذ 20 فبراير، رغم انتهاء مدة تصريح تدريبها. وقد كتبت: "أنا في وضع بالغ الصعوبة وخصوصاً أثناء دورتي الشهرية حيث أنني لا أجد حتى الفوط الصحية اللازمة لإيقاف النزيف. أشعر بالهانة الشديدة وأخشى على صحتي النفسية."

حاولت الشركة مراراً إقناع إدارة الجمارك وحماية الحدود CBP بالسماح للمتدربة بالنزول من السفينة، كما أنها طلبت المساعدة أيضاً من الهيئة البحرية في بنما بهذا الشأن. وفي 1 أكتوبر، تم نصحن من قبل إدارة الجمارك والحدود بإلغاء ترتيبات رحلة عودة المتدربة التي قمنا بها على اعتبار أن القنصلية في بنما مشتركة في هذه المسألة ... وأن الأمر سوف يستغرق نحو أسبوع إلى أسبوعين حتى نتلقى قراراً من إدارة الجمارك وحماية الحدود CBP بهذا الصدد. ولكن الإلتماسات التي قدمها أونغ لم تخط بأي رد من إدارة الجمارك وحماية الحدود CBP.

وفي هذه الأثناء، تلقت المتدربة الدعم والإمدادات الصحية من مراكز البحارة ومن فرقة عمل تبديل الطواقم في الـITF. ثم قامت الشركة في نهاية المطاف بنقل المتدربة إلى سفينة أخرى بحيث تتمكن من المغادرة في الميناء التالي الذي ترسو فيه السفينة. وبحلول بداية نوفمبر كانت قد وصلت موطنها في بنما بسعادة وأمان. ■

كان أفراد هذا الطاقم قد وقعوا على تمديدات لعقود عملهم ولكن عندما أبرم القبطان العقود الجديدة وضع الأجور الفعلية في البحر. وهو ما يشير إلى ازدواجية في سجلات المحاسبة.

لقد عملنا عن كثب مع هيئة السلامة البحرية الأسترالية (AMSA) من أجل احتجاز السفينة في مينائي جيلوج وبريسبين من أجل إعادة بعض أفراد الطاقم لبلادهم وكذلك لاسترداد أجورهم المستحقة والتي يبلغ مجموعها نحو 80,000 دولار أمريكي.

وأثناء المناقشات مع بورسيل زعم مالك السفينة التايواني أن السفينة كانت بدون اتفاقية. ولقد تبين أن هذا الادعاء غير صحيح وذلك عندما تولى المفتش دين سامرز النظر في هذه القضية في نيوكاسل. بعد زعم أفراد الطاقم بأنهم تعرضوا للاعتداء والترهيب والإكراه على التوقيع على تمديدات العقود التي بموجبها سوف يبقون على متن السفينة لمدة تصل إلى 14 شهراً. قام الـITF والنقابة البحرية الأسترالية بإبلاغ هيئة السلامة البحرية الأسترالية AMSA بهذه المزاعم وتم احتجاز السفينة في نيوكاسل. واستطاع مفتشو الـITF من استعادة أجور مستحقة أخرى للطاقم قدرها 60,000 دولار أمريكي.

وغادر طاقم السفينة البالغ عددهم 11 فرداً في يوليو، وأقامت النقابات لهم منطقة عزل على الرصيف، حيث أبقتهم الاشتراطات الصحية بسبب الجائحة على مسافة 13 متراً من السفينة. ثم نُقلوا إلى سيدني، حيث انتظروا هناك عدة ساعات بينما تولت الشرطة تنسيق الإعفاءات بحيث يتم نقلهم إلى فندق حجرهم صحياً لمدة أسبوعين. وفي نهاية المطاف طار هؤلاء البحارة عائدين إلى ديارهم في أغسطس. وفي سبتمبر، حظرت هيئة السلامة البحرية الأسترالية AMSA دخول السفينة جاسبر إلى أستراليا لمدة ستة أشهر. ■

القصور العائمة تصبح سجوناً للطواقم

كانت هذه بعض العناوين الرئيسية الأولى حول انتشار كوفيد-19 على متن السفن السياحية، عندما لم تسمح الحكومات للركاب وأفراد الطواقم المرضى والخائفين بالرسو أو بالحجر الصحي في موانئها. رئيس فرقة عمل السفن السياحية في الـITF يوهان أوين يتحدث عن كيفية استجابة الـITF ونقاباته

البحارة النساء وهي من أوكرانيا وتعمل على متن السفينة رجال برينسيس من فوق السفينة في روتردام عندما سمعت بأن رحلة إعادتها إلى وطنها قد ألغيت.

حث الـITF الحكومات ودول العلم على مضاعفة جهودهم لتسهيل عملية تبادل الطواقم. وقد ناقش ديف هينديل، رئيس قسم البحارة في الـITF، هذا الأمر قائلاً "إن البحارة يعاقبون بسبب تلك القيود الصارمة... من أجل احتواء انتشار الفيروس على الرغم من عدم وجود أي مبرر أو دليل علمي يؤكد أن البحارة على متن سفن الرحلات البحرية يشكلون خطراً أكبر من أي فئة أخرى من العمال أو عامة الناس".

فجح إنساني كبير

بحلول شهر أغسطس، كان قد تم إعادة نحو 200,000 بحار من بحارة سفن الرحلات البحرية إلى أوطانهم. ونحن نشي على شركات الرحلات البحرية والحكومات التي عملت معنا لتحقيق هذا النجاح الإنساني الكبير. فقد تطلب الأمر قدراً هائلاً من التنسيق اللوجستي، وخاصة في مواجهة بعض الحكومات، بما في ذلك دول العلم ودول الميناء، التي فشلت في الوفاء بالتزاماتها القانونية والتزامات حقوق الإنسان بموجب القانون الدولي.

استشراف المستقبل

مع بدء عودة نشاط الرحلات البحرية ببطء، لا يزال الـITF والنقابات المنتسبة له قلقين إزاء المخاطر التي يتعرض لها البحارة والركاب معاً.

ونحن نعمل مع الحكومات ومشغلي الرحلات البحرية لضمان اتخاذ تدابير الصحة والسلامة الكافية والالتزام بها، ولضمان أن تلتزم البلدان التي تتجه صوبها الرحلات السياحية بالسماح للبحارة بالدخول والخروج من وإلى الشاطئ للحصول على المساعدة الطبية وتبادل الطواقم حسب الحاجة.

ونحن نتطلع إلى العمل مع الصناعة لضمان أن تتطابق خطط التعافي وبدء العمليات مع محادثات مفتوحة حول كيفية تحسين ظروف العمل والمعيشة للبحارة العاملين على متن سفن الرحلات البحرية. ■

لقد عملت الحكومات على إنزال الركاب من هذه السفن بأسرع وقت ممكن، ولكنها أهملت الأطقم في كثير من الأحيان.

وبحلول منتصف أبريل، كان هناك نحو 314 سفينة راسية وعلى متنها مئات البحارة من بين 385 سفينة سياحية تملكها وتديرها خطوط الرحلات الرئيسية.

أكثر من 80 في المئة من سفن الرحلات البحرية تكون مشمولة باتفاقيات الـITF، لذلك انتقلنا للعمل مباشرة مع نقابات البحارة المنتسبة لنا وغيرها من المنظمات البحرية الأخرى من أجل إعادة الطواقم إلى أوطانهم، ولكننا واجهنا عقبات هائلة.

العديد من البلدان لم تف بالتزاماتها بموجب اتفاقية العمل البحري وحظرت دخول البحارة أو عبورهم عبر أراضيها، على الرغم من الضمانات الواردة من شركات الرحلات البحرية بأنها سوف تستأجر رحلات جوية لإعادة البحارة إلى أوطانهم. وفرضت الموانئ قيوداً إضافية على طواقم السفن السياحية، حتى أن بعض الدول لم تسمح للبحارة من مواطنيها بالدخول أو أبطأت عملية دخولهم بطرق أضرت بهم.

وفي العديد من الحالات، تقطعت السبل بأفراد الطواقم في المطارات لعدة أيام بسبب عدم ترتيب أوراقهم أو بسبب عدم حصولهم على التأشيرات اللازمة، حتى أن بعض الطواقم قد تم إنزالهم في بلدان أخرى، حيث ظلوا عالقين لشهور قبل أن تتم إعادتهم إلى أوطانهم في نهاية المطاف.

حسائر فادحة في الأرواح

إن الإجهاد والخوف من الوقوع في مصيدة الاحتجاز على متن السفن كان له أثره الحتمي على الصحة العقلية للبحارة.

أفادت الأنباء أن أربعة من أفراد الطواقم انهبوا جياتهم في غضون أسبوعين. حيث أنه في 30 أبريل قفز أحد أفراد الطاقم وهو من الجنسية البولندية من فوق سفينة جويل أوف ديسيز. وفي 9 مايو، عثر على بحار آخر من هنغاريا ميتاً في مقصورة الركاب على متن السفينة كرنفال بريز. وفي 10 مايو، توفي بحار صيني يعمل على متن سفينة مارينر أوف ديسيز بينما كانت السفينة ترسو في البحر في جزر البهاما. وقفزت إحدى

أكثر من 80 في
المئة من سفن
الرحلات البحرية تكون
مشمولة باتفاقيات
الـITF، لذلك انتقلنا
للعمل مباشرة مع
نقابات البحارة
المنتسبة لنا وغيرها
من المنظمات
البحرية الأخرى من
أجل إعادة الطواقم
إلى أوطانهم، ولكننا
واجهنا عقبات
هائلة.

عزل أكثر من 3,000 من أفراد الطواقم على متن السفينة "مين شيف 3"

مفتش الـITF هاماني أمادو يخبرنا عن الجهد الذي تم بذله لإعادة آلاف من أفراد الطواقم إلى أوطانهم من إحدى سفن الرحلات السياحية

بعد نزول الركاب من السفينة "مين شيف 3" في 23 مارس، قامت الشركة بنقل 3,000 بحار من ست سفن أخرى إلى هذه السفينة. وقد أبحرت هذه السفينة إلى ألمانيا لبدء عمليات إعادة الطواقم إلى بلدانهم. ثم رست السفينة في كوكسهاغن في 28 أبريل. غير أنَّ الكشف عن تفشي كوفيد-19 يعد يومين من رسوها في الميناء قاد الشركة للقيام بالحجر الصحي لكل شخص على متن السفينة.

وبعد أسابيع من المناقشات المكثفة مع الشركة، تمكنت أنا ومايا شفيغرسهاوزن-غوث من نقابة فيردي المنتسبة للـITF في ألمانيا، من المساعدة في إعادة ما يقرب من 1,200 من البحارة إلى أوطانهم في 8 مايو. معظم أفراد الطواقم من الجنسيات المختلفة من كانت نتيجة فحوصهم سلبية تم إعادتهم إلى بلادهم في الأسابيع التالية. باستثناء 192 بحارا هنديا بقوا على متن السفينة دون أي موعد محتمل لسفرهم بسبب قلة الدعم من حكوماتهم. ولكن في نهاية المطاف عاد الجميع إلى بلادهم في أواخر يونيو.

انتقدت شفيغرسهاوزن-غوث الافتقار إلى المسؤولية الذي أظهرته الشركة وبلد العلم وهي مالطا. وقالت إنه بدون الدعم الذي قدمته الحكومة الألمانية وبعثة البحارة، فإن الموقف على متن السفينة كان من الممكن أن يسوء بسرعة. ■



ونحن نعمل مع الحكومات ومشغلي الرحلات البحرية لضمان اتخاذ تدابير الصحة والسلامة الكافية والالتزام بها، ولضمان أن تلتزم البلدان التي تتجه صوبها الرحلات السياحية بالسماح للبحارة بالدخول والخروج من وإلى الشاطئ للحصول على المساعدة الطبية وتبادل الطواقم حسب الحاجة.



مر إنساني في الأوروغواي لطاقم الرحلات المنكوبة

سمحت حكومة أوروغواي بإنشاء مر إنساني لتسهيل نزول الطواقم التي أصيبت بكوفيد-19 من السفن لتلقي الرعاية الصحية، وذلك بفضل نقابة عمال النقل البحري والجوي والبري وعمال الأنشطة المرتبطة (UTT) على حد قول إدغار دياز، السكرتير الإقليمي للـ ITF في أمريكا اللاتينية

في 15 مارس، غادرت سفينة غريغ مورتيمر، التي ترفع علم جزر البهاما، منطقة أوشوايا، في الأرجنتين. وبعد أسبوع ظهرت أول أعراض للمرض بين الركاب. ورفضت السلطات في الأرجنتين وفي شيلي رسو السفينة ونزول الركاب لأن كلا الحكومتين قد أغلقت موانئها وحدودها. أما حكومة أوروغواي فقد أذنت للسفينة بأن ترسو في مونتيفيديو في 27 مارس، حيث تم إعادة الركاب إلى أوطانهم.

بيد أن طاقم السفينة المكون من 83 بحاراً اضطر للبقاء على متن السفينة على الرغم من انتشار الفيروس بينهم حيث كانت نتيجة فحوص 39 بحاراً إيجابية. وقد توفي أحد البحارة من الجنسية الفلبينية. وبعد ذلك أمضت السفينة شهرين وهي في البحر وجميع أفراد الطاقم المصابون محتجزون في كبائنهم دون توفر الظروف الصحية المناسبة. وفي 20 أبريل، حاول الأمين العام لنقابة UTT فرانسيسكو ديل غاوديو الاتصال بالطاقم لتقديم الدعم من الـ ITF ومن النقابة، ولكنهم أخبروه أن الاتصالات عبر الإنترنت مقطوعة على متن السفينة وذلك لمنع تسريب المعلومات عن سوء الأحوال على متن السفينة والتي يُذكر منها محاولات انتحار بعض أعضاء الطاقم، وثبوت إصابة اثنين من البحارة بكوفيد كانا يعملان على توزيع الطعام على متن السفينة. وقررت نقابة الـ ITF، وهي التي أبرمت اتفاقية الـ ITF الخاصة بالسفينة، مراراً وتكراراً الحصول على معلومات من الشركة، ولكنها لم تفلح سوى الصمت. واستجابة لضغوط نقابة UTT، أعلنت حكومة أوروغواي في 8 مايو أنه سيتم السماح لجميع أفراد الطاقم بالنزول من السفينة، وحجرتهم صحياً مع تقديم الرعاية الطبية المناسبة لهم ومن ثم إعادةهم إلى أوطانهم. ■



التعلم من الجائحة لجعل القطاع البحري أفضل للبحارة

المنسقة البحرية في الـITF جاكلين سميث تشاركنا انطباعاتها حول الاستجابة لأزمة تبديل الطواقم من جانب النقابات، والصناعة والحكومات، كما تسلط الضوء على الدروس المستفادة من أجل المستقبل

تقديم المساعدة. ونحن بحاجة إلى إنشاء مجموعة طوارئ مع شركائنا الاجتماعيين من أجل التعجيل بوضع خطط للعمل وتجنب الازدواجية في العمل ونحن أيضاً بحاجة إلى النظر في أسباب فشل نظام أعلام المواءمة FOC والضغط من أجل إنشاء سلسلة إجراءات شفافة يمكن اتباعها.

ولكن كيف ستنتهي أزمة تبديل الطواقم؟

لحسن الحظ، انخفضت النسبة المئوية لأفراد الطواقم الذين يحتاجون إلى التبديل لكننا بحاجة إلى مواصلة الضغط على الحكومات غير المتعاونة لإعادة بقية هذه الطواقم إلى بلدانها.

أصبحت اللقاحات الآن أساسية. ونحن نعتقد أن البحارة لابد أن يكونوا في أعلى القائمة ولكننا حذرون بشأن الكيفية التي سيتم بها نشر برامج التطعيم وما الذي سوف تطلبه الحكومات. كم عدد اللقاحات المطلوبة. وكم تبلغ الفترة بين هذه اللقاحات؟ هل ستقبل الحكومات شهادات صحية من بلدان أخرى؟ ونظراً لعدد البحارة القادمين من بلدان نامية، فكيف سيتم منحهم الأولوية؟

ما هي الأولويات البحرية للـITF خلال العام المقبل؟

إن المحافظة على وجود النساء والشباب البحارة وعلى توظيفهم في هذا القطاع لهو أمر حيوي وسوف نحتاج إلى العمل مع الصناعة لضمان حصولهم هؤلاء البحارة على المهارات المناسبة والتدريب اللازم لتجهيزهم للقيام بالوظائف على متن السفينة.

ونحن عازمون على منع الالتفافات والطرق المختصرة التي حدثت أثناء الجائحة وتغولت على حقوق البحارة وسلامتهم — مثل عمليات التفتيش عن بعد — وعدم تحول هذه الالتفافات إلى ممارسات دائمة.

ما هي رسالتك إلى البحارة؟

شكراً لكم. استمروا في الدفاع عن حقوقكم إذا لم تعبروا عن معارضتكم. فمن الصعب علينا أن نفعل أي شيء. توجهوا إلينا. ونحن سوف ندعمكم. ■

الحكومات بمنح صفة العامل الرئيسي لهؤلاء البحارة.

لقد فهم بعض وزراء النقل هذا الوضع. غير أن زملائهم في الحكومة لا يفهمون مسألة النقل البحري على نطاق واسع. ولهذا السبب نريد أن نوسع نطاق المشروع التجريبي للحجر الصحي في الفلبين وهو مشروع مشترك بين الـITF ومجلس أصحاب العمل البحري الدولي. وهذا يبرهن على مدى الحاجة إلى المشاركة ليس فقط مع وزارات النقل، بل وأيضاً مع وزارات التعليم والصحة والجمارك والهجرة. حتى يتسنى لهذه الوزارات أن تفهم بشكل أفضل عملية تبديل الطواقم ودورها في تحقيق هذه الغاية بأمان.

ولا تزال هناك بعض الدول لا تتعاون على الإطلاق. فكل حكومة تسيطر على حدودها الخاصة ونحن لا نستطيع أن نرغمها على العمل. وكنت أعتقد أن السفن لا ينبغي لها أن تذهب إلى البلدان التي ترفض حكوماتها السماح بعملية تبديل الطواقم. ولكن آخرين جادلوني بقولهم إن هذا من شأنه أن يؤثر بشكل سلبي على الدول الأكثر ضعفاً.

ونحن لا نفهم لماذا تتعامل الحكومات مع البحارة بشكل مختلف عن العمال الآخرين الذين يمكنهم المرور عبر الحدود أو بينها، مثل عمال الطيران المدني.

ولكن هل كان بوسع الـITF والنقابات المنتسبة له أن يستجيبوا بشكل مختلف؟

عند النظر إلى الوراء، نجد أنه كان من الواجب علينا أن نخطط منذ زمن مع مجموعات كانت علاقاتنا المعتادة معها قليلة، مثل منظمات الأعمال التجارية ومنظمات حقوق الإنسان. من أجل توسيع نطاق حلفائنا المحتملين. وكان من الممكن أن نكون أسرع وأكثر نشاطاً في التعامل مع الشبكات التي ترتبط بالقطاع البحري أو التي تعتمد عليه. وكان من الواجب علينا أن نمارس الضغط على مستأجري السفن في وقت مبكر. لإثباتهم عن إدراج بنود منع تبديل الطواقم في عقودهم وتعاملاتهم.

ما هي الآثار المترتبة على الـITF والصناعة البحرية؟

ينبغي لنا أن نتبع نهجاً أكثر شمولية وألا نعمل فقط مع شركائنا الاجتماعيين التقليديين وهو ما من شأنه أيضاً أن يساعد نقاباتنا المنتسبة على الوصول إلى مجموعات أخرى في بلدانها تستطيع



إلى أي مدى كانت استجابة الصناعة؟

كان للـITF والصناعة مصلحة مشتركة واضحة في إبقاء التجارة العالمية تتحرك بكفاءة وأمان وفي منع البحارة من الشعور بالإغواء وهو ما سيعرض سلامتهم وبيئتهم للخطر. على العموم، كان هناك تواصل جيد ومنفتح وتعاون وثيق بيننا.

وبشكل أقل إيجابية، أود أن أقول إن جمعيات التصنيف — وهي التي تقوم بعمليات التفتيش نيابة عن دول العلم — لم تكن نشطة كما ينبغي وينبغي أنها بدت نوعاً ما نائمة خلال فترة الاستجابة للجائحة. لقد كانت هذه الجمعيات تنبأه بعمليات التفتيش عن بعد. ولكن هذه العمليات أدت إلى إضافة أعباء إضافية على أفراد الطواقم التي كانت بالفعل منهكة. وخاصة عندما تكون مستويات التطبيق في حدها الأدنى لتحقيق السلامة. نظراً لصعوبة الحصول على طواقم جديدة لإراحة الطواقم المنهكة. كما أنني فوجئت بأن العيود من نوادي الحماية والتعويض P&I لم تبد قدراً كبيراً من الاهتمام لضمان عدم تعرض أفراد الطواقم والسفن للخطر. ومن الواضح أن نظام أعلام المواءمة FOC قد فشل في حماية البحارة خلال هذه الأزمة. ولم يحم أي أحد بتحمل المسؤولية. وفي بعض الأحيان كانت محاولة إنجاز الأمور مثل تقاذف حبات البطاطا الساخنة، كل يلقي المسؤولية على عاتق غيره.

وماذا عن الحكومات؟

لقد كانت بعض الحكومات داعمة للغاية. ولكن حتى الآن قامت 46 حكومة فقط من هذه

وكيل ومالك شركة هسين تشين البحرية يسرقان الطواقم

لقد دأبت شركة هسين تشين البحرية (HCM) على ممارسة مسك الدفاتر المزدوجة على سفنها من أجل تجنب دفع أجور عمل البحارة بالكامل. لقد خاض فريقنا عدة تجارب مع سفن الشركة التي تبدأ تسميتها بـ "نيو" - والتي تغطيها اتفاقية الـITF مع النقابة الوطنية الصينية للبحارة (NCSU) - لذلك لم يتفاجأ فريقنا عندما طُلب منا مساعدة الطاقم على متن السفينة نيو لاجاسي التي ترفع علم بنما في أوائل عام 2020. حيث استعدنا أجورهم المستحقة وشهدنا عملية دفع أجورهم.

ومع انتشار هذه الأنباء، أعربت طواقم من ميانمار تعمل على متن سفن أخرى تابعة لشركة HCM عن مخاوفها بشأن عمليات مسك الدفاتر المزدوجة الحالية والماضية. وأدى ذلك إلى قيام الـITF بإجراءات ضد سفن شركة HCM في العديد من البلدان. بما في ذلك سفينة نيو تشامب في نيوكاسل، أستراليا وسفينة نيو اسبريشن في بوسان، كوريا الجنوبية. ونتيجة لذلك، وافقت شركة HCM على دفع هذه الأجور المستحقة، بحضور مسؤولين من نقابة IFOMS المنتسبة للـITF في ياجون، ميانمار.

وبعد ذلك بفترة وجيزة، تخلت شركة HCM عن جميع أفراد طواقمها من الجنسية الميانمارية المتواجدين على متن أربع سفن في تاوان. بدعوى أسباب تتعلق بكوفيد-19. وقد رفض أربعة بحارة يعملون على متن سفينة نيو تشامب بشجاعة مغادرة تاوان حتى يحصل كل واحد منهم على الأجر الأساسي لمدة شهرين مقابل إنهاء العقد وذلك بموجب اتفاقية الـITF/ ونقابة NCSU الصينية. ولقد ساعد تضامنهم في تصعيد المعركة ضد الشركة وسوف يساهم نضالهم هذا أيضاً في تحقيق الحماية لكل البحارة البورميين الذين يتعرضون لسوء المعاملة من قبل مالكي السفن.

لقد استعدنا حوالي 190,000 دولار أمريكي من الأجور المستحقة. ومع ذلك، فإن شركة HCM لا تزال تدين بحوالي 380,000 دولار أمريكي على شكل مطالبات معلقة قدمها مفتشو الـITF في أستراليا وأمريكا. وبمساعدة من المفتشين الكنديين.

ولقد شعرنا بالفزع عندما اكتشفنا أن وكيل التوظيف - وهو شركة سنرايز مارين انتربرايز في بانغون - خلال هذه العملية برمتها:

• قام بترهيب الطاقم لإعادة مبالغ التسوية، حيث كان لديه إيصالات مزورة تدعم ادعاءاته الكاذبة بأن عملية الدفع قد تمت

قام الـITF في أستراليا وميانمار والولايات المتحدة بمساعدة طواقم البحارة من ميانمار والصين المتواجدين على متن عدة سفن تملكها أو تشغلها شركة هسين تشين البحرية في تاوان لاسترداد مئات الآلاف من الدولارات من الأجور المستحقة. لكن هذه الجهود أصبحت أكثر صعوبة بسبب وكيل التوظيف، كما يقول مات بورسيل، وهو مساعد منسق الـITF في أستراليا



وكيل ومالك شركة **هسين شين البحرية يسرقان الطواقم** تابع

أو حرمانها من رخصة اتفاقية العمل البحري MLC التي تخولها من تقديم خدمات توظيف البحارة".

هذا وقد علقت ميامار أعمال شركة سنرايز أثناء تحقيقها في مزاعم الـITF. وفي نهاية عام 2020، كانت المناقشات مستمرة بين شركة HCM والـITF ونقابة NCSU وغيرها من النقابات المنتسبة لحل هذه القضايا. ■

يوم 26 نوفمبر عام 2020، كتب منسق الـITF ستيف تروسديل: "كل هذه الأعمال غير مقبولة على الإطلاق وتعتبر خرقاً لاتفاقية التكلفة الإجمالية للطاقم TCC في الـITF واتفاقية العمل البحري".

وقال إن الـITF يمكن أن يوفر أدلة دامغة وطالب بإجراء "تحقيق فوري في شركة سنرايز مارين انتريز بسبب الممارسات غير الأخلاقية والأعمال غير القانونية وسوء الإدارة واختلاس الأموال المستحقة لمواطني ميامار، وما أنه ثبت أنهم مذنبون. فإننا نشجع على تعليق أعمال الشركة

• أجبر أفراد أسر الطواقم على فتح حسابات مصرفية ثم قام بتمرير جميع الشيكات التي وقعها مسبقاً إلى شركة سنرايز حتى يتمكن من التحكم في رواتب الطواقم والوصول إليها • أصدر عقود عمل مختلفة عن العقود التي تصدرها شركة HCM

• أجبر أفراد الطاقم على توقيع خطابات بالأجور المستحقة لهم ليتم دفعها في حساب مصرفي مشترك مع شركة سنرايز، حتى يتحكم الوكيل بدفع ما يريد دفعه للطاقم

وفي رسالة إلى إدارة الشؤون البحرية في يانغون



15 شهراً على متن سفينة بدون أجر

بينما كان زورق القطر ديافلوس فورس الذي يرفع العلم البنمي متوجهاً إلى النرويج، يستذكر المفتش سيفر غريبيستاد المتواجد في بيرغن بأن أحد أقرباء البحارة قد حذره من أن الطاقم لم يكن يتقاضى أجراً

بدأت في التواصل مع أفراد الطاقم (وهم من اليونان وروسيا والفلبين والهند وإندونيسيا)، وأخبروني أن الزورق سيصل إلى النرويج في أوائل شهر سبتمبر وأنهم لم يتقاضوا أجورهم منذ ستة أشهر. وكان بعض أفراد الطاقم على متن الزورق منذ يونيو 2019، أي منذ 15 شهراً تقريباً.

وقد قمنا بعملية التفتيش بالتعاون مع الهيئة البحرية النرويجية، التي احتجزت الزورق في الميناء بعد ذلك نتيجة عدم دفع الأجور المستحقة والتي تبلغ (238,036 دولاراً أمريكياً). وقد قام الـITF باحتجاز الزورق لبضعة أيام أخرى لتأمين المطالبات المتعلقة بالطاقم.

أما المالك اليوناني فقد أخبر الطاقم بأنه قد يعيدهم إلى أوطانهم شريطة أن يسقطوا جميع مطالباتهم بالأجور. وهذا ما رفضه البحارة. وبدأت الوقود والإمدادات في الانخفاض عندما تخلى المالك عن السفينة في أكتوبر. قمنا بالتواصل مع نادي الحماية والتعويض P&A المسؤول عن تأمين السفينة وتمكن من الوصول إلى حل.

بعد أقل من أربعة أسابيع من وصول الطاقم إلى النرويج، عاد جميع أفراد الطاقم إلى أوطانهم ودفع لهم أجورهم عن مدة أربعة أشهر والبالغة (139,475 دولاراً أمريكياً)، وسوف نسعى إلى تحصيل بقية أجورهم المستحقة. ■

بحارة فلبينيون يعودون لأوطانهم بعد قضائهم أكثر من عام في البحر

ساعد المفتش البرازيلي علي زيني ونقابته وهي النقابة الوطنية لعمال النقل واللوجستيات CNTTL في إعادة أحد البحارة العالقين على متن سفينة ويسترين أيد لنقل المواد السائبة منذ 16 شهراً

كان هذا البحار قد طلب رسمياً من شركة إدارة السفينة مغادرة السفينة ولكن قيل له إنه لا توجد أي ضمانات على إعادته إلى بلده في الميناء التالي. لذلك قام هذا البحار بالاتصال بالـITF لطلب المساعدة.

التفتت بالطاقم عندما وصلت السفينة التي حمل علم بنما إلى ميناء باراناغوا، في البرازيل في 30 أغسطس. وقد قامت بتفتيش السجلات للتأكد من أن البحارة قد أكملوا فترات عقودهم وأن الشركة قد دفعت جميع الأجور المستحقة عليها. وعلمت أن البحارة السبعة الآخرين كانوا على متن السفينة منذ 13 شهراً.

لكن الشركة أخبرتني بأن عملية تبديل الطاقم ستتم في الميناء التالي بدلاً من ذلك. وقمت بتحذير الشركة من أنها تنتهك اتفاقية العمل البحري MLC وقامت الشركة على الفور بتعديل وضعها. وفي الأسبوع نفسه، نزل أفراد الطاقم الثمانية في ميناء باراناغوا ثم طاروا عائدين إلى بلدانهم في الفلبين، في حين حل محلهم طاقم فلبيني جديد. ■

عشرون شهراً على متن سفينة عالقّة في طريق مسدود

لم تتمكن السفينة "جاغ أناند" وعلى متنها 23 بحاراً، والسفينة "أناستازيا"، وعلى متنها 18 بحاراً، من الرسو منذ شهري يونيو وأغسطس 2020 على التوالي. وبحلول منتصف نوفمبر 2020، كان 15 بحاراً على متن السفينة "جاغ أناند" قد أكملوا 16 شهراً من الخدمة المستمرة على متن السفينة. في حين أنهى الثمانية الباقون 13 شهراً. كما أن عدداً من البحارة قد أكملوا ما يقرب من 20 شهراً. لقد كان جميع أفراد طاقم السفينة مستنفدين عقلياً وبدنياً. وهم بحاجة إلى إغاثة عاجلة.

حث الـITF حكومات الصين والهند وأستراليا على التعاون وإنهاء حالة الجمود على وجه السرعة. يعد أن أثار الاتحاد الدولي لعمال النقل ونقابته المنتسبة NUSI القضية مراراً وتكراراً مع الشركة ومع القنوات الرسمية من خلال المنظمة البحرية الدولية.

ورغم أن هذا الوباء كان سبباً في تعقيد الموقف إلى حد كبير، إلا أن منسق قسم الملاحة الداخلية في الـITF فابريزيو بارسيلونا قال: "الحقيقة هي أن طاقم السفينة جاغ أناند مكث بالفعل لمدة 15 شهراً على متن السفينة وذلك منذ تحميلهم لشحنة الفحم هذه من أستراليا. وكما نعلم فإن الحد الأقصى الدولي للمكوث في البحر هو 11 شهراً. وما كان ينبغي للسلطات الأسترالية أن تسمح لهذه السفن في الإبحار من دون إعادة هؤلاء البحارة إلى ديارهم وإحلال طاقم بديل مكانهم."

وقد وجه الـITF ونقابته المنتسبة NUSI نداءً لمساعدة هؤلاء البحارة. وقد استجاب الكثيرون لهذا النداء: منهم الحكومة الهندية؛ وكذلك صاحب السفينة الذي كان يحاول تفريغ شحنة السفينة وبعد ذلك قدم عرضاً لاستئجار رحلة جوية لتبديل الطاقم؛ وكذلك بعض الدول المجاورة. التي عرضت شراء شحنة الفحم حتى يتسنى للسفينة أن تنتقل إلى ميناء مناسب آخر وبذلك تتم عملية تبديل الطاقم.

في نهاية ديسمبر كنا نأمل أن يصل طاقم السفينة "جاغ أناند" إلى الهند بسلام في منتصف يناير ولكن هذه الأخبار السارة كنا نأمل أن نسمعها أيضاً عن طاقم السفينة أناستازيا. ■

حالة من الجمود شهدتها سفينتان تحملان الفحم في الموانئ الصينية، وهذه الحالة أدت إلى أن 41 بحاراً لم يتمكنوا من العودة إلى ديارهم. حيث أن بعض هؤلاء البحارة كانوا على متن السفينة منذ عشرين شهراً. عبد الغني سيرانغ، الأمين العام للنقابة الوطنية للبحارة في الهند، يصف لنا مساعي الـITF والجهود النقابية الرامية إلى حل هذه الحالة



فوز كبير لعمال البحرية المضربين في بنغلاديش

حقق أكثر من 200 ألف ناو جان (وهو الاسم الذي يطلق على عمال الملاحة النهرية في بنغلاديش) تحسينات كبيرة في حياتهم المهنية بعد إضراب قاموا به ضد رابطة ملاك سفن الشحن في بنغلاديش. عاشق علم شودري، الأمين العام لنقابة بنغلاديش ناو جان شراميك (BNSF) المنتسبة للـITF، يخبرنا بالقصة



يتعاملون مع إضراب عمال النقل البحري بمزيد من الجدية.

وفي اجتماع عقد في أكتوبر، اتفق أصحاب العمل ومسؤولو النقابات، بحضور وزير العمل والتوظيف، على أن يتم منح العمال على متن السفن مختلفة الحجم وعلى الفور بدلات عن الطعام تتراوح بين 1000-1500 টাকা بنغلاديشي في الشهر. ومنذ ذلك الحين طلبنا من هيئة النقل البحري البنغلاديشية (BIWTA) عقد اجتماع ثلاثي لمناقشة زيادة ذلك المبلغ إلى مبلغ أكثر واقعية.

وفي خطوة إيجابية أخرى منذ الإضراب، أصدر المدير العام لشؤون الشحن تعليماته إلى مفتش السفن بأن يتكفل بإدراج خطابات التعيين، ودفاتر الخدمة، وطاقات الهوية في قائمة التحقق الخاصة به وأن يتحقق من أن جميع أفراد الطاقم لديهم هذه الوثائق.

في عام 2021، سوف تتمحور حملتنا الكبرى حول الفوز بتنفيذ الاتفاق المتعلق بتغطية الضمان الاجتماعي لجميع العاملين في الملاحة النهرية. وسنواصل النضال من أجل إنهاء الابتزاز والسلب على متن السفن وسنقوم بالتفاوض على اتفاقية الأجور المقبلة لعمال الملاحة الداخلية. ■

- تزويد العمال بخطابات التعيين
- إصدار بطاقات الهوية ودفاتر الخدمة
- ضمان السلامة الاجتماعية للعمال
- دفع بدلات الطعام
- وضع حد للابتزاز والسرقة على متن السفن
- إضفاء الطابع الرسمي على الوظائف لصالح العمال
- تنفيذ جدول الأجور لعام 2016

وقبل عام واحد فقط، وعد أصحاب العمل باتخاذ إجراءات بشأن هذا الميثاق، بما في ذلك البدلات، وبناءً على ذلك أوقفت النقابة إضرابها الصناعي الذي كان مخططاً له في نوفمبر 2019. ولكن أصحاب العمل نكثوا بوعودهم التي قطعوها على أنفسهم.

ولكن هذه المرة اختلفت الأمور بالنسبة للعمال، ويرجع هذا جزئياً إلى أن إضراب شهر أكتوبر كان سبباً في إصابة شبكة مالكي سفن الشحن بالشلل، حيث تدير رابطة مالكي سفن الشحن في بنغلاديش 5,000 سفينة شحن على طول شبكة نهرية تنقل الحمولات من 50 سفينة كبيرة متواجدة في البحر. عبر طرق المياه الداخلية إلى الموانئ النهرية والمحطات القريبة من منابع هذه الأنهار. وقد أدى الإضراب إلى إصابة هذا النظام بالشلل التام، الأمر الذي جعل ملاك سفن الشحن

جاءت هذه المكاسب في أعقاب إضراب دام لمدة ثلاثة أيام في أكتوبر من عام 2020 من قبل عمال الملاحة النهرية تحت راية نقابة BNSF. ومن بين هذه المكاسب، أن أصحاب العمل وافقوا على المطالبات القديمة للعاملين في مجال الملاحة البحرية بشأن دفع بدلات الطعام للطواقم العاملة على متن سفن الملاحة النهرية.

لقد كانت هذه القضية مؤثرة نفسياً بالنسبة لنا، حيث أصبحنا نتساءل عما هو منصوص عليه في اتفاقية العمل البحري (MLC) فيما يتعلق ببدل الطعام بالنسبة للطواقم العاملة على متن سفن الشحن. علماً بأن اتفاقية العمل البحري MLC تتطلب من أصحاب العمل توفير طعام جيد النوعية ومياه شرب للعاملين على متن السفن. وعادة ما يكون لدى السفن الكبيرة طباخاً مؤهلاً متواجداً على متن السفينة، ولكن منح بدل مالي مناسب هو طريقة أخرى لأصحاب العمل للوفاء بالتزاماتهم وخصوصاً إذا كانت السفينة صغيرة جداً وليس هناك متسع لوجود مطبخ وطباخ.

وكجزء من حل النزاع، وافقت جمعية مالكي السفن على تقديم ميثاق مكون من 11 نقطة تم وضعه من قبل العمال. ويضغط هذا الميثاق من أجل:

قواعد لمنع إعياء البحارة للممارسة العملية

إدارة السلامة الدولية (ISM).

تقع عملية التنظيم على عاتق رقابة دولة الميناء (PSC) من أجل إنفاذها. ولكن مفتشي دولة الميناء PSC لا يأخذون دقة السجلات المقدمة لهم على محمل الجد ونادرًا ما يتحققون منها. وقد لا يقتصر الأمر على تقارير ساعات العمل وساعات الاستراحة. فقد وجدت الدراسة أن المنظمات البحرية الدولية والإقليمية، وصناعة النقل البحري، والنقابات البحرية، والبحارة أنفسهم مقتنعون بأن جميع السجلات يمكن تعديلها أو ممارسة التلاعب بها.

ويوصي التقرير الذي يحمل عنوان — "ثقافة التلاعب" — بالمزيد من البحوث لتحديد مستويات التطبيق الآمنة لكل الظروف التشغيلية. ومراجعة مدى فعالية مدونة إدارة السلامة الدولية ISM والنظر في "انعدام الثقة المزمع بين العاملين على الشاطئ وبين العاملين في السفينة إلى جانب ميزة انعدام الأمن الوظيفي في عقود عمل العديد من البحارة".

وقد علق ديف هاينديل، رئيس صندوق البحارة في الـ ITF قائلاً: "إن نتائج هذه الدراسة شاملة إلى حد لا يوصف. ويقع العبء الآن على دول العلم. ودول الميناء، والصناعة، والنقابات لكي تجتمع من أجل منفعة البحارة ومن أجل تسهيل عملية تغيير الثقافة واستعادة مصداقية الأنظمة البحرية الدولية".

يمكنك تنزيل دراسة "ثقافة التلاعب" وملخصها التنفيذي من موقع WMU الإلكتروني:

https://commons.wmu.se/lib—reports/66/

ويكشف التقرير عن تساؤلات خطيرة حول قدرة الإطار التنظيمي الحالي على منع الإعياء بين البحارة وهو ما يضر بصحتهم وحياتهم ويزيد من مخاطر الحوادث البحرية.

ويؤكد على أن الممارسات السيئة منتشرة على نطاق واسع. ما يقوض مصداقية اتفاقية العمل البحري وغيرها من اللوائح الدولية المتعلقة بساعات العمل. وهذا أمر يبعث على القلق بصفة خاصة عند النظر إلى ارتفاع عدد البحارة الذين يخدمون خارج نطاق الشروط التعاقدية المنصوص عليها في عقودهم ويضطرون إلى الاضطلاع بمهام إضافية نتيجة لجائحة كوفيد-19.

ويبدو أن السبب الرئيسي لهذه الانتهاكات هو عدم كفاية عدد العاملين. ولا سيما في ظروف ذروة أعباء العمل. وهذا يشير إلى أن دول العلم لا تفي دائمًا بمسؤولياتها. أو تضمن أن يقوم مالكو السفن بمسؤولياتهم. من أجل تحقيق مستويات كافية وفعالة من أعداد العاملين على متن السفن.

إن شركات النقل البحري تشعر بالقلق إزاء النتائج السلبية لعمليات التفنيش التي تجري على متن سفنها أكثر من قلقها إزاء الامتثال الحقيقي للأنظمة الدولية. ونظرًا لأن عمل البحارة غير آمن ويقترن عادةً بالخوافز المالية، فقد أصبحت ثقافة تعديل وتكليف السجلات بدلاً من دقتها هي القاعدة في العمل. وبالنسبة للبحارة، فإن السبب الوحيد لتسجيل ساعات العمل/الراحة هو لتأكيد الامتثال بالأنظمة وجنب الإخلال في الجداول الزمنية. لذلك فهم ينظرون إلى هذا الأمر على أنه مجرد ممارسة ورقية.

ويبدو أن العديد من الشركات غير مهتمة بردود فعل البحارة حول هذه القضية. وتقتصر الدراسات الاستقصائية التي تجريها دول العلم على مراجعة الأعمال الورقية. دون التحقق من العمل الفعلي الذي يتم على متن السفينة. وهنا حتمًا، لا بد لنا أن نتساءل عن مدى فعالية مدونة

إن الأنظمة التي تتعلق بتنظيم ساعات عمل البحارة واستراحتهم تبدو جيدة على الورق ولكنها عادةً من تكون فاشلة عند التطبيق العملي، وهذا ما يكشف عنه بحث جديد أجريته الجامعة البحرية العالمية. كيتي هيغنبوتوم، رئيسة صندوق بحارة الـ ITF، الذي مول هذه الدراسة. تشاركنا بنتائج الرئيسية



مستقبل رائع للملاحة البحرية بين أيدينا

ديف هايندل، رئيس قسم البحارة في الـITF وأمين صندوق النقابة الدولية للبحارة في أميركا الشمالية (SIU)، يشاركنا أفكاره من خلال نشرة البحارة حول مستقبل هذه الصناعة في أعقاب وباء فيروس كورونا

ولكن هناك جانب مظلم للعمل البحري. حيث أنه مع انتشار أعلام المواءمة، أصبح البحارة يقعون ضحية لملك السفن ووكلاء التوظيف الذين لا ضمير لهم. وحتى مع اتفاقية العمل البحري التي تنص على الحد الأدنى لمعايير الصناعة، فإن هناك ثغرات عديدة يجب معالجتها للحفاظ على أهمية اتفاقية العمل البحري MLC.

ماذا تعلم القطاع البحري من جائحة فيروس كورونا؟

في اعتقادي أن الدرس الأكثر أهمية الذي تعلمناه هو أننا كصناعة، سواء كعمال أو أصحاب عمل، يجب علينا أن نعمل على إخراج العمل البحري من دائرة الظل وذلك من خلال تثقيف عامة الناس حول علاقة الصناعة البحرية الحيوية بحياتهم اليومية. وفي غياب الدعم الشعبي، والقادة الوطنيين الذين يدركون أهمية سلسلة التوريد البحرية، فإننا نخاطر بحدوث المزيد من الأحداث مثل أزمة تبديل الطاقم الحالية، والتي كشفت مدى ضعف البحارة، وعلينا أن نعترف بحقيقة أن الدول تستطيع أن تنضم إلى اتفاقية العمل البحري MLC ولكن في الأزمات ترفض التقيد بها. وهذه المشكلة لا بد من حلها.

وهناك درس آخر تعلمناه، وهو أننا عندما نعمل معاً، نستطيع أن نحقق إنجازات أكبر. لقد قدمت

ما الذي دفعك إلى العمل في هذه الصناعة؟

أنا بحار من الجيل الثاني. وقد شغل والدي منصب كبير المشرفين. وعندما أصبحت في سن الرشد، جعلني والدي التحق في مركز بول هول للتدريب البحري والتعليم التابع للنقابة الدولية للبحارة SIU. إنها مسألة عائلية - فقد أصبح ابني الأكبر سناً من البحارة أيضاً.

ماذا علمتك وظيفتك؟

بدأت عملي في البحر في غرفة المحرك برتبة غير مصنفة، ثم تسلسلت في جميع الرتب حتى أصبحت مساعد ثالث مهندس مصنّف في عام 1979. بعد ذلك جئت إلى الشاطئ للعمل كمسؤول في النقابة الدولية للبحارة SIU.

لقد كان العمل البحري مرضياً بالنسبة لي، سواء من الناحية النفسية أو المالية، ولكن الصناعة تغيرت منذ عام 1973 - ومع وجود الأطقم ذات الأعداد الصغيرة، والأتمتة، والتدريب المستمر والأنظمة المتعددة - ولت الرومانسية من العمل البحري. ولكن أين يمكن للشباب أو النساء من الطبقة المتوسطة العثور على وظيفة توفر لهم السفر إلى جميع أنحاء العالم، وتوفر لهم حياة لائقة ومقابلة أشخاص مثيرين للاهتمام؟

دليلك من الـ ITF للحصول على المساعدة

كيفية الاتصال بالـ ITF

SMS/واتساب/فايبر +44 7523515097
البريد الإلكتروني eafsupport@itf.org.uk

قبل الاتصال بالـ ITF

استخدم القائمة التالية لمساعدتك في
الاستعداد قبل إجراء المكالمات:

معلومات عنك

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

عن السفينة

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

حول المشكلة

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

كيفية العثور على نقابة

للبحارة أو مفتش ITF

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

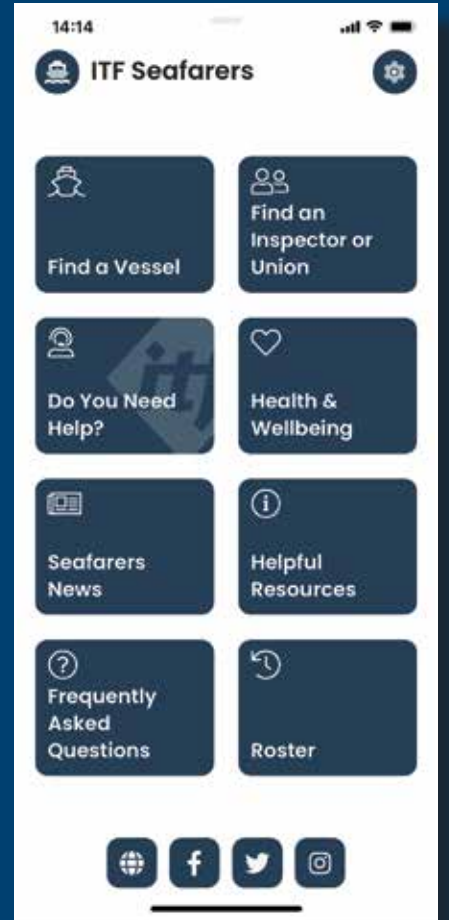
يمكنك التحقق من النقابات المنتسبة للـ ITF
على الموقع www.itfseafarers.org - انقر فوق
علامة التبويب "البحث عن مفتش أو نقابة".

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

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

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

متوفر على



www.facebook.com/itfseafarerssupport

الحصول على الوظيفة وكلاء التوظيف

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



قبل أن توقع عقد العمل نصائح الـ ITF بشأن عقد عملك في البحر

إن أفضل إن أفضل ضمان للشروط المناسبة للعمل في البحر يتلخص في التوقيع على عقد يتم إعداده وفقاً لاتفاقية جماعية مقبولة من الـ ITF. وإذا لم يحدث ذلك، فأليك قائمة للشروط التي يجب اتباعها.

• فقدان العلاقات الشخصية الناجمة عن فقدان السفينة؛
• الإنهاء المبكر للعقد.

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

تأكد من حصولك على نسخة من العقد الذي وقعته واحتفظ بها.

تحقق من شروط إنهاء العقد. بما في ذلك المهلة القانونية التي يمنحها مالك السفينة لإنهاء العقد.

تذكر... مهما كانت الشروط والأحكام، فإن أي عقد/اتفاق تبرمه طوعاً، يُعتبر ملزماً قانونياً في معظم الولايات القضائية.

تأكد من الاحتفاظ بنسخ من عقد عملك، وقوائم الرواتب والمراسلات الأخرى من مالك السفينة ووكيل التوظيف التي تتعلق بشروط عملك، حتى بعد الانتهاء من العمل على السفينة. ستحتاج إلى هذه الأوراق كدليل في حال حدوث أي مشكلة أو مطالبة بالأجور أو التعويض.

لمعرفة ما إذا كانت سفينتك مغطاة باتفاقية معتمدة من الـ ITF، اذهب إلى itf.seafarers.org وانقر فوق علامة التبويب "البحث عن سفينة".

استخدم تطبيق بحارة الـ ITF الجديد للهواتف المحمولة والأجهزة اللوحية للبحث عن السفينة: www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

الإضافية المحددة بوضوح. وتحدد منظمة العمل الدولية أجر ساعات العمل الإضافي بحد أدنى 1.25 × الأجر العادي بالساعة.

تأكد من أن العقد ينص بوضوح على عدد الأيام التي ستحصل فيها على إجازة مدفوعة الأجر في الشهر. وتذكر الـ ILO أن الإجازة المدفوعة ينبغي ألا تقل عن 30 يوماً في السنة (2.5 يوم في الشهر التقويمي).

تأكد من الأجر الأساسي وأجر العمل الإضافي والإجازات مفصلة بوضوح وبشكل منفصل في العقد.

تحقق من أن العقد ينص على أنه يحق لك إعادتك إلى وطنك دون تحميلك أي تكاليف. لا توقع مطلقاً على عقد يحتوي على أي بند ينص على أنك مسؤول عن دفع أي جزء من نفقات انضمامك إلى السفينة أو إعادتك إلى وطنك.

لا توقع عقداً يسمح لمالك السفينة بحجب أي جزء من أجرك أو الاحتفاظ به أثناء فترة العقد. يجب أن يكون لديك الحق في استلام كامل أجورك المستحقة في نهاية كل شهر تقويمي.

انتبه إلى أن عقود التوظيف الفردية لا تتضمن دائماً تفاصيل عن المنافع الإضافية. لذلك، حاول الحصول على تأكيد (ويفضل أن يكون ذلك على شكل اتفاق مكتوب أو شرط تعاقدى) على التعويضات المستحقة في حالة:
• المرض أو الإصابة أثناء الفترة التعاقدية؛
• الوفاة (يُدفع المبلغ المستحق إلى الأقارب)؛
• فقدان السفينة؛

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

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

تحقق ما إذا كان العقد الذي تقوم بتوقيعه يشير إلى اتفاقية مفاوضة جماعية (CBA). إذا كان كذلك، كن متأكداً من أنك على علم تام بشروط هذه الاتفاقية CBA. واحتفظ بنسخة منها مع عقد العمل.

كن متأكداً من تحديد مدة العقد بوضوح.

لا توقع عقداً يسمح بإجراء تعديلات على مدة العقد وفقاً لتقدير مالك السفينة وحده. وأي تغيير في مدة العقد المتفق عليها ينبغي أن يكون عن طريق موافقة الطرفين.

كن متأكداً من أن العقد ينص صراحة على الأجر الأساسي الذي يجب دفعه. وأيضاً أن يتم تحديد ساعات العمل الأساسية (مثل 40، 44، 48 ساعة أسبوعياً)، تحدد منظمة العمل الدولية أن ساعات العمل الأساسية ينبغي أن تكون 48 ساعة في الأسبوع كحد أقصى (208 ساعة في الشهر).

تأكد من أن العقد ينص بوضوح على كيفية دفع أجر العمل الإضافي وكيف يتم احتسابه. يمكن أن يكون هناك معدل ثابت للأجر يتم احتسابه لكل ساعات العمل التي تزيد عن الحد الأساسي. أو قد يكون هناك مبلغ ثابت شهري لعدد معين من ساعات العمل الإضافي. وفي هذه الحالة ينبغي تحديد مقدار الأجر لأي ساعات عمل زائدة عن ساعات العمل

قوائم مفتشي الـITF

الاسم	الوظيفة	الدولة	الميناء	هاتف المكتب	الهاتف المحمول	البريد الإلكتروني
Hassen Mellis	مفتش	الجزائر	الجزائر	+213 21 65 31 87	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	مفتش	الأرجنتين	روساريو	+54 (0) 11 4300 9700	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ian Bray	مفتش	أستراليا	فريمانتل	+61 2 92679134	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Matt Purcell	مساعد مفتش	أستراليا	ميلبورن	+61 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Dan Crumlin	مفتش	أستراليا	سيدني	+61 2 92679134	+61 400 418 871	cumlin_dan@itf.org.uk
Sarah Maguire	مفتش	أستراليا	جلاستون		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	مفتش	بلجيكا	زيبورغ/غنت	+32 2 549 11 03	+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	مفتش	بلجيكا	انتويرب	+32 3 224 3419	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	مفتش	بلجيكا	انتويرب	+32 3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	مفتش	البرازيل	باراناغوا	+ 55 (61) 3322-3931	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renaldo de Freitas	مفتش	البرازيل	سانتوس	+ 55 (61) 3322-3931	+55 13 99761 0611	defreitas_reinaldo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	مفتش	بلغاريا	فارنا	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	مفتش	كندا	فانكوفر	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	مفتش	كندا	هاليفاكس	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Nathan Smith	مفتش	كندا	فانكوفر	+1 604 251 7174	+1 604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	مفتش	كندا	مونتريال	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Miguel Sanchez Enciso	مفتش	كولومبيا	بارانكويلا	+57 310 657 3399	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	مفتش	ساحل العاج	ابيدجان	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Romano Peric	مفتش	كرواتيا	دوبروفنيك/بلوتشي	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simic	مفتش	كرواتيا	رييكا	+385(0)51 325 340	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Milko Kronja	مفتش	كرواتيا	سبينيكا	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	مفتش	الدنمارك	كوبنهاغن	+45 88 92 03 55	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	مفتش	الدنمارك	كوبنهاغن	+45 36 36 55 85	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	مفتش	استونيا	تالين		+372 52 37 907	Kuiv_Jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	مفتش	فنلندا	هلسنكي	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	مساعد مفتش	فنلندا	توركو	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Ilpo Minkinen	مفتش	فنلندا	هلسنكي		+358 40 7286932	minkinen_ilpo@itf.org.uk
Pascal Pouille	مفتش	فرنسا	دونكيرك	+33 3 28 21 32 89	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	مفتش	فرنسا	لوهافر		+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	مفتش	فرنسا	سانت نازير	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	مفتش	فرنسا	بريست	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	مفتش	فرنسا	مارسيليا		+33 6 85 52 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	مفتش	جورجيا	باتومي	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme	مفتش	ألمانيا	بريم هافن	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	مساعد مفتش	ألمانيا	برين	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	مفتش	ألمانيا	روستوك	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	مفتش	ألمانيا	هامبورغ	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Markus Winchmann	مفتش	ألمانيا	هامبورغ	+49 40 2800 6811	+49 151 18868438	winchmann_markus@itf.org.uk
Catherine Haizel	مفتش	غانا	تيمنا		+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	مفتش	بريطانيا العظمى	إسكتلندا	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Tommy Molloy	مفتش	بريطانيا العظمى	شمال غرب إنجلترا	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	مفتش	اليونان	بيرايوس	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	مفتش	اليونان	بيرايوس	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Nikolaos Chalas	مفتش	اليونان	بيرايوس		+30 69420 35 881	Chalas_Nikos@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	مفتش	هونغ كونغ	الصين	+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	مفتش	آيسلندا	ريكيافيك	+354 551 1915	+354 882 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
B V Ratnam	مفتش	الهند	فيساكاياتام	592 +91 9 8481 980 25	+91 8912 502 695 / 8912 552	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	مفتش	الهند	كلكتا	+91 33 2439 6184	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	مفتش	الهند	تشيناى	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	مفتش	الهند	مومباي	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	مفتش	الهند	كاندلا	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Thomas Sebastian	مفتش	الهند	كوتشي	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Michael Whelan	مفتش	أيرلندا	دايلن		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Assaf Hadar	مفتش	إسرائيل	حيفا	+972 48 51 22 31	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	مفتش	إيطاليا	جنوة	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	مفتش	إيطاليا	نارانتو	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	مفتش	إيطاليا	نابولي	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	مفتش	إيطاليا	ترييستي		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Fusao Ohori	مفتش	اليابان	طوكيو	+81 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino	مفتش	اليابان	ناغويا	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	مفتش	اليابان	تشيبي	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	مفتش	اليابان	طوكيو	+81 3 5410 8320	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	مفتش	كينيا	مومباسا	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
HK Kim	مفتش	كوريا	إنشيون	+82 32 881 9880	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho	مفتش	كوريا	بوسان	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	مفتش	كوريا	بوسان	+82 51 469 0294	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	مفتش	لاتفيا	ريغا	+371 677 09242	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	مفتش	ليتوانيا	كلايبدا		+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	مفتش	مالطا	فالنيتا	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	مفتش	المكسيك	فيراكروز	+52 229 932 1367	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Ramirez	مفتش	المكسيك	مكزيانيلو		+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	مسؤول اتصال	الجبل الأسود	بار	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	مفتش	المغرب	الدار البيضاء	+212(0) 5 22 21 96 26	+212 (0) 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun	مسؤول اتصال	ميانمار	يانغون	+ 95 1 203874	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	مفتش	هولندا	روتردام		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	مفتش	هولندا	روتردام		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	مفتش	هولندا	روتردام		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk



نساعد البحارة في جميع أنحاء العالم



المكتب الرئيسي للـ ITF

لندن، المملكة المتحدة
تلفون: +44 (0) 20 7403 2733
البريد الإلكتروني: mail@itf.org.uk

ETF أوروبا

بروكسل، بلجيكا
تلفون: +32 (0) 2 285 46 60
البريد الإلكتروني: etf@etf-europe.org

الأمريكتان ITF

ريو دي جانيرو، البرازيل
تلفون: +55 (21) 2223.0410
البريد الإلكتروني: itf_americas@itf.org.uk

للحصول على تفاصيل الاتصال الكاملة لمفتشي الـITF، تفضلوا بزيارة الموقع www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm

قوائم مفتشي الـITF تابع

الاسم	الوظيفة	الدولة	الميناء	هاتف المكتب	الهاتف المحمول	البريد الإلكتروني
Koen Keehnen	مفتش	هولندا	روتردام		+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	مفتش	نيوزيلاندا	ولينغتون	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	ممنسق	النرويج	أوسلو	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	مفتش	النرويج	بورسغرون	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	مفتش	النرويج	ترومسو	+47 77 69 93 46	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	مفتش	بنما	كريستوبال / بالوا	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	مفتش	الفلبين	مانايلا		+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Joselito Pedaria	مفتش	الفلبين	مدينة سيبو	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	ممنسق	بولندا	شتيتسين	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	مفتش	بولندا	غدينيا / غدانسك	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	مفتش	البرتغال	لشبونة	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Jose A. Claudio Baez	مفتش	بورتوريكو	سان خوان	+1 212 425 1200	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalciou	مفتش	رومانيا	كونستانتزا	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciou_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	مفتش	روسيا	سان بطرسبرغ	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	مفتش	روسيا	سانت بطرسبرغ	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	مفتش	روسيا	نوفوروسيبك	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	مفتش	روسيا	فلاديفوستوك	+7 4232 401240	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Rodion Sukhorukov	مفتش	روسيا	سانت بطرسبرغ	+7 812 718 6380	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk
Vadim Mamontov	مفتش	روسيا	كالينينغراد	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Daniel Tan	مسؤول اتصال	سنغافورة	سنغافورة	+65 63795666	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	مسؤول اتصال	سنغافورة	سنغافورة	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	ممنسق	إسبانيا	فيغو		+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Esteban Pereda	مفتش	إسبانيا	بيلباو	+34 94 4037700	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk
Gonzalo Galan	مفتش	إسبانيا	لامس بالما		+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Garcia	مفتش	إسبانيا	فالنسيا	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Marti Gil	مفتش	إسبانيا	برشلونة		+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
Ranjan Perera	مفتش	سيريلانكا	كولومبو	+94 112 583040	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	مفتش	السويد	مالمو		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	مساعد ممسق	السويد	أوميا	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	مفتش	السويد	غوتنبرغ	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	مفتش	السويد	نوركنينغ	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	مفتش	تايوان، الصين	تايشونغ	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	مفتش	تركيا	إسطنبول		+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	مفتش	أوكرانيا	أوديسا	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	ساحل الخليج	+1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	الساحل الشرقي	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	الساحل الغربي		+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	بالتيمور/نورفولك	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	تشارلستون		+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Eric White	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	فلوريدا		+1 813-576 9805	white_eric@itf.org.uk
Martin D. Larson	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	بورتلاند		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Sam Levens	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	سان فرانسيسكو		+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	هيوستن	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	مفتش	الولايات المتحدة الأمريكية	لوس أنجلوس-كاليفورنيا	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Michael Baker	مسؤول اتصال	الولايات المتحدة الأمريكية	كليفلاند	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

كيف تدافع عن حقوقك اقرأ هذا أولاً

مثل هذه الحالة، سيقوم الممثل المحلي للنقابة المنتسبة للـITF بشرح ذلك لك.

وفي دول كثيرة أخرى يكون الإضراب هو المفتاح لكسب القضية المتنازع عليها. ومرة أخرى، يعتمد هذا على النصائح المحلية التي تتلقاها. ولك الحق القانوني في الإضراب في العديد من البلدان، ما دامت سفينتك راسية في الميناء وليست في البحر.

وتذكروا أهمية المحافظة على انضباطكم وسلمية حركتكم ووحدتكم عندما تقومون بالإضراب. وتذكروا أن الحق في الإضراب حق أساسي من حقوق الإنسان يكفله القانون أو الدستور في العديد من البلدان.

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

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

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

اتصل بالممثل المحلي للـITF للحصول على التوجيه. ستجد عناوين البريد الإلكتروني وأرقام هواتف للاتصال في وسط هذه النشرة. كما يجب عليك طلب المشورة القانونية المحلية قبل القيام بأي إجراء.

في بعض البلدان، يكون القانون ضدك وضد زملائك من أعضاء الطاقم إذا قمت بإضراب صناعي. وفي

الحوادث البحرية

هناك مبادئ توجيهية دولية لضمان معاملة البحارة معاملة عادلة إذا تعرضت سفينتهم لحادث بحري – سواء كان ذلك من قبل مالكي السفن، أو الميناء، أو الدولة الساحلية، أو دولة العلم، أو قوانين دولهم الأصلية. وتالياً هي حقوقك إذا حدث معك مثل ذلك:

- من حَقك الحصول على محامي. قم بطلب المحامي قبل الإجابة عن أية أسئلة أو الإدلاء بأية بيانات لأن ذلك قد يستخدم ضدك في أي قضية قانونية مستقبلية.
- ينبغي عليك أن تفهم الكلام الذي يوجه إليك - واطلب من السلطات التوقف عن التحقيق معك إن لم تفهم. إذا واجهتك صعوبات بسبب اللغة المستخدمة، فاطلب مترجم فوري.
- على الشركة التي تعمل بها الالتزام بمساعدتك. لذا قم بالاتصال مع شركتك وأو النقابة لطلب المشورة والمساعدة.

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

إنه احتيال!

يتزايد الاحتيال في التوظيف الذي يستهدف البحارة ويزيد الذكاء في هذا المجال كل يوم. إذا رأيت إعلاناً عن وظيفة فخمة يتم الإعلان عنها عبر وسائل التواصل الاجتماعي أو تلقيت فجأة عرضاً رائعاً للعمل، فاحذر. من المحتمل أن تكون هذه عملية احتيال ويجب عليك الانتباه على الفور

ما الذي يمكنك فعله أيضاً؟

- إذا كنت تبحث عن عمل، فقم بزيارة المواقع الإلكترونية لشركات الرحلات البحرية الشهيرة وشركات الشحن ذات الأسماء الكبيرة. ابحث عن محاذير الاحتيال عبر الموقع واتصل بالمقر الرسمي إذا كان لديك أية شكوك. عادة ما توفر المواقع الرسمية لمشغلي الرحلات البحرية قسماً مخصصاً يحتوي على الوظائف الشاغرة سواءً على الشاطئ أو على متن السفن حيث يمكنك إرسال سيرتك الذاتية - كما أن العديد من المشغلين يقومون بعمل فعاليات مجانية للتوظيف.

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

- ودقق بعناية في أي إعلان لتوظيف عبر وسائل التواصل الاجتماعي وابحث فيه عن أي علامات للاحتيال (انظر الصفحة 28).

وسياأتي قريباً ...

استجابةً لهذه المشكلة المتنامية، أصبح لدى الـITF الآن موقع إلكتروني خاص يسمى الـITF ShipBeSure (www.itfshipbesure.org) ويهدف إلى تقديم المشورة للبحارة بشأن عمليات الاحتيال ووكلاء التوظيف المحتالين.

إذا كنت في شك، فقم بإرسال بريد إلكتروني إلى الـITF على jobscam@itf.org.uk للحصول على المشورة.

إذا تلقيت عرضاً لوظيفة رائعة بأجر رائع عبر البريد الإلكتروني أو أحد حساباتك على مواقع التواصل الاجتماعي، فقم بحذره وتحذير أصدقائك. إنه احتيال. لا ترسل شركات الشحن وشركات الرحلات البحرية المعروفة عروض عمل عشوائية.

إذا رأيت وظائف رائعة يتم الإعلان عنها على فيسبوك أو واتساب أو أي منصات أخرى على وسائل التواصل الاجتماعي، فتجاهلها. إنه احتيال. الشركات الرسمية لا تعلن عن شواغرها عبر وسائل الإعلام الاجتماعية.

إن الاحتيال في التوظيف أصبح جارة رائعة. ويحدث هذا عادة كما يلي: يقوم المحتالون بإنشاء موقع إلكتروني، باستخدام اسم الشركة الأصلية وشعارها، وينشرون هذا الموقع عبر وسائل التواصل الاجتماعي ورسائل البريد الإلكتروني المباشرة والإعلانات والقوائم المجانية. وبعد ذلك ينتظرون الإطاحة بك.

وبمجرد أن تتقدم بطلب للحصول على وظيفة شاغرة أو قبول عرض العمل المزيف، سيطالبون منك رسوماً "لمرة واحدة" - ربما بغرض نقلك إلى السفينة، أو رسوم للتأشيرة، أو تكاليف إدارية، وكل هذا غير قانوني. بموجب اتفاقية العمل البحري، لا يتوجب عليك أن تدفع أي شيء للحصول على وظيفة، كما يتعين على مالك السفينة دفع رسوم التأشيرة. لا تدفع أي شيء.

كما أنهم سيطالبون منك معلومات شخصية - مثل تاريخ الميلاد، عنوان المنزل، صورة لجواز سفرك، وتفاصيل حسابك المصرفي. لا تعطهم هذه المعلومات مطلقاً. يمكنهم استخدام هذه المعلومات لسرقة هويتك وسرقة حسابك المصرفي.

مؤشرات شائعة على الاحتيال

- أي طلب للحصول على تفاصيل حساباتك المصرفية
- أي طلب لتقديم صور عن الوثائق الشخصية كجواز السفر أو المؤملات
- رقم الهاتف النقال وخاصة إذا كان وسيلة الاتصال الرئيسية لمكتب مفترض
- رمز الاتصال الدولي الذي لا يبدو مألوفاً. على سبيل المثال، رمز +234 نيجيريا
- عناوين البريد الإلكتروني التي لا تتضمن اسم الشركة
- رسائل البريد الإلكتروني من الشركات التي تستعمل مزود بريد إلكتروني مجاني مثل gmail و globomail و yahoo
- عناوين البريد الإلكتروني التي يختلف فيها نطاق الدولة عن موقع المكتب المفترض
- الرسائل التي تحتوي على أخطاء إملائية ونحوية

تحذير للبحارة: هجر البحارة أخذ في الارتفاع

إن حالات هجر البحارة بلغت مستويات غير مسبوقة، وما زال البحارة يبلغون عن الكثير من الحالات التي يستحقون فيها أجوراً لشهرين أو أكثر. كما أنهم يبلغون عن المزيد من الشركات التي تتعرض للانهايار بسبب الوباء. يقول منسق المفتشية ستيف تروسدال إن الـITF ونقاباته لا يمكنها مساعدة البحارة المهجورين إلا إذا طلبوا بأنفسهم هذه المساعدة

ويخبرنا البحارة بمدى صعوبة النقاش مع أصحاب عملهم بشأن أجورهم وذلك بسبب العواقب المحتملة الناجمة عن تعبيرهم عن مخاوفهم. فهم قد يتعرضون للتهديد مجرد الاتصال بالـITF. وقد يتم إدراج أسمائهم ضمن القوائم السوداء من قبل مالِك السفينة أو وكيل التوظيف. وهو ما يعني عدم حصولهم على عقود عمل أخرى. ولأن أصحاب العمل بموجب اتفاقية العمل البحري MLC يضطرون إلى دفع تكاليف نقل البحارة إلى السفن ومنها. فإن مالِك السفينة الغاضب لديه القدرة على تأجيل أو رفض إعادة البحارة إلى أوطانهم.

من السهل معرفة سبب اختيار العديد من البحارة لعدم إثارة المشاكل حتى يصلوا لدرجة اليأس التام. ولكن يحتاج الـITF منكم أن تقوموا بالخطوة الأولى وهي طلب المساعدة قبل أن تتمكن بدورنا من تقديم المساعدة والدعم لكم. وإذا كنتم تخشون أن يتم هجركم، فيجب عليكم تقديم شكاوكم والاتصال بشركة التأمين في أقرب وقت ممكن لتجنب الخسارة المالية. ■

لذلك فإننا نوصي بشدة بأن يقوم البحارة بالتحقق من جميع المعلومات المتاحة التي يمكنهم الحصول عليها عن السفينة قبل التوقيع على أي عقد. وهناك الكثير من المواقع الإلكترونية التي تبين تفاصيل مواقع السفن ووجهتها. كما أن قوائم قاعدة البيانات المشتركة بين المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO تدرج جميع السفن المهجورة.

بمجرد أن تكون على متن السفينة، فإن عدم دفع الأجور لأسابيع، أو أشهر، يعتبر علامة نموذجية على أن صاحب العمل قد يكون على وشك هجر السفينة وطاقتها. وهم يستمرون في الوعد بدفع جميع أجوركم المستحقة وإعادتك إلى وطنك حالما ينتهي عقدك. ولكن وبشكل مفاجئ يتوقفون عن الإجابة على رسائلهم. وتتطلب اتفاقية العمل البحري MLC أن يتم دفع أجور البحارة بشكل شهري على الأقل. وإذا مضى عليك أكثر من شهر من دون أن تستلم أجرك بالكامل، فهذا يعتبر انتهاكاً لاتفاقية العمل البحري MLC.

عندما أصبحت الأمور قاسية مالياً في عام 2020، اختار عدد كبير من مالكي السفن خفض خسائرهم عن طريق تجاهل التزاماتهم تجاه البحارة حسب ما تقتضيه منهم اتفاقية العمل البحري (MLC). وقد قاموا بإنهاء أنشطتهم التجارية وتركوا الطواقم على متن سفنهم حيث تكبدوا آلاف الدولارات من حسابهم الخاص. وقد علق بعض البحارة على متن السفن لمدة سنتين أو أكثر وفي ظروف مروعة.

إن دول العلم التي صادقت على اتفاقية العمل البحري MLC يجب أن تتحمل مسؤولياتها تجاه البحارة. فهي تضطلع بدور مركزي في ضمان تزويد أفراد الطواقم المهجورة بالمؤن، والأجور المستحقة، وإعادتهم إلى ديارهم. وعندما لا يتم دفع أجور البحارة، يطلب الـITF في كثير من الأحيان من سلطة دولة العلم تشجيع أو إجبار مالِك السفن على دفع المستحقات المتبقية. ولكن في العديد من الحالات التي تعاملنا معها، قامت سلطات العلم بإجراءات غير فعالة أو غير كافية أو حتى رفضت التصرف على الإطلاق في بعض الأحيان.

<<<

إذا كنت بحاجة إلى المساعدة أو المشورة، فأرسل بريداً إلكترونياً إلى seafsupport@itf.org.uk أو تفضل بزيارة صفحة دعم البحارة على فيسبوك

قاعدة بيانات الـIMO/ILO <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>

رسائل مروعة من طاقم مهجور

معظم حالات هجر البحارة تحدث في العالم العربي. لذلك يسلط محمد الرشيد، منسق شبكة الـITF في المنطقة الضوء على هذين المثالين

"نحن بحارة مهجورون. ولم نستلم أجورنا. ولم نتناول أي وجبة طعام منذ مساء أمس."

لقد تلقينا هذه الرسالة النصية من أحد أعضاء الطاقم المتواجد على سفينة الشحن "ريغي". لقد تم هجر هذه السفينة لأول مرة في تونس عام 2019 قبل أن تتحرك إلى تركيا. وكان طاقم السفينة قد كتب إلى مالك السفينة في مارس 2020 طالبا إعادتهم إلى أوطانهم. مشيرا إلى مخاوف تتعلق بصحتهم العقلية وبأجور خمسة أشهر غير مدفوعة. ولكن تم تجاهل مطالبهم. وقد أصبحوا الآن محرومين من الغذاء والماء. وهم في حاجة ماسة إلى المساعدة.

وقد دعا الـITF مرارا دولة العلم وهي جزر القمر. من أجل التدخل. ولكن لم يكن هناك أي رد. ولأشهر عديدة أبحرت السفينة من تونس إلى اليونان ثم تركيا ثم عادت إلى اليونان مرة أخرى.

بالنسبة للبحارة الأتراك لم يعد بوسعهم أن يتحملوا أكثر من ذلك. لذلك فقد نزلوا في ميناء بلدهم في تركيا في 1 أبريل. بعد استلامهم جزءا من أجورهم المستحقة. ولكن الطاقم الهندي المكون من خمسة بحارة ظل على متن السفينة حتى 28 يوليو. وهو اليوم الذي غادروا فيه عائدين إلى وطنهم بعد استلامهم لأجورهم البالغة 52,850 دولارا أمريكيا.

لا يوجد في السفينة وقود الديزل اللازم للإضاءة. وأنا أخشى حقاً أن يحدث شيء سيئ. وأقسم بأن أفراد الطاقم يمكن أن يؤذوا أنفسهم."

لقد تم هجر هذا البحار سابقاً وهو على متن السفينة نادر التي ترفع العلم التنزاني في ميناء سواكن. السودان في نوفمبر 2019. وكانت الظروف على متن سفينة الشحن هذه والتي يقدر عمرها بـ 43 عاما مروعة. بقي أفراد الطاقم الستة في مصر طيلة تسعة أشهر يواجهون نقصا شبه يومي في المواد الغذائية والمياه العذبة والوقود اللازم لإدارة السفينة. وبمساعدة سلطات البناء. قام الـITF — وخاصة مسؤول اتصالنا عبد الحفيظ — بمساعدة البحارة وتأمين الوقود والمؤن لهم. وقد ساعد الـITF طاقم السفينة في العودة إلى أوطانهم في يوليو 2020. بعد أن استرد 60,308 دولارا أمريكي كأجور مستحقة. ■

عندما استرعت هذه القضية انتباه الـITF في يونيو 2020. بدأت نقابتنا المنتسبة وهي النقابة الوطنية لبحارة شبه جزيرة ماليزيا (NUSPM) في توفير الغذاء والمياه العذبة. وذلك إلى جانب المساعدة التي قدمتها السفارة الفيتنامية في كوالالمبور.

وقال الأمين التنفيذي لنقابة NUSPM. إكمال عزام ثاناراج عبد الله. "إن نقص الوقود ترك طاقم السفينة بلا تبريد في حرارة النهار الشديدة. ومن دون الأضواء الملاحية الضرورية أثناء الليل."

"لقد كان أفراد الطاقم في حالة مروعة. لقد كانوا عطشى وجوعى. ومعرضين لخطر الإصابة أو الغرق إذا اصطدمت بهم سفينة أخرى أثناء نومهم بسبب نقص الإضاءة على متن السفينة. وكان هذا أشبه بمن ينتظر حدوث كارثة."

وقد عملت نقابة NUSPM مع الإدارة البحرية الماليزية والوكيل المعني للحصول على إذن من أجل إحضار الطاقم إلى الشاطئ. وقد تم فحص جميع أفراد الطاقم بخصوص كوفيد-19 وكانت النتيجة سلبية. قام الـITF بتأمين البحارة في فندق وقام بتغطية تكاليف وجباتهم وإقامتهم. وخلال هذه الفترة عمل على استعادة أجورهم وإعادتهم إلى أوطانهم.

وبعد شهرين من التوتر. وصل الطاقم الفيتنامي أخيراً إلى وطنه في سبتمبر. وهم يأملون في تحصيل أجورهم المستحقة بعد أن تتم عملية بيع السفينة. ■



طاقم سفينة "فيت تين 01" يعودون إلى أوطانهم ولكنهم ما زالوا ينتظرون أجورهم

تقطعت السبل باثني عشر بحاراً قبالة السواحل الماليزية دون طعام أو ماء أو وقود وذلك عندما تخلى مالك السفينة الفيتنامي عن سفينته المسماة "فيت تين 01". هذا وقد أشاد منسق شبكة آسيا والهادئ والمفتش المقيم في هونغ كونج جايسون لام بالجهود التي بذلها الاتحاد من أجل مساعدة هؤلاء البحارة

رواتبهم. وكان بعضهم قد مددوا عقودهم وجاوزت فترة وجودهم على متن السفينة أكثر من عام. وقد استغرق طاقم السفينة شهرا آخر لطلب المساعدة رسميا من الـITF.

لم تسفر محادثات فيلالون جونز مع مالك السفينة وهي شركة ماريوني للشحن البحري عن أي تقدم. وقد تقدم فيلالون بطلب إلى صندوق طوارئ كوفيد التابع لصندوق بحارة الـITF. وتم منحه الأموال اللازمة لإعادة البحارة الإكوادوريين الأحد عشر إلى أوطانهم في 28 سبتمبر.

وبعد أسابيع قليلة، اتصل الطاقم البديل بفيلالون جونز بشأن نفس المشاكل. وطلب من الـITF المساعدة.

قامت بالاتصال بالبحارة ومالك السفينة والوكيل المحلي وهو شركة أجاتال وسلطة الميناء وسلطة العلم. وافق الوكيل المحلي أجاتال على إرسال الإمدادات والمياه إلى متن السفينة على وجه السرعة. ولكن مالك السفينة وهي شركة ماريوني زعمت أنه نظرا لاحتجاز السفينة فلم يكن لديها أي أموال لدفع الأجور.

دفع صندوق بحارة الـITF كافة تكاليف إعادة البحارة إلى أوطانهم وكذلك تكاليف الفحوصات والحجر الصحي. ووصل البحارة الخمسة إلى ديارهم في 26 نوفمبر. ولا تزال شركة ماريوني مدينة لهم بمبلغ 22 ألف دولار أميركي. ■

الأربعة إلى أوطانهم بحلول أوائل ديسمبر.

أما في ميناء رافينا، فقد تقطعت السبل بطاقم كل من السفينتين غوبوستان وسلطان باي. وساعد مسؤول اتصالنا المحلي، إلى جانب خفر السواحل ولجنة رعاية البحارة المحلية، كلا الطاقمين ضغطوا على الجهات التي سوف تستلم البضائع المحمولة على السفينة غوبوستان. وأدى كل ذلك إلى دفع أجور أربعة أشهر (إجمالي قدره 116,000 دولار أميركي). واستغرق الأمر من طاقم سفينة سلطان باي وقتاً أطول لتقديم مطالباتهم القانونية لأنهم كانوا خائفين جداً من المالك. وقد أعيد كلا الطاقمين إلى أوطانهم في نهاية أكتوبر 2020. تم دفع تكاليف السفينة غوبوستان من قبل شركة الحماية والتعويض الخاصة بها ولكن بما أن سجلات الحماية والتعويض للسفينة سلطان باي كانت مزيفة، فإن الـITF قام بدفع التكاليف وسوف يقوم باسترداد هذه الأموال من إدارة العلم المالطي. أصدرت محكمة ميناء رافينا قرارا بالحجز على السفينتين وبنظر الطاقم مستحقاتهم النهائية بعد بيع السفينة في المزاد.

***في فبراير 2021، لا يزال أكثر من 3.2 مليون دولار أمريكي مستحقة للبحارة الذين كانوا يعملون على متن 12 سفينة من سفن شركة بالمالي في إيطاليا وتركيا. حيث تم هجر ست سفن في مايو 2020 وترك بحارتها عالقين على متنها مع القليل من الغذاء أو الماء أو الوقود. ■

إذا كنت تعتقد أنك معرض لخطر الهجر، ولم تحصل على أجرك لمدة شهرين أو أكثر أو لم يتم تزويدك بالطعام والضروريات الأخرى وترغب في إعادتك إلى وطنك، فتحرك بسرعة. قدم شكوى واتصل مباشرة بشركة التأمين، أو اطلب من الـITF أن يقدم شكوى بالنيابة عنك. خلاف ذلك، فإنك يمكن أن تخسر أموالك.



في يونيو 2019، أبحرت السفينة مانانتال التي ترفع العلم الإكوادوري من ميناء غواياكيل، الإكوادور وهي تحمل رافعة كبيرة إلى ميناء فيلادفيا، جنوب تشيلي. وبعد إجراء بعض التعديلات على الرافعة في ميناء كالاو، البيرو، استمرت الرحلة ولكن الرافعة سقطت في البحر. تم احتجاز السفينة ووضعها في مرسى في خليج كونسيبسيون، في تشيلي في سبتمبر التالي، حيث بقيت هناك منذ ذلك الحين.

وفي فبراير 2020، اتصل الطاقم مع فيلالون جونز وأخبروه أنه قد تم هجرهم ولكنهم لم يكونوا مستعدين للبدء في القيام بالإجراءات القانونية ضد السفينة. واكتشف المفتش أن سفينة مانانتال كان قد صدر عليها أحكام بالحجز من قبل ثلاث محاكم في تشيلي. وفي يوليو اتصل الطاقم به مرة أخرى. لقد كانت الظروف على متن السفينة سيئة، وكان الطعام الوحيد المتوفر هو الذي قدمه بعض الإكوادوريين الذين يعيشون في تشيلي، كما أن أفراد الطاقم لم يتقاضوا



في ميناء أوريستانو، تقطعت السبل بالسفينة جنرال شيكلينسكي والسفينة خوسروف باي منذ مارس 2020، ولم يتم دفع أجور الطاقم بأكمله منذ عام تقريبا. وفي يونيو، دعم الـITF البحارة من أجل احتجاج السفن واكتشف بأن سجلات تأمين الحماية والتعويض P&I الموجودة على متن السفن كانت مزورة. وقدم طاقم السفينة جنرال شيكلينسكي جميع الوثائق التي تدعم مطالباتهم بمبلغ 154,075.85 دولار أمريكي كأجور مستحقة. وفي نهاية المطاف تولت المسؤولية شركة حماية وتعويض P&I جديدة. وتمت إعادة جميع البحارة إلى أوطانهم بحلول أكتوبر. وحصلوا على أجورهم عن مدة أربعة أشهر. معظم طاقم سفينة خوسروف باي الآن هم في أوطانهم ولكنهم لا يزالون ينتظرون حكم المحكمة لأنه لم تظهر أية شركة جديدة للحماية والتعويض.

بعض أفراد طاقم السفينة الأذرية زين العابدين تاجيبف والبالغ عددهم 13 شخصا كانوا على متن السفينة في البنديقية منذ 16 شهرا. قام الـITF بإقناع سلطة الميناء وخفر السواحل وغيرهم بتقديم الطعام والمساعدة للطاقم، وجمع التوقيعات من الطاقم لينوب عنهم من أجل الحصول على أمر من المحكمة باحتجاز السفينة. ووافق أحد البنوك على دفع أجور الطاقم حتى أكتوبر 2020 وتغطية تكاليف إعادتهم إلى أوطانهم. وعاد جميع البحارة

سفينة واحدة، وطاقمان مهجوران

اضطر الـITF إلى مساعدة طاقمين متواجدين على متن نفس السفينة المهجورة وإعادتهم إلى أوطانهم في غضون أسابيع، حسب ما أفادت به لوز باز. وقد تولت لوز باز القضية عندما توفي مفتش الـITF في تشيلي، خوان فيلالون جونز، فجأة في نوفمبر 2020، بعد أن قام بمساعدة الطاقم الأول في العودة إلى وطنه

مفتشو إيطاليا يجبرون شركة "بالمالي" على دفع تكاليف الطواقم الخمسة سفن مهجورة

تخلت شركة بالمالي التركية/الأذربيجانية وهي شركة مالكة للسفن عن العديد من سفنها وتركت طواقمها مهجورة في البحر الأبيض المتوسط في عام 2020، وذلك بعد أن تراكمت عليها ديون زادت عن 900,000 دولار أمريكي ومن ثم أعلنت إفلاسها. تحدث لنا ليقيا مارتيني، وهي مساعد منسق الـITF في إيطاليا، عن الجهود التي بذلها المفتشون والنقابات الإيطالية للفوز بالعدالة للبحارة الأذربيجانية والروسية والأوكرانية والتركية المتواجدين على خمسة سفن ترفع العلم المالطي في ثلاثة موانئ

مفتشو الـ ITF

هنا من أجلكم

7/24

يستمر مفتشو الـ ITF في تلبية النداء على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع 7/24 لتقديم الدعم المستمر للبحارة المحتاجين. تقدم لنا نشرة البحارة أحدث من أنضم من المفتشين، وتعرفنا اليوم على الفريق الياباني وتقدم لنا تحديثاً للشبكات الإقليمية لمسؤولي الاتصال النقابيين في الـ ITF

تعرف على أحدث المفتشين

دان كروملين

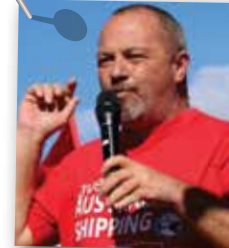
(سيدني، أستراليا)

عمل دان كباحار وكعامل رصيف. ثم انتقل بعد ذلك للعمل كمسؤول فرع في النقابة البحرية الأسترالية. وهو يعتقد أنه بدون وجود الـ ITF لن تكون هناك ظروف عمل كريمة أو لائقة في طبيعة عمل البحارة. وقد أصبح مفتشاً بهدف حماية وتحسين ظروف عمل البحارة وأحوال معيشتهم والدفاع عن حقوقهم.



إيان براي

(فرمانتل، أستراليا)



عمل إيان برتبة بحار من عام 1984 إلى عام 2003. حين تم انتخابه عضواً في النقابة البحرية الأسترالية ليعمل كمساعد لسكرتير الفرع. في غرب أستراليا. وفي عام 2010 أصبح مساعد سكرتير النقابة الوطني. وفي يناير 2021 تم تعيينه كمندوب للـ ITF في أستراليا. وهو يسعى لأن يحدث farkاً من خلال الحفاظ على حقوق البحارة واستخدام خبرته في الحملات النقابية.

أرفين إيفان بيرالتا

(مانيللا، الفلبين)

تخرج أرفين من الأكاديمية البحرية لآسيا والمحيط الهادئ. وعمل مشرفاً على بناء السفن. ثم مهندساً بحرياً. ثم مسؤولاً عن التدريب على متن السفن. ومدرّب بحري. وأخيراً كخبير استشاري. وهو يرحب الآن بهذه الفرصة من أجل خدمة البحارة الذين أسهموا في تعليمه.



عساف هادار

(حيفا، إسرائيل)

عساف هو قبطان وبلغ من العمر 49 عاماً. بعد أن حصل على درجة البكالوريوس في الاقتصاد. أبحر لمدة 12 عاماً في الأسطول التجاري الإسرائيلي. وهو عضو في نقابة ضباط البحرية في إسرائيل. وقد ناضل دائماً من أجل حقوق ورفاهية طاقمه. وكمفتش في الـ ITF سيواصل تقديم المساعدة والدعم للبحارة.



فوساو أوهورى (طوكيو) أصبح مفتشاً في عام 2002. حيث كان يعمل منسقاً منذ عام 2011. وقد عمل كضابط بحري ومهندس. وهو على دراية واسعة بظروف البحارة. ثم أكمل تدريبه على صيد الأسماك والسفن السياحية في الـITF وهو يتعامل أيضاً مع قضايا البحارة الذين تم هجرهم.



تسليط الضوء على الفريق الياباني

كدولة محاطة بالبحر، يبلغ حجم التجارة اليابانية 99.6 في المائة. ويدعم النقل البحري هذه النسبة بشكل كبير. تستورد اليابان النفط الخام من الخليج الفارسي، وتستورد خام الحديد من أمريكا الجنوبية وأستراليا. وتستورد الحبوب من أمريكا الجنوبية وأمريكا الشمالية. تصدر اليابان السيارات وقطع الغيار الإلكترونية والصلب إلى مختلف أنحاء العالم.

وتصل سفن الحاويات وناقلات البضائع السائبة التي توظف العديد من البحارة الآسيويين يومياً إلى موانئ اليابان أثناء طريقها إلى بلدان أخرى. وكذلك يعمل البحارة من جميع أنحاء العالم على متن سفن الرحلات السياحية التي تزور اليابان. وتجذب مناطق الصيد الجيدة في اليابان عدداً لا يحصى من قوارب الصيد. ويعمل بعض هؤلاء البحارة بأجور دون مستوى المعايير الدولية أو يعملون لفترات تتجاوز المنصوص عليها في عقودهم. وهذا حتى قبل انتشار وباء كوفيد-19.

هناك أربعة مفتشين للـITF في اليابان وهم ينحدرون من نقابات البحارة وعمال الرصيف ويعملون على تقديم المساعدة لجميع البحارة في اليابان. وقد أنشأت نقابات هؤلاء المفتشين أنظمة خاصة للإبلاغ بالتعاون مع مفتشي مراقبة دولة الميناء.

جونيا إيتشينو (تاغويا) ولد جونيا في عائلة من البحارة وعمل في نقابة البحارة اليابانية (JSU) منذ عام 2012. وكان هذا العمل النقابي قد شكل له مصدر إلهام لكي يصبح مفتشاً. وهو يدرك ما تسعى إليه الطواقم الشابة على متن السفن وهو يعمل على إبقاء قنوات الاتصال مفتوحة معهم.



شيجيرو فوجيكي (تشيبا) كان يعمل كعامل رصيف لمدة 12 عاماً تقريباً. ثم أصبح موظفاً في زينكو-كو (وهو الاتحاد الوطني لنقابات عمال السفن في اليابان) وبعد ذلك عين مفتشاً في الـITF. وهو يحترم البحارة لأن اليابان تعتمد بشكل رئيسي على الصادرات والواردات المنقولة بواسطة السفن. كما يعمل أيضاً على حماية عمال الرصيف العاملين في موانئ الموانئ.



يوشيهيرو تويوميتسو (طوكيو) أصبح مفتشاً في الـITF في عام 2018. بعد أن عمل مع وحدة الشؤون الدولية التابعة لنقابة البحارة اليابانية JSU لمدة 15 عاماً. ويقع الميناء المخصص لعمله في واحدة من أكثر المناطق ازدحاماً في العالم، حيث يمر من خلاله بحارة من مختلف الجنسيات والثقافات. وسوف يبذل قصارى جهده لحماية حقوق البحارة وكسب العمل اللائق لهم.



روديون سوخوركوف

(سان بطرسبرج، روسيا)
تبع روديون والذي يبلغ من العمر 36 عاماً مهنة والده ومهنة جده في العمل



البحري. وقد تخرج روديون من أكاديمية الأدميرال ماكاريوف البحرية. وخضع لتدريب عملي في أحد أحواض السفن وشركات الشحن البحري. ثم عمل لمدة تزيد على 10 أعوام في شركات النقل الدولية. وقد أدى استماعه إلى مشاكل البحارة إلى أن يصبح مفتشاً في الـITF ومسؤولاً عن السفن السياحية البحرية وقطاع الرحلات النهرية.

لوكا سيمك

(رييكا، كرواتيا)
بعد المدرسة الثانوية البحرية في بكار أمضى لوكا خمس



سنوات في كلية الدراسات البحرية بجامعة رييكا ثم خدم ثلاث سنوات كضابط على ظهر سفن الغاز الطبيعي المسال. ومنذ عام 2015، أصبح رئيساً لقسم الشباب في نقابة البحارة في كرواتيا. وبوصفه مفتشاً يرى أن خبرته ومعرفته من شأنها أن تساعد في تحسين حقوق البحارة.

إستيبان بيريدا

(بلياو، إسبانيا)
عمل إستيبان مفتشاً بدوام



جزئي في الـITF في بلياو في الفترة من 1994 إلى 2001. ثم عمل في نقابة الباسك ELA في ميناء بلياو ومنطقة بيزكاي. حيث كان يغطي عمليات الموانئ والاتصال بوكلاء الشحن والنقل، وعمال الرصيف وسلطة الميناء. والآن أصبح إستيبان مفتشاً ويعمل بدوام كامل ويحرص كل الحرص على مساعدة البحارة وحل مشاكلهم.

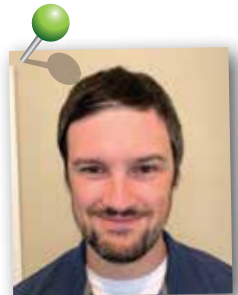
هان بو تون

(بانغون، ميانمار) كان بو تون عضواً مؤسساً لنقابة IFOMS، وهي أول نقابة للبحارة في ميانمار، واستمر عضواً في مجلسها التنفيذي. وهو يساعد البحارة منذ 10 سنوات. ويشعر بالتواضع لكونه قد أصبح مسؤول اتصال للـITF. ويستطيع تمثيل البحارة الذين يتم استغلالهم ولا يملكون صوتاً. وسوف يبذل قصارى جهده للبحث عن أفضل الحلول للبحارة الذين يواجهون المصاعب ويعمل على تحسين حياتهم.



إريك وايت

(فلوريدا، الولايات المتحدة الأمريكية) انضم إريك إلى الـITF حتى يتمكن من استخدام خبرته البحرية من أجل صالح البحارة في كل مكان. ومن أجل أن يرى أن جميع الطواقم تلقى معاملة عادلة ومنصفة. وقد أمضى ثماني سنوات في البحر. وقد ترك آخر سفينة عمل عليها. جرين باي. وهو برتبة كبير المهندسين.



شبيكات الـITF في صميم الاستجابة لكوفيد-19

تعمل شبكات الاتصال في الـITF لمساعدة البحارة في البلدان والموانئ التي لا يعمل فيها مفتشو الـITF وهي تعمل على ضمان امتثال مالكي السفن للالتزاماتهم بتوفير أجور وظروف عمل ومعيشة لائقة على متن السفن. ويتم ترشيح مسؤولي الاتصال من قبل النقابات المنتسبة للـITF

بناء القوة في المنطقة من خلال دعم البحارة الذين يحتاجون إلى المساعدة وتوفير العمل التضامني مع عمال النقل. وقد شاركت الشبكة بنشاط في حملات الـITF.

وفي نوفمبر من عام 2020، أصيبت أسرة الـITF بالصدمة عندما تلقت أنباء مفادها أن خوان فيلالون جونز، وهو منسق شبكة أميركا اللاتينية ومنطقة الكاريبي، قد توفي. كان خوان مهنياً بارعاً، ومفتشاً بارعاً وصديقاً لكل البحارة، وقد أصابنا الحزن لوفاته.

شبكة أمريكا اللاتينية/الكاريبي

تعمل هذه الشبكة في البلدان التي لا يوجد فيها مفتشون للـITF، مثل السلفادور، ونيكاراغوا، وغواتيمالا، وغيانا، وكوستاريكا، وترينيداد وتوباغو، والبيرو، وأوروغواي، وفنزويلا. وهي تعمل على

(14) مسؤول اتصال، في كوستاريكا، والسلفادور، وغواتيمالا، وغيانا، ونيكاراغوا، والبيرو، وترينيداد وتوباغو، وأوروغواي، وفنزويلا.

ستيف تروسدیل (لندن)
البريد الإلكتروني:

seafsupport@itf.org.uk

اتصل بمنسق شبكة أمريكا
اللاتينية ومنطقة البحر
الكاريبي:



وحتى 30 سبتمبر 2020، كانت الشبكة قد انتهت من 41 قضية لهذا العام. واشتملت هذه القضايا على قضايا هجر البحارة في تايلاند وماليزيا، وقضايا متعلقة بالأجور المستحقة، والمخصصات المحلية المتأخرة، وتبديل الطواقم وقضايا الإعادة إلى الوطن، وإصابات العمل، وطلبات العلاج الطبي. لقد استعدنا حوالي 346,000 دولار أمريكي كأجور مستحقة للبحارة. وخلال هذا الوباء، عمل منسق الشبكة على إبقاء جميع مسؤولي الاتصال مطلعين على سياسات تبديل الطواقم في مختلف البلدان حتى يتمكنوا من تقديم معلومات دقيقة عند مساعدة البحارة.

(8 مسؤولي اتصال في بنغلاديش، وكمبوديا، وماليزيا، وميانمار، وباكستان، وبابوا غينيا الجديدة، وجزر سليمان، وتايلاند)

جيسون لام
+852 9735 3579
البريد الإلكتروني:
lam_jason@itf.org.uk

اتصل بمنسق شبكة منطقة
آسيا والمحيط الهادئ:



شبكة غرب أفريقيا

في الفترة ما بين يناير ومارس 2020، كان مسؤولو الاتصال مشغولين بزيارة سفن أعلام الموانئ التي رست في موانئهم، ولا سيما في بيساو، وأبيدجان، وسان بيدرو، ولومي، وداكار، وكوتونو. وفي الفترة من مارس إلى يوليو 2020، عندما بلغ الوباء ذروته في منطقتنا، أغلقت الحكومات الموانئ والحدود والمطارات ولم تستثنى إلا مرور الشحنات الأساسية. وقمنا بنصح مسؤولي

اتصالنا بالحفاظ على سلامتهم والبقاء في منازلهم والاتصال والتنسيق مع الموانئ وسلطات العمال والصحة إذا حدثت أي حالة طارئة مع إحدى السفن. ثم عادت الحياة تدريجياً إلى الموانئ وتمكن مسؤولو الاتصال من العودة إلى عملهم الروتيني. وبحلول نهاية أكتوبر، كان مسؤولو الاتصال قد زاروا أكثر من 50 سفينة وتعاملوا مع قضايا المرض، والأجور المستحقة، وحالات الدخول إلى المستشفيات، وحالات الإعادة إلى الوطن بسبب انتهاء العقود.

(12 مسؤول اتصال عبر بنين، والكاميرون، وساحل العاج، وغينيا بيساو، والسنغال، وتوغو)

بايلا سو (بوركيينا فاسو)
البريد الإلكتروني:
seafsupport@itf.org.u

اتصل بمنسق شبكة غرب
أفريقيا:



شبكة العالم العربي وإيران

شبكة ITF في العالم العربي وإيران تعمل من خلال مجموعة من النشطاء النقابيين من جميع أنحاء المنطقة والذين يهتمون برفاهية البحارة. إن عملهم الدؤوب كان مسؤولاً عن استرداد حصة كبيرة بلغت 6,213,683 دولاراً أمريكياً. قام ITF باستعادتها في المنطقة من خلال 176 قضية متعلقة بالأجور

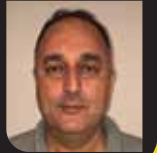
المستحقة للبحارة في عام 2020. وقد تعاملت منطقتنا مع أكبر عدد من حالات هجر السفن والبحارة. وما بين يونيو وديسمبر 2020 ساعد ITF ومسؤولو الاتصال في الشبكة أكثر من 135 بحاراً عبر 12 سفينة من أجل العودة إلى أسرهم.

ولدينا الآن مسؤولي اتصال لأول مرة في ليبيا والسودان ومصر. بالإضافة إلى مسؤولي اتصال متواجدين في العراق وعمان ومن المقرر أن يتم توفير المزيد من التدريب والتعليم لفريقنا في عام 2021، ونحن نعمل على بناء علاقات جديدة وتوطيد العلاقات الحالية مع السلطات البحرية في المنطقة.

(31 مسؤول اتصال عبر الجزائر، والبحرين، ومصر، وإيران، والعراق، والأردن، والكويت، ولبنان، وليبيا، وعمان، والسودان وتونس واليمن)

محمد الرشدي
+34 629 419 007
البريد الإلكتروني:
arrachedi_mohamed@itf.org.uk

اتصل بمنسق شبكة العالم
العربي وإيران:



عمليات الاحتيال في التوظيف تنتشر عبر وسائل التواصل الاجتماعي - أيها البحارة أحذروا

هل تلقيت عرضاً رائعاً لوظيفة عبر الفيسبوك؟ هل شاهدت وظيفة رائعة تم الإعلان عنها عبر الواتساب؟ من المؤكد أن هذه عبارة عن عملية احتيال. إنها مجرد محاولة لسرقة أموالك أو هويتك. يتلقى ستيف تروسديل، منسق مفتشية الـITF، الآلاف من الرسائل سنوياً من البحارة الذين تم الاحتيال عليهم

SCAM ALERT

ABL Shipping Ltd & Maritime Centre UK

We have been alerted by a number seafarers that a scam is operating where these companies are offering fake jobs and charging fees for unnecessary and fake documentation. The scammers are using websites like www.ablshippingltd.com and www.maritimecenterltd.com and emails from these addresses

DON'T GET CAUGHT BY THEM

Maritime Centre UK and the website www.maritimecenterltd.com are NOT connected to Martime Centre Ltd, which is a company registered in the UK

If you have any concerns about a job offer please contact us at jobscam@itf.org.uk before you give them any personal details, documents or money

احذروا من عروض الوظائف الخيالية: ليس كل ما يلمع ذهباً

وافق اثنان من ضحايا الاحتيال في عمليات التوظيف على مشاركة قصصهم دون الكشف عن هويتهم وذلك لمساعدة البحارة الآخرين على تجنب الوقوع في نفس الفخ

البريطانية" (وهي بالطبع غير موجودة مطلقاً). وأصر المتصل على ضرورة دفع المبلغ من قبل الكابتن (س) نفسه على عنوان في المملكة المتحدة. ولابد أن يكون المرسل أحد أقارب الكابتن أو صديقه المقرب. وقيل للكابتن "س" إنه بمجرد إصدار رقم التأمين الوطني. سيتمكن من سحب الأموال التي دفعها على الفور. انزعج الكابتن (س) واتصل بمحاميه الذي طلب منه عدم إرسال الأموال. وبعد التحقيق. أكد المحامي أنها كانت عملية احتيال.

أما السيدة (ص) فقد طلبوا منها أن تدفع 399 يورو (450 دولاراً) للحصول على تصريح من أجل العمل من المنزل. وشعرت بعدم الارتياح لأنه كان يتعين عليها دفع المبلغ عن طريق ويسترن يونيون لأحد الموظفين في غينيا. ولكن المتصل طمأنها بأن المصارف تعمل بشكل مختلف بسبب الوباء. وقامت بدفع المبلغ وحصلت على التصريح - وهي شهادة صادرة عن النقابة الدولية للعمل البحري. ولكنها لم تتمكن من العثور على هذه النقابة عند البحث على جوجل (لأنها غير موجودة بالفعل) ثم طلبوا منها مبلغاً آخر كرسوم للتسجيل. وعند ذلك اتصلت بخطط المساعدة الخاص بالاحتيال الوظيفي الذي يوفره الـITF للحصول على المشورة حيث علمت أن الأمر برمته كان عملية احتيال.

في هاتين الحالتين. تم الاحتيال على الكابتن (س) والسيدة (ص) بأكثر من 1,500 جنيه إسترليني (1,956 دولار أميركي). ■

والعقود اللاحقة تحمل شعارات الشركات الحقيقية والعناوين البريدية الصحيحة. ولكن المحتالين زوروا معلومات وتفاصيل الاتصال وارتكبوا أخطاءً واضحة مثل استخدام الاسم الخاطئ للسيدة (ص) والتي قامت بدورها بالبحث عبر جوجل عن الشركة واطمأنت إلى أن مراسلاتها أتت من موظفين حقيقيين. ولكنها لم تكن تعرف أن المحتالين قد أعدوا ببساطة عناوين بريد إلكتروني وأرقام هواتف مزيفة بأسماء الموظفين الحقيقيين.

وفي مايو 2020. وقع الكابتن (س) والسيدة (ص) عقودهم. ثم بدأت طلبات الحصول على المال.

تم إرسال رسالة بالبريد الإلكتروني إلى الكابتن (س) من قبل شخص يدعي أنه من دائرة الهجرة في المملكة المتحدة. وطلب منه دفع 1,190 جنيه إسترليني (1,500 دولار أميركي) من أجل الحصول على رقم التأمين الوطني في المملكة المتحدة. على الرغم من أن العمل سيكون في البحر. (لن تحتاج مطلقاً أن تدفع للحصول على هذا الرقم). قام الكابتن (س) بتمرير هذا البريد الإلكتروني وكذلك العقد إلى محاميه الذي اعتبر أن ذلك أمراً مشروعاً. عندها قام الكابتن (س) بتحويل المبلغ.

بعد ذلك تم إخبار الكابتن (س) بأنه لا يمكن إصدار رقم التأمين الوطني حتى يدفع 2,400 جنيه إسترليني (3,030 دولاراً أميركيًا) لـ "هيئة التأمين الوطنية

كان البحار المحنك الكابتن (س) عاطلاً عن العمل بعد 29 عاماً قضاها في نفس الشركة. أما السيدة (ص) فقد قررت الانتقال للعمل في الملاحة البحرية. وكان كلاهما يبحث عن وظيفة ووقعوا ضحية تلك العروض الرائعة التي تظهر فجأة.

تم الاتصال بالكابتن "س" عن طريق حساب "لينكد إن" LinkedIn. أما السيدة "ص" فقد تم التواصل معها عبر بريدها الإلكتروني. وادعى أحد الأشخاص بأنه يعمل لصالح منظمة بحرية قانونية وعرض عليهما وظائف تبدو رائعة.

الكابتن (س) - عقد مدته سنتان كقبطان لسفينة حاويات مع شركة فروون للخدمات البحرية المحدودة. وراتب شهري قدره 12,550 جنيه إسترليني (15,843 دولار أميركي). وشهران يختار العمل فيهما أو التوقف. وإجازة لشهرين بأجر كامل وبدل سكن. أما السيدة (ص). فقد حصلت على عقد كوكيلة حجز لدى شركة النقل البحري المحدودة. والعمل يكون من المنزل. وراتب شهري معفي من الضرائب قدره 3,962 يورو (4,471 دولاراً أميركيًا) و1,081 يورو (1,220 دولاراً أميركيًا) وعلاوة شهرية "بدل طعام".

الشركتان شرعيتان ولكن لا علاقة لها على الإطلاق بالتوظيف.

لقد كانت جميع أوصاف الوظائف ونماذج الطلبات

مهجوراً. وفي نهاية المطاف تكون قد دفعت المال لتحصل على هذا النعيم.

عندما نخبرونا عن عمليات الاحتيال، فإنكم تقومون بما وسعكم لكشف هذه العمليات وسد الطريق على المحتالين. لكن المحتالين عادةً ما يظهرون مرة أخرى ولكن بوجه مختلف. إن الوسيلة الأكثر أهمية لوقفهم هي في الانتباه أولاً إلى العلامات والإشارات التي تدل عليهم.

في عام 2021، يطلق الـITF موقع إلكتروني متخصص يسمى ShipBeSure، والذي يمكن العثور عليه خلال الموقع www.itfshipbesure.org. وسوف نستخدم هذا الموقع لتصنيف وكلاء التوظيف حتى تتمكن بسهولة من التحقق ما إذا كانوا محل ثقة أم لا. وسيوفر هذا الموقع قائمة بالأفراد والوكلاء الذين نعرف أنهم من المحتالين أو الخادعين. ■

مواقع ويب مزيفة، ويستعملون أرقام هواتف وعناوين بريد إلكتروني مزيفة وكل ذلك باستخدام مزودي خدمات الويب المجانية. والشركات الحقيقية لا تعرف أي شيء عن هذه المواقع الزائفة. حتى أن بعض المحتالين يقومون بإنشاء مواقع لشركات مزيفة بالكامل.

والجهات المسؤولة عن نطاقات مواقع الويب لا تقوم بوظيفتها في ضبط المواقع المسجلة لديها. وقد قدم الـITF مؤخراً أدلة تسببت في إغلاق موقعين على الويب تديرهما شركات احتيال وهما موقع شركة ABL للشحن المحدودة وموقع المركز البحري في المملكة المتحدة.

أما في بعض الأحيان فيمكن أن تكون الوظيفة بالفعل حقيقية، ولكنها فيما بعد تصبح جحيماً. فأنت تعمل بلا أجر، وتؤخذ منك وثائقك الرسمية، وأخيراً تصبح

المحتالون يزدادون ذكاءً - عليك أن تكون أذكى منهم. في الماضي كان يتم الاحتيال عن طريق البريد الإلكتروني والإعلانات ومواقع الويب المزيفة. أما الآن فقد أصبح المحتالون يستغلونك من خلال الفيسبوك والواتساب ولينكد إن وانستغرام ومنصات التواصل الاجتماعي الأخرى. ويعتبر الفيسبوك المنصة الأكثر شيوعاً لغاية الآن كما أن محاولة إبلاغ الشركة عن محاولات الاحتيال هو أمر صعب للغاية.

الطريقة التي يتصل بها المحتالون معك قد تتغير من وقت لآخر ولكن جوهر الاحتيال يبقى كما هو. فهم يعدونك بوظيفة جديدة ورائعة ويظهر بعد ذلك أنها غير موجودة. وهم يسرقون أموالك وأحياناً يسرقون هويتك. أنهم يجذبونك أولاً ثم يستنزفون أموالك حتى تنضب. وعندها يتركوك تشعر بالخوف والحجل لوقوعك في حبال أكاذيبهم.

إنهم يستخدمون أسماء شركات حقيقية ويبنون

محتال يترك بحارة بلا حول ولا قوة في تركيا

في بداية يوليو 2020، وقع 20 بحاراً أوكراينياً عقود عمل من خلال وكيل التوظيف الأوكراني أرتور كراتيان، وهو مؤسس شركة خاراتيان لإدارة الطواقم، للعمل على متن السفن آريف كابتان وراشيل بورشارد. وقد دفع كل بحار منهم لشركة كراتيان ما بين 1,500 و7,000 دولار أمريكي

كانت تواجه إجراءات جزائية في المحاكم منذ سنوات تحت تهمة ابتزاز ورشوة البحارة.

انضم البحارة المندوبون إلى أكثر من 50 ضحية أخرى من ضحايا كراتيان لطلب المساعدة من السلطات القانونية لإيقاف الشركة عند حدها. وقد حظيت القصة بدعاية واسعة النطاق في وسائل الإعلام الأوكرانية.

وقال أحد البحارة العشرين، وهو الطباخ فاليري راك: "كانت هذه أول رحلة بالنسبة لي، وقد كانت تجربة سيئة ومربكة حقاً. ولكن ماذا يمكنني أن أفعل؟ بفضل الـITF عدنا جميعاً إلى أوطاننا. كنا نريد كسب بعض المال، ولكن للأسف كنا غير محظوظين. من الصعب العثور على عمل في هذه الأيام العصيبة - لذلك من الممكن أن نقبل بأي وظيفة."

وعلق غريغوريوك قائلاً: "نأمل أن تكون هذه القصة بمثابة قصة خيالية للبحارة الآخرين للتحقق من مكان العمل المحتمل - وخصوصاً السفينة - قبل الانتقال إلى أي مكان أو الثقة في الوسطاء المشبوهين. وكما هو الحال دائماً - اتصلوا بنقاباتكم... فنحن هنا من أجلكم." ■

سفرهم؛ ولم يكن بوسع البعض منهم أن يتحمل حتى تكاليف العودة إلى ديارهم.

تدخل نائب القنصل الأوكراني في إسطنبول في القضية واستطاع تخفيض الدين المترتب عليهم. وبمساعدة من الـITF، تمكنت نقابة عمال النقل البحري في أوكرانيا (MTWTU) من سداد الدين المترتب على البحارة وتخليص جوازات سفرهم المحتجزة.

وقال النائب الأول لرئيس نقابة MTWTU أوليغ غريغوريوك "لقد تم إرسال الأموال إلى الطاقم لشراء الطعام والضروريات الأساسية وحجزنا لهم الرحلات المتاحة من أجل عودتهم إلى أوطانهم". وأضاف "نظراً لأن الطاقم كان مستعداً للبقاء في البحر لعدة أشهر فلم تكن لديهم أمتعة كافية، لذلك فقد اشترينا لهم أمتعة إضافية وتأكدنا من نقلهم من الفندق إلى مطار إسطنبول ومن مطار كييف بوريستول إلى أوديسا".

وبحلول 12 أغسطس، عاد البحارة الستة بسلام إلى ميناء أوديسا.

ولكن القصة لم تنتهي عند هذا الحد. حيث أنه عندما اتصلت نقابة MTWTU بملاك السفن، اكتشفوا أنه لم يكن لأي منهم علاقات مع شركة كراتيان لإدارة الطواقم، وأن السفينة آريف كابتان كانت متوقفة عن العمل منذ ثلاث سنوات. كما تبين أن شركة كراتيان



تم نقل البحارة إلى فندق في كاراسو، في تركيا، حيث كان من المفترض أن ينضموا إلى السفن. ولكن الأيام مرت، وهم ينتظرون عملية تبديل الطاقم. وبدأ الشكل يساور هؤلاء البحارة. وبعد أسبوعين، أغلقت شركة كراتيان هاتف العمل. واكتشف الطاقم أن فواتير إقامتهم في الفندق لم تدفع أيضاً. قام مالك الفندق باحتجاز جوازات سفرهم لضمان تسديد الفواتير. وعندها أصبح هؤلاء البحارة عالقين في تركيا.

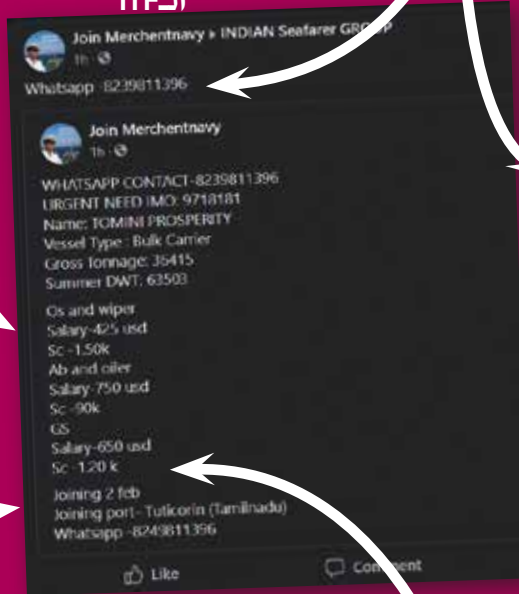
وفي أوائل أغسطس، عاد 14 منهم إلى أوكرانيا على نفقتهم الخاصة. أما البحارة الستة المتبقين فقد عجزوا عن سداد ديون الفندق واستعادة جوازات

كيفية قراءة إعلان يحتوي على علامات احتيال

عند إجراء بحث سريع سوف يظهر لك أن الشركة غير موجودة (لكن عندما تبحث عن شركة حقيقية مثل MSC Cruises فسوف تجدها)

أي شركة شرعية لن تستخدم الواتساب مطلقاً

الأجور أدنى من الأجور على متن السفن المغطاة باتفاقية مع ITF



هذا العنوان هو فعلاً العنوان الحقيقي للمقر الرئيسي لشركة Princess Cruises

معلومات الانضمام خاطئة- يظهر البحث عن السفينة أنها لم تصل بعد إلى ميناء تيتيكورين حتى 21 فبراير

من غير القانوني أن يدفع البحارة رسوم خدمة (موضحة هنا بالأحرف SC) - في هذه الحالة، يدفع البحار العادي AB مبلغ 1,200 دولار أمريكي

* اقرأ المزيد عن العلامات الشائعة لعمليات الاحتيال في الصفحة 8 من القسم القابل للسحب من نشرة البحارة.

إذا كنت في حيرة من أمرك، فاتصل مع نقابتك أو قم بإرسال بريد إلكتروني إلى ITF على jobscam@itf.org.uk للحصول على المشورة.

مساعدة في بقاءك سالمًا ومعاافي في الأزمات

هل تواجهون مشاكل
في الصحة العقلية؟
هناك إرشادات جديدة
من الـITF تهدف
لمساعدتكم

كشفت دراسة أجراها صندوق بحارة الـITF في عام
2019 عن مستويات عالية ومذهلة من الاكتئاب
والقلق التي يعاني منها البحارة - كما كشفت
الدراسة بأن وباء كوفيد-19 يتسبب في خلق حالة
من الخوف والغموض

وكشفت الدراسة بأن ربع البحارة قد أصيبوا بموجات من الاكتئاب. بينما أفاد 17 في المائة
من البحارة أنهم عانوا من حالات من القلق والتوتر. لذلك بدأنا في حملة "تأمل. تعرّف
تواصل". وهذه الحملة تتضمن ثلاث رسائل رئيسية.

تأمل في التحديات التي تواجهها. من الأهمية بمكان أن تفهم أنك لست وحدك. عليك
أن تتقبل بوجود أحداث لا يمكنك التحكم فيها. أثناء هذه الفترة العصيبة، من الطبيعي
أن تعاني من درجة ما من الخوف والقلق والتوتر. وتعين علينا جميعاً أن نعتني بأنفسنا.
إن الإجهاد يشكل جزءاً طبيعياً من الحياة، ولكن الإفراط في الإجهاد لمدة طويلة قد يؤدي
إلى أمراض جسدية وعقلية. الأمر الذي من شأنه أن يعرض حياتك بكاملها للخطر. ومن
الممكن أن يؤدي الإجهاد المزمن إلى زيادة خطر الإصابة بالاكتئاب وغير ذلك من مشاكل
الصحة العقلية.

هناك خطوات يمكنك اتخاذها بسهولة من أجل تخفيف الضغط في العمل وفي المنزل

خلال هذه الجائحة، واصلت النقابات
المنتسبة للـITF وغيرها من النقابات
الاستجابة لاحتياجات البحارة وتقديم
الرعاية الصحية والاجتماعية. كما
أن هذه النقابات بالإضافة إلى الاتحاد
الدولي لعمال النقل قاموا بتكييف
برامجهم للتعامل مع الضغوط
المتزايدة التي يعاني منها البحارة
نتيجة لأزمة تبديل الطواقم. الدكتور
سيد أصيف الطاف، منسق برنامج
الرفاه في الـITF، يسلط الضوء على
هذه القضية

هل تواجهون مشاكل في الصحة العقلية؟ هناك إرشادات جديدة من ITF تهدف لمساعدتكم تابع <

يوجد لدى النقابات المنتسبة للـ ITF مثل NUSI و AMOSUP و NUSS خدمات استشارية متاحة للبحارة وعائلاتهم. كما أن بعض شركات الشحن البحري توفر مثل هذه الخدمات.

يمكنك العثور على معلومات حول الخدمات المتوفرة من خلال دليل رعاية بحارة الـ ITF على الموقع <https://www.itfseafarers.org/en/wellbeing-directory>

كما أن الـ ITF قام أيضًا بوضع أوراق إرشادية بسيطة وعملية حول عملية إدارة الإجهاد وغيرها من قضايا الرعاية الأخرى - يمكنك تنزيلها من خلال <https://www.itfseafarers.org/en/guidance-factsheets>

ابحث عن الإرشادات من خلال تطبيق بحارة الـ ITF (يمكن تنزيله مجانًا من متجر جوجل Google Play ومن متجر أبل Apple) وعلى صفحة فيسبوك الخاصة برعاية بحارة الـ ITF على الموقع: <https://www.facebook.com/ITFWellbeing>

الإجهاد. ويمكن أن تختلف أعراضك عن أعراض أي شخص آخر.

ابحث عن المعلومات من خلال منصات وسائل التواصل الاجتماعي التابعة لصندوق رعاية بحارة الـ ITF. ينظم الـ ITF ونقابة البحارة النرويجية (NSU) من خلال الفيسبوك جلسات منتظمة على الهواء مباشرة حول قضايا الصحة العقلية والرفاه. كما تنطرق هذه الجلسات إلى موضوع إدارة الإجهاد.

تواصل معنا واحصل على الدعم الذي نحتاجه. وهذا أمر مهم بشكل خاص إذا:

- كنت تشعر بالإحباط خلال معظم اليوم وتستمر هذا الحالة لأكثر من أسبوعين؛
- يتداخل القلق في روتين حياتك اليومية؛ وأو
- تشعر وكأنك لا تستطيع تنظيم مشاعرك.

حدث مع صديق أو فرد من أفراد عائلتك عن مشاعرك. إذا كنت لا تشعر بالتحسن وتتوارد أفكار إيذاء نفسك في خاطرك. فعليك أن تسعى إلى الحصول على الدعم من خارج إطار عائلتك. راجع أخصائي طبي أو اتصل بخدمات المساعدة المتوفرة على مدار الساعة وطيلة أيام الأسبوع 7/24 في العديد من البلدان.



تعرف على علامات وأعراض الإجهاد في مرحلة مبكرة وهذا الأمر يشكل المفتاح للتعامل معها على نحو أفضل. يؤثر الإجهاد على جسم الإنسان بطرق متعددة. إذا كنت لا تستطيع النوم، وبنتابك صداع مستمر، وفقدت شهيتك وتشعر بالوحدة والإحباط وأحيانًا تكون غاضبًا جدًا. فإن هذه يمكن أن تكون علامات الإجهاد. يتفاعل الجميع بشكل مختلف مع

كيف تكون إيجابياً في الأزمات

الدكتور/ سيد آصف أظاف يتحدث إلى جيسن جاميدو، المدير التنفيذي لشبكة بوسيتيويج مارينو الفلبينية المتحدة (PMPI)، وهي الشبكة الوحيدة على مستوى العالم المختصة بالبحارة المصابين بفيروس نقص المناعة HIV



ما الذي ألهمك لإنشاء شبكة PMPI؟ لقد أتت الفكرة من تجربتي الشخصية المتمثلة في الوصمة والتمييز وضرورة مكافحة الظلم والسعي إلى تحقيق الأحلام بصرف النظر عن حالة إصابة الشخص بفيروس نقص المناعة البشرية، والآن، وخاصة مع تقدم الطب والعلاج، يتعين على العالم أن يرى أن الأشخاص الذين يعيشون مع فيروس نقص المناعة قادرون على المشاركة في المجتمع باعتبارهم أشخاصاً منتجين.

ما الذي تريد تحقيقه من خلال شبكة PMPI؟ البحارة الأصحاء يميلون إلى أن يكونوا بحارة سعداء. والعكس صحيح. ومهمتنا تتمثل في تمكين البحارة وأسرهم والصناعة البحرية بشكل عام من خلال التعليم وتعزيز الصحة والرفاه. من أجل الحصول على أمان وظيفي مستمر ومجتمعات خالية من الوصمة والتمييز.

كيف يمكنك التصدي للتمييز الذي يقوم به القائمون على التوظيف ضد البحارة المصابين بفيروس نقص المناعة البشرية؟ نحن لدينا قادة يساعدون في تدريب الأشخاص الذين يعانون من الألم والحرع عند الإفصاح عن حالتهم. وعند الفحص الطبي وعند التحدث بشأن حقوقهم وذلك من خلال تقديم المشورة والتدريب السريين سواء تم ذلك في مقابلة فعلية أو عبر الإنترنت. ونعتقد أيضاً أن المفاوضات السلمية يمكن أن تساعد في تثقيف مالكي السفن وغيرهم من أصحاب السلطة بشأن التقدم الحاصل في القوانين والعلاجات المتصلة بفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز. ما يشجعهم على أن يكونوا أكثر شمولاً وأن يوظفوا البحارة المصابين بهذا الفيروس.

وخلال السنوات الثلاث الأولى من عملنا. شهدنا العديد من النجاحات ولكن من الصعب للغاية التغلب على التعصب والأحكام المسبقة. على سبيل المثال. رفضت إحدى الشركات إعادة توظيف أحد أفراد طاقم ناقلة للنفط تتبع لها بعد اكتشاف إصابته بفيروس

نقص المناعة البشرية. وعندما اتصل بنا هذا البحار. قمنا بعقد اجتماع رفيع المستوى مع وكالة الشحن. ومحاميهم. والحكومة. والبحار نفسه. ولكن الوكالة رفضت توظيفه. ولكن بدعم من شبكة PMPI. وجد هذا البحار وظيفة في شركة أخرى على سفينة ترفع العلم الإيطالي وتدعم السرية والاختبارات العادلة غير التحيزة.

كيف قدم برنامج شبكة PMPI الدعم للبحارة أثناء وباء كوفيد-19؟ لقد دعم صندوق طوارئ كوفيد-19 التابع لصندوق بحارة الـ ITF مشروعنا للبحارة الفلبينيين "بانتاويد" الذي استمر لمدة ثلاثة أشهر لمساعدة البحارة المتضررين من هذا الوباء وتمكينهم وتعزيز معنوياتهم. فمنذ شهر يوليو إلى نهاية أكتوبر. قدمت مجموعتنا المتفانية من المتطوعين للوازم الضرورية لنحو 1,000 بحار. بالإضافة إلى خدمات النقل المكونية المجانية. والإنترنت اللاسلكي المجاني: ووزعت الوجبات الخفيفة على البحارة وموظفي الرعاية الطبية في الخطوط الأمامية: وقامت بحملة للتطعيم: وأنشأت شراكة لتقديم التدريب المجاني حول شهادات البحارة.

وماذا تخططون للمستقبل؟ بدعم وتوجيه من الـ ITF وغيره من الشركاء. سوف نركز على التأثير القصير والطويل الأجل الذي يسببه كوفيد-19 على الصحة النفسية للبحارة ورفاهيتهم. وسوف نعمل على تعزيز حملة الـ ITF "تأمل تعزّ تواصل". وسوف نعمل أيضاً مع النقابة العمالية AMOSUP وغيرها من الشركاء لتوفير خدمات التعليم والمشورة للبحارة وأسرهم.

اقرأ المزيد عن صندوق الطوارئ التابع لصندوق بحارة الـ ITF في الصفحة 34. ■

وتبقى الروابط بين البحارة وعمال الرصيف متينة

من خلال دوره الجديد كمساعد أول لقسم عمال الرصيف في الـITF، يبحث ستيف بيغز في تأثير كوفيد-19 على الرابطة التاريخية بين البحارة وعمال الرصيف



وبما أن عمال الرصيف قد تم تصنيفهم كعمال رئيسيين وضروريين للحفاظ على حركة العجلة الاقتصادية، فقد عمل ممثلونا النقابيون مع الإدارة لوضع اتفاقية كوفيد-19 موضع التنفيذ بالاعتماد على توجيهات وزارة الصحة العامة في إنجلترا وعلى تجربتنا في العمل.

كما قمنا بالاتصال بقسم عمال الرصيف في الـITF لضمان أننا نطبق أفضل الممارسات في كل مكان. ويشمل ذلك الحد من عدد الأفراد الذين يصعدون إلى السفينة، ووضع بروتوكولات لعملية تربيط الحاويات والحفاظ على مسافة آمنة بين أفراد الطاقم.

وسرعان ما انعكس الموقف عندما لجأت الصين في القضاء على الفيروس وارتفعت معدلات الإصابة في المملكة المتحدة بسرعة — حيث أصبحت أطقم السفن الصينية تسعى للحماية والابتعاد عنا.

وكانت الطواقم قد ارتدت الأقنعة الواقية على متن السفن منذ بداية تفشي الوباء. والآن أصبحت تطلب من عمال الرصيف أن يفعلوا نفس الشيء. بل وأصبحوا يقيسون درجات الحرارة لعمال الرصيف. ولكننا لم نكن نرغب في ارتداء هذه الأقنعة. كان عمال تربيط الحاويات يعملون في طقس حار وكانت الأقنعة تزيد من صعوبة عملهم. في حين أن عمال فحص الحاويات بحاجة إلى البقاء على اتصال لاسلكي مع سائقي الرافعات وفريق التحكم. وكانت هذه الأقنعة تحجب أحاديثهم وتضعف عملية تواصلهم.

ولكننا أخيراً اتفقنا على حل وسط. سوف يقيس عمال الرصيف درجات الحرارة لنا ولكننا لن نرتدي الأقنعة الواقية. في حين يستطيع أفراد الطاقم الدخول إلى مرآت التربيطة من الجانب الخارجي للسفينة. وبالتالي فإنهم يعملون خلفنا وعلى مسافة آمنة مثلاً. وقد لجأت هذه الإجراءات إلى حد كبير حتى الآن. ■

يتشارك عمال الرصيف والبحارة رابطة فريدة وتاريخية. كلاهما لديه وظائف صعبة وخطيرة يقوم بها على متن السفن على مدار الساعة وطيلة أيام الأسبوع 7/24 وفي الظروف الجوية القاسية. والتفاعل بين الفريقين يشكل أهمية بالغة في الحفاظ على سلامة وصحة الجميع. وهناك تقليد عريق يتمثل في قيام عمال الرصيف بمساعدة البحارة الذين تتم معاملتهم بشكل سيء من قبل أصحاب العمل الخادعين.

كانت وظيفتي الأولى كعامل رصيف في أوائل التسعينيات هي الصعود على متن السفينة لإدخال الأقفال الملتوية في الحاويات لتثبيتها في مكانها. وهي العملية كنا نسميها "الخشو". وقد أخبرني عمال الرصيف الآخرون في مجموعتي، بمن فيهم والدي. أن أحضر معي مجموعة من القفازات الواقية وكذلك بدلة عمل احتياطية.

وعندما وصلت إلى السفينة أدركت لماذا. كان الطاقم لديه ملابس واقية قليلة أو معدومة أحياناً وكانت الملابس الموجودة لديهم من نوعية رديئة. لذلك حتى الملابس غير المناسبة التي قدمناها لهم كانوا يرحبون بها.

لقد استمتعت دائماً بالحديث مع طاقم العمل حول رحلاتهم وكنت أرحب دائماً بعروض الطعام والشاي التي يقدموها.

ولكن هذا الوباء جعل التواصل والاختلاط مع طاقم العمل أكثر صعوبة من ذي قبله الصعوبة. في وقت تفشي الوباء، كنت أعمل في ميناء ساوثهامبتون في المملكة المتحدة. وكانت أغلب السفن الضخمة التي تصل إلى الميناء تأتي من الصين. حيث نشأ الفيروس. ولقد أدى هذا إلى مخاوف بين عمال الرصيف. وكان يغذي هذه المخاوف الافتقار إلى المعلومات والتوجيه من جانب القطاع والحكومة. وهذا ما كان يمنعهم من الصعود على متن السفن والتواصل مع أفراد الطواقم.

تحرير بحارة من ظروف العبودية في الدنمارك

تم تحرير اثنين من البحارة الغانيين الذين عوملوا معاملة العبيد لأكثر من ثلاث سنوات في الدنمارك وإعادتهم إلى ديارهم، وذلك بفضل التعاون بين الـITF، والشرطة، والمركز الدنماركي لمكافحة الإجار بالبشر. وذلك حسب تقرير قدمه مفتش الـITF مورتن باخ



تصاريح عملهم وإقامتهم في أبريل 2017. ولم يعد لهم الحق القانوني في البقاء في الدنمارك. قام المالك بتحذير البحارة من الاتصال بالسلطات.

عندما استرعت هذه القضية انتباه الشرطة ومركز الإجار بالبشر. تم الطلب مني أن أدرس أجور هؤلاء البحارة وعقود عملهم وأن أعرف بشكل أكبر على وضعهم.

بعد أن قمنا بالتدخل في هذه القضية، وُجهت إلى صاحب العمل تهمة الإجار بالبشر وانتهاك قوانين الأجانب في الدنمارك، وطالبت سلطة الادعاء بالسجن والغرامات والتعويض نيابة عن البحارة. فضلا عن مصادرة السفينة هيلين.

سافر البحاران الغانيان روبن كوتي وجستس نومو إلى الدنمارك اعتقاداً منهما بأنهما سيعودان إلى وطنهم كقباطنة للسفن. ولكن لسوء الحظ تم خداعهم بقسوة.



وفي أوائل يناير 2021 صدر الحكم على مالك السفينة بالسجن مع وقف التنفيذ لمدة 18 شهرا وغرامة مالية قدرها ثلاثة ملايين كرونة دنماركية (491,000 دولار أميركي). حيث أنه لم يدان إلا بتهمة الربا (إقراض الأموال بأسعار فائدة باهظة). ولم تُصدر المحكمة أي توجيهات بشأن دفع أجور البحارة. ونحن نستكشف الآن كيف يمكننا مساعدتهم. لقد كانت النتيجة محبطة. ولكن البحارة على الأقل هم في بيوتهم الآن بسلام. ■

لأكثر من ثلاث سنوات، عملوا في ظل ظروف عمل شبيهة بالعبودية على متن سفينة الصيد هيلين، التي ترفع علم بليز، والمتواجدة في قرية ثيرون الدنماركية. وكانوا يعيشون على متن السفينة وكانوا يتقاضون 1,200 يورو فقط (1,460 دولارا أميركيا) شهريا مقابل عملهم لمدة 11 ساعة في اليوم، ستة أيام في الأسبوع. وكان اتصالهم الوحيد مع عائلاتهم يتم من خلال أجهزة الآيباد الخاصة بهم. وقام مالك السفينة باحتجاز جوازات ووثائق سفرهم. وعندما انتهت صلاحية

مسؤول اتصال في الـITF يستعيد الأجور المستحقة لأحد طواقم السفن ويعيدهم إلى أوطانهم

عمل مسؤول الاتصال المحلي في الـITF بشكل مكثف للتفاوض مع السلطات المدنية والبحرية لحل قضية أحد الطواقم المهجورة والذين لم يتم دفع أجورهم في غينيا بيساو، غرب أفريقيا. يشاركنا هذه القضية غونزالو غالان، مفتش الـITF في لاس بالماس، إسبانيا وعضو في شبكة مفتشية دعم مصائد الأسماك في الـITF



وفاة صياد سمك مريض مع استمرار عملية الصيد

لقد كانت الوفاة المأساوية لصياد سمك بيروفي قبالة سواحل أوروغواي للأسف غير مستغربة. لأن مناطق الصيد حول الساحل الأطلسي لأمريكا الجنوبية أصبحت بؤرة متنامية للاستغلال وانتهاكات حقوق الإنسان. على حد قول منسق مصائد الأسماك في الـ ITF، روسين كارافاتشيفي

في 2 نوفمبر، رست سفينة فيرديميديو التي ترفع العلم البرتغالي في ميناء مونتيفيديو. في الأوروغواي. وكان على متن السفينة صياد سمك بيروفي توفي بعد أن مرض لأكثر من 30 يوماً دون أن يُقدم له العلاج.

زملاء هذا الصياد في السفينة أخبروا آدان سواريز وهو من نقابة عمال النقل (TWU) ومسؤول اتصال الأوروغواي في الـ ITF بأن قبطان السفينة قد رفض دخول الميناء لأن البحارة ظهرت عليهم أعراض كوفيد-19. وإذا كانت نتائج فحوص البحارة إيجابية، سيتعين على القبطان وضع السفينة في الحجر الصحي بما يعني عدم قدرتها على مواصلة الصيد. وربما كان هذا الصياد لا يزال على قيد الحياة اليوم لو أن القبطان وضع صحته فوق الربح وأخذته إلى طبيب في مونتيفيديو.

قال سواريز وهو غاضب: "إن نقابة TWU كانت

تكافح ظروف العمل القاسية التي يعاني منها عشرات الآلاف من الصيادين الذين يأتون إلى مينائنا لتفريغ صيدهم.

ولكننا صُدمنا بشكل أكبر حين أمسكنا بعقود العمل الخاصة بطاقم سفينة فيرديميديو. لقد كانت العقود واضحة جداً: فهم يقولون لهؤلاء العمال. "سوف تعملون من 18 إلى 20 ساعة في اليوم، وفي كل يوم". "وسيكون لديكم القليل من وقت الراحة". "ولن تحصلوا على أكثر من 600 دولار شهرياً". حتى أنه يتوجب على أفراد الطاقم أن يدفعوا اشتراكات الضمان الاجتماعي والتأمين الصحي من نفقتهم الخاصة.

"الأسوأ من ذلك كله. أنهم قالوا إنه إذا أصيب أحد أفراد الطاقم أو كان مريضاً وكانت هناك حاجة لنقله إلى الشاطئ ثم إلى المستشفى ... فسيتعين عليه وعلى عائلته دفع جميع التكاليف.

وسوف يأخذ صاحب العمل هذا المبلغ القليل الذي بحوزتهم مقابل جريمة مرضهم.

"حتى أن الشركة حاولت التستر على الوفاة وإسكات عائلة الصياد. وأرادت أن تدفع مبلغ 15,000 دولار أمريكي لابنته مقابل عدم تقديم شكوى ضد الشركة بتهمة الإهمال وانتهاك حقوق الإنسان. ولكن الآن سوف يرفع شقيق هذا الصياد دعوى قضائية ضد الشركة."

ونظرًا لوجود نزاع حول مصائد الأسماك حول جزر فوكلاند/جزر ماليفيناس. فإن بعض الولايات القضائية حريصة جداً على بيع حقوق الصيد لدرجة أنها تتجاهل إساءة استغلال العمال التي تحدث مباشرة قبالة موانئها. ومنذ عام 2018، لقي ما لا يقل عن 17 من أفراد الطواقم حتفهم على متن سفن صيد أجنبية حول مياه أوروغواي. ■

والموانئ باحتجاز السفينة حتى يتم دفع الأجور المستحقة لأفراد الطاقم وإعادتهم إلى أوطانهم. كما نُحج أيضاً في وضع البحارة في أحد الشقق الفندقية حيث أنهم كانوا يخشون على سلامتهم على متن السفينة.

بلغت أجور الطاقم المستحقة 53,228 دولار أمريكي - حيث توزعت على شكل 14,100 دولار أمريكي للطاقم الإندونيسي و33,800 دولار أمريكي للطاقم البنغلاديشي. وقد تلقى الطاقم الإندونيسي أجورهم كاملة ولكن لم يتسن إعادتهم إلى وطنهم إلا في 2 أكتوبر بسبب أزمة كوفيد-19. وكان على الطاقم البنغلاديشي الانتظار حتى 23 أكتوبر حتى يتم إعادتهم إلى وطنهم بعد تلقيهم مبلغ 23,800 دولار أمريكي. وحتى يتسلموا باقي مستحقاتهم في ديسمبر والبالغة 10,000 دولار أمريكي. ثم أطلق سراح السفينة بعد ذلك. ■

في أوائل أبريل، وجه أربعة من أفراد الطاقم البنغلاديشي وأربعة إندونيسيين من سفينة "تبان بي هي 6" التي ترفع علم الدومينيكا نداءً للمساعدة لفريق دعم الصيادين في الـ ITF وكذلك وجهوا ندائهم لنقابة عمال مصائد الأسماك "أصدقاء وإخوان رجال البحر (AIHM) في غينيا بيساو.

هذه السفينة مدرجة رسميًا في وثائق دولة العلم كدورية لمصايد الأسماك. ولكن من الناحية العملية، فإن السفينة هي عبارة عن مصنع ضخم لتصنيع الأسماك وإعادة شحنها. وكان مالك السفينة الصيني قد تخلى عنها في يناير ولم يدفع أجور الطاقم منذ ذلك الحين. ولم يكن لدى أفراد الطاقم أي عقود عمل. وكانت السفينة في حالة سيئة للغاية. وطلب الطاقم إعادتهم إلى أوطانهم.

وبناء على طلب من مسؤول اتصال الـ ITF جانواريو خوسيه بياغي من نقابة AIHM، قام معهد البحرية



صندوق البحارة يقدم منحاً بمبلغ 1.5 مليون جنيه إسترليني كمساعدات طارئة لرعاية البحارة خلال جائحة كوفيد-19

قام صندوق بحارة الـITF بإنشاء صندوق طوارئ خاص بكوفيد-19 لمنفعة البحارة والحفاظ على خدمات الرعاية الاجتماعية الخاصة بهم خلال الأزمة. تتحدث كيتي هيجينبوتوم رئيسة الصندوق، عن الفرق الذي حققه مبلغ الـ1.5 مليون جنيه إسترليني



الطبية وتوزيع معدات الوقاية الشخصية، فضلاً عن توفير خط استشارات يعمل على مدار الساعة 7/24 لدعم البحارة الذين تقطعت بهم السبل. كما تعاونت النقابة مع منظمات بحرية أخرى في إيطاليا وإسبانيا لدعم البحارة غير المقيمين أو الأجانب. وعملت مع السفارة الهندية في طهران لإعادة البحارة المهجورين إلى أوطانهم.

تمكنت النقابة الوطنية لعمال خدمات قطاع النقل (SNTT) في كولومبيا من تسليم سلال غذائية ومعدات الحماية الشخصية لنحو 510 من الصيادين والبحارة الذين يعيشون ويعملون في فالي ديل كاوكا، وهي واحدة من أكثر المناطق تضرراً في البلاد، كما قدمت لهم معدات أساسية للسلامة البيولوجية وملابس واقية حتى يتمكنوا من العودة للعمل بأمان عند رفع الحجر الصحي.

ولقد شعرنا بشرف وامتنان كبير خلال دعمنا للنقابيين الأبطال، والعاملين في مجال الرعاية الاجتماعية، والمتطوعين الذين يقدمون الخدمات والمعدات للعديد من البحارة والعاملين في مجال البحار الذين تعرضوا لصعوبات كبيرة أثناء فترة تفشي الوباء. وفي الحالات التي فشلت فيها الحكومات في التعاون الفوري وتسهيل عمليات تبديل الطواقم، بذلت النقابات ومجتمعات الرعاية الاجتماعية قصارى جهدها للارتقاء إلى مستوى الحدث. ■

تم تقديم بعض المنح لتحسين المرافق الصحية في الموانئ، قامت نقابة العمال في نيجيريا (MWUN) بتوزيع الآلاف من معدات الحماية الشخصية (PPE) بالإضافة إلى قيامها ببرنامج تعليمي حول كيفية منع العدوى من الفيروس شمل كل الموانئ والمحطات في البلاد وعددها 12.

تمكن العديد من مراكز رعاية البحارة من مواصلة عملها. فقد تمكن مركز رعاية البحارة TIPLAM في سانتوس في البرازيل من شراء سيارة جديدة وتعيين موظف إضافي حتى يتمكن من البقاء مفتوحاً وتقديم خدماته طيلة فترة الإغلاق.

ولقد مولنا مختبراً طبياً جديداً في مستشفى البحارة التابع لنقابة AMOSUP في إنتراموروس في مانيل بالفلبين، والذي كان يقدم 300 اختبار كوفيد-19 يومياً. ويعطي النتائج في غضون 24 ساعة. وهذا مكن البحارة من الحصول على عقود العمل على متن السفن. وعندما تقل الحاجة إلى فحوصات كوفيد-19، سيقوم هذا المختبر باختبار البحارة للكشف عن الفيروسات الأخرى بما في ذلك الإنفلونزا، والفيروس الخلوي التنفسي (RSV)، والسل، وفيروس نقص المناعة البشرية.

تلقت نقابة البحارة التجارية الإيرانية (IMMS) منحة لدعم عمل لجناتها الخاصة بفيروس كوفيد-19. وشملت هذه المنحة حملة توعية بعنوان "نحن نهزم فيروس كورونا" للحفاظ على سلامة البحارة وأسرههم. ونظام تطوعي لتقديم الرعاية

لقد قمنا بإنشاء الصندوق في نهاية مارس 2020 لنتمكن من تقديم المنح لتلبية الاحتياجات الطارئة الناجمة عن الوباء بسرعة. ولقد تم استخدام هذه الأموال لتخفيف المصاعب والإجهاد والعزلة التي يتحملها البحارة وأسرههم. وكذلك من أجل الحفاظ على خدمات الرعاية الاجتماعية للبحارة في هذه الفترة الحرجة.

وبحلول نهاية شهر نوفمبر، كنا قد قدمنا 61 منحة في 34 دولة. وتم تقديم معظم هذه المنح للنقابات العمالية ومقدمي الرعاية في الموانئ. ومعظم المنح التي تم تقديمها كانت لمشاريح في:

- أوروبا (16) مشروعاً بمنح يبلغ مجموعها 364,000 جنيه إسترليني تقريباً) وأميركا الشمالية (12) مشروعاً بمنح يبلغ مجموعها 203,000 جنيه إسترليني). حيث توجد أغلب مراكز البحارة في هذه المناطق
- آسيا (11) مشروعاً بمنح يزيد مجموعها قليلاً على 308,000 جنيه إسترليني). تم تقديمها إلى نقابات العمال والمنظمات التي تقدم الرعاية للبحارة الذين تقطعت بهم السبل

واليكم فيما يلي لحة سريعة عن الكيفية التي ساعدت بها منحننا البحارة.

تمكنت نقابات عديدة من توفير معدات الحماية الشخصية وتوزيعها على البحارة في الموانئ وأثناء الحجر الصحي على متن السفن.

إن صندوق بحارة الـITF هو الخراج الخيري للـITF - اكتشف المزيد عبر الموقع

www.seafarerstrust.org



على عصا مكنسة عائداً إلى وطنه. وهذه الصورة مثلها مثل العديد من المشاركات. كانت تتعامل بشكل فكاهي وخيالي مع الوضع المحبط.

كما أشاد الحكام بشدة بثلاث صور أخرى هي - صورة "العودة إلى العمل" التي التقطها سبو أنجيلو فاجاردو؛ وصورة "حفلة استحمام" التي التقطها جون روفو بونتيلانو؛ وصورة "امرأة شجاعة يمكن أن تحدث فرقاً" التي التقطتها مايفين كلوما.

شاهد الفائزين والصور التي تم الإضاءة بها على الموقع www.itfseafarers.org/en/still-at-sea-winners

توفر هذه الصور والقصص والأوصاف المصاحبة لها أرشيفاً فريداً يعكس اتساع نطاق تجارب البحارة أثناء انتشار الوباء. ونحن نعتزم استخدام هذه الصور لزيادة الوعي بحياة البحارة إلى العالم خارج البحر.

اشترك في تحكيم مسابقة "ما زالوا في البحر" كل من:

رئيس الجامعة البحرية العالمية، الدكتورة كليوباترا دومبيا هنري؛ وجين هوي تان، الرئيس العالمي للإشراف في شركة فيديليتي الدولية؛ والمصور الحائز على عدة جوائز روري كارنيجي؛ والمصور والمؤلف ستيفان ليندبرغ؛ وكيثي هيغنبوتوم.

عندما قمنا بدعوة البحارة لتقديم صور رقمية تمثل حياتهم في البحر أثناء الجائحة. لم أكن أتخيل حتى في أحلامي، أن المنافسة ستجلب لنا 3,000 صورة مذهلة.

لقد كان المقصود من هذه المسابقة هو التواصل مع البحارة الذين اضطروا إلى البقاء في البحر لفترات طويلة تتجاوز مدد عقودهم. وبصيغة أخرى في انتهاك لحقوقهم الإنسانية. أثناء أزمة تبديل الطاقم.

ولقد أظهرت المشاركات القوية التنوع الهائل في تجارب البحارة. الأمر الذي صعب علينا عملية اختيار الفائزين.

وقد فاز بالجائزة الأولى البالغة 1,000 جنيه إسترليني آيك إس داغاندانان عن صورته المعنونة "بطل في البحر"، والتي تظهر أفراد الطاقم وهم يصارعون البحار العاصفة لتأمين الحمولة بعد 40 يوماً من الإغلاق. وخص الحكام هذه الصورة لأنها تظهر المخاطر التي يواجهها البحارة. والطقس الدراماتيكي، والحجم الهائل للسفينة والبحار المحيطة بالبحارة.

كما فاز جاي مايكل إيبورزا بصورته المعنونة "الهدوء السري" بالجائزة الثانية بسبب جمالها واشتمالها على المناظر الطبيعية الساحلية في القطب الشمالي كما ترى من جسر سفينة. ورسالتها المتمثلة بالأمل والصمود.

أما الجائزة الثالثة فقد مُنحت لكارلو ديوكسون سندياغو عن صورته المعنونة "لا مغادرة للسفينة؟ لا توجد مشكلة" وهي تمثل بحاراً يحاول أن "يطير"

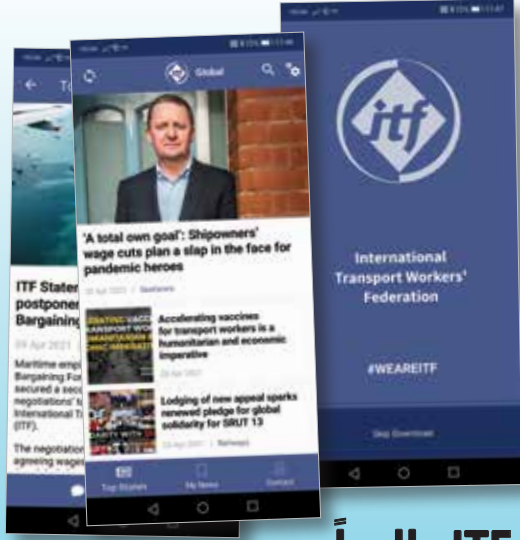
صورة "بطل في البحر" تفوز بمسابقة شعبية كبيرة للصور الفوتوغرافية

في نهاية أكتوبر 2020، أعلن صندوق بحارة الـITF عن الفائزين بمسابقة التصوير الفوتوغرافي "ما زالوا في البحر". رئيسة صندوق البحارة كيتي هيغنبوتوم كانت منبهرة للغاية بقوة المشاركات

أيها البحار - اجعل الـITF وجهة اتصالك اليومية للحصول على المعلومات والمشورة

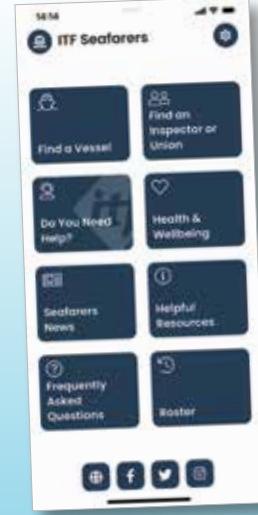


تطبيقات الـITF المجانية - متوفرة لجميع أجهزة الـ Android والـ iOS
يمكنك تنزيلها من متجر التطبيقات **app store** أو من www.itfseafarers.org/en/look-up/-itf-seafarers-apps



الـITF عالمياً

- تابع أحدث أخبار الـITF ونقائباته
- تعرف على المزيد حول الـITF ونقائباته المنتسبة
- استمر على تواصل مع حملتنا



بحارة الـITF

- تحقق من السفينة التي تعمل على متنها
- اكتشف من أين حصل على المساعدة في الأزمات
- تواصل مع الـITF
- ابحث عن مفتش للـITF أو نقابة بحرية منتسبة للـITF

مواقع الـITF الإلكترونية



www.itfglobal.org

تابع أحدث التطورات التي تؤثر على العمال ونقائباتهم المنتسبة للـITF من خلال موقع الـITF العالمي.



www.itfseafarers.org

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

الـITF على مواقع التواصل الاجتماعي

• تابعنا وشارك برأيك في آخر الأخبار عبر الهاشتاغ **#itfseafarers** على تويتر

وعلى www.facebook.com/ITFseafarerssupport

• تابعنا على www.instagram.com/ITFseafarerssupport