

النشرة البحرية



الاتحاد الدولي
لعمال النقل

البحارة في قلب القطاع البحري الصديق للبيئة

في هذا العدد:

التجريم - تعرف على حقوقك
احم نفسك من الهجر

دليل ملحق من 12 صفحة للحصول على المساعدة





إنجازات حملة أعلام المواءمة للعام 2023	4
قطاع بحري صديق للبيئة	5
الحياة في البحر	8
عمليات الاحتيال	13
هجر البحارة	14
النساء في القطاع البحري	16
الصحة والرفاه	18
ملف شخصي: كارلوس مولر، CONTTMAF، البرازيل	19

دليل ملحق: 12 صفحة من المشورة
والمعلومات وتفاصيل الاتصال

أعلام المواءمة	20
التجريم	22
معرض مانيلا	24
مفتشية الـITF	26
حقوق الإنسان	31
العبارات البحرية	32
صندوق بحارة الـITF	33
عمال الرصيف	34
الصيادون	35
مواقع الـITF ووسائل تواصله الاجتماعية	36

لاستعراض النسخة الرقمية،
امسح الرمز أدناه:



الإتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) هو اتحاد نقابي دولي لنقابات عمال النقل يمثل أكثر من 18.5 مليون عامل نقل من 740 نقابة منتسبة في 150 دولة، بما في ذلك ما يقرب من مليون بحار من 211 نقابة منتسبة. وهو منظم في ثمانية أقسام صناعية هي: البحارة ومصائد الأسماك، 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. يضم الـITF حالياً 138 مفتشاً ومنسقاً ومسؤول اتصال متواجدين في أكثر من 120 ميناء حول العالم.

نشرة بحارة الـITF رقم 2024/38

صدر هذا العدد في عام 2024 من قبل الإتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)، ومقره هو:
49-60 Borough Road, London SE1 1DR, United Kingdom.

وتتوفر نسخ من نشرة البحارة (باللغات الإنجليزية، والعربية، والصينية، والألمانية، والإندونيسية، واليابانية، والبورمية، والروسية، والإسبانية، والتركية) لدى الـITF في العنوان المذكور أعلاه. يمكن أيضاً تنزيل النشرة بتنسيق PDF من: <https://www.itfseafarers.org/en/resources/materials/seafarers-bulletin-2024>

الموقع الإلكتروني: www.itfseafarers.org البريد الإلكتروني: seafsupport@itf.org.uk الهاتف: 7403 2733 (20) +44
صورة الغلاف: "تعزيز إرادة الإنسان - رصد موجات التغيير لغد أكثر اعتدالاً". معرض صور صندوق بحارة الـITF
(lfeatsea.co.uk)

"تسلط نشرة البحارة الضوء على الحماية الجديدة للبحارة الذين يتعرضون للهجر، وتحثكم على التصرف بسرعة إذا كنتم تعتقدون أنكم معرضون لخطر الهجر".



أصدقائي الأعزاء،

يوصل مفتشونا ومسؤولو الاتصال لدينا العمل الدؤوب لمساعدة البحارة الذين يواجهون المصاعب. تستعرض نشرة البحارة عدداً من الحالات التي قدّموا فيها المساعدة للبحارة خلال عام 2023، وتُعرّف النشرة بأحدث أعضاء الفريق. وتُسلط الضوء على المفتشين الذين ينفردون بتمثيل بلدانهم.

يحتوي قسم الملحق المكون من 12 صفحة على جميع المعلومات الأساسية حول كيفية الاتصال بمفتشي الـITF وكيف يمكنهم مساعدتكم. بالإضافة إلى نصائح بشأن عقود العمل وحقوقكم القانونية وتجنب عمليات الاحتيال.

مع بداية العام 2024، كانت السفن التجارية لا تزال تتعرض للهجوم في البحر الأحمر. ونحن نُشيد بقرار بعض شركات النقل البحري الكبرى تغيير مسارات سفنها لتجنب تعريض حياة البحارة للخطر. ندرك أن هذا الإجراء قد يضيف أسابيع لمدة بقاء البحارة في عرض البحر، إلا أن الحفاظ على صحة أفراد الطاقم وسلامتهم أولوية قصوى تتجاوز تكلفة النفط والنقل.

متضامنون.

ستييفن كوتون
الأمين العام للـITF

يلعب البحارة دوراً محورياً في جعل القطاع البحري أكثر صداقة للبيئة. ويتمثل التحدي الذي يواجه الـITF ونقابات البحارة المنتسبة له في ضمان تحقيق انتقال عادل يحمي حقوق وظروف عمل البحارة، إلى جانب تأهيلهم بالمهارات اللازمة للوظائف المستقبلية. تستكشف نشرة البحارة الفرص التي يوفرها هذا الانتقال للدول الموردة للبحارة. كما أننا نستكشف الأساليب المناسبة لقيادة التغيير في القطاع البحري.

نحن ندرك أن الانتهاكات الجسيمة لحقوق الإنسان حدثت يوماً في عرض البحر. وسنكشف النقاب عن مبادرات هامتين للـITF لضمان التزام الشركات بمسؤولياتها الأخلاقية والقانونية تجاه حقوق البحارة في سلاسل التوريد الخاصة بها من خلال الانخراط في العمل البناء معنا.

تسلط نشرة البحارة الضوء على الحماية الجديدة للبحارة الذين يتعرضون للهجر. وحثكم على التصرف بسرعة إذا كنتم تعتقدون أنكم معرضون لخطر الهجر.

يواجه البحارة الذين تتعرض سفنهم لحوادث بحرية مخاطر تحميلهم المسؤولية واستغلالهم ككبش فداء. إذا وجدت نفسك في هذا الموقف، يمكنك الاطلاع على حزمة أدوات تجرّم البحارة التي جرى تحديثها مؤخراً للحصول على المساعدة.

حملة الـITF لأعلام المواءمة FOC

بالأرقام

حتى 31 ديسمبر 2023

تفتيشات الـITF

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



أهم 5 مشاكل

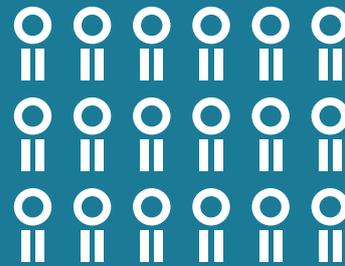
حسب النوع وجدت خلال تفتيشات الـITF



إجمالي الأجور المستردة



السفن والبحارة المشمولين باتفاقيات الـITF



تأهيل البحارة من أجل قطاع بحري صديق للبيئة

لقد كان هذا درساً مهماً، فمع أزمة المناخ التي تفرض نفسها علينا، لا يمكننا أن نبقي متفرقين. ومن الضروري أن تتحد الحكومات والشركات ونقابات البحارة من أجل إيجاد الحلول لتحقيق الانتقال العادل.

إننا نشهد كوارث مناخية قاسية، فموجات الجفاف في شرق إفريقيا وأمريكا الوسطى، والفيضانات في جنوب آسيا، وحرائق الغابات في أستراليا تُجبر الناس على إخلاء منازلهم ومواجهة خطر الفقر والجوع. وبنفس الوقت تُمثل دليلاً لا يمكن دحضه على أننا جميعاً نتحمل واجباً أخلاقياً للقيام بدورنا من أجل مستقبل مستدام.

تقول كليسوم جفري، مسؤولة حملات البحارة والملاحة الداخلية في الـITF، إن البلدان التي تستثمر مبكراً في تأهيل البحارة للوظائف المستقبلية الصديقة للبيئة في القطاع البحري ستحقق مكاسب اجتماعية واقتصادية كبيرة

قبل ثلاث سنوات فقط، حاولت النقابات العمالية وأصحاب العمل والحكومات وعموم الصناعة البحرية إيجاد حلول للتحديات التي واجهها البحارة بسبب جائحة كوفيد-19، وسرعان ما اتضح بأن صناعة النقل البحري أصبحت تضع الحلول لهذه التحديات بشكل منفرد بدلاً من التعاون مع الجميع.



"نحن ندرك أن ما يقرب من مليوني بحار في العالم يلعبون دوراً محورياً في دفع الصناعة البحرية نحو الانتقال الناجح إلى مستقبل خالٍ من الانبعاثات الكربونية، ويجب إشراك البحارة في تحديد معالم هذا المستقبل: يجب تمثيل العمال في جميع الهيئات الرئيسية التي تقود هذا التغيير على المستويين الدولي والوطني."

انتقال عادل من أجل البحارة

تُساهم صناعة النقل البحري العالمية بنسبة ثلاثة بالمائة من انبعاثات الغازات الدفيئة العالمية، وبالتالي، يتعين عليها أن تعترف بدورها في التغيير المناخي وأن تتحمل المسؤولية تجاه انبعاثاتها، ويتعين عليها أيضاً أن تلعب دوراً ريادياً في مجال إزالة الكربون من الصناعة.

نحن ندرك أن ما يقرب من مليوني بحار في العالم يلعبون دوراً محورياً في دفع الصناعة البحرية نحو الانتقال الناجح إلى مستقبل خالٍ من الانبعاثات الكربونية، ويجب إشراك البحارة في تحديد معالم هذا المستقبل: يجب تمثيل العمال في جميع الهيئات الرئيسية التي تقود هذا التغيير على المستويين الدولي والوطني.

سينتكفّل الـITF والنقابات المنتسبة له بتنفيذ عملية الانتقال العادل حتى لا تؤثر الممارسات الصديقة للبيئة في الصناعة البحرية سلباً على البحارة الذين يمثلهم.

ويشمل ذلك التوجه نحو السفن المؤتمتة والتي كانت موضوعاً ساخناً في مناقشات المنظمة البحرية الدولية (IMO) في عام 2023، وتحظى النقابات العمالية بفرصة للتأثير على هذه المناقشات والضغط من أجل حماية العمال مع تشجيع التكنولوجيا التي تدعم بحارتنا بدلاً من أن تحل محلهم.

نحن نؤمن بأن البحارة يجب أن يحصلوا على فرص عمل محمية باتفاقيات قوية وأمنة، وبرامج تدريب وتأهيل مموله بالكامل دون أي تكلفة يتحملها البحارة، وسفن آمنة للعمل عليها، وبيئة آمنة للعيش فيها.

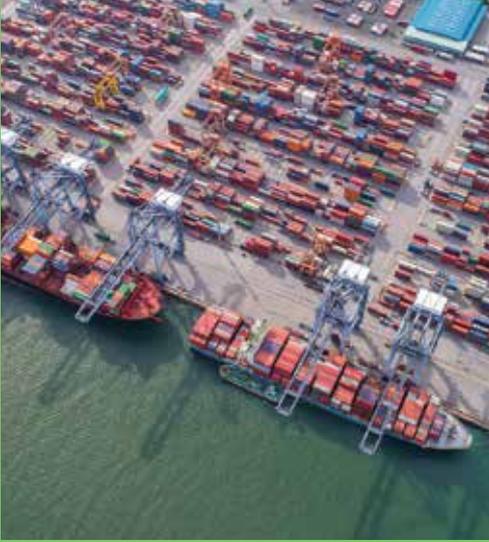
يجب أن يتغير نموذج الأعمال البحرية

يعتقد الـITF من منظوره الخاص بأن نموذج الأعمال البحرية يجب أن يتغير، ونحن ندرك بأن هذه الصناعة تواجه تحولات بيئية كبيرة، وبالتالي فإن الوقت الحالي هو الوقت الأمثل كي تضع الشركات صحة وسلامة العمال في صميم قرارات التوظيف لديها، ينبغي للقرارات المتعلقة بالتوظيف أن تصب في مصلحة العمال، وليس فقط في مصالح المساهمين والمديرين التنفيذيين والأرباح، لأن هناك مخاطر كبيرة تنتج عن تجاهل مصالح العمل قد تطالنا جميعاً كبشر.

تجري التحركات في المنظمة البحرية الدولية للنظر في هدف تحقيق صافي الانبعاثات الصفرية للشحن البحري بحلول عام 2050، بما يتماشى مع هدف اتفاقية باريس المتمثل في 1.5 درجة مئوية، ولتحقيق هذا الهدف، وجدت الأبحاث التي أجريت بتكليف من فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال العادل أن ما يصل إلى 800,000 بحار قد يحتاجون إلى تدريب إضافي بحلول منتصف ثلاثينيات القرن الحالي لاستخدام أنواع الوقود الجديدة.

أنشئت فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال العادل أثناء مؤتمر الأطراف COP26 في نوفمبر 2021 بالشراكة ما بين الـITF، وغرفة الشحن البحري الدولية (ICS)، والاتفاق العالمي للأمم المتحدة، ومنظمة العمل الدولية (ILO)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO)، وقد وضعت الفرقة خطة عمل مكونة من 10 نقاط تركز على خمسة مجالات رئيسية:

- تعزيز معايير التدريب العالمية
- ضمان اتباع نهج الصحة والسلامة في المقام الأول
- مناصرة التنوع والمساواة والإدماج
- توفير التدريب العادل
- الاستثمار في المهارات



لمحة موجزة عن المبادرات المبكرة لبعض البلدان

جنوب إفريقيا

إن البرنامج الوطني لتطوير البحارة (NSDP)، الذي يُشرف عليه المعهد البحري الدولي لجنوب إفريقيا (SAIMI)، هو مبادرة إقليمية تهدف إلى تمكين طواقم السفن للعمل مستقبلاً على سطح السفن. وغرف المحركات، وصيد الأسماك، إلى جانب خلق فرص عمل جيدة. في مايو 2023، أطلق المعهد البحري الدولي لجنوب إفريقيا، والمجلس الدولي لأصحاب العمل البحري (IMEC) برنامجاً تدريبياً للطلاب البحريين.

الفلبين

في يناير 2023، أطلق الرئيس ماركوس للجنة الاستشارية الدولية الثلاثية للشؤون البحرية العالمية (IACGMA) لتقديم المشورة بشأن تعزيز القدرة التنافسية العالمية للبحارة الفلبينيين. وتعمل اللجنة أيضاً كمنصة أساسية لإعداد البحارة لمستقبل صديق للبيئة.

إندونيسيا

يساهم برنامج المهارات من أجل الازدهار الذي تُنفذه منظمة العمل الدولية في إندونيسيا، في مساعدة البلاد على تحديث نظام التدريب الخاص بها من خلال الشراكات الدولية التي تُتيح تبادل المعرفة وأفضل الممارسات. ويتضمن البرنامج الممول من المملكة المتحدة إنشاء مجلس استشاري صناعي لكل معهد من المعاهد التقنية الإندونيسية الأربعة لتوثيق عرى التعاون بين التعليم والصناعة، وتوفير مسار واضح للخريجين وصولاً للعمالة الماهرة.

معايير العمل الأساسية للانتقال العادل

تُعتبر معايير العمل ركيزة أساسية لتحقيق الانتقال العادل. وأصبح من الصعوبة بمكان على الحكومات وأصحاب العمل معارضة تطبيق معايير العمل، خاصة بعد أن توضح لهم نقابات البحارة بأن تحسين ظروف العمل ورفع معايير التدريب يصب في صميم عملية الانتقال العادل.

وهذا أمر بالغ الأهمية أيضاً للمراجعة الحالية لاتفاقية ومدونة معايير تدريب وترخيص ومناوبة البحارة (STCW). يلعب التدريب المتعلق بخفض انبعاثات الكربون دوراً رئيسياً في هذه المراجعة، حيث يحظى بتأييد كبير من جميع الجهات الفاعلة في القطاع. وتعمل فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال العادل (MJTTF) بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية (IMO) على وضع إطار تدريبي أساسي ومواد تعليمية حول خفض الانبعاثات الكربونية.

حالياً، أصبح مفهوم الانتقال العادل مبدءاً راسخاً في سياسات المناخ. وقد توصل مؤتمر العمل الدولي لمنظمة العمل الدولية لعام 2023 إلى نتائج قوية بشأن الانتقال العادل. بما في ذلك ضرورة التفاوض الجماعي والحوار الاجتماعي. وفي يوليو 2023، انتزعت نقابات البحارة تعهدات تاريخية بشأن الانتقال العادل للعمال البحرية العالمية في إطار قرار المنظمة البحرية الدولية باعتماد إستراتيجيتها المنقحة لخفض انبعاثات غازات الدفيئة.

يُمثل اعتماد هذه الإستراتيجية المنقحة اعترافاً تاريخياً من قبل المنظمة البحرية الدولية بالأهمية الحاسمة للبحارة وصحتهم وسلامتهم في مواجهة تحديات خفض الانبعاثات الكربونية في قطاع الشحن البحري، وهذا يعني أن المنظمة البحرية الدولية ستحتاج إلى مراجعة أنظمة وتوجيهات تدريب البحارة، بالإضافة إلى التأكد من أن جميع التكنولوجيات الجديدة ذات الانبعاثات الصفرية أو شبه الصفرية آمنة بالنسبة للعاملين في المجال البحري وجميع المجتمعات المتأثرة.

الفرص المتاحة أمام البلدان الموردة للبحارة

مع تزايد الطلب العالمي على البحارة القادرين على التعامل مع التكنولوجيات الجديدة، وأنواع الوقود منخفضة الكربون والخالية من الكربون، مثل الهيدروجين والأمونيا، أصبح من الواضح أن البلدان الموردة للبحارة التي استثمرت مبكراً في تأهيل البحارة لشغل الوظائف البحرية المستقبلية الصديقة للبيئة ستحقق فوائد اجتماعية واقتصادية كبيرة.

كما أن هذا الاستثمار المبكر من شأنه أن يقلل من المخاطر والأخطاء البشرية على طول سلسلة التوريد عند الانتقال إلى استخدام أنواع الوقود والتكنولوجيات الجديدة.

وقد تم إبراز هذه الفرص على مدار العام 2023 ضمن سلسلة من مؤتمرات القطاع البحري التي عُقدت في غانا وكينيا والفلبين.

استمع المشاركون في المؤتمرات المنعقدة في إفريقيا إلى أن القارة الإفريقية يمكن أن تُرسخ مكانتها كوجهة جديدة واعدة لتوفير الطواقم البحرية، وذلك من خلال توفير قوى عاملة عالية الكفاءة والمهارة، وتوفير فرص عمل لائقة تضمن أجوراً عادلة وتُتيح المجال لمشاركة أكبر للبحارة النساء. في المقابل، وخلال المؤتمر الذي عُقد في الفلبين، وهي الدولة التي تحتل الصدارة عالمياً في مجال تدريب البحارة، أُحيط المشاركون علماً بأن قدرة البلاد على تحويل أنظمة التدريب لديها نحو التكنولوجيات منخفضة الكربون والخالية من الكربون سيكون لها تأثير على قطاع النقل البحري العالمي. ■

قصص من خط المواجهة



احتجاز السفن الروسية يُعاقب البحارة على تصرفات حكومتهم

يدعو الـITF فرنسا إلى الإفراج عن سفينتين ترفعان العلم الروسي مراعاةً للصحة البدنية والنفسية للطواقم. وفقاً لما أفاد به مفتش الـITF لور تالونو

جرى جميد حركة السفينتين منذ وصولهما إلى الموانئ الفرنسية في 2 مارس 2022، حيث رست السفينة 'فلاديمير لاتيشيف' في ميناء سان مالو، والسفينة 'فيكتور أندريوخين' في ميناء فوس-سور-مير. وفقاً للسجلات، فإن الشركة المالكة للسفينتين هي شركة JSC GTLK الروسية. أما المالك المستفيد والجهة المشغلة فهي شركة Alpha LLC ومقرها موسكو. ويأتي احتجاز السفينتين من قبل السلطات الفرنسية في إطار عقوبات الاتحاد الأوروبي المفروضة على روسيا بسبب غزوها لأوكرانيا.

على الرغم من أن عمليات تبديل طواقم السفن تجري بانتظام، إلا أني اضطررتُ إلى استخراج تأشيرات شنغن الخمسة من بدلاء البحارة الذين تقطعت بهم السبل في مطار شارل ديغول في مارس 2023. ومع ذلك، فإن البقاء عالقاً في ميناء طوال عقد مدته ستة أشهر ليس خياراً مفضلاً بالنسبة للبحارة. ولا تمكنهم أجورهم بالعملة الروسية من القيام بالكثير. خاصة وأنهم غير قادرين على سحب نقودهم محلياً.

أن تكون روسيا وتتواجد في دولة أوروبية في الوقت الحالي ليس بالأمر السهل، لدرجة أن بعض البحارة كانوا يخشون النزول إلى الشاطئ. إننا قلقون على سلامة البحارة السبعة الموجودين حالياً على متن السفينة فلاديمير لاتيشيف، والبحارة العشرة الموجودين على متن

السفينة فيكتور أندريوخين. حيث يمكن أن تتوتر أعصابهم وقد تحدث سلوكيات غير أخلاقية على متن هذه السفن. أقوم بزيارة السفينة فلاديمير لاتيشيف بشكل منتظم للاطلاع على ظروف البحارة وأحوالهم المعنوية. وهذا يتضمن التنسيق مع السلطات المحلية لضمان استمرار شركة Alpha LLC المالكة للسفن في إيصال المؤن والمياه للطواقم. وإمدادهم بالوقود بشكل منتظم. كما أنني أتحقق من استلام هؤلاء البحارة لأجورهم.

حتى الآن، التزمت الشركة المالكة للسفينة بمسؤولياتها تجاه البحارة. ولكن هناك شكوك حول مدى استمرارها في هذا الالتزام إذا لم يتم حل المسألة. ويمكن أن تنسب عقوبات الاتحاد الأوروبي بإفلاس الشركة. وفي هذه الحالة سيتم هجر البحارة. حالياً، القضية عالقة في إجراءات قضائية طويلة لا داعي لها. ولهذا السبب، نحن ندعو إلى حل دبلوماسي لتحقيق حل مُشرف.

كلما طال مدة القضية، كلما قل الاهتمام بالوضع على متن السفن. وهذا بدوره يُفاقم من خطر تجاهل مصير البحارة مع مرور الوقت. ■

أحد عشر عاماً في الهجر، وثمانية في العبودية

قد يبدو الأمر صعب التصديق، ولكن أحد البحارة السوريين لا يزال مهجوراً على متن إحدى السفن لأكثر من 11 عاماً - يصف محمد الرشيد، منسق شبكة أعلام المواطنة في الـITF (العالم العربي وإيران)، هذه الحنة بأنها فضيحة في حق الصناعة البحرية.

هذه حالة مروعة ومؤسفة للغاية من حالات هجر البحارة. فقد انضم البحار السوري عبد الناصر صالح إلى سفينة المها (قصر جدة سابقاً) ليعمل كمهندس في عام 2012. ولكنه لم يتقاض أجوره منذ عام 2015، وبحلول نهاية ديسمبر 2023، كانت أجوره المستحقة تبلغ 198,600 دولار أمريكي. وهذا يشكل مثلاً صارخاً على العبودية الحديثة.

لقد تعرض للخداع من قبل مالك السفينة ودفعه للبقاء في موقعه. في حين كان أفراد الطاقم الآخرين يأتون ويغادرون. وهو قلق للغاية بشأن أفراد عائلته في مصر والسودان، الذين يعتمدون على دخله. فهو لم يعد قادراً على إعالتهم، وهو لا يستطيع النوم، ومتعب، ومريض جسدياً ونفسياً.



طاقم 'ميجا سبيد' المهجور يعود إلى وطنه بعد ستة أشهر

طاقم السفينة 'ميجا سبيد' يواجه ظروفًا قاسية بعد أن تم هجرهم - ساندر برنال، منسقة شبكة أعلام الموانئ في الـITF (آسيا والمحيط الهادئ)، تتحدث عن الجهود المنسقة لمساعدة البحارة وإعادتهم إلى أوطانهم.



الإجازات فرصة الوقوف على أرض صلبة، واستنشاق الهواء النقي. والهروب لفترة وجيزة من قيود سفينتهم. ووفرت لهم فترة استراحة كانوا في أمس الحاجة إليها للهروب من ظروفهم الصعبة. ومنحتهم بعض الطمأنينة في خضم هذا الغموض.

حافظ هيناي أيضاً على تواصله مع أفراد الطاقم. وواصل العمل بلا كلل مع الـITF للضغط على إدارة السفينة لضمان حصول الطاقم على أجورهم المستحقة وفقاً لاتفاقية العمل البحري (MLC).

في ديسمبر، عين مالك السفينة أخيراً ممثلاً للتوجه إلى تايلاند من أجل استلام السفينة من المستأجرين. وحصل الطاقم على أجورهم المستحقة وعادوا إلى ديارهم سالمين بعد أشهر من هجرهم في المياه التايلاندية.

اقرأ المزيد عن هجر شركة 'سي لايون للنقل البحري' لطاقمها البحرية في الصفحة 20.

كانت سفينة الشحن 'ميجا سبيد'، المملوكة لشركة 'سي لايون للنقل البحري' والمُسجلة تحت علم جزر مارشال، تبحر عبر مياه جنوب شرق آسيا عندما هجرها أصحابها. حيث احتجزت السفينة في تايلاند بتهمة التلوث البيئي في 15 يوليو 2023. وتقطعت السبل بطاقمها المتفاني الذي ينحدر من بنغلادش، والهند، وماليزيا، وميانمار، وترك الطاقم دون أجر لأكثر من ثلاثة أشهر.

واجه طاقم السفينة، الذي كان يصارع صعوبات الحياة في عرض البحر قلقاً عميقاً بشأن مستقبلهم، وكانت الضغوط والظروف التي يواجهونها تُثقل كاهلهم بشدة.

في مثل هذه الأوقات، يبرز دور المنظمات المسؤولة مثل منظمنا في تقديم الدعم للبحارة المنكوبين. وإلى جانب المساعدة القيمة التي قدمها مسؤولو اتصالنا في تايلاند، والقس ديف هيناي من منظمة 'مهمة من أجل البحارة' وأعضاؤنا في نقابة موظفي البحرية في سنغافورة (SMOU)، اتخذ الـITF إجراءات سريعة لتلبية الاحتياجات العاجلة للطاقم.

لعب القس هيناي دوراً محورياً في مساعدتنا على ترتيب إجازات الشاطئ لطاقم السفينة 'ميجا سبيد'. وقد أتاحت لهم هذه

البحرية، محاولتنا للشروع في مفاوضات جادة، وردت تنزانيا، وهي دولة العلم، مرة واحدة علينا لتقول إنها "تنظر في القضية". ولكن لا يوجد دليل على أنها تفعل أي شيء، ولم تسفر الاتصالات الجارية حالياً مع السلطات البحرية السعودية عن أي حل حتى الآن.

وقع صالح ضحية للإهمال والتملص من العقاب، وأصبحت حالته لا تُطاق ولا يمكن ببساطة قبولها. يجب أن نخجل الصناعة البحرية من استمرار هذه الوضع طوال هذه السنوات. لا يزال الـITF يواصل المطالبة باتخاذ إجراءات عاجلة لدفع رواتب صالح وإعادته إلى وطنه.

ما زالت السفينة راسية في ميناء جدة بالملكة العربية السعودية منذ 15 يونيو 2022، ولم يتمكن صالح من النزول من السفينة أو الذهاب إلى الشاطئ منذ ذلك الحين. في أبريل 2023، انضم أربعة بحارة سوريين جدد إلى السفينة، ليصل إجمالي أفراد طاقم السفينة إلى خمسة. وبنهاية ديسمبر، لم يكن أي من أفراد الطاقم قد تلقى أجره.

أسوأ ما في الأمر بالنسبة لصالح أنه لا توجد أي بوادر للحل على الرغم من الجهود الدؤوبة والمتواصلة التي يبذلها الـITF لحث الجهات المسؤولة عن حقوق البحار بموجب القانون الدولي على حل القضية.

جَاهَلت الشركة التي تملك السفينة، وهي شركة أبا الخيل للملاحة

إجبار 'أبولو أوفشور' على دفع الأجور المستحقة عن عام كامل

هذه قضية بدا وكأنها حُسمت في عام في عام 2022، ولكنها عادت لتفرض نفسها مجدداً بعد

مرور عام. مما استدعى تحركاً مُنسقاً من جانب ثلاثة مفتشين من الـ ITF، وفقاً لما يوضحه أندرياس هوسا في الترويج.

جاءني الاتصال الأول من طاقم السفينة 'أبولو مون' على شكل رسالة إلكترونية تلقيتها من الضابط الثاني للسفينة في 20 يونيو 2022. أخبرني أن السفينة فقدت قوة الدفع وقدرتها على المناورة، وكانت تنجرف قريباً من المنشآت البحرية. ونظراً لعدم وجود ثلاثيات على متن السفينة، أضطر الطاقم لتخزين جميع الأغذية على سطح السفينة، وحتى تكلفة الإعادة إلى الوطن جرى خصمها من راتبه.

كانت السفينة ملوكة لشركة 'أبولو أوفشور' ومستأجرة من قبل شركة 'شيرووتر'، وهي شركة تشغيل نرويجية تعمل في القطاع البحري، وبناءً على رغبة الشركة المستأجرة، كانت السفينة مشمولة باتفاقية خاصة مع نقابة البحارة النرويجية.

لقد تواصلت مع هيئة رقابة الميناء المحلية (PSC)، وبعد أسبوع أجرينا تفتيشاً مشتركاً لسفينة أبولو مون في ميناء بيرغن. أثناء التفتيش، لاحظت هيئة رقابة الميناء أن المحرك الرئيسي قد خضع لإصلاحات كبيرة دون إخطار جمعية التصنيف، ونتيجة لذلك احتُجزت السفينة على الفور.

تزامنت هذه الزيارة مع أسبوع عمل الـ ITF في النرويج في بيرغن، حيث انضم إليّ زملائي من ترومسو وأوسلو في مراجعة جميع الوثائق. واكتشفنا أن 'أبولو أوفشور' لم تكن تدفع أجور البحارة وفقاً لـ معيار بحر الشمال البحري. وبدلاً من ذلك، كانت تدفع أجور البحارة

وفقاً لمعدلات عفا عليها الزمن.

كان من المقرر أن تدفع شركة شيرووتر تكاليف الاستئجار في نهاية شهر يونيو، لذلك اتفقنا على أن تدفع 'أبولو أوفشور' أجور البحارة المستحقة البالغة 17,260 دولار أمريكي في بداية شهر يوليو. وفي 29 يونيو، خسرت أبولو مون عقد الاستئجار ودخلت في وضعية التوقف الكامل عن الخدمة في لندن.

هنا يبدو أن القضية قد حُلّت، أو هكذا اعتقدتُ، ولكن بعد عام. في يونيو 2023، تلقيت معلومات تفيد بأن شركة 'أبولو أوفشور' قد أبرمت عقداً لتأجير السفينة أبولو مون إلى شركة فرنسية. تواصلت على الفور مع زميلتي كورين أرشامبو في فرنسا، التي اكتشفت أن المستأجر كان شركة 'سي أول'، والتي ترتبط معها بعلاقة إيجابية.

اكتشفتُ أيضاً أن شركة 'أبولو أوفشور' لم تكن تدفع أجور البحارة في النرويج خلال العام 2022 على النحو المتفق عليه. ولهذا السبب لم ترغب شركة سي أول في الارتباط مع شركة تمارس العبودية الحديثة وطلبت من الشركة المالكة دفع جميع الأجور المستحقة لطاقم السفينة أبولو مون. وافقت 'أبولو أوفشور' في نهاية المطاف على الدفع، وقامت بتحويل الأموال التي زادت قليلاً عن 21,310 دولار أمريكي مباشرة إلى مكتب الـ ITF في النرويج، والذي بدوره أنهى توزيع الأموال على البحارة في 20 سبتمبر 2023. ■



"نظراً لعدم وجود ثلاثيات على متن السفينة، أضطر الطاقم لتخزين جميع الأغذية على سطح السفينة. وحتى تكلفة الإعادة إلى الوطن جرى خصمها من راتبه."



أغذية مُخزنة على سطح السفينة



كاشف دخان مفقود في صالة الطعام

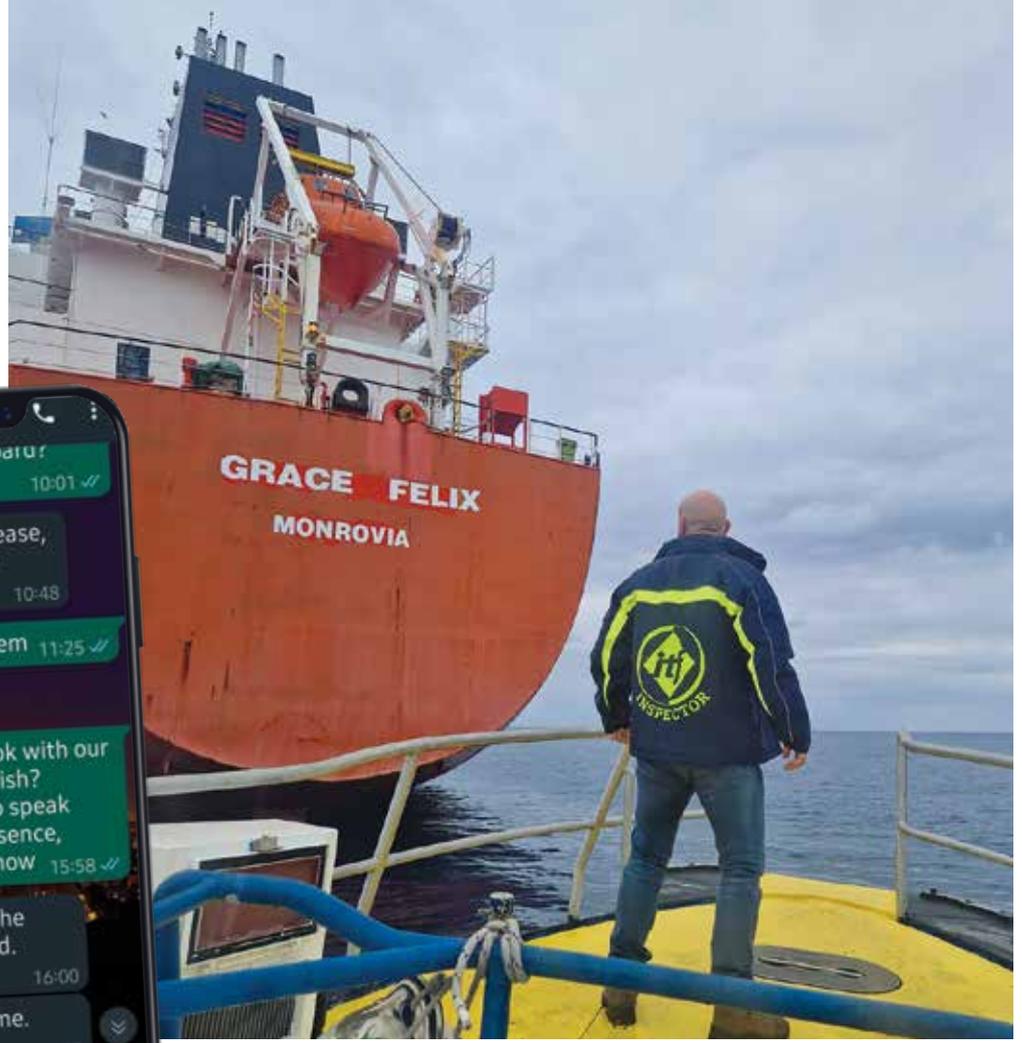
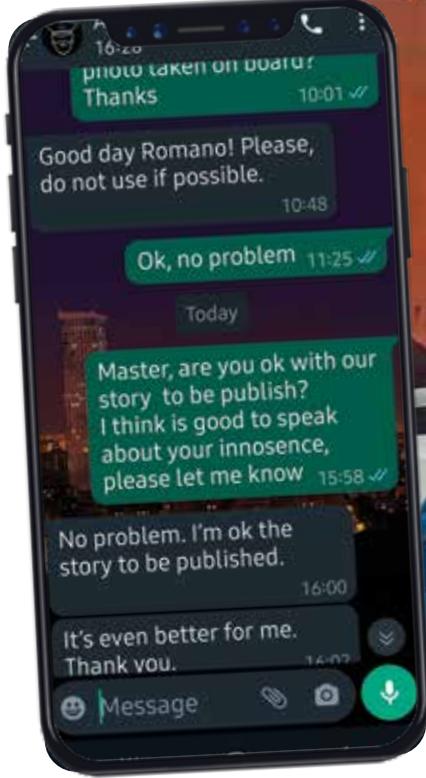


وصلات كهربائية محتقة في الصالة



إنارة مكسورة في المقصورة

يحصل المفتشون دائماً على إذن من الطاقم لذكر أسمائهم أو عرض صورهم علناً، كما يتضح من لقطة شاشة رسائل الواتساب الخاصة برومانو بيريك.



إطلاق سراح قبطان بعد احتجازه لمدة تسعة أشهر

عقب نداء استغاثة للـITF من قبطان محتجز على متن سفينة في ألبانيا، توجه رومانو بيريك، منسق شبكة أعلام المواطنة في كرواتيا، إلى ألبانيا للتحقيق في الأمر وتقديم المساعدة للبحار. وها هي روايته للقضية.

احتجزت السلطات الألبانية ناقلة البضائع 'غريس فيليكس' في 14 فبراير 2023، عندما تبين أنها تحمل على متنها شحنة من النفط يبلغ وزنها 22,500 طن. ويُشتبه بأن هذا النفط قد جرى تحميله من ناقلة ترفع العلم التركي في كالاماتا، اليونان.

أُعتقل أليكسي سمازنوف، الذي خدم كقبطان للسفينة غريس فيليكس لمدة 12 عاماً، للاشتباه في محاولته تهريب نفط من أصل روسي.

يحظر الاتحاد الأوروبي تداول المنتجات النفطية المكررة الروسية منذ 5 فبراير 2022، وكدولة مرشحة لعضوية الاتحاد الأوروبي، قامت ألبانيا بالفعل بمواءمة سياسات العقوبات الخاصة بها مع سياسات الاتحاد الأوروبي، ومنذ فرض العقوبات، أصبحت المنطقة البحرية القريبة من كالاماتا محوراً لتبادل النفط الروسي بين السفن، واستناداً إلى بيانات استخباراتية، تشتهب الشرطة في أن الشحنة المتجهة إلى غريس فيليكس جاءت أصلاً من روسيا.

في 17 أكتوبر، قمت بزيارة السفينة وطاقمها. وحدثت مع القبطان وحققت من الوثائق. أما بالنسبة لسمازنوف فقد سُجن في البداية، ثم سمحت له السلطات فيما بعد بالعودة إلى السفينة واحتجازه على متنها دون أن يحق له مغادرة البلاد. وقد أخبر السلطات منذ البداية بأن عملية التزود بالوقود الأخيرة لم تكن مختلفة عن أي عملية سابقة.

بناءً على الأدلة، أصبح من الواضح لدي بأن هذه القضية كانت مثلاً واضحاً على جرم البحارة ظلماً. عيّن مالك السفينة محامياً لتمثيل كل من الشركة والقبطان في المحكمة، وتم تأجيل الجلسة الأولى. ولكن في الجلسة التالية التي عقدت في 23 أكتوبر، أمرت المحكمة بالإفراج عن القبطان. ووصل القبطان أخيراً إلى بلده في 26 أكتوبر.

لو لم يلجأ القبطان إلينا، ربما لم تتم تبرئته، لأنه من الصعب جداً على أي بحار يواجه قضايا التجريم بمفرده، كما أن مساهمة الـITF ونقابة البحارة الكرواتية في حل حالات التجريم يساعد على رفع مستوى الوعي بهذه القضية.

اقرأ النصائح الخاصة بالبحارة الذين تم تجريمهم في الصفحة 22.

الـITF يتحرك بسرعة لحل محنة طاقم سفينة واجه ظروفاً مزرية وتأخيراً في الأجور

يصف لوكا سيميتش عملية تفتيش روتينية لسفينة كشفت عن أسوأ الظروف التي شاهدها خلال سنواته الثلاث التي قضاها كمفتش في الـITF.

عندما صعدت إلى ناقلة المواشي 'ليدي رشا' في ميناء كوبنر، سلوفينيا في 26 يوليو 2023 واجتمعت بالطاقم. اكتشفت أنه لم يكن لدى الطاقم المكون من 18 سورياً ومصري واحد أي عقود عمل. ولم تكن هناك أي سجلات لساعات العمل والراحة، ولم يتم تزويدهم بكشوف الرواتب. كان أحد البحارة يبلغ من العمر 16 عاماً فقط. على الرغم من أن أنظمة دولة العلم (تنزانيا) تنص على أن الحد الأدنى للعمل هو 18 عاماً. وقد أمضى هذا البحار على متن السفينة شهراً واحداً.

لقد صُدمت من حالة أماكن إقامة الطاقم. كانت الممرات تفتقر إلى المصابيح، ما أجبرني على استخدام مصباح هاتفي للتنقل. وكان الذباب منتشرًا بأعداد هائلة في كل مكان. على الطعام، وفي الكبائن والمراحيض. وحتى أنه كان يغطي البحارة أنفسهم. كانت المراحيض والحمامات المشتركة متسخة للغاية ورائحتها كريهة. وكانت الأرضية مبللة بالكامل وذلك لأنهم لم يتمكنوا من تصريف المياه بالشكل الصحيح. ولم يكن هناك سوى غسالة واحدة على متن السفينة وكانت معطلة. لقد كانت السفينة بأكملها غير نظيفة، وتشكل خطراً صحياً كبيراً على أفراد الطاقم.

قبل ذهابي إلى السفينة كنت قد التقيت بممثل المستأجر، وقد أخبرني أنه مقرر على عقد استئجار لثلاث رحلات. ومن المرجح أن يمدد العقد لعام آخر. لكن بعد الذي رأيته على متن السفينة، عدت إليه وأخبرته بأن السفينة عبارة عن مكان كارثي. وطلب مني أن أريه الوضع. وعندما رأى الظروف المزرية، أبلغ الشركة أنه سيتم إنهاء عقد الاستئجار وأن السفينة سيتم استئجارها فقط لبقية الرحلة الحالية لضمان إيصال شحنة الماشية المحملة إلى وجهتها.

أبلغت هيئة رقابة الميناء على الفور لكنهم لم يتمكنوا من الصعود على متن السفينة. ومع ذلك، سعد وكيل التوظيف على متن السفينة. وقلت له أن يشتري ما لا يقل عن 50 مصيدة ذباب وغسالة جديدة، وهذا ما فعله بالضبط.

استجابة لطلبي، أرسلت الشركة اتفاقيات توظيف البحارة (SEAs) لجميع أفراد الطاقم. وقمت بحساب المبلغ المستحق للبحارة حيث بلغ 42,000 دولار أمريكي. أرسلت تنزانيا استثناءً للبحار الشباب. وقامت الشركة بتركيب مصابيح LED جديدة في الممرات، وتنظيف ودهان كبائن الاستحمام. لذلك عندما أبحرت السفينة في اليوم التالي إلى لبنان، كان جميع أفراد الطاقم قد حصلوا على أجورهم وتحسنت ظروفهم المعيشية.

بعد ذلك عملت مع الشركة على إرسال جميع الوثائق التي ينبغي توفيرها للبحارة. ■

طاقم السفينة 'ليدي رشا' مُمتن للمساعدة.



مصادر المشورة والدعم

إذا كنت بحاراً ولديك مشكلة على متن السفينة، فيرجى التواصل مع seafsupport@itf.org.uk.

إذا كنت تعمل على متن سفينة صيد وترغب في الحصول على المساعدة، فيرجى التواصل مع fishsupport@itf.org.uk.

إذا كنت في أحد الموانئ، استخدم فهرس مراكز رعاية البحارة العالمي الجديد لمعرفة ما إذا كان يوجد مركز للبحارة في هذا الميناء. يمكن لمراكز البحارة تقديم المشورة، وتوفير شخص للتحدث معه، وتسهيلات للاتصال مع المنزل. ويمكنك الاسترخاء فيه بعيداً عن السفينة. يرجى زيارة <https://www.itfseafarers.org/en/welfare-directory-landing>.

وضع الـITF "دليل قسم البحارة لخرق الحقوق" لتحديد وإدراج الإجراءات التي يتخذها مالكو السفن أو مدبرو السفن أو دول العلم أو الأطراف الأخرى التي لا تعترف بحقوق الإنسان الأساسية والنقابية للبحارة أو تنتهكها، أو تجاهل الاتفاقيات الدولية التي تحكم ظروف عمل ومعيشة البحارة على متن السفن. اقرأ المزيد على <https://www.itfseafarers.org/en/issues/seafarers-breach-of-rights>.

لا تنخدع بحيل التوظيف

احذر من أنواع الاحتيال الأخرى

- تجنب مواقع الويب التي تدعوك لنشر سيرتك الذاتية مجاناً. يمكن أن تُستخدم بياناتك الشخصية في تزوير الهوية. خاصةً إذا طلب منك صاحب العمل المزيف بعد ذلك إرسال جواز سفرك ووثائقك الشخصية الأخرى.
- جاهل أي عرض عمل لم تتقدم له (غير متوقع) إذا وصلتك عن طريق البريد الإلكتروني أو من خلال وسائل التواصل الاجتماعي أو عبر تطبيقات المراسلة. كن حذراً بشكل خاص على فيسبوك، لأن خطوط الرحلات البحرية وشركات الشحن الرئيسية لا تستخدم الفيسبوك لاستقطاب البحارة.
- ارفض أي طلبات للرسوم مقابل تميم طلب التوظيف أو سيرتك الذاتية على أصحاب العمل المحتملين. قد يعدونك برد أموالك إذا لم تحصل على وظيفة. وهذا كذب.
- انظر إلى صفحة 'تنبيهات الاحتيال' التي يتم تحديثها بانتظام على www.itfshipbesure.org لمعرفة أسماء الأفراد والشركات التي يجب تجنبها. بالإضافة إلى عناوين البريد الإلكتروني المزيفة ومواقع الويب التي يجب عليك الابتعاد عنها.
- احذر من أرقام الصناديق البريدية والعناوين المزيفة.
- ابحث في جوجل عن اسم الشركة مقروناً بكلمة "احتيال" أو "خداع" أو "تحذير".

الخلاصة

لا يجب عليك أبداً دفع أي أموال مقابل العمل في البحر. وحظر اتفاقية العمل البحري طلب أي مبالغ مسبقة مقابل العمل على متن السفن. وإذا كان هناك شيء مُريب بخصوص عرض العمل، فتجنبه تماماً.

عروض مغرية لدرجة يصعب تصديقها

تعتمد معظم عمليات الاحتيال على عروض لوظائف تتطلب مؤهلات قليلة أو معدومة، أو تدريباً بسيطاً. ولكنها تعد بأجور مرتفعة، أو إكراميات كبيرة. أو ظروف عمل مغرية بشكل غير معتاد. إذا كانت الوظيفة تبدو مغرية لدرجة يصعب تصديقها، فهي على الأغلب ليست حقيقية.

طلب المال

غالباً ما يعرض المحتالون فرص العمل مقابل رشوة أو دفع مبالغ مالية. وعادةً ما يطلبون المال بعد أن تزودهم بنسخة من جواز سفرك والوثائق الشخصية الأخرى. وقبل تقديم عرض العمل. قد يعدونك برد أموالك. ولكنك لن تحصل على شيء أبداً. لا تدفع أي شيء.

قد تأخذ هذه الطلبات الاحتيالية مسميات مختلفة مثل:

- رسوم وكالة أو تسجيل أو رسوم إدارية
- دفعة لإجراء فحص طبي أو إلى عيادة طبية
- دفعة مقابل التأشيرة أو تجهيز جواز السفر
- رسوم هجرة. أو دفعة إلى دائرة حكومية
- دفعة مباشرة إلى أحد البنوك، ربما حتى تتمكن من الانضمام إلى سفينة شحن
- دفعة مقابل تذاكر الطيران للانضمام إلى سفينة ما

**"سلخ نفسك بالحقائق حول عمليات الاحتيال، وافعل كل ما بوسعك
لتحمي نفسك من المحتالين، قد يتظاهرون بتقديم وظائف جيدة، ولكنهم
في الحقيقة يسعون لسرقة أموالك أو هويتك".**
ستيف تراوسديل، منسق مفتشية الـITF

إبلاغ الـITF عن عملية احتيال

إذا اكتشفت عملية احتيال، أو عنوان بريد إلكتروني مزيف، أو موقع ويب مزيف، أو إذا كنت ببساطة تطلب نصيحتنا، فيرجى التواصل معنا بسرية عبر البريد الإلكتروني على jobscam@itf.org.uk.

دع الـITF يرشدك خلال عملية التوظيف – قم بزيارة www.itfshipbesure.org.

لا تزال حالات هجر البحارة آخذة في الارتفاع. تستكشف نشرة البحارة الأسباب التي تجعل البحارة يأملون في إيجاد حلول سريعة لأوضاعهم، وتقدم لهم النصائح بشأن الحماية من الهجر

توجيهات جديدة تهدف إلى حل قضايا هجر البحارة بسرعة أكبر

الارتفاع الكبير في حالات هجر البحارة المُسجلة دفعت القطاع البحري إلى اعتماد توجيهات جديدة بشأن كيفية التعامل مع البحارة، وفقاً لما أفاد به جوناثان وارنج، كبير المساعدين القانونيين في الـ ITF

شهدت السنوات الأخيرة ارتفاعاً ملحوظاً في عدد حالات هجر البحارة المسجلة. ففي عام 2023، تم تسجيل 132 حالة لدى قاعدة بيانات حوادث هجر البحارة التي تُشرف عليها منظمة العمل الدولية (ILO) والمنظمة البحرية الدولية (IMO). وهذا هو الرقم الأعلى المُسجل منذ إنشاء قاعدة البيانات، حيث كان الرقم القياسي السابق 119 حالة وسُجل في عام 2022.

استجابة لهذا الارتفاع، اعتمدت مجموعة العمل الثلاثية المشتركة بين منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية في 20 كانون الأول 2022 توجيهات جديدة بشأن كيفية التعامل مع البحارة المهجورين. وقد تمت المصادقة على هذه التوجيهات من قبل مجلس إدارة منظمة العمل الدولية في مارس 2023، ومؤخراً من قبل الدورة رقم 110 للجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية.

تهدف التوجيهات الجديدة إلى مساعدة دول العلم، ودول الميناء، وحكومات الدول الأصلية للبحارة على حل قضايا هجر البحارة في الوقت المناسب، مما يقلل من آثار عملية الهجر على أفراد الطاقم.

سوف يُرَوَّج الـ ITF لهذه التوجيهات بوصفها أداة حاسمة للمساعدة في حل القضايا بما يخدم مصالح البحارة.

يمكن الاطلاع على التوجيهات على موقع منظمة العمل الدولية هنا: rb.gy/vqpn35

احم نفسك من الهجر

عندما تفلس شركات النقل البحري، وتترك أفراد طواقمها دون أجر، والخوف يعتريهم بشأن مصيرهم، قد يجد البحارة صعوبة فيمن يتوجهون إليه للحصول على المساعدة. اتبع هذه النصيحة حول كيفية طلب المساعدة.

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

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

تصرّف بسرعة. إذا كنت تعتقد أنك معرض لخطر الهجر، لا تتفاسع عن تقديم شكاوىك، وإلا فقد تتعرض للخسارة المالية. تواصل مع مالك السفينة، وإذا لم يستجب، فاتصل بشركة التأمين. سيغطي التأمين أجورك ومستحققاتك لمدة تصل إلى أربعة أشهر بما يتماشى مع اتفاقية توظيفك أو اتفاقية المفاوضات الجماعية (CBA)، بالإضافة إلى النفقات المعقولة (مثل العودة إلى الوطن، والإقامة، والمستلزمات الأساسية، والرعاية الطبية) من لحظة الهجر حتى تصل إلى وطنك.

كن شجاعاً. إذا لم يساعدك مالك السفينة أو شركة التأمين، فتواصل مع الـ ITF - يمكنك التحدث معنا بسرية تامة. لكن تذكر! لن تتمكن من مساعدتك إذا لم تتصل بنا أولاً. راسلنا على abandonment@itf.org.uk.

اطلع على أحدث ممارسات حماية البحارة المتاحة في تعديلات اتفاقية العمل البحري - نزل التطبيق المجاني الخاص بالأسئلة الشائعة حول اتفاقية العمل البحري من <https://faqmlc.ilo.org/>

حالات الهجر في عام 2023 - حقائق

أبلغ الـITF عن **129** حالة هجر، بينما أبلغت دولتان عن **3** حالات منها

بلغت الاجور المستحقة من **129** حالة هجر ابلغ عنها الـITF أكثر من **12.1** مليون دولار

حصلنا لغاية الآن على أكثر من **10.9** مليون دولار من **60** سفينة من هذه السفن المهجورة

تلقي الـITF شكاوى من **1679** بحار على متن هذه السفن

كان من بينهم **400** من البحارة الهنود ليصبحوا أكثر جنسية تتعرض لحالات الهجر



في 2023:

132 حالة هجر مسجلة رسمياً

بزيادة 13 حالة (11%) عن عام 2022

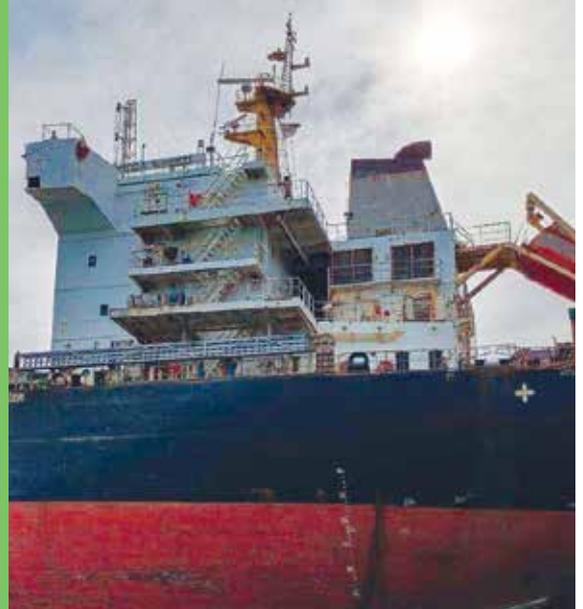
دول الأعلام المسؤولة عن أكثر حالات هجر البحارة

بنما: 12	بالاو: 12	كاميرون: 11	س. كيتس ونيفيس: 8
مجهولة: 8	جزر القمر: 6	تنزانيا: 6	توغو: 6



هل أنت مهجور؟

- هل تأخر تقاضيك لأجرك لمدة شهرين أو أكثر؟
- هل تعاني من عدم كفاية أو عدم انتظام إمدادات الغذاء والماء والوقود؟
- هل تجاوزت مدة عقدك ويتجاهل المالك طلب إعادتك إلى وطنك؟
- إذا كنت تعاني من أي مما سبق، فيمكن أن تصبح ضحية لعملية هجر.
- للحصول على مساعدة مجانية وسرية، راسلنا عبر البريد الإلكتروني على abandonment@itf.org.uk.





القضاء على العنف في العمل مسؤولية مشتركة

تم تبني الاتفاقية رقم 190 من قبل منظمة العمل الدولية في يونيو 2029 لضمان استناد التوظيف إلى العمل الآمن واللائق. وتقر الاتفاقية بحق كل إنسان في عالم عمل خال من العنف والتحرش. بما في ذلك العنف والتحرش القائمين على نوع الجنس. وتوفر إطار عمل واضح لشركات النقل البحري والنقابات والبحارة للمساعدة في إنهاء هذا السلوك.

تُلزم الاتفاقية رقم 190 شركات النقل البحري بوضع سياسات تضمن القضاء على جميع أشكال العنف والتحرش على متن سفنها. وعلى نحو مماثل، تقع على عاتق النقابات والبحارة مسؤولية مشتركة للمساعدة في ضمان عدم حدوث سلوكيات غير لائقة.

العنف والتحرش في العمل يؤثران على قدرة البحارة على الحصول على وظائفهم والبقاء فيها. ويلحقان الضرر بصحتهم البدنية والنفسية. كما تتعرض النساء للعنف والتحرش القائمين على نوع الجنس. تُلقى هيلين نيتلاند، مساعدة منسق قسم البحارة والملاحة الداخلية في الـITF، نظرة على كيفية إحداث التغيير من قبل الشركات والنقابات والبحارة



"يمثل العنف والتحرش عقبة كبيرة أمام تحقيق المساواة للمرأة، وإذا لم يتم التصدي لهما، سيقوض ذلك أي جهود لتعزيز توظيف المرأة في هذا القطاع. توفر الاتفاقية رقم 190 أساساً قوياً لضمان بناء التوظيف حول العمل الآمن واللائق، وحصول جميع العمال دون استثناء على الحماية".

كلير كلارك، نائبة مسؤولة عاملات النقل والمساواة بين الجنسين في الـITF

تمنح الاتفاقية البحارة الحق في تقديم الشكاوى مباشرة إلى القبطان، وعند الاقتضاء إلى السلطات الخارجية. كما تمنحهم الحق في أن يرافقهم شخص أو يمثلهم عند تقديم الشكاوى. وهذه الحقوق مضمنة في إجراءات التظلم الواردة في اتفاقية العمل البحري لعام 2006. يمكن لنقابات البحارة:

- اشتراط إدراج أحكام الاتفاقية رقم 190 في اتفاقيات المفاوضة الجماعية؛

- التفاوض بشأن سياسات مكان العمل مع الشركات. وضمان إلزامية التثقيف لأغراض الوقاية من العنف والتحرش والتصدي لهما؛

- ممارسة الضغط على الحكومات للمصادقة على معايير منظمة العمل الدولية ودمجها في التشريعات الوطنية.

يمكن للشركات ونقابات البحارة:

- تنظيم برامج تدريبية للبحارة تعزز بشكل فعال ثقافة المساواة والاحترام المتبادل في مكان العمل؛

- تشجيع المناقشات المفتوحة حول تأثير مرتكبي أعمال العنف على بيئة العمل وعلى الشخص الذي يستهدفونه؛

- شرح إجراءات الإبلاغ عن الحوادث والتحقيق فيها.

يمكن لهذه التوجيهات أن تساعد البحارة على:

- تحديد العلامات المبكرة للتنمر والتحرش لدى زملائهم. مثل التغييرات في السلوك أو العزلة أو انخفاض الروح المعنوية أو ضعف أداء العمل؛

- الانخراط بفعالية كمتفرج عند مشاهدة هذه السلوكيات؛

- تشجيع الأشخاص الذين تعرضوا للعنف والتحرش على الإبلاغ عن الحوادث دون خوف من الانتقام.

خمسة أشياء يجب التحقق منها قبل الانضمام إلى السفينة

1. اطلب الاطلاع على سياسة الصحة والسلامة الخاصة بالشركة. وحقّق ما إذا كانت تتضمن أحكاماً بشأن العنف والتحرش. وخاصة العنف والتحرش القائمين على نوع الجنس. وهل توفر بيان واضح بعدم التسامح المطلق بهذا الصدد.
2. هل تتضمن سياسة الصحة والسلامة حق البحارة في السرية؟
3. هل تتضمن السياسة تدابير لحماية مقدمي الشكاوى والشهود والمبلغين من الإيذاء أو الانتقام؟
4. هل السفينة مشمولة باتفاقية مفاوضة جماعية؟
5. هل تتضمن الاتفاقية تدابير لمنع العنف والتحرش والتصدي لهما ومعالجتهما. بما يتماشى مع الاتفاقية رقم 190؟

موظفو الأكاديمية
المشاركون في الورشة
التدريبية الأولى للصحة
العقلية

أكاديمية بحرية عربية تطلق برنامجاً تدريبياً متطوراً في مجال الصحة العقلية



تركز ورشة العمل على التحديات الخاصة بالعمل في مجال النقل البحري، بما في ذلك فترات العزلة الطويلة، وارتفاع أعباء العمل، والتعرض للمواقف العصيبة، وتستكشف الورشة تأثير ضعف الصحة النفسية على السلامة والإنتاجية في البحر، والذي يؤدي إلى انخفاض الأداء المعرفي، والتركيز، والقدرة على الحكم على المواقف بشكل فعال واتخاذ القرارات السليمة تحت الضغط.

كما تركز الورشة أيضاً على فهم البحارة لحقهم في الحصول على ظروف عمل لائقة وأجور عادلة ورعاية طبية.

يدرك مفتشو الـITF في العالم العربي أنه عندما يتقدم أحد البحارة بشكوى بموجب اتفاقية العمل البحري، فعادةً ما يرجع ذلك إلى تعرضه لضغوط ممنهجة من جانب صاحب العمل، قد تشمل التهديد، أو الحبس في المقصورة كعقاب، وهذا يؤدي إلى ضغط نفسي هائل يؤثر على صحة البحار العقلية والبدنية.

أخبرنا الكابتن محمد المليجي، وهو رائد متقاعد من البحرية المصرية ويعمل حالياً محاضراً في الأكاديمية حول مواضيع الثقافة البحرية، والقيادة والملاحاة البحرية بأن مشاركته في ورشة العمل قد "كشفت له آفاقاً جديدة".

وأوضح قائلاً: "لقد اكتسبت فهماً عميقاً لتأثيرات الضغوط النفسية على الجسم، وتعلمت أن القدرة على التأقلم مع المواقف الجديدة هي المفتاح الأساسي للتعامل مع بيئة متنوعة ومتعددة الثقافات. ولتحقيق ذلك، يجب على المرء أولاً تقبل الاختلافات ثم تطبيق إستراتيجيات حل المشكلات والتأقلم لإدارة الضغوط بفعالية".

أطلقت أكاديمية بحرية رائدة في الشرق الأوسط وإفريقيا برنامجاً تدريبياً رائداً في مجال الرفاهية والصحة النفسية لموظفيها، الذين سيقومون بدورهم بتدريب طلابهم. الدكتور سيد آصف الطاف، منسق برنامج الرفاه العالمي في الـITF، والدكتور كاظم عجمي، مدير المنتدى الدولي للنقل البحري، يرحبان بهذه الخطوة.

تهدف الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، بوصفها إحدى الأكاديميات البحرية الرائدة في الشرق الأوسط وإفريقيا، إلى توفير بيئة داعمة ومحفزة، تعمل على إعداد الطلاب للنجاح على المستويين الشخصي والمهني في قطاع النقل البحري المليء بالتحديات.

تلتزم الأكاديمية بتخريج كوادربحرية محترفة ومرنة يمكنها المساهمة في تحقيق قطاع نقل بحري آمن وفعال ومستدام، ولتحقيق هذا الهدف، تعتمد الأكاديمية نهجاً يركز على التعاون مع مختلف المؤسسات والهيئات الصناعية الرائدة في المجال.

على سبيل المثال، دخلت الأكاديمية في شراكة مع الـITF لتعزيز الرؤى الصناعية، ودعم التدريب، والدفاع عن حقوق البحارة، ونتج عن هذا التعاون تطوير ورشة عمل خاصة بموظفي الأكاديمية لتعلم المنهجيات والأدوات اللازمة لإدارة الصحة العقلية بفعالية والوقاية من الأزمات. سيقوم هؤلاء الموظفون بعد ذلك بتدريس هذه الأساليب لطلابهم، ويهدف هذا التعاون إلى المساهمة في رفع معدلات الاحتفاظ بالعمالة في القطاع وتعزيز الرضا الوظيفي والنجاح المستدام للبحارة مستقبلاً.

تمكين البحارة من إيصال آرائهم

نشرة البحارة تجري مقابلة مع كارلوس مولر، رئيس كل من النقابة البرازيلية SINDMAR، واتحاد نقابات النقل في أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي CONTTMAF.



أخبرنا عن خلفيتك المهنية

لقد بدأت مسيرتي المهنية كطالب بحري في عام 1992 على متن ناقلة للمواد الكيميائية، وأمضيت 24 عاماً في العمل على متن السفن كضابط بحري تجاري وبعد ذلك كقبطان في الملاحة الساحلية والدولية.

علينا المضي قدماً في وحدتنا، وشحننا عزيمتنا للنضال من أجل تحقيق الإنجازات خلال فترة أثبتت أنها كانت تمثل تحدياً هائلاً للعاملين في المجال البحري على مستوى العالم، وأنا فخور جداً بما تمكنت النقابة من تحقيقه.

ما هو الدور الذي يلعبه اتحاد CONTTMAF؟

إن العمل المشترك مع منظمات من قطاعات أخرى يُمكننا من التعبير عن قضايا العمال بشكل أفضل أمام الحكومة وفي أنشطتنا الدولية. نحن نجمع بين 250 نقابة عمالية تمثل قطاعات النقل البحري، والموانئ، والملاحة الداخلية، ومصائد الأسماك، والطيران، والسياحة، وتمثل أكثر من نصف العاملين في هذه القطاعات في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي. في البرازيل يتولى العمال الذين يمثلهم حوالي 90% من عمليات نقل جميع البضائع المستوردة والمصدرة.

ما هي التحديات التي تواجه البحارة في منطقتك؟

إن التحدي الرئيسي الذي يواجهنا هو الدفاع عن الملاحة الساحلية في أمريكا اللاتينية، وذلك لضمان فرص عمل لائقة للبحارة المحليين في مياهمهم الوطنية، ونحن منخرطون أيضاً في حملة الـITF ضد سفن أعلام المواءمة ومعايير العمل المتدنية التي تقوض بيئة عمل البحارة التي كافحنا جاهدين من أجل بنائها، وتمثل أولوياتنا الأخرى في تعزيز مشاركة المرأة في صناعتنا البحرية، وضمان انتقال عادل لعمال النقل لدينا. ■

في عام 2013، تم انتخابي كعضو للعمال في المجلس الإداري لشركة 'ترانسبوترو'، وهي ذراع النقل لشركة النفط العملاقة المملوكة للدولة 'بتروبراس'. ساندتني النقابة الوطنية لموظفي البحرية التجارية SINDMAR، التي انتسبت لها منذ أول يوم لي كبحار، ودعمتني بكل قوتها، ودعمتني للانضمام إلى قيادتها في عام 2014، وقد حفزني التوجيه القيّم الذي تلقيته من رئيسها الراحل سيفيرينو أليدا فيلهو على المضي قدماً، وعيّنني مديراً للعلاقات الدولية وغالباً ما كنت أساعده في تنسيق الأنشطة الخاصة بنقابة SINDMAR واتحاد نقابات النقل CONTTMAF لدى الـITF.

ما الذي تفخر به على وجه الخصوص كرئيس لنقابة SINDMAR؟

انتُخب رئيساً للنقابة في عام 2018، وذلك بعد فترة وجيزة من تقاعد سيفيرينو. وبدأت فترة ولايتي في عام 2019، في اليوم نفسه الذي أُعلن فيه عن جائحة كوفيد في البرازيل، ولسوء الحظ، كان أول إجراء لي كرئيس هو إغلاق أبواب النقابة أمام الأنشطة الجاهية، وهو أمر لم يحدث إلا في ظل النظام العسكري قبل عقود. بدأنا العمل عن بُعد وبذلنا جهوداً كبيرة لإبقاء قنوات التواصل مفتوحة فيما بيننا، ومع أعضائنا ومع السلطات. إن دعم سيفيرينو لانتخابي قد سهّل



دليل ملحق

من 12 صفحة

داخل الدليل:

الحصول على المساعدة
العقود

تفاصيل الاتصال بالمفتشين
كيف يساعد المفتشون
الحقوق القانونية
الاحتياطات

دليل الـITF للحصول على المساعدة

كيفية التواصل مع فريق مساعدة البحارة بالـITF

عبر الرسائل النصية القصيرة/واتساب/فايبر
+44 7523515097
البريد الإلكتروني: seafsupport@itf.org.uk

احرص على تحضير المعلومات التالية قبل التواصل مع الـITF:

معلومات عنك

- الاسم
- المنصب على السفينة
- الجنسية
- تفاصيل التواصل

معلومات عن السفينة

- الاسم
- العلم
- رقم تسجيل السفينة (رقم IMO)
- الموقع الحالي
- عدد أفراد الطاقم وجنسياتهم

معلومات عن المشكلة

- صف المشكلة
- منذ متى وأنت على متن السفينة؟
- هل يواجه جميع أفراد الطاقم المشكلة نفسها؟

كيفية العثور على نقابة بحرية منتسبة إلى الـITF أو مفتش تابع له

ينبغي أن يكون أول من تتصل به هو نقابتك. وإذا لم تكن عضواً في نقابة، فتعرف على كيفية الانضمام إلى واحدة. يمكنك العثور على جميع النقابات البحرية المنتسبة إلى الـITF على www.itfseafarers.org/en/look-up.

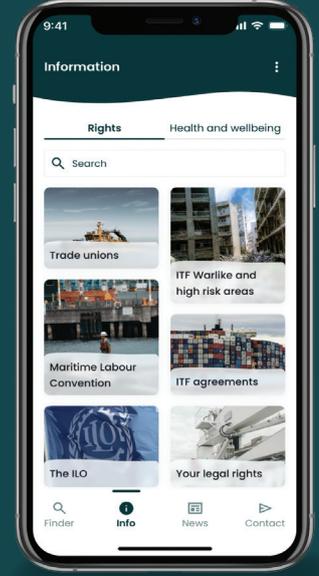
تواصل مع أحد مفتشي الـITF إذا كنت بحاجة إلى مساعدة على الفور، أو إذا كنت عضواً في نقابة وتواجه صعوبة في التواصل مع نقابتك. يمكن العثور على جميع تفاصيل التواصل في هذا الدليل الملحق.

إذا كان لديك هاتف محمول أو كمبيوتر لוחي، فقم بتنزيل تطبيق ITF Seafarers المجاني الآن من www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm.

استخدم التطبيق من أجل:

- العثور على معلومات التواصل مع أقرب مفتش أو منسق بالـITF أو أقرب نقابة بحرية منتسبة إليه.
- البحث عن سفينة والتحقق مما إذا كانت السفينة مغطاة باتفاقية للـITF على متنها قبل التوقيع على العقد.
- التحقق من أن ساعات استراحتك تتماشى مع الأنظمة المعمول بها.

قم بتنزيل تطبيق قارئ "رمز الاستجابة السريع QR" مجاني على هاتفك الذكي، ثم امسح الرمز التالي:



www.facebook.com/itfseafarerssupport

متوفر على



الحصول على وظيفة

وكلاء التوظيف

تنص اتفاقية العمل البحري لعام 2006 على ضرورة تنظيم عمل وكالات التوظيف الخاصة. ويحظر القانون فرض رسوم على البحارة مقابل إيجاد الوظائف لهم على متن السفن. واقتطاع مبالغ غير قانونية من أجورهم. وإدراج البحارة في القوائم السوداء. يجب على ملاك السفن التأكد من أن وكلاء التوظيف الذين يستخدمونهم يلتزمون بهذه المعايير.



قبل توقيع عقد العمل

أفضل ضمان للشروط الملائمة للعمل في البحر هو التوقيع على عقد تمت صياغته بما يتوافق مع اتفاقية جماعية معتمدة من الـITF. وإذا لم يحدث ذلك، فاتبع نصائح الـITF التالية:

المرض أو الإصابة، أو الوفاة، أو فقدان السفينة (بما في ذلك فقدان الأمتعة الشخصية)، أو الإنهاء المبكر للعقد.

لا توقع على عقد يحتوي على أي بند يقيد حقك في الانضمام إلى أو التواصل مع أو التشاور أو التمثيل من قبل النقابة التي تختارها.

تحقق من الشروط وفترة الإشعار اللازمة لإنهاء عقدك.

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

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

الدولية على ضرورة سداد جميع ساعات العمل الإضافية بسعر 1.25 x أجر الساعة المعتاد بحد أدنى.

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

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

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

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

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

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

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

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

• تأكد من تحديد مدة العقد بوضوح.

• لا توقع على عقد يسمح لمالك السفينة وحده بتغيير فترة التعاقد - يجب أن تجري هذه التغييرات بموافقة الطرفين.

• تأكد من أن العقد ينص بوضوح على الأجر الأساسي وساعات العمل الأساسية. تنص منظمة العمل الدولية على 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 ويذكر سعره. تنص منظمة العمل

تفاصيل الاتصال بالمفتشين

الاسم	الوظيفة	الدولة	الميناء	رقم الهاتف المحمول	البريد الإلكتروني
حسن مليس	مفتش	الجزائر	الجزائر	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
روبرتو خورخي ألكون	منسق	الأرجنتين	روزاريو	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
إيان براي	منسق	أستراليا	فريمانتل	+61 403 325 376	bray_jan@itf.org.uk
مات بورسيل	منسق مساعد	أستراليا	مليورن	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
برايان جالاغر	مفتش	أستراليا	بريسبان	+61 414 799 134	gallagher_brian@itf.org.uk
دان كراملين	مفتش	أستراليا	سيدني	+61 400 418 871	crumlin_dan@itf.org.uk
جاك مكابي	مفتش	أستراليا	بورت هيدلاند	+61 410 390 081	mccabe_jack@itf.org.uk
كريستيان روس	مفتش	بلجيكا	زيبروغ	+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
مارك فان نوتين	مفتش	بلجيكا	أنتويرب	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
رينو هويسمانس	مفتش	بلجيكا	أنتويرب	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
علي زيبي	مفتش	البرازيل	باراناغوا	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
رينالدو دي فريetas	مفتش	البرازيل	سانتوس	+55 13 99761 0611	defreitas_reinaldo@itf.org.uk
فلاديمير ميلادينوف	مفتش	بلغاريا	فارنا	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
كارل ريسر	مفتش	كندا	هاليفاكس	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
كايل كامبل	مفتش	كندا	مونتريال	+1 514 260 5953	campbell_kyle@itf.org.uk
نيثان سميث	مفتش	كندا	فانكوفر	+1 604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
رودريجو بينتو أجويرو	مفتش	تشيلي	فالباريسو	+56 9 9433 4143	pintoaguero_rodrigo@itf.org.uk
ميغيل سانشيز إنسيسو	مفتش	كولومبيا	بارانكويلا	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
رومانو بيريك	منسق	كرواتيا	دوبروفنيك	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
لوكا سيميتش	مفتش	كرواتيا	رييكا	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
ميلكو كرونيا	مفتش	كرواتيا	سبينيك	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
كريستيانا إفستراتيو	مفتش	قبرص	نيقوسيا	+357 96673087	efstratiou_christiana@itf.org.uk
بيتر هانسن	مفتش	الدنمارك	كوبنهاغن	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
يانوس كويك	مفتش	إستونيا	تالين	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
كينيث بنغتس	منسق	فنلندا	هلسنكي	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
جان اورن	منسق مساعد	فنلندا	توركو	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
باتريك كورونين	مفتش	فنلندا	هلسنكي	+358 40 178 7774	kuronen_patrick@itf.org.uk
باسكال بويل	منسق	فرنسا	دونكيرك	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
كورين ارشامبو	مفتش	فرنسا	لوهافر	+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk
جيوغروي لاماد	مفتش	فرنسا	سانت نازير	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
لور تالونو	مفتش	فرنسا	بريست	+33 6 85 65 52 98	tallonau_laure@itf.org.uk

الاسم	الوظيفة	الدولة	الميناء	رقم الهاتف المحمول	البريد الإلكتروني
ميراب شيجا فادزه	مفتش	جورجيا	باتومي	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
سفين همي	منسق	ألمانيا	بريمرهافن	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
سوزان ليندر كامب	منسق مساعد	ألمانيا	بريمن	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
هاماني امادو	مفتش	ألمانيا	روستوك	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
ماركوس ويتشمان	مفتش	ألمانيا	هامبورغ	+49 151 18868438	wichmann_markus@itf.org.uk
كاثرين هايزل	مفتش	غانا	تيما	+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
أنتوني باتن	مفتش	بريطانيا العظمى	ساوثامبتون	+44 7706312270	patten_tony@itf.org.uk
هيلين ميلدرم	مفتش	بريطانيا العظمى	أبيردين	+44 7502 563 470	meldrum_helen@itf.org.uk
ليام ويلسون	مفتش	بريطانيا العظمى	نيوكاسل	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
ماثيو بارسونيدج	مفتش	بريطانيا العظمى	ليفربول	+44 7584 458 291	parsonage_matthew@itf.org.uk
كوستاس هالاس	مفتش	اليونان	بيرايوس	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
جيسون لام واي هونغ	مفتش	هونغ كونغ، الصين	هونغ كونغ	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
يونس جاردرسون	مفتش	أيسلندا	ريكيافيك	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
هارشادا بارمري	مفتش	الهند	مومباي	+91 99679 27334	bhamra_harshada@itf.org.uk
ك سيكومار	مفتش	الهند	تشيناى	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
محمد غلام علي أنصاري	مفتش	الهند	هالديا	+91 8583977441	ansari_mohammadali@itf.org.uk
سوشيل ناريندرا ديوروكار	مفتش	الهند	مومباي	+91 8424843282	deorukhkar_sushil@itf.org.uk
إيفلينا سادويكيي	مفتش	أيرلندا	كورك	+353 87 0512034	saduikyte_evelina@itf.org.uk
جيم ماكفي	مفتش	أيرلندا	دبلن	+353 87 4174437	mcveigh_jim@itf.org.uk
عساف هادار	مفتش	إسرائيل	حيفا	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
فرانشيسكو دي فيوري	منسق	إيطاليا	جنوة	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
جيانباتيستا ليونشيني	مفتش	إيطاليا	تارانطو	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
ماريانو كانوتو	مفتش	إيطاليا	باليرمو	+39 3286965446	cannioto_mariano@itf.org.uk
ميكيلي إنوسيني	مفتش	إيطاليا	ليفورنو	+39 345 808 9685	innocenti_michele@itf.org.uk
باولا سيرفيتو	مفتشة	إيطاليا	جنوة	+39 338 9318043	cervetto_paola@itf.org.uk
باولو سيليجاتو	مفتش	إيطاليا	تريستي	+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
رافايلا فورميزانو	مفتشة	إيطاليا	نابولي	+39 335 361889	formisano_raffaele@itf.org.uk
فوسا أوهورى	منسق	اليابان	طوكيو	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
شيجيرو فوجيكي	مفتش	اليابان	تشيبا	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
يوشيهيرو تويومييتسو	مفتش	اليابان	طوكيو	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk

مفتشو الـ ITF



ITF آسيا والمحيط الهادئ
سنغافورة
تلفون: +65 6379 5691

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

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

نساعد البحارة في جميع أنحاء العالم



تابع. تفاصيل الاتصال بالمفتشين

الاسم	الوظيفة	الدولة	الجناء	رقم الهاتف المحمول	البريد الإلكتروني
بتي ماكيننا موتوجي	مفتش	كينيا	مومباسا	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
مون هيوكجين	منسق	كوريا الجنوبية	بوسان	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
ليو هوانغ	مفتش	الجمهورية الكورية	إنتشون	+82 10 6525 3557	hwang_leo@itf.org.uk
يونجين كيم	مفتش	الجمهورية الكورية	بوسان	+82 10 9288 0815	youngin_kim@itf.org.uk
نوربرت بتروفسكيس	مفتش	لاتفيا	ريغا	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
أندريه تشيرنوف	مفتش	ليتوانيا	كلايبدا	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
حكيمه سيف البحر	مفتشة	ماليزيا	كوالالمبور	+6012 6236447	bahri_hakimah@itf.org.uk
بول فالزون	مفتش	مالطا	فاليستا	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
إنريكي لوزانو دياز	مفتش	المكسيك	فيراكروز	+52 229 1859935	lozano_enrique@itf.org.uk
خوسيه أنطونيو راميريز بيلايو	مفتش	المكسيك	مانزانيلو	+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
توميسلاف ماركولوفيتش	مفتش	الجبل الأسود	بار	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
حميد رشيق	مفتش	المغرب	الدار البيضاء	+212 663 74 34 84	rachik_hamid@itf.org.uk
هان بو تون	اتصل	ميانمار	يانغون	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
أسوين نوردمير	مفتش	هولندا	روتterdam	+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
ديبي كلاين	مفتش	هولندا	روتterdam	+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
جيز مول	مفتش	هولندا	روتterdam	+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
كوين كينن	مفتش	هولندا	روتterdam	+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
غراهام مكلارين	مفتش	نيوزيلاندا	ولينغتون	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
غودلايف أوكورو	مفتش	نيجيريا	لاغوس	+234 806 846 8607	okoro_goodlife@itf.org.uk
انجليكا جيستروم	منسقة	النرويج	أوسلو	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
أندرياس هوسا	مفتش	النرويج	بيرغن	+47 97532446	husa_andreas@itf.org.uk
ترولز ام فك ستيدر	مفتش	النرويج	بورسغرون	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
ينجفي لورنتسن	مفتش	النرويج	ترومسو	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
كارلوس ساندوفال	مفتش	بنما	مدينة بنما	+507 6167 2829	sandoval_carlos@itf.org.uk
أرفين إيفان بيرالتا	مفتش	الفلبين	مانبلا	+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
نينو مايك توريفيلاس	مفتش	الفلبين	سيبو	+63 906 069 8030	torrevillas_ninomike@itf.org.uk
آدم مازوركيفيتش	منسق	بولندا	شتيتشن	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
جزيجورز داليكي	مفتش	بولندا	غدينيا/ غدانسك	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
جواو دي ديوس غوميز بيريز	مفتش	البرتغال	لشبونة	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
خوسيه أ. كلاوديو بايز	مفتش	بورتوريكو	سان خوان	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
أدريان ميهالسيو	مفتش	رومانيا	كونستانتزا	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
سيدنا عثمان كيتا	مفتش	السنغال	داكار	+221 776926408	keita_seydina@itf.org.uk
لوز باز	منسق	إسبانيا	فيغو	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
إستييان بيريدا	مفتش	إسبانيا	بلباو	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk
غونزالو غالان	مفتش	إسبانيا	لاس بالماس	+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk

الاسم	الوظيفة	الدولة	الميناء	رقم الهاتف المحمول	البريد الإلكتروني
مارك مارتي جيل	مفتش	إسبانيا	برشلونة	+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
بيتر داميان ستيفن	مفتش	إسبانيا	الخيبراس	+ 34 618 842 905	esteban_pedro@itf.org.uk
رانجان بيريرا	مفتش	سريلانكا	كولومبو	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
فريدريك براد	منسق	السويد	يفله	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
يوران لارسون	مفتش	السويد	غوتنبرغ	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
هاكان أندريه	مفتش	السويد	نوركوبنغ	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
تسي تينغ تو	مفتش	تايوان، الصين	كاوهسيونغ	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
كنان دينك	مفتش	تركيا	مرسين	+90 531 023 01 09	dinc_kenan@itf.org.uk
ناتاليا يفريمينكو	مفتش	أوكرانيا	أوديسا	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
دواين بودرو	منسق	الولايات المتحدة	ساحل الخليج	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
إنريكو إيسوبا	منسق	الولايات المتحدة	الساحل الشرقي	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
ريان برازو	منسق	الولايات المتحدة	الساحل الغربي	+1 971 500 8596	brazeau_ryan@itf.org.uk
باربرا شيبلي	مفتش	الولايات المتحدة	بالتيمور/ نورفولك	+1 202 412 8422	shipleigh_barbara@itf.org.uk
كوري كورنر	مفتش	الولايات المتحدة	تشارلستون	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
سايروس دوناتو	مفتش	الولايات المتحدة	سياتل	+1 503 954 4659	donato_cyrus@itf.org.uk
إريك وايت	مفتش	الولايات المتحدة	تامبا	+1 813-576 9805	white_eric@itf.org.uk
جوشوا بوبك	مفتش	الولايات المتحدة	لوس أنجلوس - كاليفورنيا	+1 310 808 7135	bobic_joshua@itf.org.uk
سام ليفينز	مفتش	الولايات المتحدة	سان فرانسيسكو	+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
شوي تون أونغ	مفتش	الولايات المتحدة	هيوستن	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
محمد الرشيد	منسق شبكة أعلام المواءمة	العالم العربي وإيران		+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
ساندرا بيرنال	منسقة شبكة أعلام المواءمة	آسيا والمحيط الهادئ		+61 410 541 763	bernal_sandra@itf.org.uk
لوسيان رازافيندرايبي	منسق شبكة أعلام المواءمة	أفريقيا		+254 789 007 558	razafindraibe_lucien@itf.org.uk
أدان سواريز	مفتش / منسق شبكة أعلام المواءمة (FOC)	أمريكا اللاتينية والكاريبي		+598 99 569 656	suarez_adan@itf.org.uk

ما هي صلاحيات مفتش الـITF

للحصول على المساعدة ويحققون فيها. وهم يراقبون أيضاً اتفاقيات الـITF ومدى الامتثال لها على متن السفن التي ترفع أعلام الموانئ.

هناك شبكة تضم 134 مفتش ومسؤول اتصال (مسؤولين نقابيين يساعدون البحارة في حال عدم توفر مفتشين تابعين للـITF) يعملون في الموانئ في جميع أنحاء العالم.

مفتشو الـITF هم مسؤولون نقابيون يشاركون في حملة الـITF للتصدي لمشكلة أعلام الموانئ في قطاع الشحن.

العديد من مفتشي الـITF هم بحارة سابقون أو عمال رصيف، وتمثل مهمتهم في تفتيش السفن التي ترسو في موانئهم، لضمان حصول البحارة على أجور لائقة، وظروف عمل وظروف معيشية كريمة، كما يستجيبون لشكاوى البحارة وطلباتهم

مفتش الـITF يمكنه أن

- يستجيب للتواصل معه عن طريق الهاتف أو الهاتف المحمول أو البريد الإلكتروني أو الرسائل الفورية.
- يتواصل مع الجهات الخارجية، مثل سلطات دولة العلم، ووكالات الرعاية الاجتماعية، والسفارات أثناء التعامل مع نزاعات البحارة.
- يقدم الدعم للبحارة الذين يُحتجزون في المستشفيات.
- يوفر نسخاً من منشورات الـITF.

مفتش الـITF لا يمكنه أن

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

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

الدفاع عن حقوقك

النزاعات المهنية

يكون الإضراب هو المفتاح لكسب القضية المتنازع عليها. ويعتمد هذا أيضاً على النصائح المحلية التي تتلقاها. ولك الحق القانوني في الإضراب في العديد من البلدان. ما دامت سفينتك راسية في الميناء وليست في البحر.

عندما تقوم بأي إضراب، تذكر أهمية المحافظة على انضباطك وسلمية حركك ووحدة مع زملائك. وتذكر 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. بالعمل معاً نستطيع أن نكسب النضال من أجل العدالة والحقوق الأساسية.

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

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

اتصل بالمثل المحلي للـITF للحصول على الإرشاد. ستجد عناوين البريد الإلكتروني وأرقام الهواتف في وسط هذا الملحق من نشرة البحارة. كما يجب عليك طلب المشورة القانونية المحلية قبل القيام بأي إجراء.

في بعض البلدان، يكون القانون ضدك وضد زملائك من أعضاء الطاقم إذا قمت بإضراب. وفي هذه الحالة، سيوضح لك الممثل المحلي للنقابة المنتسبة إلى الـITF ذلك. وفي دول كثيرة أخرى

الحوادث البحرية

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

وفيما يلي حقوقك إذا حدث معك مثل ذلك:

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

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

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

تجنب الاحتياالات المتعلقة بالتوظيف

عمليات الاحتياال في التوظيف التي تستهدف البحارة آخذة في الارتفاع. وقد أصبحت أكثر حدةً وتعقيداً. ويتعين على البحارة اتباع النصائح أدناه لمعرفة كيفية التغلب على هؤلاء المحتالين

كيف تتم عملية الاحتياال

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

يتظاهر المحتالون بأنهم وكلاء توظيف أو مدراء للموارد البشرية. ويستخدمون طرقاً معقدة لجعل إعلانات وظائفهم تبدو أصلية - مثل استخدام عناوين بريد إلكتروني ومواقع مزيفة بحيث تبدو وكأنها حقيقية. وهم ينشرون عروضهم بشكل متزايد عبر وسائل التواصل المباشر مثل واتساب وفابير ولينكد إن ومن خلال الفيسبوك ومنصات وسائل التواصل الاجتماعي الأخرى.

أي وظيفة يتم الترويج لها بهذه الطريقة تكون عملية احتياال. فشركات الشحن وشركات الرحلات البحرية المعروفة لا ترسل عروض عمل عشوائية أو تعلن عن وظائفها الشاغرة على وسائل التواصل الاجتماعي.

لا تقم بالرد. وقم بتحذير أصدقائك.

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

وبعد ذلك سيطلبون منك دفع رسوم "لمرة واحدة" - ربما لنقلك إلى السفينة أو تكاليف إدارية - أو دفعة مباشرة إلى حساب مصرفي. وهذا الأمر غير قانوني. وبموجب

اتفاقية العمل البحري. لا يتوجب على البحارة أن يدفعوا أي شيء للحصول على وظيفة. وينبغي أن يدفع صاحب السفينة رسوم التأشيرة. لذلك لا تدفع لهم أبداً.

نصيحة إذا كنت تبحث عن عمل:

- قم بزيارة موقع ShipBeSure المحدد الخاص بالـITF على www.itfshipbesure.org المشورة بشأن التوظيف وعمليات الاحتياال ووكلاء التوظيف المحتالين. اقرأ المزيد في الصفحة ١٣ من النشرة.
- قم بزيارة المواقع الرسمية لخطوط الرحلات البحرية الشهيرة وشركات الشحن البحري ذات الأسماء الكبيرة. فهي توفر عادةً قسماً مخصصاً يحتوي على الوظائف الشاغرة سواءً أكانت على الشاطئ أم على متن السفن. حيث يمكنك إرسال سيرتك الذاتية. كما أن العديد من المشغلين يقومون بترتيب فعاليات مجانية للتوظيف. ابحث عن التحذيرات من الاحتياال على الموقع واتصل بالمقر الرسمي إذا ساورتك الشكوك.
- احذر من الوظائف الشاغرة الموجودة على المواقع الإلكترونية التي تتظاهر بأنها شركات للشحن أو التوظيف وكذلك احذر من الوظائف الزائفة الموجودة على المواقع الإلكترونية الحقيقية. لا سيما تلك التي توفر خدمة نشر قوائم وإعلانات التوظيف المجانية.

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

من المحتمل أن تكون عملية احتياال إذا:

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

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

طاقم سفينة 'ميد سي فوكس' المهجور يُثمن جهود ITF في إعادتهم إلى ديارهم



مستويات إجهاد مرتفعة، ومشاكل صحية، وعدم دفع للأجور

في 22 مايو، تلقى الـITF أول نداء استغاثة عبر محمد الرشيد، منسق شبكة أعلام الموانئ في العالم العربي وإيران، من أحد البحارة العاملين على متن السفينة 'ميد سي فوكس'. وأفاد البحار بأن أفراد الطاقم لم يتقاضوا أجورهم منذ عدة شهور، ويعانون من نقص حاد في الطعام والمياه، والعديد منهم يعاني من ظروف صحية تستدعي عناية طبية ملحة، علاوة على تدهور صحتهم النفسية.

كذلك الأمر، كانت الظروف سيئة للغاية على متن السفينة 'ميد سي إيجل'. حيث اتصل أحد أفراد الطاقم بالـITF وأخبر ساندر برنال، منسق شبكة أعلام الموانئ في الـITF (آسيا والمحيط الهادئ) في 8 أغسطس أن أحد البحارة حاول الانتحار وأن بحاراً آخر هدد بإيذاء نفسه، كما أفاد بأن العديد من البحارة يحتاجون إلى رعاية طبية عاجلة وأنه لا توجد أدوية على متن السفينة.

على الرغم من الاتصالات التي أجرتها برنال مع سلطات الميناء ونقل عدد من أفراد الطاقم إلى الشاطئ لتلقي العلاج الطبي، إلا أنهم أعيدوا بعد ذلك إلى بيئة العمل المجهدة على متن السفينة المهجورة، ورغم إعادة بعض أفراد الطاقم، بمن فيهم البحار الذي حاول الانتحار، إلى أوطانهم لأسباب إنسانية، إلا أنهم لم يتلقوا مستحقاتهم المالية.

دولة علم تتخلى عن بحارة مهجورين

من المروع أن تُترك وحيداً، ولك أن تتخيل حجم الضغط النفسي الذي يتعرض له البحارة عندما يتخلى عنهم أولئك الذين من المفترض أن يتحملوا مسؤولية سلامتهم. هذا ما حدث لطاقم ثلاث سفن ترفع أعلام الموانئ، في قضية أدانها ديف هيندل، رئيس قسم البحارة في الـITF ورئيس النقابة الدولية للبحارة، بأنها غير مقبولة أخلاقياً.

في مايو 2023، تخلت شركة النقل البحري 'سي لايون للنقل البحري' عن أكثر من 30 بحاراً كانوا على متن ثلاثة سفن تابعة لها، وهذه السفن هي: 'ميد سي إيجل' و'ميد سي فوكس' و'ميد سي لايون'. وجميعها مُسجلة تحت علم دولة سانت كيتس ونيفيس (SKN).

عمل ثلاثة مفتشين من مفتشي الـITF على هذه القضايا، إلى جانب مسؤول اتصال الـITF في سيراليون، تيجان سافاج.

على عبثية نظام أعلام المواءمة. ومع استمرار اقتصادات العالم في التسامح مع هذا النظام، فإنها بذلك تُعرض حياة البحارة للخطر.

وتستمر المحنة

على الرغم من تفرغ حمولة السفينتين 'ميد سي إيجل' و'ميد سي فوكس' في ديسمبر 2023، والانتهاج من عملية البيع الإداري للسفينتين عن طريق المزاد العلني، إلا أن ترتيبات دفع مستحقات الطواقم وإعادتهم إلى أوطانهم لا تزال جارية. وما زال البحارة المهجورون عالقين على متن هذه السفن.

لم يتلق معظم أفراد طاقم السفينة 'ميد سي فوكس' أجورهم منذ يونيو 2023، في حين أن بعض البحارة لا يزال ينتظر مستحقاته منذ شهري مارس ومايو. هذا وقد أمضى نصف طاقم السفينة 'ميد سي فوكس' والعديد من أفراد طاقم السفينة 'ميد سي إيجل' أكثر من 12 شهراً على متن هذه السفن.

يوصل الرشيدى وبرنال التحدث مع أفراد الطواقم معظم الأيام لتقديم الدعم المعنوي. واطلاعهم على آخر المستجدات، والمساعدة في حصولهم على الطعام والماء والرعاية الطبية التي يحتاجون إليها. يعمل الـITF بشكل وثيق مع السلطات البحرية الإماراتية لتسهيل دفع أجور البحارة على متن السفينتين وإعادتهم إلى أوطانهم. ■

سجلات أعلام المواءمة

سانت كيتس ونيفيس هي واحدة من 43 سجلاً مدرجاً بصورة رسمية من قبل الـITF كأعلام مواءمة (FOCs). بالإضافة إلى سان مارينو التي أضيفت في ديسمبر 2023. هذه السجلات متاحة لأي مالك سفينة، بغض النظر عما إذا كان لديه صلة حقيقية بالدولة أم لا. وغالباً ما يختار ملاك السفن الأقل حَفَظاً تسجيل سفنهم تحت هذه الأعلام بهدف الحصول على مستويات ضعيفة من الرقابة وتوفير المال.

الـITF يشن حملة على أسوأ دول أعلام المواءمة في البحر الأبيض المتوسط

على مدار شهرين في عام 2023، استهدف جيش من مفتشي الـITF السفن التي ترفع علم أسوأ أربع دول مخالفة لاشتراطات السلامة والصيانة ورعاية البحارة في البحر الأبيض المتوسط. وهي جزر كوك، وبالاو، وسيراليون، وتوغو.

وخلال تلك الفترة، وجدوا أن دول العلم كانت مسؤولة عن:

- سفينة متدنية المعايير
- أكثر من 120,000 دولار أمريكي من الأجور المستحقة
- 29 سفينة تمنح أجوراً أقل من الحد الأدنى لمنظمة العمل الدولية
- 7 سفن تعاني من مشاكل التجهيز الآمن بالعاملين

في الوقت نفسه، تلقى مفتش الـITF بول فالزون في مالطا رسائل في شهر يونيو من وكالة التوظيف ومن طاقم السفينة 'ميد سي لايون'، التي كانت موجودة في فريتاون، سيراليون، وأفادوا بأن طاقم السفينة المكون من 12 بحاراً باكستانياً لم يتقاضوا رواتبهم منذ أبريل. وأن بعض أفراد الطاقم يحتاجون إلى دخول المستشفى، من فيهم اثنان مصابان بالمalaria الحادة التي يستدعي علاجها دخول العناية المركزة.

النضال من أجل الأجور والإعادة إلى الوطن

في يونيو، قامت السفينة 'ميد سي إيجل' بعملية سحب للسفينة 'ميد سي فوكس' من أجل إصالتها إلى سلطنة عمان. وانضم تسعة بحارة جدد إلى السفينة 'ميد سي فوكس'، حيث كان اثنان من البحارة على متنها منذ فبراير 2023، وأبحرت السفينتان سوياً ثم رستا لاحقاً قبالة الشارقة في الإمارات العربية المتحدة في يوليو، وما زالتا هناك منذ ذلك الحين.

وافقت شركة 'سي لايون للنقل البحري' في نهاية المطاف على دفع الرواتب وإعادة بعض أفراد طاقم سفينة 'ميد سي فوكس' المكون من 12 بحاراً إلى ديارهم في 26 يونيو و2 يوليو. على الرغم من أنه لا يزال يتعين على الشركة دفع أجور أربعة بحارة أوكرانيين عن 27 يوم عمل من شهر يونيو. بحلول شهر أكتوبر، تلقى بعض أفراد طاقم السفينة 'ميد سي إيجل' رواتبهم عن شهرين من أصل أربعة أشهر مستحقة. وُجِحت برنال في استرداد بعض الأموال عن طريق شركة الحماية والتعويض السابقة التي تُعطي هؤلاء البحارة المتضررين.

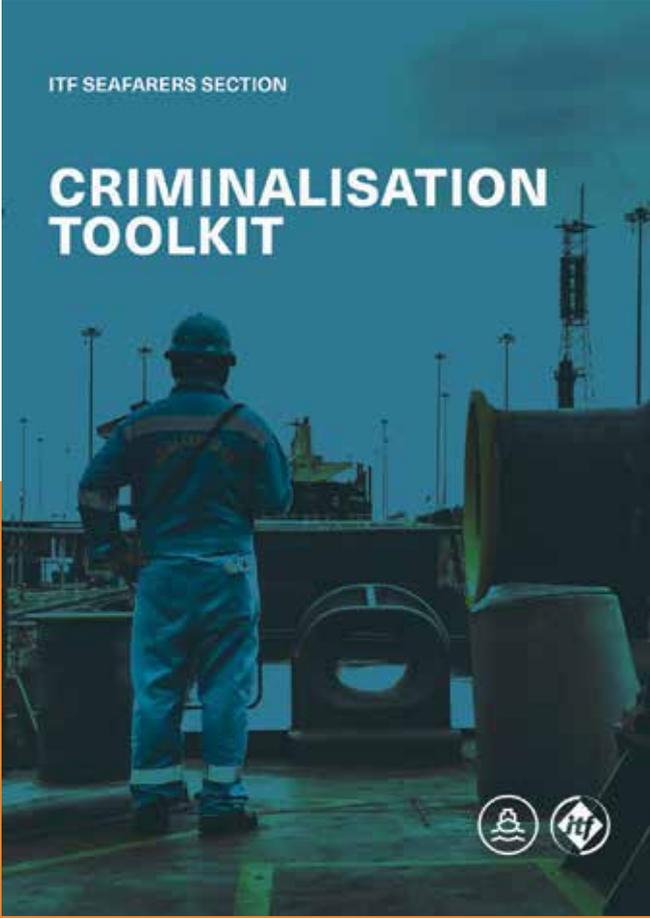
على متن السفينة 'ميد سي لايون'، انخرط فالزون مع شركات الحماية والتعويض التي تورطت في عملية الهجر في محاولة منه لتحصيل الأجور المستحقة، واستغرق الأمر ثلاثة أشهر لتسوية الأجور المستحقة للطواقم الباكستاني عن أربعة أشهر والبالغة 95,000 دولار أمريكي. والانتهاج من عمله إعادتهم إلى أوطانهم عن طريق شركة الضمان المالي توماس ميلر. حصل القبطان الأذربيجاني، الذي انضم إلى السفينة بعد تغيير مزود الضمان المالي، على مبلغ 13,500 دولار أمريكي، وأعيد إلى وطنه عن طريق شركة الحماية والتعويض Turk P&I. وفي 22 سبتمبر، غادر آخر فرد من أفراد الطاقم ميناء فريتاون.

التملص من المسؤولية

تزعّم شركة 'سي لايون للنقل البحري' أنها تواجه صعوبات مالية، على الرغم من انتهاكها لقانون الدولي من خلال تحميل طواقم السفن عواقب إخفاقاتها. أما شركة الحماية والتعويض Turk P&I، وهي الشركة المسؤولة عن تأمين السفينتين 'ميد سي فوكس' و'ميد سي إيجل'، فلم ترد على رسائل الـITF الإلكترونية أو الاتصالات الأخرى التي تتعلق بسلامة هذه الطواقم.

وفقاً لاتفاقية العمل البحري لعام 2006، التي صادقت عليها دولة سانت كيتس ونيفيس، فإنه في حال عدم قيام مالكي السفن بإعادة البحارة إلى أوطانهم أو قيام شركات التأمين بهذه المهمة، فإن دولة العلم تتحمل الالتزام بهذه المسؤولية. على الرغم من هذا الالتزام، لم تتخذ سانت كيتس ونيفيس أي خطوات لضمان إعادة طواقم السفن إلى أوطانهم.

في المقابل، قامت دولة سانت كيتس ونيفيس بشطب تسجيل السفن الثلاث من سجلاتها في 20 أكتوبر 2023 للتملص من مسؤوليتها تجاه الطواقم. تاركة البحارة عالقين على متن سفن لا تحمل أي جنسية. إن السماح بمثل هذه التجاوزات يسلط الضوء



نصائح بشأن تجريم البحارة

إذا تعرضت سفينتك لحادث في عرض البحر. قد تجد نفسك موضعاً للاتهام (كبش فداء) وتُحرَم من حقوقك القانونية. تنصح هيلين نتلاند، مساعدة قسم البحارة والملاحة الداخلية، بالرجوع إلى حزمة أدوات التجريم المحدثة من الـITF للحصول على نصائح حول ضمان المعاملة العادلة

يلتزم مالك السفينة بموجب اتفاقية العمل البحري لعام 2006 باتخاذ التدابير المناسبة لتجنب أو تقليص الحوادث على متن السفينة أو في عرض البحر. ومن الأهمية بمكان أن يتم توثيق جميع الاتصالات بين السفينة ومالك السفينة بشأن قرارات تصحيح أي موقف حسباً لأي تحقيق.

حقوقك القانونية

إذا طُلب منك الإدلاء بشهادتك بعد وقوع حادث بحري. و/أو جرى احتجازك على ذمة التحقيقات، فمن المهم أن تكون على دراية بالحماية القانونية المتاحة لك.

يجب التعامل مع البحارة المحتجزين في ميناء أجنبي على وجه السرعة في إطار الأصول القانونية المتبعة والحماية القنصلية المناسبة. على النحو المنصوص عليه في التوجيه رقم B4.4.6 من اتفاقية العمل البحري.

يجب أن يحصل البحارة المحتجزون على التمثيل القانوني. والرعاية الطبية والمساعدة القنصلية، والمعاملة العادلة على النحو المنصوص عليه في توجيهات المنظمة البحرية الدولية/منظمة العمل الدولية بشأن المعاملة العادلة للبحارة في حالة وقوع حادث بحري. على

غالباً ما يُحتجز البحارة الذين يواجهون تهماً جنائية في أعقاب وقوع حادث بحري أو حادث تلوث بحري ويُحرَمون من الوصول إلى الإجراءات القانونية المناسبة. وفي الأونة الأخيرة، سُجن عدد كبير من البحارة نتيجة الاشتباه في ارتكابهم جرائم بحرية، مثل تهريب المخدرات أو نقل البضائع غير المشروعة.

تسلط النسخة المحدثة من حزمة أدوات الـITF الضوء على أهمية المعاملة العادلة للبحارة المحتجزين للاشتباه في ارتكابهم جرائم بحرية. وتركز حزمة الأدوات على بعض القضايا البارزة الأخيرة، وتتضمن قائمة مرفقة بجميع القضايا.

كما أنها تعرض نتائج الاستطلاعات التي أجرتها المنظمة الدولية لحقوق البحارة (SRI) حول قضايا جرم البحارة. وتبين إحدى الدراسات مدى الصعوبات التي يواجهها البحارة في الحصول على التمثيل القانوني، والمعلومات المتعلقة بحقوقهم القانونية، وخدمات الترجمة الشفوية.

تُحد الحزمة أيضاً حقوق البحارة في المعاملة العادلة. وكذلك مسؤوليات دول العلم، ودول البحارة، ومالكي السفن تجاه البحارة المتورطين في التحقيقات الجنائية.

خمس خطوات يجب أن تتذكرها

إذا كنت تواجه تهماً جنائية :



1. اعرف حقوقك الأساسية، واصر على احترامها
2. اطلب المساعدة من المنظمات التي يمكنها مساعدتك، مثل صاحب العمل، والنقابة، المفتش الـITF المحلي، والسفارة المحلية، ومركز البحارة
3. تعاون، وكن صادقاً، وبنفس الوقت مارس حقك في عدم إدانة نفسك، من خلال الإجابة على الأسئلة بـ "لا تعليق" أو الصمت
4. اطلب مترجماً فورياً إذا كانت هيئة التحقيق تستخدم لغة لا تعرفها
5. أطلب حقك في التمثيل القانوني.

التزامات مالك السفينة

تنص توجيهات المعاملة العادلة المتعلقة بالتزامات مالكي السفن على ما يلي:

'يقع على عاتق مالكي السفن واجب أساسي يتمثل في حماية مصالح طواقمهم. وهذا يشمل حق البحارة في تجنب إدانة أنفسهم وفي تلقي معاملة عادلة. بالإضافة إلى ذلك، يقع على عاتق مالك السفينة أيضاً عدد من الواجبات المماثلة لتلك التي تقع على عاتق دولة الميناء ودولة علم السفينة.'

وعلى وجه التحديد، تتطلب هذه التوجيهات من مالكي السفن ما يلي:

- التأكد من عدم اتخاذ أي إجراءات تمييزية أو انتقامية ضد البحارة بسبب مشاركتهم في التحقيقات
- التعاون والتواصل مع جميع الأطراف المعنية واتخاذ الخطوات اللازمة لتمكين البحارة من الوصول إلى المنظمات التي تمثل البحارة
- اتخاذ الإجراءات اللازمة لتسريع التحقيق
- تشجيع البحارة على التعاون أثناء التحقيق. نشرية المحافظة على حقوقهم
- الحفاظ على الأدلة وتقليل الحاجة إلى التواجد المستمر للبحارة
- الوفاء بالتزامات المتعلقة بإعادة البحارة إلى أوطانهم، أو انضمامهم إلى سفن أخرى
- اتخاذ الخطوات اللازمة لتوفير أسباب المعيشة الكافية للبحارة من الأجور والإقامة والطعام والرعاية الطبية خلال التحقيق

الرغم من أن هذه التوجيهات لا تشمل حالياً الجرائم البحرية، إلا أن المنظمة البحرية الدولية تدرس مقترحات لتوفير نفس الحماية للبحارة المحتجزين بسبب ارتكابهم جرائم بحرية.

يجب تقديم الضمانات الإلزامية التالية لحماية حقوق البحارة الذي يقدمون أدلة. وهذه الضمانات منصوص عليها في مدونة المنظمة البحرية الدولية للمعايير الدولية والممارسات الموصى بها لإجراء تحقيق في الحوادث أو الوقائع البحرية:

- يجب تقديم الأدلة بأسرع وقت ممكن. ويجب السماح للبحار بالعودة إلى سفينته، أو إعادته إلى وطنه، في أقرب وقت ممكن.
- يجب إطلاع البحارة على طبيعة وأسس تحقيقات السلامة البحرية، بمعنى إتاحة المشورة القانونية لهم، حتى يكونوا على دراية بما يلي:
- أي خطر محتمل لإدانة البحارة لأنفسهم خلال أي إجراءات لاحقة قد تنشأ عن التحقيق;
- حق البحارة في عدم إدانة أنفسهم والتزام الصمت;
- أي ضمانات ضرورية لحماية البحارة من استخدام أدلتهم المقدمة خلال تحقيق السلامة البحرية ضدهم في وقت لاحق.

يلتزم مالك السفينة بموجب اتفاقية العمل البحري لعام 2006 باتخاذ التدابير المناسبة لتجنب أو تقليص الحوادث على متن السفينة أو في عرض البحر

يمكنك الاطلاع على المزيد من المعلومات والنصائح الموجودة في حزمة الأدوات: rb.gy/x4twke

اقرأ عن قضية القبطان المسجون للاشتباه في محاولته تهريب النفط الروسي - انظر الصفحة 11.

البحارة يتوافدون على معرض الـITF التاريخي



اجتمع البحارة وعائلاتهم من الفلبين في مانيللا للاستمتاع بفرصة مقابلة مفتشي الـITF ومثلي النقابات، والحصول على الاستشارات بشأن القضايا القانونية والعمالية والصحية. بالإضافة إلى قضاء وقت متع في التواصل الاجتماعي وتبادل الخبرات فيما بينهم. وفقاً لما أفاد به منسق مفتشية الـITF ستيف تروسديل.

المرتبة الخامسة بين أكثر جنسيات البحارة الذين تم هجرهم. كان المعرض أيضاً يهدف إلى زيادة الوعي باتفاقية العمل البحري، والتي تعتبر حاسمة في حماية حقوق البحارة وتمكينهم من الدفاع عن أنفسهم.

توزعت الموضوعات الأخرى التي تمت تغطيتها خلال المعرض على ضمان حقوق البحارة في الانتقال العادل إلى صناعة بحرية خالية من الكربون بحلول عام 2050، والصحة البدنية والعقلية والرفاهية، والخدمات التي توفرها بعض النقابات المنتسبة للـITF.

استمتع الزوار بالأنشطة الترفيهية الموسيقية والرياضية، بما في ذلك كرة السلة، كما أتاحت لهم الفرصة لتجربة قيادة سفينة باستخدام جهاز المحاكاة الذي وفرته الأكاديمية البحرية لآسيا والمحيط الهادئ (MAAP).

أعرب الأمين العام للـITF ستيفن كوتون خلال افتتاح المعرض عن

شهد معرض البحارة الأكبر على الإطلاق الذي نظمه الـITF، والذي أقيم في الفترة ما بين 23 و 25 يونيو 2023، حضوراً تجاوز 4,000 شخص. أقيم المعرض في الهواء الطلق، وكانت المنصة الرئيسية تضم قادة عمالين وسياسيين وقادة الصناعة الذين يحتفلون بمساهمة البحارة في الحفاظ على حركة سلسلة التوريد العالمية.

أتاحت للزوار حرية اختبار الأنشطة والندوات التي أقيمت في ثلاثة خيام أخرى، كما تواجدت العديد من خيام المعلومات التي استضافتها النقابات والمنظمات الداعمة للبحارة، مثل AMOSUP و ver.di و ISWAN، حيث تمكن البحارة من الحصول على المنشورات وغيرها من المواد المهمة، ومناقشة أي قضايا تواجههم.

شارك اثنا عشر مفتشاً من الـITF لتوعية البحارة بحقوقهم عند العمل على متن سفن أعلام المواءمة، حيث بلغت نسبة سفن أعلام المواءمة التي هجرها مالكوها في عام 2023 حوالي 80% من إجمالي عدد السفن المهجورة البالغ 132 سفينة، واحتلت الجنسية الفلبينية



"نحن هنا لتحدث إلى البحارة الفلبينيين حول حقوقهم، ونحن نحاول إتاحة الفرصة لهم للتحدث معنا بوصفنا ممثلين ومفتشين في الـITF".
جون كانياس، منسق عمليات بحرية في الـITF

حماسه قائلاً: "أنا متحمس لوجودي هنا في مانिला، في قلب عاصمة البحارة في العالم، للترحيب بالبحارة وعائلاتهم في معرض بحارة الـITF. وهذه فرصة ثمينة للبحارة لمعرفة المزيد عن الـITF ونقابات المنتسبة. وعن حقوقهم والفرص المتاحة لهم في صناعة النقل البحري العالمية المتطورة".

حدث في معرض البحارة عدد من النقابيين البارزين، مثل الدكتور كونرادو أوكا رئيس نقابة AMOSUP، ومايكل ميندوزا الرئيس الوطني لنقابة ALU-PSU. كما ضم المعرض ممثلين عن حكومة الفلبين، منهم رئيس مجلس النواب ونائبه، فرديناند روموالدين، ورموند ميندوزا، وزيرة إدارة العمال المهاجرين، سوزان أوبي، وممثل قطاع النقل البحري جيراردو بوروميو، نائب رئيس غرفة الشحن الدولية، وبلال أحمد، رئيس المجلس الدولي لأصحاب العمل البحري. ■



"أعمل كبحار منذ أكثر من 26 عاماً. إنها وظيفة صعبة، وقد شاهدت أعضاء الـITF في العديد من البلدان يصعدون على متن السفن ويقدمون المساعدة للطواقم الفلبينية. إن وجود منظمة تسعى دائماً لرعاية مصالح البحارة يمثل عوناً كبيراً لنا".
ضابط ثاني



رافاييلا فورميرانو

(نابولي، إيطاليا - FIT-CISL)
عمل على متن السفن. بدايةً
كمشغل راديو ثم كقبطان.

مفتشوا الـITF مستعدون لمساعدتك

في أوقات الشدة، يستطيع البحارة في جميع أنحاء العالم الاتصال بمفتشي ومسؤولي الاتصال في الـITF طلباً للمساعدة. توفر نشرة البحارة حديثاً للشبكات الإقليمية الخاصة بمسؤولي الاتصال النقابيين في الـITF، وتُسلط الضوء على المفتشين الذين ينفردون بتمثيل بلدانهم. كما تقدم النشرة أحدث 17 مفتشاً تم تعيينهم في عام 2023، وهؤلاء المفتشون يتمتعون بثروة من الخبرة، ويشعرون بحماس كبير تجاه أدوارهم الجديدة، ويشتركون جميعاً في شغفهم بالدفاع عن حقوق البحارة ودعم المحتاجين منهم.



سيدنا عثمان كيتا

(داكار، السنغال - SNTMM)
انضم إلى إحدى سفن الشحن
كفني زيوت وتشحيم في عام
2004. بعد أن تلقى تدريباً في
الميكانيكا العامة. بعد 10 أشهر
قضاها على متن السفينة،
استولت نقابة SNTMM على
السفينة بسبب مشاكل في
الرواتب، وعينته سكرتيراً إدارياً
للقنابة. أصبح مسؤول اتصال
في الـITF في عام 2010.



سايروس دوناتو

(سياتل، الولايات المتحدة
الأمريكية - ILWU/IBU) عمل
في خفر السواحل الأمريكي
كضابط سطح السفينة
وضابط في هيئة رقابة الميناء،
وكان مساحاً بحرياً ومفتشاً
على اتفاقيات MLC وISPS
و ISM. حاصل على شهادة
في الرياضيات التطبيقية
وماجستير في دراسات الأمن
الداخلي.



كريستينا إفستراتيو

(نيقوسيا، قبرص - FTPAW -
SEK) لديها خبرة طويلة
في مجال التوظيف البحري.
حاصلة على شهادة في العلوم
السياسية والتاريخ، وماجستير
في التجارة الدولية وإدارة
الشحن، وشهادة في عمليات
السفن. وهي تغطي موانئ
ليماسول ولارنكا وفاسيليكو.



محمد غلام علي أنصاري

(ميناء هالديا، الهند - الاتحاد
الوطني للبحارة في الهند)
عمل لأكثر من 11 عاماً كفني
محركات في غرفة محركات
السفينة. عمل في اللجنة
التنفيذية لنقابته، وكان منظماً
نقابياً. وعمل كمسؤول اتصال
في الـITF.

هارشادا بارمري
(ميناء مومباي، الهند -
الاتحاد الوطني للبحارة في
الهند) عملت كبحار مع شركة
سياحة متعددة الجنسيات،
وكانت تساعد في التنظيم
النقابي والاتفاقيات في نقابتها.



باولا سيرفيتو

(جنوة، إيطاليا - FIT-CISL)
لديها خبرة تزيد عن 18 عاماً
كمديرة طاقم لشركة شحن
ووكالة توظيف إيطالية. وهي
تغطي موانئ جنوة وسافونا ولا
سبيتسيا بوصفها مفتشة في
الـITF.





ماريانو كانيوتو

(ميسينا، إيطاليا - FILT - CGIL) عمل كضابط سطح على متن السفن السياحية وسفن الحمولات المدولبة (رو-رو).



سوشيل ديوروكار

(مومباي، الهند - FSUI) دخل المجال البحري في عام 1999 وعمل كباحر مؤهل في العديد من شركات النقل البحري الهندية والأجنبية. شغل منصب السكرتير المشارك في نقابته.



كايل كامبل

(مونتريال، كندا - النقابة الدولية للبحارة في كندا) عمل كباحر مؤهل (دفة سفينة) على متن ناقلة نفط لمدة ست سنوات.



كخان دينك

(مرسين، تركيا - نقابة البحارة في تركيا) عمل محامياً في نقابته. وهو متخصص في حقوق البحارة وقانون العمل البحري التركي والدولي.



ماثيو بارسونيدج

(ليفربول، المملكة المتحدة - نوتيلوس الدولية) عمل لسبع سنوات على متن ناقلات النفط والغاز كضابط كهربوميكانيكي. كما عمل في مجال تكنولوجيا الملاحة والاتصالات.



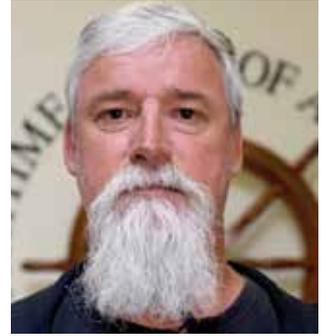
ميكيلي إنوسينتي

(ليفورنو، إيطاليا - FILT - CGIL) بدأ كعامل رصيف في ميناء ليفورنو في يناير 2006. عندما كان عمره 19 عاماً بعد عامين. أصبح ممثلاً للنقابة. وهو يغطي موانئ بيومبينو ومارينا دي كارارا.



هيلين ميلدرم

(أبردين، اسكتلندا - نوتيلوس الدولية) شاركت في الحركة النقابية طوال حياتها. نظمت العمال في القطاعين العام والخاص وهي متشوقة لوضع خبرتها البالغة 25 عاماً في خدمة البحارة.



جاك مكابي

(بورت هيدلاند، أستراليا - النقابة البحرية الأسترالية) عمل على متن الناقلات وسفن الركاب وسفن الدعم البحري وزوارق القطر منذ عام 1980. عمل مندوباً للطواقم على متن السفن. وعمل كمنظم نقابي لفرع نقابة MUA.

كارلوس ساندوفال

(بنما سيتي، بنما - نقابة القباطنة وموظفي السفن في كوبا) بدأ مسيرته المهنية في عام 2002 كضابط سطح على متن سفن الحاويات. عمل كوكيل سفينة. ومفتش تصنيف. ومدقق العمل البحري لمدة تقارب 10 سنوات.



توني باتن

(ساوثامبتون، المملكة المتحدة - Unite) عمل كعامل رصيف في ساوثامبتون لمدة 26 عاماً. وكان ممثلاً نقابياً في أغلب تلك الفترة. عمل أيضاً كممثل للسلامة. وترأس مؤخراً لجنة الصحة والسلامة في المنطقة الجنوبية الشرقية لنقابته.



لا يوجد مفتش حيث تقيم؟ تواصل مع شبكة الـITF



إذا كنت في ميناء أو بلد لا يوجد فيه مفتش للـITF، فنحن على استعداد لمساعدتك. تتألف شبكات أعلام المواءمة في الـITF من مسؤولي الاتصال، وهم أفراد تُرشحهم النقابات المنتسبة للـITF ويعملون من مواقعهم النقابية، وهم يضمنون امتثال مالكي السفن بالتزاماتهم بتوفير أجور وظروف عمل ومعيشة لائقة على متن، وهم يعملون بشكل طوعي، ويبدلون قصارى جهدهم لمساعدتك. وفيما يلي لمحة عامة عن أحدث أنشطتهم.



العالم العربي وإيران

خلال عام 2023، وأصل مسؤولو الاتصال في العالم العربي وإيران تقديم الدعم والمساعدة في العديد من الحالات في جميع أنحاء المنطقة.

كانت الأجور غير المدفوعة، والحرمان من المساعدة الطبية، وتهديات الإعادة إلى الوطن هي من بين أهم القضايا التي كان علينا التعامل معها، بحلول نهاية ديسمبر. كنا قد تعاملنا مع 147 حالة، مما أدى إلى استرداد أكثر من 9.2 مليون دولار أمريكي من الأجور المستحقة للبحارة.

لا تزال قضية هجر البحارة في ارتفاع في العالم العربي، ولا تزال معالجة هذه القضية على رأس أولويات جهودنا في المنطقة.

بالإضافة إلى ذلك، نحن نعمل على توسيع نطاق تعاوننا من خلال الانخراط مع المزيد من سلطات الموانئ والسلطات البحرية لضمان حماية حقوق البحارة، ونحن نساعد النقابات المنتسبة لنا من خلال تنفيذ برنامج تدريب الـITF، الذي يتضمن ندوات للتوعية النقابية، وورش عمل حول اتفاقية العمل البحري، والمفاوضة الجماعية، ورفاهية البحارة.

تواصل مع منسق شبكة أعلام المواءمة

(العالم العربي وإيران):

محمد الرشيدى (إسبانيا)

البريد الإلكتروني: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

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



أمريكا اللاتينية / الكاريبي

عُيّن الـITF أدان سواريز كمنسق لشبكة أعلام المواءمة لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي. ستركز أولويات أدان على التنسيق مع النقابات المنتسبة للـITF ومنظمات الرعاية الاجتماعية في المنطقة لتوسيع شبكة مسؤولي الاتصال حتى تتمكن من تقديم مساعدة أكبر للبحارة في المنطقة، وسيحتفظ أدان أيضاً بمنصبه كمفتش متفرغ في الـITF في مونتيفيديو، أوروغواي.

تواصل مع منسق شبكة أعلام المواءمة

(أمريكا اللاتينية / الكاريبي):

أدنان سواريز (أوروغواي)

البريد الإلكتروني: suarez_adan@itf.org.uk

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



إفريقيا

في عام 2023، بدأنا بنجاح في توسيع شبكة إفريقيا. بدءاً من الكاميرون وتوغو وغينيا كوناكري، حيث أظهر مسؤولو اتصالاتنا التزاماً كبيراً. وبفضل هذا التوسع استطعنا استرداد أكثر من 162,000 دولار أمريكي من الأجور المستحقة، وتقديم المساعدة الطبية للبحارة المحتاجين، وتسهيل إعادة البحارة المهجورين إلى أوطانهم. وبفضل التعاون مع سلطات الموانئ والسلطات البحرية في الكاميرون وبنين، بدأنا في خفض عدد حالات الهجرة. وسيتتم تقليص هذا العدد بشكل أكبر عندما تصادق الكاميرون على اتفاقية العمل البحري لعام 2006 التي ناضل من أجلها. كما أن جهودنا من أجل حماية وتعزيز حقوق البحارة ستصب أيضاً في مصلحة مجتمعاتهم واقتصاداتهم المحلية.

تواصل مع منسق شبكة أعلام المواءمة (إفريقيا):

لوسيان رازافينديبي (كينيا)

البريد الإلكتروني: razafindraibe_lucien@itf.org.uk

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

آسيا والمحيط الهادئ

في عام 2023، كانت شبكتنا في طليعة الجهود الهادفة لمعالجة القضايا المرحجة التي يواجهها البحارة. مثل الزيادة الحادة في عدد حالات الهجرة، لا سيما في سنغافورة وتايلاند وفيتنام.

أظهر مسؤولو اتصالاتنا التزاماً وتفانياً لا يتزعزعان، حيث عملوا معي بلا كلل لحماية حقوق ورفاهية البحارة في مواجهة الشدائد. وقد أحدثت جهودهم تأثيراً ملحوظاً. بدءاً من ضمان وصول المؤن إلى السفن وصولاً إلى تسهيل جهود الإعادة إلى الوطن، وسنواصل جميعاً مواجهة التحديات وتأمين مستقبل أكثر إشراقاً لجمع البحارة الذين ندعمهم.

تواصل مع منسق شبكة أعلام المواءمة (آسيا والمحيط

الهادئ):

ساندرا برنال (أستراليا)

البريد الإلكتروني: bernal_sandra@itf.org.uk

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

تعرف على المفتشين المنفردين

في البلدان التي لا يوجد فيها سوى مفتش واحد للـITF، يتحمل هذا المفتش لوحده مسؤولية التعامل مع شكاوى البحارة في جميع موانئ ومياه بلاده. يمكن أن يصبح عمل المفتش موحشاً دون دعم النقابات والسلطات البحرية المحلية. لذلك فإن تبادل المعرفة والأفكار والخبرات مع مفتشي الـITF الآخرين في الشبكة العالمية أمر حيوي في هذا العمل. وهنا نقدم لكم ستة من هؤلاء المفتشين.

أندريه تشيرنوف (كلايبيدا، ليتوانيا - نقابة البحارة الليتوانية) عمل لفترة وجيزة كمضيف طعام ثم كطاهٍ قبل أن ينتقل إلى العمل النقابي. حصل على شهادة في القانون وبدأ العمل كموظف مطالبات في عام 1999. وفي عام 2003، تم تعيينه كمفتش في الـITF. كما أعرب عن امتنانه للفرصة التي أتاحت له لتحسين معرفته واكتساب المزيد من الخبرة خلال عمله مع فريق الإجراءات في مكتب الـITF الرئيسي في لندن.



جانوس كوييف (تالين، إستونيا - ESIU) عمل كضابط سابق على سطح السفينة وأبحر لمدة 11 عاماً على متن العبارات. ليصل إلى رتبة ضابط أول. أسس نقابة البحارة الإستونية ESIU في عام 1994. وتم تعيينه مفتشاً للـITF في عام 2001. وقد منحته هذه الخبرة معرفة كبيرة حول أفضل السبل لمساعدة البحارة عند الحاجة.



أدريان ميهالسيو (كونستانتا، رومانيا - النقابة الحرة للبحارة الرومانيين / SLN) تخرج من الأكاديمية البحرية في كونستانتا وأمضى 10 سنوات كضابط سطح وضابط أول على متن سفن البضائع والناقلات الكبيرة. في عام 1992، بدأ العمل لصالح نقابته. أولاً كنائب للرئيس. ثم كمنظم نقابي وكموظف مطالبات. قبل أن يصبح رئيساً للنقابة في عام 1994. وفي عام 1996 أصبح مفتشاً في الـITF.



فلاديمير ميلادينوف (فارنا، بلغاريا - اتحاد نقابات عمال النقل في بلغاريا FTTUB) عمل لمدة ثماني سنوات كمسؤول نقابي ومنظم للحملات في الاتحاد. بصفته مفتشاً منفرداً لبلده لما يقرب من تسع سنوات. وجد أن شبكة الـITF من المفتشين والمنسقين مهمة للغاية في مساعدته على إيجاد حلول للقضايا التي يتولاها. كما أنه يُثمن المساعدة القيمة التي تقدمها إدارات الشؤون البحرية في الموانئ المحلية.



ناتاليا يفريمينكو (أوديسا، أوكرانيا - نقابة عمال النقل البحري في أوكرانيا MTWTU) عملت في النقابة في عام 1997 كموظفة إدارية. قبل أن تنضم إلى قسم البحارة. حيث تعاملت مع المطالبات وأجرت أعمالاً تحضيرية لاتفاقيات المفاوضة الجماعية على سفن أعلام المواءمة. عملت كمفتشة للـITF منذ عام 2005. وبصفتها مدربة معتمدة من منظمة العمل الدولية حول اتفاقية العمل البحري، فإنها تقوم بتدريب مفتشي الـITF الجدد.



نوربرت بتروفسكيس (ريغا، لاتفيا - نقابة البحارة اللاتفيين للأسطول التجاري) كان بحاراً لمدة 20 عاماً. وتقدم في عمله من مضيف طعام إلى قبطان. ويعمل بشكل رئيسي على متن سفن الحمولات المدولبة وسفن الحاويات. في مايو 1996، أصبح مفتشاً للـITF لثلاث من دول البلطيق وهي لاتفيا وليتوانيا وإستونيا (حالياً). لدى ليتوانيا وإستونيا مفتشيها الخاصين. ومنذ ذلك الحين حصل على درجة البكالوريوس في القانون حتى يستطيع النضال من أجل حقوق البحارة.



مساءلة الشركات عن حقوق البحارة في سلاسل التوريد

كلسوم جفري، مسؤولة حملات البحارة والملاحه الداخلية في الـITF، تسلط الضوء على مبادرتين هامتين للـITF لضمان وفاء الشركات بواجباتها الأخلاقية والقانونية تجاه حقوق البحارة في سلاسل التوريد الخاصة بها.

حدث انتهاكات جسيمة لحقوق الإنسان يومياً في عرض البحر. بدءاً من حالات عدم دفع الأجور أو احتجازها، وصولاً إلى هجر طواقم السفن. وإجبار البحارة على العمل لساعات تتجاوز المنصوص عليها في العقد، وهي ظروف قد تؤدي إلى العمل القسري.

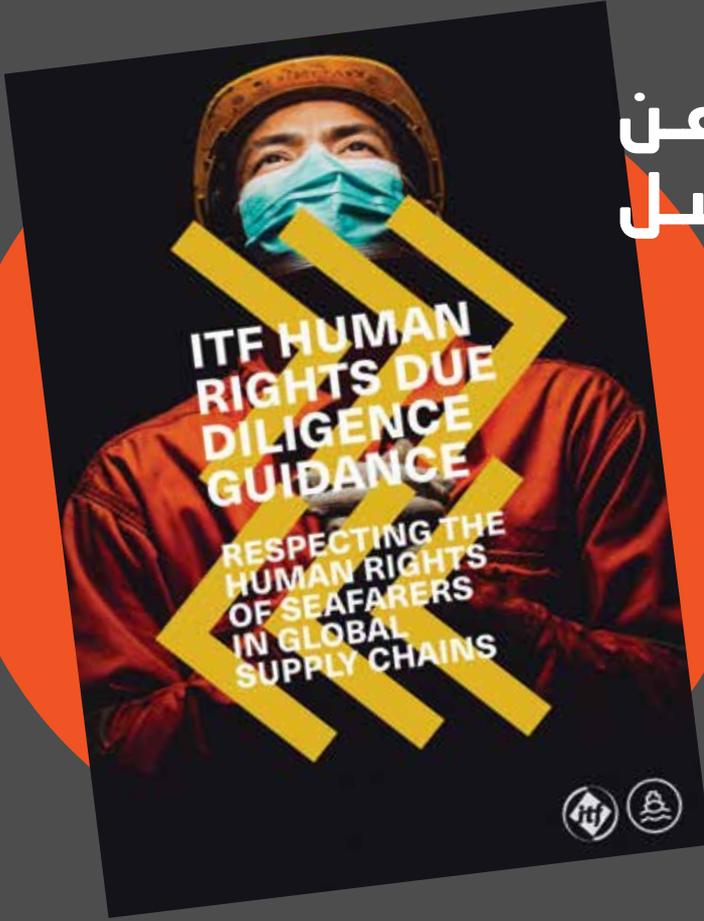
يُعتبر الالتزام بحماية حقوق الإنسان، والمتمثل بالعناية الواجبة بحقوق الإنسان (HRDD)، ممارسة جديدة نسبياً في مجال العناية الواجبة التي تلتزم بها الشركات. كما أن إهمال هذه المسؤولية يعرض الشركات الكبرى لمخاطر مالية وسمعة سيئة، حيث يضع المستهلكون الالتزام بالممارسات العمالية الأخلاقية على رأس أولوياتهم عند اتخاذ قرارات الشراء.

تُشكل التقلبات السياسية الراهنة والضبابية التي تسود الاقتصاد العالمي تحديات جسيمة أمام صناديق المعاشات التقاعدية ومديري الاستثمارات العالمية الذين يديرون حالياً أصول لصناديق المعاشات التقاعدية بقيمة 55 تريليون دولار أمريكي.

أدت التساؤلات حول ما يعنيه الاستثمار المستدام عندما يتعلق الأمر بالقضايا الاجتماعية، بما في ذلك حقوق العمال وأثارها على حقوق الإنسان إلى تغييرات في اللوائح التنظيمية في أوروبا وآسيا والولايات المتحدة، وإلى أشكال جديدة من متطلبات التوجيه والإبلاغ.

بموجب القوانين الجديدة في العديد من البلدان، يتعين على الشركات الإبلاغ عن قضايا حقوق الإنسان ضمن سلاسل التوريد الخاصة بها. ويمكن أن تُقدم النقابات العمالية وجهة نظرها حول ما يحدث بالفعل على أرض الواقع مقارنة بما تدعي الشركات أنها تقوم به.

يمتاز الـITF بقدرته على توفير تحقيقات لحالات انتهاك حقوق الإنسان في قطاع النقل البحري تستند إلى المنظور العمالي وتتماشى تماماً مع القوانين والمعايير الدولية، ولهذا السبب نشر الـITF دليل احترام الحقوق الإنسانية للبحارة في سلاسل التوريد العالمية في يوليو 2023 بهدف مساعدة الشركات الكبرى وأصحاب البضائع الآخرين في الوفاء بالتزاماتهم ببذل العناية الواجبة بحقوق الإنسان تجاه البحارة. شهد حفل إطلاق الدليل حضور شركات عالمية يبلغ حجم مبيعاتها



166 مليار جنيه إسترليني إلى جانب الهيئات النقابية الدولية، ومنظمات حقوق العمال، والمنظمات غير الحكومية.

يُحدد الدليل أربع خطوات يمكن للشركات الكبرى اتباعها لتحقيق التعاون مع الـITF:

- 1- اجتماع تمهيدي لتحديد أساليب العناية الواجبة بحقوق الإنسان المرتكزة على العمال في سلاسل توريد النقل والخدمات اللوجستية.
- 2- إجراء عملية تحقق سرية من جانب الـITF لتحديد مخاطر وانتهاكات حقوق الإنسان التي يتعرض لها البحارة على متن السفن التجارية.
- 3- إجراء حوار مع الـITF حول المخاطر والتخفيف من حدتها.
- 4- إبرام اتفاقية تعاون مع الـITF للعمل على منع انتهاكات حقوق الإنسان ومعالجتها.

في 29 مارس 2023، أبرم الـITF اتفاقية تاريخية مع مجموعة الأزياء الرائدة TFG في لندن، وهي مجموعة أزياء بارزة تمتلك علامات تجارية مثل Whistles و Hobbs. سيشهد هذا الاتفاق تعاون الشركة من أجل منع وتخفيف ومعالجة مخاطر حقوق الإنسان التي تواجه عمال النقل في كامل سلسلة التوريد الخاصة بها. سيشمل الاتفاق جميع عمليات النقل التي تديرها مجموعة TFG مباشرة، وكذلك عمليات النقل المتعاقد عليها من الباطن، وجميع عمال الشحن اللوجستيات والمستودعات.

لقراءة أو تنزيل دليل الـITF، انتقل إلى: rb.gy/ar82xs



جهود مكثفة يبذلها الـITF والنقابات لحماية عمال العبارات

يكثف الـITF ونقابات البحارة في أوروبا والمملكة المتحدة جهودهم لوقف المنافسة غير الشريفة في قطاع العبارات، وفقاً لما أفاد به ستيف ياندل، مساعد منسق قسم البحارة والملاحة الداخلية في الـITF

اتفاقية العبارات الجديدة تحتاج آلية قوية للتنفيذ

تفتقر اتفاقية العبارات الجديدة التي وقعتها فرنسا والمملكة المتحدة في 24 يوليو 2023 إلى إلزامية التطبيق. على الرغم من أنها تتضمن معايير التوظيف ورفاهية البحارة.

يبحث الـITF والاتحاد الأوروبي لعمال النقل الحكومات على بذل المزيد من الجهود لإلزام شركات العبارات ومالكها ووكلاء التوظيف بالامتثال لاتفاقية العبارات. ونحن ندعو إلى اعتماد معايير إلزامية تُطبَّق على كافة مشغلي العبارات في القنال الإنجليزي والبحر الأيرلندي وبحر الشمال، وذلك لإنهاء ظروف العمل المتدنية المستوى، وإعادة تأسيس معايير وأجور وحقوق لائقة من خلال التشريعات المطبقة بصرامة والمفاوضة الجماعية.

إن التعديلات التي أدخلت على قانون المملكة المتحدة لن تمنع شركات النقل البحري من الانخراط في ممارسات التوظيف والتسريح على شاكلة ما تقوم به شركة عبارات P&O، ولكنها ستلزم هذه الشركات بدفع الحد الأدنى للأجور في المملكة المتحدة طوال فترة تواجد السفن في المياه الإقليمية للمملكة المتحدة، ولا يزال يُسمح لشركات مثل العبارات الأيرلندية وعبارات P&O بمزاولة أنشطتها، على الرغم من عدم التزامها بالحد الأدنى للأجور الوطنية في المملكة المتحدة أو فرنسا. ■

برنامج الـITF العالمي للعبارات

يهدف البرنامج إلى:

- تحسين الصحة والسلامة
- التأكد من التزام الملاك والمشغلين بتنفيذ مسؤولياتهم المتعلقة بالسلامة بالشكل الصحيح
- تحديد تعرفة عادلة للعبارات حسب المسارات المختلفة
- وضع اتفاقية لمنظمة العمل الدولية معنية بالملاحة الداخلية
- تدريب المزيد من النساء للعمل في أقسام السطح والمحركات

إنجاز لنقابات البحارة بعد إنفاذ قانون جديد في المملكة المتحدة

في أعقاب الإقالة التعسفية لحوالي 800 بحار عبر تطبيق زوم من قبل شركة P&O للعبارات في عام 2022، أثمرت جهود الضغط والناصره التي قادتها نقابات نوتيلوس الدولية المنتسبة للـITF والنقابة الوطنية لعمال السكك الحديدية والبحرية والنقل (RMT) إلى إنفاذ قانون جديد في المملكة المتحدة، يوفر قانون أجور البحارة لعام 2023 ضمانات محدودة لدفع الحد الأدنى الوطني للأجور في المملكة المتحدة على متن السفن التي ترسو بانتظام في موانئ المملكة المتحدة.

النقابات تكثف جهودها

على نطاق أوسع، نظّم الـITF ونقاباته المنتسبة اجتماع مائدة مستديرة للعبارات في مانيليا في يونيو 2023، وذلك لتمكين ممثلي النقابات في قطاع العبارات من المشاركة بشكل أكبر في التنظيم النقابي والحملات التي تهدف لتحسين ظروف العمل على متن العبارات على مستوى العالم. وكانت أهم النتائج التي حققها المشاركون:

- كيفية تعزيز قوة النقابات وتقوية نقاباتهم.
- تعزيز المعرفة حول الـITF والتضامن العالمي والحملات.
- بناء روابط دولية وتبادل المعارف والخبرات والأفكار.

اتفق المشاركون على أن أفضل السبل لمنع أصحاب العمل من تسريح العمال بشكل تعسفي هي تشجيع البحارة على الانضمام إلى النقابات العمالية، وأن يكونوا على دراية تامة بالقوانين واللوائح التي تؤثر على حقوقهم، وأن يكونوا على اطلاع بالأنشطة التي تنصدي للمخاطر التي تهدد وظائفهم.



دعوة لجميع مصوري البحرية المبتدئين!

كاتي هيغينبتوم، رئيسة صندوق البحارة الـ ITF،
ترغب في الاستماع إليكم

"هل هذا مايكل جاكسون؟ لا، هذا أنا أحاول
تقليد حركاته حتى أحافظ على توازني مع وصول
ميل السفينة إلى 12 درجة، تساعدني هذه
الطريقة على الوقاية من الشعور بالدوار عندما
تتميل السفينة بشدة، التقطت هذه الصورة
أثناء انجرفنا في فريمانتل، أستراليا".

جون روبرت مارانيو - فازت صورته "12 درجة"
بالجائزة الأولى في عام 2023

نحن نعمل أيضاً بجهد لعرض صوركم أمام أصحاب النفوذ في الصناعة
والمنظمين وصناع السياسات في المنظمات الدولية، وكل ما نسعى
إليه هو تذكير العالم بالدور المحوري الذي يلعبه البحارة في نقل كل
شيء تقريباً، وذلك من خلال سرد قصصكم ومشاركة أفكاركم من
خلال صور فوتوغرافية مذهلة.

تفتح مسابقة التصوير الفوتوغرافي "الحياة في البحر 2024" أبوابها
أمام قبول المشاركات الجديدة في يوم 25 يونيو 2024 والذي يتزامن مع
يوم البحارة، وتنتهي فترة التقديم بعد ستة أسابيع في 15 أغسطس
2024.

سيتم الإعلان عن الفائزين في المسابقة في اليوم البحري العالمي، في
26 سبتمبر 2024.

دخلت مسابقة التصوير الفوتوغرافي التي ينظمها صندوق بحارة
الـ ITF حالياً عامها الخامس، وقد انطلقت هذه المسابقة بدافع الرغبة
في كشف واقع الحياة أثناء عمليات الإغلاق الناجمة عن جائحة
كوفيد-19، عندما واصل البحارة الحفاظ على عجلة التجارة العالمية
بينما أغلقت الدول حدودها، ومنذ ذلك الحين أخذت هذه المسابقة
منحى خاصاً بها:

- يعرض المتحف البحري الوطني العريق في غرينتش، لندن، عرضاً
رقمياً لمجموعة مختارة من الصور الفائزة لعام 2023 وذلك في الفترة
ما بين نوفمبر 2023 ومارس 2024.
- نجحنا في تنظيم معارض مذهلة في جميع أنحاء العالم، بما في
ذلك متحف 'يو أس أس كونسيتيوشن' في (بوسطن)، والمنظمة
البحرية الدولية في (لندن)، ومجلس الشيوخ وإدارة العمال
(المهاجرين الفلبين).
- ترقبوا صور بحارتنا في المتحف البحري في روتردام (من أغسطس
إلى أكتوبر 2024)، حيث سيتم عرض الصور الفائزة في مسابقات
التصوير الفوتوغرافي من 2020 إلى 2023 خلال أيام الموانئ العالمية
في روتردام، وفي مؤتمر المجلس الدولي للمتاحف البحرية.

الحياة في البحر 2024:

تبدأ المشاركة من 25 يونيو إلى 15
أغسطس 2024

الجائزة الأولى: 1,000 جنيه إسترليني

الجائزة الثانية: 750 جنيه إسترليني

الجائزة الثالثة: 500 جنيه إسترليني



دونوا التواريخ في مفكراتكم، وتحققوا من الموقع <https://www.seafarerstrust.org/what-we-do/photo-competition-2023>، وشاركوا صوركم وقصصكم عن 'الحياة في البحر'.

تطبيق جديد من الـITF لجعل الموانئ أماكن عمل أكثر أماناً

من فهم مخاطر الصحة والسلامة المهنية في أماكن عملهم. مع مراعاة السياق الوطني والإقليمي والدولي.

- وينقسم تطبيق موانئ السلامة والصحة المهنية إلى خمس وحدات. يمكن للمشاركين إكمالها وفقاً للسرعة التي تناسبهم:
- الوحدة 1: مقدمة إلى موانئ الصحة والسلامة المهنية.
 - الوحدة 2: كيف ولماذا تسوء الأمور.
 - الوحدة 3: تحديد المخاطر وتقييم الأخطار.
 - الوحدة 4: كيف نتحكم في المخاطر.
 - الوحدة 5: المعلومات والاتصال.

في نهاية كل وحدة، يجب على المشاركين اجتياز تقييم قصير بنجاح. قبل أن يتمكنوا من الانتقال إلى الوحدة التالية. عند الانتهاء من جميع الوحدات الخمس. يمكن للمشاركين إجراء تقييم نهائي داخل التطبيق أو عبر الموقع الإلكتروني للحصول على شهادة إتمام الدورة التدريبية المعتمدة من المركز الدولي للتدريب التابع لمنظمة العمل الدولية.

يمكن للعمال الدراسة بشكل منفرد، أو من خلال التدريب الجماعي الذي يقدم في أماكن العمل. ويتوفر دليل للمدربين. إلى جانب المواد الترويجية للدورة.

تتضمن المرحلة التالية من التدريب تقديم دورة تدريبية وجاهية لتدريب المدربين في مختلف أنحاء أميركا اللاتينية ومنطقة الكاريبي والعالم العربي. وسوف يعود الأفراد المختارون إلى أماكن عملهم لتدريب مئات العمال الآخرين على كيفية إنجاز الدورة التدريبية عبر التطبيق.

الهدف النهائي هو تقليل الإصابات والوفيات. وزيادة مشاركة العمال في جميع الأنشطة المتعلقة بالسلامة والصحة في الموانئ. ■

تُعتبر الموانئ بيئات عمل خطيرة للغاية. ويقع فيها عدد مروع من الوفيات المرتبطة بالعمل بين عمال الرصيف والبحارة. ستيف بيغز، كبير المساعدين في قسم عمال الرصيف في الـITF، يوضح كيف ستساعد الدورة التدريبية الجديدة القائمة على التطبيقات في جعل الموانئ أكثر أماناً للعمال

خلال العشرين عاماً الماضية، تجاوز عدد الوفيات المرتبطة بالعمل بين عمال الرصيف والبحارة أكثر من 700 حالة وفاة. تتطلب حماية سلامة وصحة العمال تغييراً جذرياً في الثقافة السائدة في قطاع الموانئ. كما أنها تتطلب تزويد العمال بالمعرفة اللازمة للمشاركة الفعالة مع الإدارة وأصحاب المصلحة الآخرين في تحسينات السلامة والصحة في الموانئ.

استجابة لمطالب النقابات، تعاون الـITF وصندوق بحارة الـITF معاً لتطوير أداة مبتكرة عبر الإنترنت لعمال الموانئ.

تم إطلاق تطبيق موانئ السلامة والصحة المهنية الجديد 'OSH Ports' في العالم العربي في عام 2021 وقد توسع الآن ليشمل أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي. ويمكن للعمال الآن الوصول إلى معارف الصحة والسلامة المهنية القوية التي يتضمنها التطبيق باللغات العربية والبرتغالية والإسبانية والإنجليزية.

تم إعداد هذا التطبيق من قبل نخبة من خبراء الصناعة. وبمساهمة من نقابات عمال الرصيف المنتسبة للـITF. كما يحظى التطبيق بدعم من مركز التدريب الدولي التابع لمنظمة العمل الدولية (ILO-ITC).

يقدم التطبيق دورة تدريبية تستند إلى أفضل الأبحاث والممارسات في هذا المجال. وهو يغطي أساسيات الصحة والسلامة المهنية. وهو مخصص لقطاع الموانئ. تم تصميم التطبيق لتمكين المستخدمين

قم بتنزيل التطبيق عبر متجر جوجل بلاي أو متجر تطبيقات آبل، أو عبر الإنترنت من خلال www.oshports.org

نقابات الصيادين في غرب إفريقيا تناضل من أجل حقوقهم الثابتة

حملة منسقة من قبل نقابات الصيادين في السنغال وساحل العاج لإرغام مالكي سفن التونة الإسبانية والفرنسية على احترام الشروط التي تعهدوا بها في اتفاقيات الاتحاد الأوروبي. وهذا ما يوضحه مايكل أوبراين، خبير مصائد الأسماك في الـITF

تعهد اتفاقيات الشراكة المستدامة لمصائد الأسماك بالاتحاد الأوروبي بأن يحصل الصيادون المحليون على راتب شهري لا يقل عن الحد الأدنى العالمي للبحارة الذي حددته منظمة العمل الدولية. والذي يبلغ حالياً 658 دولاراً أمريكياً. غير أن الواقع يشير إلى أن الصيادين في غرب إفريقيا يتقاضون عادةً حوالي ثلث هذا المبلغ.

في يونيو 2023، نفذ الصيادون إضراباً بارزاً لمدة أربعة أيام على متن أكثر من 60 سفينة صيد في جميع أرجاء إفريقيا للمطالبة بالعدالة.

يؤكد مالكو سفن الصيد الأوروبية أنهم ملتزمون بالفعل بالحد الأدنى للأجور الذي تحدده منظمة العمل الدولية، إلا أن الحقيقة تكمن في أنشطة الوسطاء المحليين الذين يتعاقدون معهم. يتولى هؤلاء الوسطاء مسؤولية توظيف الصيادين وإدارة روابتهم نيابةً عن أصحاب العمل. وبالتالي لا يمكن استبعاد قيام هؤلاء الوسطاء باقتطاع حصة غير قانونية من روابت الصيادين.

لعبت السلطات العمالية والبحرية المحلية في السنغال وساحل العاج دوراً ضعيفاً في هذا النزاع. فقد تدخلت لإنهاء الإضراب. وأشرفت منذ ذلك الحين على عملية تفاوض مليئة بالعيوب بين الوسطاء المحليين والنقابات. وقد نتج عن ذلك اتفاق مؤقت يلزم أصحاب العمل بدفع 57% فقط من الحد الأدنى لأجور البحارة الذي حددته منظمة العمل الدولية.

أثار الـITF والاتحاد الأوروبي لعمال النقل (ETF) هذه الفضيحة مباشرة مع المفوضية الأوروبية ومنظمة يوروبيش (Europeche). وهي مجموعة تمثل أصحاب عمل قطاع صيد الأسماك في الاتحاد الأوروبي. وجنباً إلى جنب مع نقاباتنا المنتسبة في فرنسا وإسبانيا وغرب إفريقيا. طالبنا منظمة Europeche بالتعاون معنا مباشرة للتفاوض بشأن اتفاقيات جماعية معتمدة من الـITF. ■



تكثيف عمليات تفتيش سفن الصيد

عزز الـITF قدرته على تفتيش سفن الصيد من خلال تدريب عشرة مفتشين إضافيين. وذلك بهدف تعزيز السلامة والعمل اللائق في هذا القطاع. وفقاً لما أفاد به روسن كارافاتشيف، منسق مصائد الأسماك في الـITF

في إطار ورشة عمل شبكة مفتشية دعم مصائد الأسماك في الـITF التي عقدت على مدى ثلاثة أيام في بانكوك، تايلاند. في أكتوبر 2023، اكتسب مفتشو الـITF المعينون حديثاً خبرات حول كيفية تقديم الدعم للصيادين المهجورين. وغير المدفوعة أجورهم. والمتعثرين على متن سفن الصيد حول العالم من خلال تطبيق المعايير الدولية. وإجراءات الـITF، وآلية عمل الشبكة وإجراءاتها.

اتفق المشاركون على ضرورة تنظيم الـITF لحملة من أجل توفير الوصول المجاني إلى الإنترنت للصيادين على متن سفن الصيد. والتفاوض على اتفاقيات المفاوضة الجماعية الوطنية المعتمدة من الـITF أو ما يعادلها لتغطية سفن الصيد.

بدأ الـITF في برنامج تدريب المفتشين على تفتيش سفن الصيد في عام 2010. واليوم، يضم البرنامج 15 مفتشاً والعديد من مسؤولي اتصال الـITF الذين يقدمون الدعم للصيادين المعرضين للمخاطر. وفي عام 2023، نفذوا أكثر من 100 عملية تفتيش لسفن الصيد. ■

إذا كنت تعمل على متن سفينة صيد وتحتاج إلى مساعدة، فأرسل بريدك الإلكتروني إلى fishsupport@itf.org.uk.



الاتحاد الدولي
لعمال النقل

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

مواقع الـITF الإلكترونية



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



www.itfshipbesure.org - اطلع على كل ما تحتاج لمعرفته إذا كنت تبحث عن وظيفة، بما يشمل الاحتمالات الحالية



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

تطبيقات الـITF المجانية - متوفرة لنظامي التشغيل IOS و Android

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

بحارة الـITF

- حقق ما إذا كانت سفينتك مشمولة باتفاقية من الـITF
- اكتشف من أين حصل على المساعدة في الأزمات
- تواصل مع الـITF
- ابحث عن مفتش للـITF أو نقابة بحرية منتسبة إليه
- ابحث عن معلومات ونصائح حول الصحة والحياة



الـITF على مواقع التواصل الاجتماعي

• تابعنا وشارك برأيك في آخر الأخبار عبر الهاشتاغ www.facebook.com/itfseafarers وعلى منصة X com/ITFseafarerssupport



• تابعنا على www.instagram.com/ITFseafarerssupport