

نشرة البحارة



الاتحاد الدولي لعمال النقل

العربية | العدد: 2020/34

B

تسليط الضوء

على انتهاكات

بلومنتال



في هذا العدد:

التجريم: إعرف حقوقك

الشبكات تساهم في مساعدة البحارة

دليلك القابل للسحب للحصول على المساعدة

المحتويات

5-10

الحياة
في البحر

4

حملة أعلام
المواءمة
FOC

دليل قابل
للسحب

ثمانى صفحات من معلومات
الاتصال والمشورة

17-18

MLC
اتفاقية العمل
البحري

14-16

التجريم

11-13

النقابات
العمالية

22-24

ملف:
المفتشية

21

مناطق
خطرة

20

ملف:
لينا ديرينج
NSU

19

ILO
منظمة العمل
الدولية

30

وجهة نظر
البحارة

28-29

الـITF في العالم
العربي وإيران

26-27

الصحة
والحياة

25

تطورات
الصناعة

34-35

عمال
الرصيف

32-33

الصيادون

31

صندوق
بحارة الـITF

الإتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) هو اتحاد نقابات دولي لنقابات النقل. ويمثل ما يقارب من 18.5 مليون عامل نقل من 670 نقابة في ما يقارب 150 دولة، ويضم بما في ذلك ما يقارب من 910,000 بحار. وهو منظم في ثمانى أقسام قطاعية هي: البحارة، صيادو السمك، الملاحة الداخلية، الرصيف، السكك، نقل الطرق، الطيران المدني وخدمات السياحة. ويمثل عمال النقل حول العالم والتضامن. ولدى الـITF 143 مفتش ومسؤول اتصال يعملون في الموانئ حول العالم.

نشرة بحارة الـITF رقم 34 / 2020

صدر هذا العدد في عام 2020 من قبل الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)، 60/49, Borough Road, London SE1 1DR، المملكة المتحدة وتوفّر نسخ من نشرة البحارة باللغات (الإنجليزية والعربية والبورمية والألمانية والصينية والألمانية والإندونيسية واليابانية والروسية والإسبانية والتركية) ويمكن طلبها من الـITF على العنوان أعلاه. يمكنك أيضا تحميل نسخة الـPDF من خلال <http://www.itfglobal.org/en/resources/reportspublications/seafarers-bulletin/>

الصفحة الإلكترونية: www.itfseafarers.org | البريد الإلكتروني: mail@itf.org.uk | هاتف: 2733 7403 (20) 44+ | فاكس: 7871 7357 (20) 44+
النسخة العربية: ترجمة: عبد الله عصام، تصميم: خلف بعلاوي، مراجعة: بلال ملكاوي

ترحيب

نرحب بكم في نشرة البحارة، وهي المجلة التي تساعد مجتمع البحارة، والصيادين وعمال الرصيف من أجل أن تكونوا أكثر وعياً بحقوقكم العمالية ولمعرفة من أين يمكنكم طلب المساعدة عندما تكونون في مأزق.

نعرض هنا القانون الدولي التاريخي الجديد بشأن العنف والتحرش في العمل، والذي يجب أن يجعل بيئة العمل أكثر أماناً وأقل إجهاداً لجميع عمال النقل البحري.

قصة الغلاف هي حول حملة الـITF التي تستهدف مالك السفينة الألمانية بلومنتال، وهو مستغل لحقوق البحارة بشكل متكرر، وكيف ساعدنا استخدام وسائل التواصل الاجتماعي في إظهار ونشر إجراءاتنا ضد الشركة.



نحن ننظر إلى المخاطر التي يواجهها البحارة من كونهم كبش فداء في التحقيقات الجنائية عندما تكون سفينتك مشتركة في حادث أو يتم اكتشاف مواد مهربة على متن السفينة. نود أن نشارككم التجربة المروعة التي مر بها الكابتن الأوكراني جينادي جافريلوف ونقدم النصيحة فيما يجب عليكم فعله إذا واجهتكم تهماً جنائية.

في موضوع الحياة في البحر نبرز النجاحات التي حققها مفتشونا ونقاباتنا وغيرهم في الفوز بظروف محسنة على متن السفن واستعادتهم للأجور المستحقة ومساعدتهم للبحارة المهجورين.

يسرني أن أعرفكم بالمفتشين الجدد لدينا وأخبركم عن شبكات الاتصال الإقليمية التي تتوسع لدينا، والتي تعزز من قدرتنا على الوصول إلى موانئ جديدة والتعامل مع المكالمات المتزايدة التي تطلب المساعدة. وهناك بعض الأخبار الجيدة في منطقتنا في العالم العربي وإيران.

الخطر الكبير المتمثل بتدهور الصحة العقلية للبحارة تجدره على صفحات الصحة والرفاهية وصندوق رعاية بحارة الـITF، إلى جانب الجهود التي يبذلها الـITF والنقابات لإحداث التغيير في الصناعة.

في هذا العدد نجري مقابلة مع لينا ديرينج من نقابة البحارة النرويجية، وهي إحدى الطلبة المتدربين لتشاركنا تجربتها في أول مرة تعمل فيها على متن السفينة.

تعرفوا على كيفية تجنب عمليات الاحتيال في التوظيف واحصلوا على المشورة الصحيحة التي تتعلق بالعقود ضمن دليلنا القابل للسحب والمكون من ثماني صفحات، والذي يوضح أيضاً كيفية الاتصال بمفتشي الـITF.

أنتم أقوياء بانضمامكم إلى اتحاد الـITF. أرجوكم انضموا إلينا.

ستيفن كوتون

الأمين العام للـITF

حملة ال-ITF لأعلام المواءمة FOC بالأرقام (2019)

مجموع الرواتب
المستعادة بأثر رجعي
(حتى صدور هذه النشرة)



تفتيشات ال-ITF
(حتى صدور هذه النشرة)

إجمالي عدد السفن التي تم تفتيشها مقسمة إلى سفن بدون مشاكل وسفن يوجد بها مشاكل.



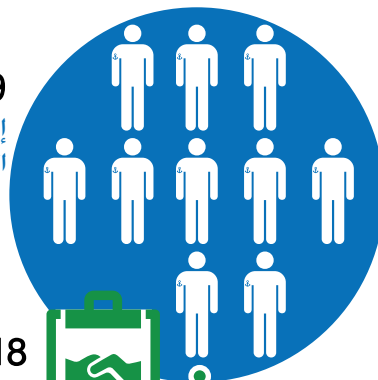
■ عدد التفتيشات 9,798

■ بوجود مشاكل 7,662

■ دون وجود مشاكل 2,136

السفن والبحارة الذين
تشملهم اتفاقيات ال-ITF
(حتى صدور هذه النشرة)

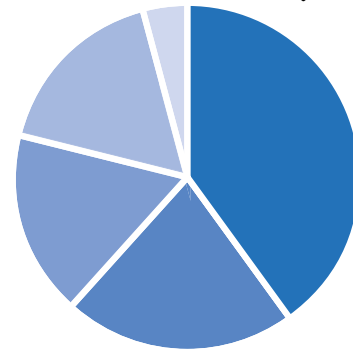
311,489
إجمالي عدد
البحارة المغطيين



12,818
مجموع عدد
الاتفاقيات



أهم خمس مشاكل حسب النوع
وجدت خلال تفتيشات ال-ITF
(حتى صدور هذه النشرة)



■ اتفاقية 3,001

■ أجور مستحقة 1,611

■ خرق للعقد 1,296

■ عدم الإلتزام بالمعايير الدولية 1,253

■ طبية 307

قصاص من خِط المواجهته

عودة طاقم السفينة "قسوة" إلى أوطانهم بعد محنة استمرت 13 شهراً

يقول محمد الرشيدى، مفتش الـITF ومنسق شبكة الاتصال بالعالم العربي وإيران، إن إعادة أفراد طاقم السفينة قسوة إلى أوطانهم بعد أن تقطعت بهم السبل لمدة 13 شهراً هي آخر التطورات في واحدة من أسوأ حالات هجر البحارة التي شاهدها.

بعد هجر البحارة في ميناء صفاقس في تونس وتركهم بدون أجر أو طعام أو وقود، تمكن الطاقم الموجود على متن السفينة أخيراً من العودة إلى أوطانهم في 31 مايو 2019.

لقد عاد كل من البحارة الإثني عشر - وهم من الهند، وبنجلاديش، وباكستان، وميانمار - إلى أوطانهم محملين بألاف الدولارات التي هي عبارة عن أجورهم المستحقة وغير المدفوعة لمدة ثمانية أشهر، والتي بلغ مجموعها 130,952 دولاراً أمريكياً.

أصبحت الإعادة إلى الوطن ممكنة فقط بسبب التعاون والدعم الذي لمسناه خلال تلك الأشهر الصعبة الطويلة من الأخاد العام التونسي للشغل UGTT المنتسب للـITF ومن الهيئة الأخادية للنقل بدولة الإمارات العربية المتحدة.

خلال السنوات الثلاث الماضية، كان هذا الطاقم هو الطاقم الثالث الذي تواجد على متن الناقل التي ترفع العلم الإماراتي والتي قام الـITF بمساعدتهم وإعادتهم بنجاح إلى وطنهم بعد أن تم هجرهم في البحر من قبل شركة الكو لخدمات الشحن. في الوقت الذي عانى فيه هذا الطاقم وعائلاتهم، كانت شركة الكو لخدمات الشحن تتصرف بدون رادع.

مارسات شركة الكو لخدمات الشحن ليس لها مكان في الصناعة البحرية الحديثة، لا ينبغي على أي بحار أن يخوض مثل هذه التجارب الرهيبة. هجر البحارة هو سرطان بالنسبة للصناعة البحرية التي يجب على جميع الجهات الفاعلة في الصناعة أن يعملوا معاً للقضاء عليه. ■

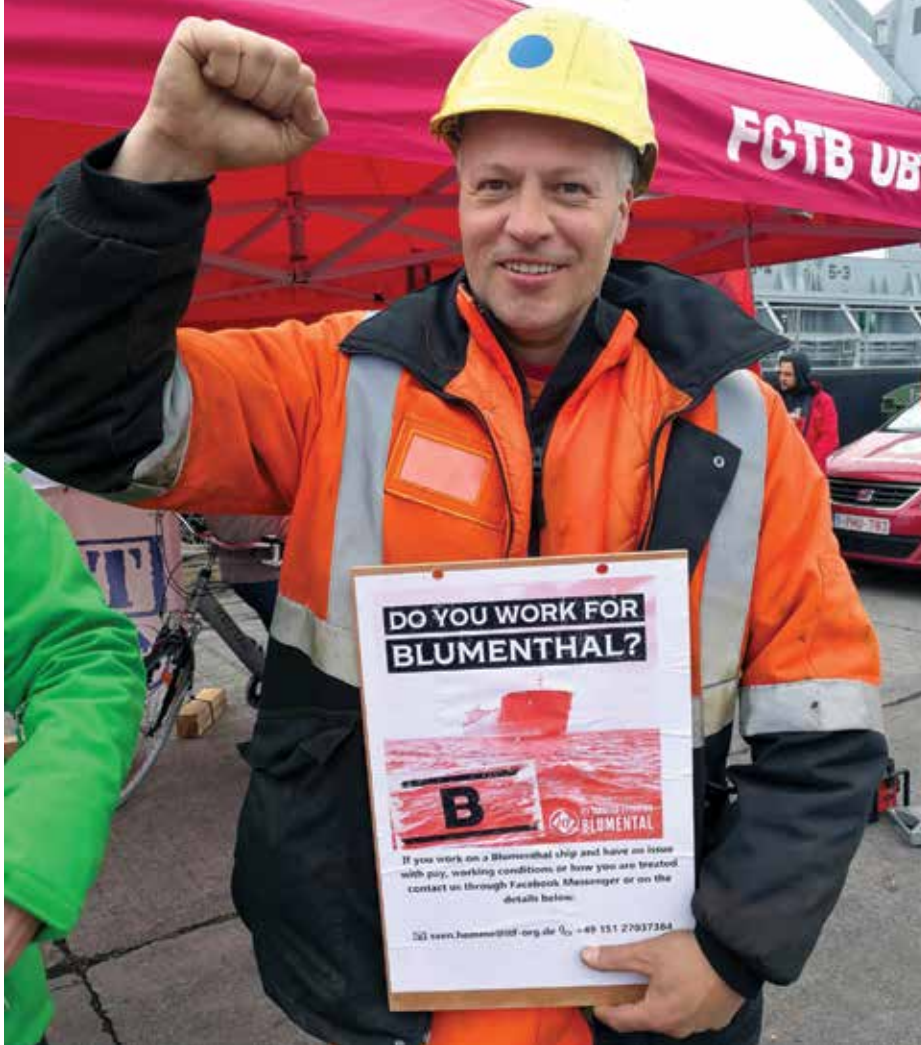


”نحن عائدون إلى الوطن بعد 13 شهراً. بفضل الـITF والشكر الخاص لمحمد الرشيدى والكابتن ماجد (مسؤول اتصال الـITF في ميناء صفاقس) على مساعدتهم لنا، نحن عائدون إلى الوطن ومعنا أجورنا. شكراً جزيلاً.“

بحارة قسوة قبل عودتهم إلى الوطن

الـITF يستهدف بلومنتال بسبب استغلالها المستمر للبحارة

جون ام كي بلومنتال من هامبورغ هي شركة ألمانية قديمة وتقليدية. ولكن من المحزن، كما يقول سفين هيم، وهو مفتش الـITF، أن هذه الشركة مشهورة أيضاً بتقاليد أخرى، وهي أنها معادية لل نقابات وتعامل البحارة مثل العبيد. وهو هنا يكشف عن حملة الـITF، التي يقودها بنفسه ضد هذه الشركة التي تعتدي باستمرار على حقوق العمال



- حيث يمكن أن يؤدي الفشل في أي منهما إلى حوادث خطيرة. تم احتجاز سفينة ليتا من قبل سلطنة الميناء ولم يفرج عنها إلا بعد ثمانية أيام. ومع ذلك، فقد وجد فحص المتابعة الذي جرى في 23 أغسطس في أنتويرب، بلجيكا تسعة أوجه قصور متبقية.

شهدت الحملة قيام مفتشي الـITF وجهات الاتصال بفحص ومراجعة أسطول الشركة في الموانئ في جميع أنحاء العالم لضمان رفاهية أطقمها. لقد حققوا من أن يتم دفع أجور الأطقم بشكل صحيح، وتغذيتهم بشكل كاف والحفاظ على جميع حقوقهم. إن حماية حقوق البحارة العاملين في سفن بلومنتال هي أولويتنا الأولى.

وقد تضمنت الحملة أيضاً احتجاجات بالقرب من السفن، والضغط على أصحاب المصلحة والإيداع في استخدام وسائل التواصل الاجتماعية، بما في ذلك (LinkedIn). لنشر الإجراءات. حصلنا على أكثر من نصف مليون زيارة على منشوراتنا عبر فيسبوك التي تهاجم الإدارة السيئة للشركة، حيث يراقب العديد من العاملين في الصناعة هذه المنشورات.

أدت الدعوة عبر قنوات الـITF في وسائل الإعلام الاجتماعية إلى كشف البحارة الحاليين والسابقين في بلومنتال عن تقارير محزنة عن التخويف والتهديد وسوء المعاملة بما في ذلك العمل

الشاطيء.

ومع تطور الحملة، اكتشفنا دليلاً دامعاً على أن سوء المعاملة وتخويف البحارة كان منهجاً عبر أسطول بلومنتال العالمي.

خذ على سبيل المثال سفينة ليتا التي ترفع علم ليبيريا. في مايو 2019، بينما كانت السفينة ترسو بالقرب من المياه البرازيلية، اتصل طاقمها بالـITF وأبلغوا عن إجبارهم على جمع مياه الأمطار بواسطة الأقمشة المشمعة من أجل توفير إمدادات كافية من المياه على السفينة.

في 1 يوليو 2019، بعد ورود شكوى من أحد البحارة، صعدت سلطة الميناء البلجيكية (PSC) على متن السفينة ليتا واكتشفت 35 وجهاً من أوجه القصور في الظروف الأمنية وظروف العمل في السفينة.

اشتملت هذه الانتهاكات الخطيرة على انتهاكات مثل أعطال في إضاءة الطوارئ، وأجهزة إنقاذ الحياة غير الصالحة للاستعمال، وعدم كفاية تدريب الطاقم على الحماية من الحرائق، وقضايا عامة تتعلق بأنظمة السلامة والإجراءات على متن السفينة. اكتشف المفتشون أيضاً سلسلة من المنشكلات الهيكلية. اشتملت على أبواب صدئة وغير آمنة ومنعطلة، إن الصيانة المناسبة لمعدات السفن لا تقل أهمية عن العلاج المناسب للبحارة

لدى بلومنتال 30 سفينة من سفن أعلام المواءمة (FOC) - سفينة منها تحمل علم ليبيريا و11 تحمل علم جزر كايمان. وعادةً ما تحتوي عقود التاجير في الشركة على بنود تحظر فيها اتفاقيات المفاوضات الجماعية وغالباً ما تحتوي على بنود تمنع المستأجرين من استخدام سفن الشركة في الموانئ والبلدان التي يتواجد فيها الـITF بشكل قوي.

عندما يكون مفتشو الـITF على وشك الصعود إلى سفن الشركة، تطلب بلومنتال من طاقمها التوقيع على إقرارات توضح مدى سعادتهم وأنهم لا يريدون أي اتصال مع الـITF أو نقاباته. في بعض الحالات، هذه الإقرارات تهدد بإجراءات قانونية ضد التدخل النقابي.

يخلق هذا الضغط النفسي مناخاً من الخوف بالنسبة للبحارة على متن السفن. وكذلك الخوف من عدم حصولهم على عقد عمل جديد، أو الخوف من تهديدات أخرى ضدهم أو حتى ضد عائلاتهم.

تعامل الـITF مع العديد من الحالات على متن سفن بلومنتال، حيث قامت مفتشية الـITF بحملة من الإجراءات استهدفت الشركة عقب احتجاج ناقلة المواد السائبة المسجلة في ليبيريا أنا إليزابيث في أستراليا في مارس 2019 بعد أن اشتكى الطاقم من عدم كفاية الطعام وتأخر الأجور واقتطاعها والبلطجة على متن السفينة والحرمات من إجازة



التفتيشات تقدم تحسينات كبيرة لطاقم سفينة أبريل دريم

كشفت زيارة المتابعة أن مالك السفينة قام بتصحيح معظم أوجه التقصير السابقة، وفقاً لما ذكره مفتش الـITF ميلكو كروجا

بينما كانت السفينة أبريل دريم التي ترفع علم مولدوفا تقوم بتحميل شحنات الأخشاب في باكار، كرواتيا في مارس ٢٠١٩، صعد الـITF على متنها للتحقق مما إذا كان قد تم تصحيح أوجه القصور التي كان الـITF قد حدها من قبل.

تضمنت الشكاوى المقدمة إلى الـITF تأخر الأجور وعدم كفاية الطعام وعدم السماح للطبيب بزيارة السفينة التي يبلغ عمرها ٤٣ عاماً.

كشفت التفتيش الثاني أن مالك السفينة وهو شركة كونكورديا ماريتايم ومدراء السفينة وهم شركة بلو باي انفستمننتس المحدودة، وكلاهما من جزر مارشال، تعاونوا مع سلطة الميناء لمعالجة بعض أوجه القصور. لقد وجدنا ثلجات ملبئة بالطعام، وهو ما يكفي أفراد الطاقم البالغ عددهم ١٣ فرداً لمدة شهرين. كما أن الكبائن كانت في حالة جيدة وكانت غسالات الملابس تعمل أيضاً. كان الطاقم عموماً في صحة جيدة وتمت الموافقة على زيارة طبيب أسنان لإجراء عملية جراحية.

تم دفع الأجور المتأخرة عن شهر يناير وادعى القبطان أن الشركة قد جهزت الأجور لشهر فبراير (على الرغم من أنه لم يستطع تقديم دليل على ذلك). لم تعد السفينة تنتهك بنود اتفاقية العمل البحرية MLC فيما يتعلق بدفعات الرواتب.

الأجور الشهرية على متن أبريل دريم هي أقل من الحد الأدنى الذي تقره منظمة العمل الدولية، لكن في الوقت الحالي لا يمكننا إصدار خذير إلى المالك، لأن احترام الحد الأدنى للأجور الذي تفرضه منظمة العمل الدولية لا يتم العمل به إلا كتوصية بموجب اتفاقية العمل البحري.

خلال المقابلات الفردية مع أفراد الطاقم، عبر البحارة السوريون والمصريون بشكل رئيسي عن رضاهم عن الظروف على متن السفينة. ■

الإضافي القسري، وحجز الأجور والتمييز على أساس الجنسية.

كانت هناك اضطرابات في أسطول بلومنتال في جميع أنحاء العالم، وأصبح العديد من المستأجرين أكثر تردداً في استخدام سفن الشركة. لم تقم ميرسك، التي تستأجر سفينة الحاويات تايجر من بلومنتال، بتجديد عقودها بعد علاقة استمرت لمدة 14 عامًا.

استجابت السفن التي ترفع العلم الليبيري أيضاً، من خلال جعل بلومنتال تصدر اتفاقيات توظيف للبحارة SEAS جديدة ومتوافقة مع زيادة الحد الأدنى من مستويات التطعيم في جميع سفنهم بعد قيام الـITF بنشر الأحكام المنخفضة

”لقد تحدثت البحارة عن

قصص بشعة من الاستغلال والتمييز على سفن بلومنتال، وهي ممارسات لا مكان لها في الصناعة البحرية. هذه الانتهاكات المنهجية لحقوق المروء في العديد من سفن أعلام المواءمة التي يديرها مشغلون عديمي الضمير مثل بلومنتال.“

جاكلين سميث، المنسقة البحرية في الـITF

والخطيرة لطاقم السفن. كما كانت هناك أيضاً تحسينات على الحزون من الأغذية وإمكانية الحصول على المياه العذبة المجانية.

ومع ذلك، وعلى الرغم من تأثير حملتنا وحقيقة أن الصناعة تراقب عن كثب هذه الشركة، إلا أنه لا تزال بلومنتال ترفض الدخول في مفاوضات بشأن اتفاقيات المفاوضة الجماعية مع الأخاد الألماني فيردى وغيره من النقابات المنتسبة للـITF. ما زلنا ننتظر ردًا إيجابياً على دعوتنا لرئيس بلومنتال ماتياس-كي ريث للتعاون والعمل مع الـITF لرفع المعايير للعاملين عبر أسطولهم في سفن أعلام المواءمة FOC. قمنا بتذكيره بأن المستأجرين الذين يتحلون بروح المسؤولية يختارون السفن المعتمدة من قبل الـITF عندما يقررون استئجار السفن وأن نظام أعلام المواءمة FOC غير المنظم الذي يسمح باستغلال البحارة وإساءة معاملتهم يمثل لهم مخاطرة لا يرغبون باقتحامها.

يبدو أن بلومنتال ترفض أن تكون جزءاً من التغيير لتحسين الصناعة البحرية وضمان حقوق وحرية وظروف عمل البحارة. لكن الـITF سيستمر في توخي اليقظة وسيواصل الضغط على هذا المشغل الذي لا ضمير له. ■



أستراليا تحظر ناقلات البضائع السائبة بسبب انتهاكاتها لحقوق البحارة

أدت عمليات التفتيش التي قام بها الـITF إلى حظر ناقلتين للبضائع السائبة من الموانئ الأسترالية في يوم واحد لانتهاكهما حقوق البحارة الأساسية، وفقاً لما أفادت به مفتشة الـITF سارة ماجوار

لقد عثرنا أيضاً على وثائق مزورة، بما في ذلك مجموعات من حسابات الأجور، والتي تم استخدامها لإخفاء سرقات الرواتب والانتهاكات لاتفاقية العمل البحري MLC.

قامت سلطة الميناء AMSA بالتصرف على الفور بناء على النتائج التي توصلنا إليها وقامت باحتجاز السفينة.

تم إعادة البحارة إلى أوطانهم في 13 سبتمبر 2019 مع أجورهم البالغة 69,987.72 دولار أمريكي نقداً. بالنسبة لكل بحار استطعنا الحصول على راتب إجمالي لكل بحار لمدة شهرين، بالإضافة إلى النقص في رواتبهم عن الأشهر الثلاثة السابقة بالإضافة إلى راتب أساسي إضافي عن شهرين. وبما يتماشى مع اتفاقية المفاوضة الجماعية مع النقابة المنتسبة للـITF في هونغ كونغ.

وجدنا قصة مماثلة من عدم الدفع المتعمد على سفينة شينغ جينغ هاي. وقد تم دفع الرواتب للطاقم في وقت متأخر عن شهري مايو ويونيو. في حين أن الرواتب عن شهري يوليو وأغسطس والتي بلغت أكثر من 103,070 دولار أمريكي لا تزال مستحقة. اختار البحارة البقاء على متن السفينة وأكدوا أن رواتبهم قد تم دفعها بعد 24 ساعة من تفتيش الـITF.

أما مشغل السفينة وهو شركة داليان أو شن بروسبيريتي إنترناشيونال شيب ماجمنت، فقد تم خذيرها سابقاً بشأن الأجور غير المدفوعة على سفينتها الأخرى، شينغ نينغ هاي، في تسمانيا. ■

تم حظر الناقلات فورتشن جينيس في ميناء غلادستون والناقلة شينغ جينغ هاي في ميناء بريزبان من قبل هيئة السلامة البحرية الأسترالية (AMSA) لمدة 12 شهراً و 18 شهراً على التوالي في 13 سبتمبر 2019 لفشلهما في دفع كامل الأجور لطاقميهما في الوقت المحدد. وهذا يعتبر انتهاكاً جسيماً لاتفاقية العمل البحري (MLC).

صعد الـITF على متن الناقلات فورتشن جينيس التي ترفع علم بنما بمجرد رسوها في ميناء جلادستون في 5 سبتمبر 2019 بعد أن أبلغ أفراد الطاقم بأنهم يستحقون عشرات الآلاف من الدولارات كأجور غير مدفوعة.

تعود ملكية السفينة إلى شركة يونيون فورتشن البحرية التي تتخذ من الصين مقراً لها وتديرها شركة فورتشن جينيس ماجمنت المحدودة. وقد استأجرتها شركة أو شن كوربوريشن الكورية لنقل الفحم من ميناء جلادستون إلى ميناء تايان في كوريا الجنوبية.

كان هناك على متن السفينة ثمانية من أفراد الطاقم من ميانمار، حيث أنهم لم يتقاضوا رواتبهم بشكل مقصود وباللغة ما بين 8,000 و 10,000 دولار أمريكي للفترة ما بين شهري أبريل وأغسطس.

أخبرنا الرجال أنهم تعرضوا للتهديد وأجبروا على العمل لساعات إضافية ولم يحصلوا على رواتبهم. كما أنهم طلبوا المساعدة من أجل إعادتهم إلى ميانمار لأنهم كانوا قلقين على سلامتهم إذا ظلوا على متن السفينة.



”لقد تصرف مشغل فورتشن جينيس بطريقة غير شريفة ووحشية تجاه البحارة، بينما أظهر مشغل شينغ جينغ هاي إخفاقاتاً منهجاً في ضمان دفع رواتب البحارة بالشكل الصحيح.“

AMSA (سلطة رقابة الميناء الأسترالية)



الـITF يبنى أسس حملته ضد سفن أعلام المواءمة التايوانية

المنسق الوطني للـITF دين سامرز ومساعد المنسق مات بورسيل
يدينان الانتهاكات المستمرة لاتفاقيات الـITF عبر أسطول سفن
أعلام المواءمة (FOC) التايوانية

بهذا البحار في مطار شنغهاي ونقلوه إلى مركز الشرطة، حيث تعرض للضرب والاحتجاز.

في اليوم التالي، اتصلت أخت البحار بالـITF قائلة إنه لا يوجد لأخيها مشاكل مع الشركة، وأن جميع أجوره قد استلمها وأنه لا يريد مواصلة التحقيق مع ويزدوم. منذ ذلك الحين، أكد الـITF أن البحار لم يعد محتجزاً ولم ترد أي تقارير عن تهديدات تمس بسلامته.

بالصدفة الحضة، تم الصعود على متن سفينتين لشركة ويزدوم في ملبورن ونيوكاسل وتم جمع أدلة تدعم إدعائنا بسرقتهم للأجور. في ملبورن، حاول الوكلاء المحليون منع مات من الصعود إلى السفينة، وبالفعل لم يتمكن من ركوب السفينة إلا بعد وقت طويل وبدعم من الفرع الفيكتوري للنقابة البحرية الأسترالية (MUA).

في هذه المرحلة، نحن نقوم ببناء دعوى ضد كل من شركتي ويزدوم واس دبليو شيبينج وسوف نسعى إلى أن نوضح للسلطات الأسترالية بأن هذه السفن لا ينبغي احتجازها فحسب بل يجب حظرها من الرسو في الموانئ الأسترالية. ■

في أوائل عام 2019، قدم الـITF مطالبة للشركة التايوانية اس دبليو شيبينج تتضمن دفع مبلغ 3 ملايين دولار. وهذا المبلغ يشمل الأجور المحتجزة لطاقمهم اليومي وكذلك يشمل الفروقات بين تكلفة الـITF الإجمالية للطاقم الـITF TCC ومعيار الأجور المتدني في الشركة. في وقت لاحق من هذا العام، بدا أن الشركة الشقيقة ويزدوم البحرية قد أصبح لديها مشكلة أكبر.

تمتلك ويزدوم 130 سفينة كبيرة تعمل في الأسواق العالمية لتجارة الحمولات السائبة ضمن أعلام المواءمة. يقوم مات بورسيل بتنسيق الجهد الدولي لفضح إساءات الشركة المنهجة ضد البحارة من خلال دفعهم لأجور منخفضة للبحارة الصينيين والبورميين والفيتناميين.

نحن نعتقد أن سفن ويزدوم تقوم بإرسال إيصالات زائفة بأجور البحارة إلى أوطانهم. لقد قامت مؤخراً بتقديم معلومات عبر التليكس عن ثمانية سفن بما زاد من شكوكنا في أن ويزدوم مثل شقيقتها شركة اس دبليو شيبينج لا تدفع سوى نصف متطلبات الأجور حسب اتفاقية الـITF.

من احد الأمثلة المأساوية لطغيان شركة ويزدوم، أنه تم نقل بحار شاب من سفينته في برشلونة وأعيد إلى الصين فقط للاشتباه في أنه خدث إلى الـITF. علم الـITF أن ممثلي الشركة التقوا

”نعتقد أن سفن ويزدوم
تقوم بإرسال إيصالات
زائفة بأجور البحارة إلى
أوطانهم. لقد قامت
مؤخراً بتقديم معلومات
عبر التليكس عن ثمانية
سفن بما زاد من شكوكنا
في أن ويزدوم مثل
شقيقتها شركة اس دبليو
شيبينج لا تدفع سوى
نصف متطلبات الأجور
حسب اتفاقية الـITF.“



المفتشون يطاردون ناقلة جولف مشرف

شارك تسعة مفتشين من الـITF في العديد من الموانئ في ملاحقة جولف مشرف لمدة سبعة أشهر في عام 2019 بسبب إخفاقاتها المتكررة في دفع الأجور في الوقت المحدد. خوان فيلالون جونز، مفتش الـITF في تشيلي، يروي لنا القصة

تم احتجاز ناقلة النفط "جولف مشرف" التي ترفع علم ليبيريا للمرة الأولى في 5 مايو في ميناء فيراكروز، في المكسيك على يد المفتش إنريكي لوزانو. تأخرت رواتب البحارة لمدة شهرين وانتهت معظم عقود البحارة. شركة الإدارة في دبي، جولف ناف، دفعت مبلغ 176,998 دولارًا أمريكيًا كأجور مستحقة للطاقم الهندي ووعدت بدفع الأجور لأربعة من البحارة الأوكرانيين بمجرد وصولهم إلى وطنهم. تم الإفراج عن السفينة وأبحرت إلى بنما.

في 25 يونيو، طلب المفتش لويس فروتو من سلطة دولة الميناء في باليوا، بنما، الصعود إلى سفينة جولف مشرف بسبب شكوى جديدة تتعلق بالأجور غير المدفوعة لأفراد الطاقم الذين انتهت مدة عقودهم. تم احتجاز السفينة. وفي نهاية المطاف، دفعت الشركة 5000 دولار أمريكي كأجور مستحقة، لكنها رفضت دفع الأجور لأربعة من الأوكرانيين، الذين بقوا في المكسيك. أبحرت السفينة إلى هيوستن، في الولايات المتحدة الأمريكية حيث اضطر المفتش شوي تون أونغ في 4 أغسطس إلى التدخل للحصول على بقية الأجور المستحقة، واستطاع تحصيل مبلغ 145,542 دولارًا أمريكيًا.

في 2 أكتوبر، وصلت جولف مشرف إلى ميناء لوهافر، في فرنسا. ادعى العديد من أفراد الطاقم بأن الشركة قد فشلت مرة أخرى في دفع رواتبهم. بعد تفيشين من قبل سلطة الميناء PSC، تم احتجاز السفينة بسبب أوجه القصور بموجب كل من ميثاق المنظمة البحرية الدولية واتفاقية العمل البحري.

عندما صعدت مفتشة الـITF، كورين أركامباود (في الصورة أعلاه) إلى السفينة، قامت بالتفتيش على حسابات الأجور واتفاقيات توظيف البحارة (SEAs) وأجرت مقابلات مع الطاقم الذي قوامه 20 فردًا. اكتشفت أن رواتب شهري أغسطس وسبتمبر لم تكن مدفوعة، وأن الرواتب لرتبتين من الطاقم كانت أقل من الحد الأدنى الذي أقرته منظمة العمل الدولية وأن اتفاقيات توظيف البحارة SEAs كانت تتضمن حسابات خاطئة تتعلق بالإجازات. أرسلت مفتشة الـITF مطالبات أجور عن كل فرد من أفراد الطاقم إلى سلطة الميناء PSC وإلى الشركة.

بعد مفاوضات طويلة، وافقت الشركة على سداد مدفوعات قدرها 105,550 دولارًا أمريكيًا في الحسابات المصرفية للبحارة وتسديد المبلغ المستحق والبالغ 2107 دولارًا أمريكيًا مقابل الإجازة نقدًا في وجهتها التالية، أنتويرب، بلجيكا.

تم إطلاق السفينة من ميناء لوهافر، وشهد المفتش مارك فان نوتين على دفع الرواتب في أنتويرب. وتم تصحيح اتفاقيات توظيف البحارة SEAs حيث تم رفع رواتب البحارة من رتبة بحار عادي (OS) وعامل صالة طعام إلى الحد الأدنى الذي تشترطه منظمة العمل الدولية.

لقد تقدمت بشكوى جديدة حول هذا السلوك المتكرر إلى سلطة الميناء PSC في فرنسا، وطلبت منهم إبلاغ سلطة ميناء أنتويرب. كما قمت بإخطار الشركة ودولة العلم وقدمت شكوى إلى منظمة العمل الدولية. خلال ميناء الرسو التالي للسفينة

في روتردام بهولندا، في 14 أكتوبر، استخدم المفتشان جيجز مول وكون كينين هذا الدليل لإقناع شركة جولف ناف بدفع مبلغ 7655 دولارًا مستحقًا للأوكرانيين الأربعة. عندما قام البحارة بإبلاغنا بأنهم تلقوا أجورهم، اعتقدنا أن القضية قد تم حلها وقمت بإلغاء شكوى اتفاقية العمل البحري التي قدمتها إلى منظمة العمل الدولية وليبيريا.

لكن للأسف لم يكن هذا هو الحال. فقد صعدت شرطة الهجرة بأمر استرداد إلى سفينة "خليج مشرف" أثناء الليل ولم يتم العثور على خمس اتفاقيات لتوظيف للبحارة، مع الذعر الذي دب في البحارة. صعد جيجز إلى السفينة وطلب من الشركة السماح للبحارة بإشراك الشرطة.

توجهت سفينة جولف مشرف إلى ميناء بالديسكي، إستونيا. اتصل عامل صالة الطعام بالمفتش يانوس كييف ليخبره بأن عقده قد انتهى، وأن الشركة كانت على وشك إعادته إلى وطنه دون دفع رواتبه الصحيحة حسب ما تقتضيه منظمة العمل الدولية، وأنه لم يتم دفع الأجور لأي من أفراد الطاقم عن شهر أكتوبر. عند ذلك قمت بالاتصال بليبيريا وسلطة الميناء PSC الفرنسية، وقدمت شكوى جديدة، بينما قام جانوس بتوجيه خذير للشركة. دفعت الشركة لعامل صالة الطعام وللبحار العادي أجورهم المستحقة (2,100 دولار أمريكي و 1,900 دولار أمريكي على التوالي) ولكن في منتصف شهر نوفمبر كان الـITF لا يزال يناضل من أجل تحصيل أجور شهر أكتوبر. ■

مشاكل في الأجور؟

هل تواجه مشاكل في الحصول على راتبك بالكامل؟ إذا كنت كذلك، فقد تكون هذه علامة على أن شركتك تواجه مشكلة اقتصادية. اتصل بنا بربناك أو مفتش الـITF أو مكتب الـITF عبر البريد الإلكتروني seafsupport@itf.org.uk في أقرب وقت ممكن لحماية أجورك وعملك.

هل تعتقد أنه قد تم التخلي عنك؟ اقرأ النصيحة في الصفحة 18.



فوز نقابي يوفر الدعم المالي للمتدربين

يقول نيفين ميلفان، الأمين العام لنقابة البحارة في كرواتيا (SUC)، إن المتدربين الكروات يحتفلون بزيادة الأموال في جيوبهم، وذلك بفضل جهود نقابته وشركائهما الاجتماعيين

الكرواتية. إنها أولوية بالنسبة لنا. لقد سررتنا أن الأمين العام للـITF خلال بعثته إلى كرواتيا في أبريل 2019، قد التقى مع نقابة SUC والنقابة الكرواتية لتطبيق السفن (CROSMA) ونقابة مير نوسترم لملك السفن للحوار حول كيفية حماية ظروف عمل البحارة.

نعمل معًا على تحسين جودة نظام التدريب للتأكد من تحقيق الإمكانات الكاملة لأعضائنا. ولتحقيق ذلك، بدأت نقابة SUC تدريبًا مجانيًا للبحارة الشباب الذين يحتاجون إلى امتحان للحصول على شهادتهم كضباط مسؤولين عن مراقبة الملاحة عن السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طن أو أكثر. كما نظمنا ندوة نقابية لمدة أسبوع مع الـITF لزيادة الوعي بحقوق البحارة والاتفاقيات البحرية. ■

في السابق، كان على الطلاب المتدربين دفع اشتراكاتهم التفاعلية والتأمين الصحي.

أما الآن، وبعد مبادرة من نقابة SUC، فقد وافقت الحكومة الكرواتية على أن تساعد في تمويل الطلاب المتدربين من أجل دفع رواتبهم واشتراكاتهم الإلزامية. في عام 2019 سيتم تعويض الطلاب المتدربين الذين كانوا قد دفعوا اشتراكاتهم بالفعل.

هذه خطوة كبيرة إلى الأمام لجعل القطاع أكثر جاذبية للبحارة الشباب. وتأتي هذه الخطوة في نفس الوقت الذي يتم فيه تطبيق قانون بحري جديد يستثني هؤلاء المتدربين من الاضطرار إلى دفع الضريبة في المستقبل.

تؤكد هذه النجاحات على أهمية الحوار الاجتماعي في صناعة النقل البحري بالنسبة للنقابة

بحر 'الموامة' المتوسط سوف يرفع المعايير

نقابة البحارة تمد يد المساعدة نحو بقية العمال الآخرين

باليثا أتوكورالي، رئيس النقابة الوطنية للبحارة في سريلانكا (NUSS)، يوضح لماذا تقوم نقابته بتكثيف التنظيم في قطاع البحارة والفئات الضعيفة من عمال النقل في القطاعات الأخرى



منذ عام 2018، ونحن نقوم بتنظيم عمال الرصيف، والصيادين في القطاع غير الرسمي، وعمال العقود في مجال الخدمات اللوجستية، وحدثنا سائقي سيارات الأجرة العاملين لحسابهم الخاص، وكذلك البحارة.

لقد أدت هذه السياسة إلى إضافة حوالي 7,600 عضو جديد إلى نقابة NUSS - حوالي 1,600 منهم من النساء - وهن على النحو التالي 150 بحارًا و900 عامل رصيف و 550 من الصيادين. هذه زيادة كبيرة في العضوية في سريلانكا. وبذلك يصل عدد البحارة الأعضاء في النقابة إلى 14,800.

إن الانضمام إلى نقابة NUSS قد أحدث فرقًا كبيرًا لهؤلاء العمال بما في ذلك تحسين معدات السلامة لعمال الرصيف، وموافقة أرباب العمل على دفع الحد الأدنى الوطني للأجور، واستحقاقات مكان العمل، مثل بدل الإجازة المرضية والإجازات المدفوعة. ■

والسبب في تواصلنا مع هؤلاء العمال الآخرين؟ أنه لم ترغب النقابات الأخرى في تنظيمهم لأنه من الصعب للغاية الوصول إلى هؤلاء العمال. لا توجد مرافق للتحقق منهم، والمقاولين الذين يستخدمون العديد من هؤلاء العمال لديهم ارتباطات سياسية قوية. نحن نقوم بالحشد لتقديم المساعدة لهم في القضايا التي يواجهونها في مكان العمل.

على سبيل المثال، تدخلنا في حادثتين ارتبطتا بعمال العقود في محطة الميناء الأولى عندما قتل أحد العمال ولكن تنصل مالك المحطة وكذلك المقاول من حُمل المسؤولية أو تقديم المساعدة لعائلة الضحية. من خلال جهودنا، حصلت الأسرة على أعلى مجموعة تعويضات على الإطلاق في البلاد بسبب وفاة عامل عقود. في الحالة الثانية، فقد أحد العمال ساقه، واستطعنا إقناع الشركة

يشرح منسق الـITF في كرواتيا رومانو بيريك لماذا يعلن الـITF أن البحر المتوسط هو 'بحر موأمة'

أن مفتشية الـITF، إلى جانب جميع نقابات البحر المتوسط، سوف ترسل رسالة واضحة إلى ملاك السفن والمستأجرين السيئيين حول ما نريده في هذه الموانئ؛ وهو ظروف واضحة وعادلة للبحارة. وسفن أكثر أماناً ومتوافقة مع البيئة. ورفع الوعي بالنسبة لحقوق البحارة.

كخطوة أولى في هذه المبادرة المهمة، اجتمعت لجنة الممارسات العادلة في الـITF في أواخر عام 2019 ووافقت على استهداف أسوأ أربعة بلدان من حيث المخالفات وتسميتها ببلدان أعلام الموأمة وهي- جزر كوك، وبالاو، وسيراليون وتوغو. هذه الخطوة سوف تسهل على المفتشين الصعود على سفن هذه البلدان.

سوف تنطلق الحملة أثناء اجتماع الـITF سوف يجري في أوائل عام 2020 في طنجة، في المغرب. ■

للمفاوضة الجماعية سواء كانت وطنية أو اتفاقيات معترف بها من قبل الـITF، كما أنهم لا يملكون الحقوق في إعادتهم إلى أوطانهم.

غالباً ما تكون الظروف على متن هذه السفن مروعة. يعيش البحارة في غرف فقيرة وغير صحية ولا يحصلون على إمدادات مناسبة من الطعام الجيد أو مياه الشرب. غالباً ما يتعرضون لخطر التجريم لأنهم، سواء من دون علمهم أو تحت التهديد، يشاركون في عمليات نقل المهاجرين غير الشرعية أو أن سفنهم تحمل بضائع متنوعة أو غير معلن عنها. في ظل هذه الظروف لا يمكننا السماح للبحارة بالعيش والعمل على مثل هذه السفن الخطيرة والتدنية المستوى.

لهذا السبب طالبت نقابتي، وهي نقابة البحارة في كرواتيا، طالبت الـITF في كونغرس عام 2018 بإعلان البحر المتوسط "كبحر موأمة". هذا يعني

البحر الأبيض المتوسط هو بحر مغلق، حيث تلتقي خلاله ثلاث قارات و 24 دولة، وهناك العديد من الموانئ التي تتواجد فيها حركة كثيفة للنقل البحري. العديد من السفن التي تقوم بالتجارة هناك هي سفن وطنية متدنية المعايير، وبأعمار تزيد عن 30 سنة، وبإجمالي حمولة مسجلة تصل إلى 6000 طن، بالإضافة إلى صيانتها السيئة وخطورتها على البيئة.

البحارة المتواجدون على متن هذه السفن لا يملكون في كثير من الأحيان شهادات معايير التدريب والمراقبة STCW المطلوبة، كما أن أجورهم لا يتم دفعها بانتظام بالإضافة إلى أنها أقل بكثير من الحد الأدنى للأجور الذي تقره منظمة العمل الدولية. في كثير من الحالات، يعمل البحارة على متن السفينة لأكثر من 12 شهراً، دون وجود عقود عمل مناسبة، ولا تغطيتهم أي اتفاقيات

رفع الوعي النقابي بين البحارة

ولدت فكرة التوعية النقابية في عام 2017 لتكوين توعية وتنظيم البحارة الذين ينشطون بالنيابة عن زملائهم الذين ليسوا أعضاء في النقابات.

البحارة في ميامار IFOMS المنتسبة للـITF. منذ ذلك الحين، قدم الـITF ونقابته ست ندوات أخرى، في كل من بنغلاديش وسريلانكا وأوكرانيا، لأكثر من 1500 بحار. ■

الصحة والرعاية، وبناء الوعي بالنقابات، والمفاوضة الجماعية، واتفاقية العمل البحري ونطاق الدعم الذي يقدمه الـITF للبحارة في العالم.

تم تنفيذ الندوة الرائدة في يانغون، ميامار في يناير 2017، حيث حضر أكثر من 400 بحار على مدار أربعة أيام وانضم أكثر من 300 بحار إلى نقابة

إنهم مدعوون للمشاركة في الندوات التي يديرها الـITF والنقابات المنتسبة له لتوسيع فهمهم حول حقوق البحارة ومعرفة المزيد عن المنافع التي يحصلون عليها عندما يكونوا جزءاً من عائلة نقابية عالمية.

توفر هذه الندوات كل من التعليم في مجال



المساعدة والحماية للبحارة الذين يتم جريمهم

عملية التجريم هي واحدة من أخطر المشاكل التي تواجه البحارة اليوم. البحارة معرضون لخطر أن يكونوا كبش فداء وخطر حرمانهم من حقوقهم القانونية إذا اشتركت سفينتهم في حادث بحري أو انتهكت قوانين التلوث. نشرة البحارة توضح حقوقك وتقدم لك النصيحة وترشدك لمن تتوجه في طلب المساعدة إذا تم تجريمك.

النضال من أجل المعاملة العادلة

عندما يواجه البحارة تهماً جنائية، يتم حرمانهم عادةً من الوصول إلى الموارد التي ينبغي تقديمها لهم والتي تساعد في الدفاع عن أنفسهم. هذا ما نخبرنا به تقرير ستيف يانديل، المساعد الأقدم في قسم البحارة في الـITF

وأسس تحقيقات السلامة البحرية. هذا يعني السماح للبحارة بالوصول إلى المشورة القانونية حتى يكونوا على دراية بما يلي:

- أي خطر محتمل قد يتسبب بتجريمهم في أي إجراءات لاحقة قد تتبع التحقيق؛
- حقهم في عدم الاعتراف بالتجريم المنسوب إليهم والالتزام الصمت؛
- أي وسائل حماية ضرورية يلزم توفيرها للبحارة لمنع استخدام شهادتهم الواردة في تحقيقات السلامة البحرية ضدهم لاحقاً.

هذه الأحكام الخاصة هي إلزامية. ويتم توفيرها من خلال ورقة معلومات منفصلة حول المدونة توجد ضمن حزمة أدوات قسم بحارة الـITF.

يجب أن يشعر البحارة بقدرتهم على تقديم الأدلة للتحقيقات من أجل تحسين السلامة وبدون خوف من أي عواقب جنائية.

إن مدونة المعايير الدولية والممارسات الموصى بها عند تحقيقات السلامة المتعلقة بوجود إصابات البحرية أو حوادث البحرية (والمتضمنة في SOLAS) خُددت بعض الضمانات التي ينبغي تطبيقها على البحارة عندما يطلب منهم تقديم أدلة. هذه الضمانات تتمثل في أنه ينبغي تقديم الأدلة في أسرع وقت ممكن. وأنه ينبغي السماح للبحارة بالعودة إلى سفينتهم، أو إعادتهم إلى أوطانهم في أقرب وقت ممكن.

بالإضافة إلى ذلك، يجب إعلام البحارة بطبيعة

تتسبب المعاملة غير العادلة للبحارة إلى عواقب سلبية على هذه الصناعة. البحارة يصبحون مترددين في المشاركة في تحقيقات الحوادث خوفاً من توجيه التهم غير العادلة ضدهم. يشكو البحارة أيضاً من نقص التمثيل القانوني وخدمات الترجمة الشفوية عند المشاركة في هذه التحقيقات.

بموجب التشريعات في بعض البلدان، يُطلب من البحارة التعاون في التحقيقات المتعلقة في الحوادث البحرية. المعلومات تكون سرية ولا يذكر أسماء أصحابها. لذلك لا يوجد خوف من الإدلاء بالشهادة والتي سوف تستخدم في نهاية المطاف من قبل المدعين العامين. يعتقد الـITF أنه يجب تبني هذا النهج من قبل جميع البلدان.

قضايا صادمة من عمليات تجريم البحارة

الكابتن

جينادي جافريلوف



الكابتن جينادي جافريلوف، وهو مواطن أوكراني، كان هو القبطان لسفينة أفانت غارد، وهي مستودع عائم للأسلحة تديره شركة لها صلات بالحكومة والجيش السريالانكي.

قبض على القبطان في عام ٢٠١٦ عندما عادت السفينة إلى سريلانكا لإجراء تفتيشات خاصة بالتصنيف وعندها ادعت السلطات أن هناك الكثير من الأسلحة على متن السفينة.

أثناء إجراء التحقيق، تم احتجاز الكابتن جافريلوف في السجن

لمدة عام تقريباً قبل إطلاق سراحه بكفالة في عام ٢٠١٧. وانتظر عامين آخرين حيث مُنِعَ خلالهما من العودة إلى المنزل لرؤية عائلته. قبل أن توجه السلطات السريالانكية التهم له.

يعتقد الـITF أن الكابتن جافريلوف بريء من أي تهمة وأن حقوقه بموجب العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية (ICCPR) في إجراء المحاكمة قد انتهكت دون أي مبرر.

قبطان سفينة

بوسيدون LR٢

تم احتجاز قبطان بوسيدون LR٢ من قبل السلطات التركية في بداية مارس ٢٠١٩. خلال فترة احتجازه، اضطر إلى مشاركة الزنزانة مع سجناء أرينوا بارتكاب جرائم خطيرة، وأيضاً حمل النقص في مرافق الراحة ولم يسمح له بالاتصال مع عائلته إلا لمدة ١٠ دقائق كل أسبوع.

بالإضافة إلى ذلك، لم يُسمح له بارتداء الملابس التي تناسب مع

واجباته الدينية وحتى تم إعطاؤه طعاماً لا يتماشى مع معتقداته الدينية.

بالنيابة عن القبطان قدم مفتش الـITF في هونغ كونغ جاسون لام وبالتعاون مع مكتب الـITF في هونغ كونغ احتجاجات إلى السلطات التركية. تم إطلاق سراح القبطان في أكتوبر ٢٠١٩ وكانت الشركة تعمل على ترتيب سفره إلى بلده.

طاقم سفينة

سيمان جارد أوهايو

قضى طاقم سفينة سيमान جارد أوهايو وهي سفينة لمكافحة القرصنة بعض الوقت في السجن قبل تبرئتهم من التهم المتعلقة بالأسلحة التي تم العثور عليها على متن سفينتهم عندما تم احتجازها من قبل خفر السواحل الهندي في أكتوبر ٢٠١٣.

أيد الـITF استئنافاً ضد الحكم الصادر بحقهم بناءً على سببين: إذا لم تكن السفينة في المياه الدولية، فإنه ينطبق عليها قواعد

"المرور البريء"، وبالتالي فإن الطاقم لا ينبغي اعتباره مسؤولاً عن الأسلحة..

هيبى سيريت

وقعت إحدى أبرز حالات التجريم في كوريا الجنوبية في أعقاب تسرب نفطي من الناقل هيبى سيريت في ديسمبر ٢٠٠٧. تم احتجاز اثنين من البحارة الهنود الذين كانوا يعملون على متن السفينة في السجن على الرغم من الإحتجاجات الواسعة للـITF وقطاع الشحن بشكل عام.

مكث الرجال في السجن لعدة أشهر ولم يتم إطلاق سراحهم إلا بعد حملة منسقة من الـITF. وبدعم من مالك السفينة والحكومة الهندية.

الدولية بأن تستضيف البلدان ورش عمل إقليمية ووطنية حول هذا الموضوع. كما ساعدت منظمة حقوق البحارة الدولية SRI في تسهيل هذه الورش. وكان آخرها التي انعقدت في الفلبين.

من الضروري أن تلتزم الحكومات الوطنية بالمبادئ التوجيهية للمعاملة العادلة للمنظمة البحرية الدولية / ومنظمة العمل الدولية. يمكن أن تحدث الحوادث أو يحدث التلوث في البحر نتيجة لظروف خارجة عن سيطرة البحارة. ولكن إذا رافق ذلك عاصفة إعلامية، فإن طاقم السفينة يمكن أن يكون الهدف الأسهل للسلطات العامة التي تسعى لإثبات أنها تقوم باتخاذ إجراءات. يحق للبحارة القيام بعملهم دون خوف من المعاملة غير العادلة، أو الاحتجاز غير المبرر أو حرمانهم من حقوقهم الإنسانية. ■

نطاق ممكن.

كلف الـITF منظمة حقوق البحارة الدولية (SRI) بإجراء مسوحات شاملة للبحارة. وقد كشفت هذه المسوحات عن مدى المعاملة غير العادلة التي يتعرض لها البحارة الذين يواجهون تهمة جنائية. أجرت منظمة حقوق البحارة الدولية SRI أيضاً دراسة استقصائية شاملة للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية ووجدت أنه على الرغم من أن بعض الدول تؤكد أنها تقوم بتطبيق هذه المبادئ التوجيهية، إلا أن دولاً أخرى أشارت إلى أن التشريعات النموذجية أو معلومات المنظمة البحرية الدولية سوف تساعد عند تفسير هذه المبادئ التوجيهية من أجل اعتمادها كقوانين وطنية.

طلبت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية

تم الاتفاق على المبادئ التوجيهية بشأن المعاملة العادلة للبحارة في حالة وقوع حادث بحري بشكل مشترك ما بين المنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة العمل الدولية (ILO) في عام 2006. وتمثل هذه المبادئ التوجيهية المعايير المقبولة دولياً للمعاملة العادلة للبحارة من قبل سلطات التحقيق ولكن هذه المعايير ليست إلزامية. لسوء الحظ، لم تتم مراعاة هذه المبادئ التوجيهية بشكل كافٍ وتم تحديد نطاقها. إن التفاصيل الكاملة لهذه المبادئ التوجيهية هي مضمنة في حزمة أدوات البحارة.

نتيجة للعمل المكثف الذي قام به الـITF في المنظمة البحرية الدولية، اعتبرت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية موضوع تجريم البحارة جزءاً من برنامج عملها وهي تسعى الآن إلى الترويج لمبادئ المعاملة العادلة على أوسع

ماذا تفعل إذا واجهت تهماً جنائية

إذا واجهت تحقيقاً، أو احتجازاً أو تهماً جنائية من قبل السلطات المحلية، فإن القانون الدولي ينص على وجوب معاملتك معاملة عادلة، بغض النظر عن الظروف أو عن براءتك أو ثبوت إدانتك. المساعد القانوني الأقدم في الـ ITF، جوناثان وارينغ، يقدم لك بعض النصائح المهمة

تعرف على حقوقك الأساسية - وعليك الإصرار على احترامها. إن العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية (ICCPR) يوضح الحقوق التي يجب أن تقدم لجميع الأشخاص عند إلقاء القبض عليهم واحتجازهم ومحاكمتهم من قبل أي دولة.

تقدم المبادئ التوجيهية المشتركة بين المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية (IMO/ILO) بشأن المعاملة العادلة للبحارة في حالة وقوع حادث بحري مشورة مخصصة للبحارة ومالك السفن ودول العلم ودول الميناء بشأن كيفية ضمان معاملة البحارة بشكل عادل خلال أي تحقيق وأن أي اعتقال للبحارة من قبل السلطات العامة لن يكون ضرورياً.

اطلب المساعدة من الأشخاص أو المنظمات التي يمكنها مساعدتك - مثل صاحب العمل أو مالك السفينة أو مسؤولي النقابة أو مفتش الـ ITF المحلي أو القنصل المحلي أو سفارة دولتك أو دولة العلم أو عائلتك أو أي مركز محلي للبحارة.

التعاون وإعطاء المعلومات الصادقة. لديك الحق في عدم جرم نفسك. لذلك لا يتوجب عليك تقديم أي معلومات قد تشير إلى أنك مخطئ أو أنك قد ارتكبت جريمة. لممارسة هذا الحق، يجب عليك الإجابة على الأسئلة بالسكوت أو "بدون تعليق".

اطلب مترجم شفهي إذا كانت سلطات التحقيق تستخدم لغة لا تعرفها ولم يكن هناك مترجماً. يحق لك رفض التوقيع على المستندات التي لم تتم ترجمتها إلى لغة تفهمها.

التمثيل القانوني. إذا تم القبض عليك من قبل الشرطة، أو تم احتجازك من قبل سلطات الدولة، فيجب أن يُسمح لك بالتمثيل القانوني. قد تتمكن من الحصول على تمثيل مجاني، أو في بعض الحالات، تستطيع أن تطلب من صاحب العمل أن يوفر لك محامياً. يجب أن يُسمح لك بالتحدث إلى محاميك بشكل سري. ■

المزيد من مصادر المعلومات والمشورة

حزمة أدوات الـ ITF للتجريم (تخبرك بحقوقك وتحتوي على إرشادات المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية IMO / ILO المشتركة).
<http://bit.ly/39QFprb>

منظمة حقوق البحارة الدولية (للحصول على معلومات حول حقوقك القانونية)
<http://bit.ly/2tLff8J>

العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية.
ICCPR
www.ohchr.org/EN/ProfessionalInterest/Pages/CCPR.aspx



ما مدى نجاح اتفاقية العمل البحري MLC بالنسبة للبحارة؟

هل تحدث اتفاقية العمل البحري MLC فرقاً في حياة البحارة؟ إن الـITF عازم على اكتشاف ذلك وتوضح مديرة منظمة حقوق البحارة الدولية (SRI) ديردري فيتزباتريك كيف يساعد فريقها في تحقيق ذلك

بتقديم التقارير حول كيفية الممارسة الفعلية لاتفاقية العمل البحرية MLC. في عام 2020، سيقوم مفتشو الـITF بحملة تفتيش مخصصة للإبلاغ عما إذا كانت السفن التي تزور موانئهم تمتثل لقواعد اتفاقية العمل البحري MLC. وإذا ما كان البحارة المتواجدين على متن السفن لديهم أية شكاوى بخصوص اتفاقية العمل البحري MLC، سيتم الاستفادة من هذه النتائج كتغذية للنتيجة النهائية للمشروع.

سيكون التقييم العام لفعالية اتفاقية العمل البحري MLC مفيداً للحكومات، وأصحاب العمل، والعمال وجميع أصحاب المصلحة المعنيين بحقوق البحارة وحياتهم. وسوف يشجعهم هذا التقييم على ضمان أن تظل اتفاقية العمل البحري MLC مفيدة ومدعومة من الصناعة البحرية. ■

أجور البحارة المحتجزين كرهائن نتيجة القرصنة أو السطو المسلح).

تم الترحيب باتفاقية العمل البحري MLC بشدة لتحديث التجربة الدولية من خلال تنظيم ظروف عمل وظروف معيشة لائقة للبحارة. ولكن هل هي ناجحة بالفعل؟

للإجابة على هذا السؤال، قام الـITF بتكليف منظمة حقوق البحارة الدولية SRI بإجراء بحث مستقل حول كفاءة اتفاقية الـMLC ومدى نجاح تنفيذها وتطبيقها في جميع أنحاء العالم. سوف نبحث في دور أصحاب المصلحة، بما في ذلك دول العلم، ودول الميناء، ومالكي السفن ومديري السفن؛ وسوف نبحث عن آراء القباطنة والبحارة.

أحد أصحاب المصلحة المهمين في هذا المجال هو مفتشية الـITF. يزور المفتشون السفن في جميع أنحاء العالم على أسس يومية وهم يقومون

سيطرت اتفاقية العمل البحري MLC على مناقشات العمل البحري لأكثر من عقد من الزمان. لقد تم إنشاؤها لتوفير فرص متكافئة، ولدعم مالكي السفينة من النوعية الجيدة ولوضع المعايير الدنيا للعمل البحري. وقد تم الانتهاء منها في عام 2006 ودخلت حيز التنفيذ منذ عام 2013. حتى الآن، صادقت عليها 94 دولة، وهو ما يمثل 91 في المائة من الأسطول العالمي حسب معيار الحمولة الطنبة الساكنة.

اتفاقية العمل البحري MLC هي أداة حية، تتغير وفقاً لتطور المعايير والأولويات في أي مكان آخر في الصناعة البحرية. تم تعديلها ثلاث مرات لتوفير المزيد من الحماية للبحارة: في عام 2014 (التعامل مع الأمن المالي في حالات الهجر والتعويض التعاقدي في حالات وفاة البحارة أو عجزهم الدائم)؛ وفي عام 2016 (التعامل مع البلطجة والتحرش في مكان العمل)؛ وفي عام 2018 (توفير

يجب أن تكون متيقظًا إذا كان مالك السفينة:

- قد فشل في تغطية تكلفة إعادتك إلى وطنك؛
- قام بتركك بدون الإمدادات والدعم اللازمين؛ أو
- قام من طرفه بقطع علاقة العمل معك، بما في ذلك عدم دفع الأجور التعاقدية لمدة شهرين على الأقل.

في حالة حدوث أي من الحالات السابقة، يجب عليك التواصل مع شركة التأمين على الفور.

إذا تم هجرك تصرف بسرعة

إن كنت تعتقد أنه قد تم هجرك، فمن بالغ الأهمية أن تقوم بتقديم شكاوك والاتصال بمزود خدمة التأمين في أقرب وقت ممكن. وإلا - كما يوضح منسق مفتشية الـITF فابريزو بارسيلونا - فقد تخسر المعركة مالياً

إن الضمان المالي لحماية البحارة الذين تم هجرهم إلزامي على جميع السفن التي ترفع علم الدولة التي صادقت على اتفاقية العمل البحري 2006 (MLC)، أو السفن التي تقوم بممارسة العمل التجاري في الموانئ التي تسري فيها اتفاقية العمل البحري (MLC)..

يجب أن يكون لدى مالكي السفن نوع من أنواع التأمين يمكن الوصول إليه مباشرة من قبل الطاقم، بالإضافة إلى قوة مالية كافية لتقديم المساعدة المالية في الوقت المناسب في حالة حدوث الهجر، وهذا يعني عدم وقوع المزيد من البحارة لعدة أشهر ضحية العوز في الطعام أو الأجور أو عدم توفر أي طريقة للعودة إلى ديارهم.

التأكد من امتلاك السفينة للتأمين المناسب قبل التوقيع معها على أي عقد، وكذلك التفكير ملياً قبل توقيع أي عقد في حال تعسر التأكد من صحة شهادة التأمين.

يجب أن يتم عرض شهادة الضمان المالي بشكل واضح على متن السفينة باللغة الإنجليزية. سيكون اسمها "شهادة تأمين أو ضمان مالي آخر لما يتعلق بتكاليف والتزامات إعادة البحارة إلى الوطن حسب ما هو مطلوب بموجب المادة (2.5.2)، والبند (A2.5.2) من اتفاقية العمل البحري لعام 2006 بصيغته المعدلة".

يمكنك التحقق من أن الشهادة لا تزال سارية المفعول من خلال البحث عن سفينتك على الموقع الإلكتروني لنادي الحماية والتعويض (P&I) أو شركة

التأمين المذكورة في الشهادة..

إن كنت تعتقد أنك معرض لخطر الهجر، أو أنه مر على استحقاق أجرك شهرين أو أكثر دون أن يتم الدفع لك، وتريد أن تعود إلى وطنك، فلا تنتظر وقتاً طويلاً للتحرك. قم بتقديم شكوى واتصل مباشرة بشركة التأمين، أو اطلب من الـITF التقدم بطلب نيابة عنك.

سوف يغطي التأمين أجورك المعلقة لمدة تصل إلى أربعة أشهر، بالإضافة إلى جميع الاستحقاقات الأخرى وفقاً لعقد العمل أو اتفاقية التفاوض الجماعي. لذلك من بالغ الأهمية عدم إهمال الأمر إلى ما بعد فوات الأوان. إذا انتظرت لمدة ستة أشهر لتقديم الطلب، فلن تحصل إلا على أجور أربعة أشهر من أصل استحقاقاتك المعلقة.

يجب أن يغطي التأمين أيضاً جميع النفقات المعقولة، بما في ذلك:

- الطعام الملائم؛
- والملابس الضرورية؛
- ونفقات الإقامة؛
- ومياه الشرب؛
- والوقود الأساسي اللازم للبقاء على متن السفينة؛
- وأي رعاية طبية ضرورية؛ و
- تكاليف العودة إلى الوطن (السفر "المناسب والسريع" عن طريق الجو عادةً، وجميع التكاليف المعقولة للرحلة، مثل الغذاء والإقامة ونقل الأمتعة الشخصية). ■

دليلك من الـ ITF للحصول على المساعدة

كيفية العثور على نقابة للبحارة أو مفتش ITF

رسائل الـ SMS +44 7984356573
واتساب/فايبر +44 75235 15097
بريد إلكتروني seafsupport@itf.org.uk

قبل أن تتصل

استخدم القائمة التالية لمساعدتك في الاستعداد قبل إجراء المكالمات:

عن المتصل

- الاسم
- الرتبة في السفينة
- الجنسية
- معلومات الاتصال

عن السفينة

- الاسم
- العلم
- رقم الـ IMO
- الموقع الحالي
- عدد أعضاء الطاقم/ الجنسية

عن المشكلة

- وصف المشكلة
- منذ متى وأنت تواجه المشكلة
- هل يوجد آخرون يواجهون نفس المشكلة

مراكز البحارة

مراكز البحارة توفر المشورة، بالإضافة إلى أشخاص يمكنك التحدث إليهم، ومرافق للاتصال بمنزلك ومكان للاسترخاء بعيداً عن السفينة.

من أجل العثور على أقرب مركز بحارة لك قم بتحميل التطبيق المجاني "Shoreleave" من الموقع:

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm



متوفر على

متوفر على



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

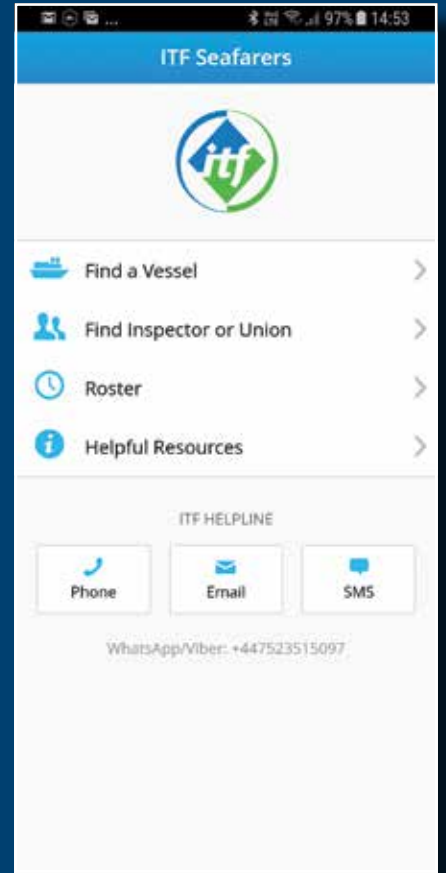
يمكنك التحقق من النقابات المنتسبة للـ ITF على الموقع www.itfseafarers.org انقر فوق علامة التبويب "البحث عن مفتش أو نقابة".

إذا كان لديك هاتف خلوي أو تابلت قم بتحميل التطبيق المجاني 'ITF Seafarers' الآن من الموقع

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

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

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



www.facebook.com/itfseafarerssupport

الحصول على عمل وكلاء التوظيف

تنض اتفاقية العمل البحري على تنظيم عمل وكالات التوظيف الخاصة. ويحظر عليهم: تقاضي أية رسوم من قبل البحارة من أجل إيجاد وظائف لهم على متن السفن. أو اقتطاع أية مبالغ غير قانونية من الأجور. أو عمل قوائم سوداء خاصة بتوظيف البحارة. يجب على ملاك السفن التأكد من أن وكلاء التوظيف الذين يستخدمونهم يلبون هذه المعايير.



قبل أن توقع عقد العمل نصائح من الـITF بشأن العقود عندما تعمل في البحر

إن أفضل ضمان لشروط العمل في البحر هي فقط بتوقيع عقود العمل طبقاً للاتفاقية الجماعية الموافق عليها من قبل الـITF. إذا لم يحدث ذلك، تالياً بعض الشروط التي يجب الانتباه لها.

● فقدان المتعلقات الشخصية نتيجة فقدان السفينة.

● إنهاء عقد العمل قبل نهاية المدة.

● تأكد من حصولك على نسخة موقعة خاصة بك من عقد العمل.

● تأكد ان عقداك ينص أنك مخول بالحصول على نفقات الترحيل الى بلدك. ولا تقم بالتوقيع على أي عقد يحتوي على أي شرط ينص على تحميلك مسؤولية دفع جزء أو كل نفقات الترحيل.

● تأكد من الشروط التي تنهي عقداك بما فيها المهلة القانونية لذلك

● تذكر ... بأنه مهما تكن الشروط والظروف التي يتم إدخالها طواعية في العقد أو الاتفاقية فإنها تعتبر ملزمة قانونياً عند نشوء أي خلاف.

● لمعرفة ما إذا كانت سفينتك مغطاه بواسطة اتفاقية معتمدة من الـITF، اذهب إلى الموقع: itf.seafarers.org وانقر فوق علامة التبويب "البحث عن السفينة".

● استخدم تطبيق الـITF على الهاتف النقال والأجهزة اللوحية للبحث عن السفينة:

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

● منظمة العمل الدولية على أن الحد الأدنى للعمل الإضافي هو 1.25 ساعة لكل ساعة إضافية.

● أن يذكر بوضوح عدد ساعات الإجازة الممنوحة لك شهرياً، تشريعات منظمة العمل الدولية تنص على أن لا تقل أيام الإجازة عن 30 يوم سنوياً أو 2.5 يوم إجازة لكل شهر عمل.

● أن يتم ذكر الأجر الأساسي، العمل الإضافي، الإجازات بوضوح وبشكل منفصل ومحدد في العقد.

● لا توقع أي عقد يسمح لمالك السفينة أن يحتفظ أو يخصم أي مبلغ من أجرك خلال مدة سريان العقد، يجب أن يتم دفع كامل مستحققاتك المالية في نهاية كل شهر.

● لا توقع أبداً على عقد يتضمن فقرة تنص على أنك مسؤول عن دفع أي مبلغ من أجل إصلاح أو إبدال أو لتغطية أي نفقات.

● لا توقع عقد ينص على حرمانك من حقك في الانضمام أو الاتصال، المشاورة أو التعاون مع ممثلي أي نقابة عمالية تختارها بنفسك.

● كن حذراً من أن عقد العمل الفردي لا يتضمن دائماً تفاصيل عن المزايا الإضافية لذلك يفضل أن تحصل على هذه الحقوق بشكل عقد موقع منفصل يتضمن التعويضات المستحقة في الحالات التالية:

● المرض أو الإصابة خلال مدة العقد.

● الموت (يتم دفعه لأقرب شخص لك).

● فقدان السفينة أو المركبة.

● لا تبدأ العمل على السفينة قبل توقيع عقد مكتوب.

● لا تقم بتوقيع عقد على بياض نهائياً، أو عقد يشتمل على بنود وشروط غير محددة أو غير مألوفة بالنسبة لك.

● تأكد فيما إذا كان العقد يشير إلى اتفاقية العمل الجماعية، إذا نعم، كن متأكداً من أنك على علم تام بشروط هذه الاتفاقية، واحتفظ بنسخة منها مع عقد العمل.

● كن متأكداً بأن مدة العقد موضحة بشكل تام.

● لا تقم بالتوقيع على عقد يعطي صلاحيات لمالك السفينة لإجراء تعديلات على مدة العقد من جانب واحد، أي تغييرات فيما يتعلق بمدة العقد يجب أن تتم بالموافقة عليها من قبل الطرفين.

● كن متأكداً من أن العقد ينص صراحة على الأجر الأساسي الذي يجب دفعه، وأيضاً أن يتم تحديد ساعات العمل الأسبوعية مثلاً 40، 44، 48 ساعة أسبوعياً. منظمة العمل الدولية تحدد الحد الأقصى لساعات العمل المسموح بها أسبوعياً وهي 48 ساعة أسبوعياً (208 ساعة شهرياً).

● تأكد من أن العقد ينص بوضوح على كيفية دفع ساعات العمل الإضافي وكيفية احتسابها، يمكن أن يتم احتسابها اعتماداً على الراتب الأساسي، أو يمكن أن يتم دفعها شهرياً بناءً على عدد ساعات العمل، بجميع الأحوال أي ساعة عمل بعد ساعات العمل الرسمي يجب أن يتم ذكر طريقة دفعها بوضوح، تنص تشريعات

البريد الإلكتروني	الهاتف الخليوي	هاتف المكتب	الميناء	البلد	الوظيفة	الاسم
MELLIS_HASSEN@ITF.ORG.UK		+213 21 65 31 87	الجزائر	الجزائر	مفتش	HASSEN MELLIS
ALARCON_ROBERTO@ITF.ORG.UK	+54 9 11 4414 5687	+54 341 425 6695	روزاريو	الأرجنتين	ممنسق	ROBERTO JORGE ALARCÓN
SUMMERS_DEAN@ITF.ORG.UK	+61 419 934 648	+61 2 9267 9134	سيندي	أستراليا	ممنسق	DEAN SUMMERS
PURCELL_MATT@ITF.ORG.UK	+61 418 387 966	+61 3 9329 5477	ملبورن	أستراليا	مساعد ممنسق	MATT PURCELL
MCCORRISTON_KEITH@ITF.ORG.UK	+61 422 014 861	+61 8 9335 0500	فريمانتل	أستراليا	مفتش	KEITH MCCORRISTON
MAGUIRE_SARAH@ITF.ORG.UK	+61 434525416		جلاسغون	أستراليا	مفتش	SARAH MAGUIRE
ROOS_CHRISTIAN@ITF.ORG.UK	+32 486 123 890	+32 2 549 11 03	زيبورغ	بلجيكا	مفتش	CHRISTIAN ROOS
VAN-NOTEN_MARC@ITF.ORG.UK	+32 475 775700	+32 3 224 3419	انتويرب	بلجيكا	مفتش	MARC VAN-NOTEN
HUIJSMANS_RINO@ITF.ORG.UK	+32 473 97 31 95	+32 3 224 3414	انتويرب	بلجيكا	مفتش	RINO HUIJSMANS
ZINI_ALI@ITF.ORG.UK	+55 41 99998 0008	+55 41 34220703	باراناغوا	البرازيل	مفتش	ALI ZINI
DEFREITAS_RENIALDO@ITF.ORG.UK	+55 13 99761 0611	+55 13 3232 2373	سالتوس	البرازيل	مفتش	RENIALDO DE FREITAS
MILADINOV_VLADIMIR@ITF.ORG.UK	+359 887 888 921	+359 2 931 5124	فارنا	بلغاريا	مفتش	VLADIMIR MILADINOV
LAHAY_PETER@ITF.ORG.UK	+1 604 418 0345	+1 604 251 7174	فانكوفر	كندا	ممنسق	PETER LAHAY
RISSEKARL@ITF.ORG.UK	+1 902 237 4403	+1 902 455 9327	هايفاكس	كندا	مفتش	KARL RISSEKARL
SMITH_NATHAN@ITF.ORG.UK	+1 604 791 5216	+1 604 251 7174	فانكوفر	كندا	مفتش	NATHAN SMITH
GIANNOPOULOS_VINCENT@ITF.ORG.UK	+1 514 970 4201	+1 514 931 7859	مونتريال	كندا	مفتش	VINCENT GIANNOPOULOS
VILLALON_JUAN@ITF.ORG.UK	+56 99 2509565	+56 32 221727	فالباريسو	تشيلي	مفتش	JUAN VILLALON JONES
SANCHEZ_MIGUEL@ITF.ORG.UK	+57 310 657 3399	+57 310 657 3399	بارانكوبيا	كولومبيا	مفتش	MIGUEL SANCHEZ
PERIC_ROMANO@ITF.ORG.UK	+385 99 266 2885	+385 20 418 992	دوبروفنيك	كرواتيا	ممنسق	ROMANO PERIC
KRONJA_MILKO@ITF.ORG.UK	+385 98 336 590	+385 22 200 320	سبينيكا	كرواتيا	مفتش	MILKO KRONJA
BACH_MORTEN@ITF.ORG.UK	+45 21649562	+45 88920355	كوبنهاغن	الدنمارك	مفتش	MORTEN BACH
HANSEN_PETER@ITF.ORG.UK	+45 30582456	+45(0)36 36 55 85	كوبنهاغن	الدنمارك	مفتش	PETER HANSEN
KUIV_JAANUS@ITF.ORG.UK	+372 52 37 907		تالين	إستونيا	مفتش	JAANUS KUIV
BENGTSS_KENNETH@ITF.ORG.UK	+358 40 455 1229	+358 9 615 20 258	هلسنكي	فنلندا	ممنسق	KENNETH BENGTSS
ORN_JAN@ITF.ORG.UK	+358 40 523 33 86	+358 9 613 110	توركو	فنلندا	مساعد ممنسق	JAN ÖRN
KARLA_HEIKKI@ITF.ORG.UK	+358 50 4356 094		هلسنكي	فنلندا	مفتش	HEIKKI KARLA
MINKKINEN_ILPO@ITF.ORG.UK	+358 40 7286932		هلسنكي	فنلندا	مفتش	ILPO MINKKINEN
POUILLE_PASCAL@ITF.ORG.UK	+33 3 80 23 95 86	+33 3 28 21 32 89	دونكيرك	فرنسا	ممنسق	PASCAL POUILLE
ARCHAMBAUD_CORINE@ITF.ORG.UK	+33 685522767	+33 232728295	لو هافر	فرنسا	مفتش	CORINE ARCHAMBAUD
LAMADE_GEOFFROY@ITF.ORG.UK	+33 660 30 12 70	+33 2 40 22 54 62	سانت نازير	فرنسا	مفتش	GEOFFROY LAMADE
TALLONNEAU_LAURE@ITF.ORG.UK	+33 6 85 65 52 98	+33 2 98 85 21 65	بريست	فرنسا	مفتش	LAURE TALLONNEAU
REYNAUD_YVES@ITF.ORG.UK	+33 6 07 68 16 34	+33 4 915 499 37	مرسيليا	فرنسا	مفتش	YVES REYNAUD
CHIJDZADZE_MERAB@ITF.ORG.UK	+995 5 93 261303	+995 4 22 270177	بتومي	جورجيا	مفتش	MERAB CHIJDZADZE
HEMME_SVEN@ITF.ORG.UK	+49 151 27037384	+49 471 92189209	بريمر هافن	ألمانيا	ممنسق	SVEN HEMME
LINDERKAMP_SUSAN@ITF.ORG.UK	+49 1511 2 666 006	+49 421 330 33 33	بريمن	ألمانيا	مساعد ممنسق	SUSAN LINDERKAMP
AMADOU_HAMANI@ITF.ORG.UK	+49 170 7603862	+49 381 670 0046	روستوك	ألمانيا	مفتش	HAMANI AMADOU
FRIEDRICH_KARIN@ITF.ORG.UK	+49 170 85 08 695	+49 40 2800 6812	هامبورغ	ألمانيا	مفتش	KARIN FRIEDRICH
HAIZEL_CATHERINE@ITF.ORG.UK	+233(0) 266 457 793		تيمبا	غانا	مفتش	CATHERINE HAIZEL
WILSON_LIAM@ITF.ORG.UK	+44 7539 171 323	+44 1224 210 118	أسكتلندا	بريطانيا العظمى	مفتش	LIAM WILSON
KEENAN_PAUL@ITF.ORG.UK	+44 7710 073880	+44 20 8989 6677	شمال شرق إنجلترا	بريطانيا العظمى	مفتش	PAUL KEENAN
MOLLOY_TOMMY@ITF.ORG.UK	+44 776 418 2768	+44 151 639 8454	شمال غرب إنجلترا	بريطانيا العظمى	مفتش	TOMMY MOLLOY
KOURAKOS_STAMATIS@ITF.ORG.UK	+30 6 9 77 99 3709	+30 210 411 6610/6604	بيرايوس	اليونان	ممنسق	STAMATIS KOURAKOS
HALAS_COSTAS@ITF.ORG.UK	+30 6944 297 565	+30 210 411 6610/6604	بيرايوس	اليونان	مفتش	COSTAS HALAS
CHALAS_NIKOS@ITF.ORG.UK	+30 69420 35 881	+30 210 411 6610	بيرايوس	اليونان	مفتش	NIKOLAOS CHALAS
LAM_JASON@ITF.ORG.UK	+852 9735 3579	+852 2541 8133	الصين	هونغ كونغ	مفتش	JASON LAM WAI HONG
GARDARSSON_JONAS@ITF.ORG.UK	+354 892 79 22	+354 551 1915	ريكيافيك	آيسلندا	مفتش	JONAS GARDARSSON
RATNAM_BV@ITF.ORG.UK	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	فيسالهايتنم	الهند	مفتش	B V RATNAM
ROY_CHINMOY@ITF.ORG.UK	+91 98300 43094	+91 33 2439 1312	كالكتا	الهند	مفتش	CHINMOY ROY
KUMAR_SREE@ITF.ORG.UK	+91 9381001311	+91 44 2522 3539	تشيناي	الهند	مفتش	K SREEKUMAR
GOMES_LOUIS@ITF.ORG.UK	+91 8080556373	+91 22 2261 8368	سومباي	الهند	مفتش	LOUIS GOMES
VASU_MUKESH@ITF.ORG.UK	+91 94272 67843	+91 2836 226 581	كاندلا	الهند	مفتش	MUKESH VASU
ADHIKARY_NARAYAN@ITF.ORG.UK	+91 9434517316	+91 3224 252203	مالديبا	الهند	مفتش	NARAYAN ADHIKARY
SEBASTIAN_THOMAS@ITF.ORG.UK	+91 98950 48607	+91 484 2666409	كوتشي	الهند	مفتش	THOMAS SEBASTIAN
FLEMING_KEN@ITF.ORG.UK	+353 87 64 78636	+353 1 85 86 317	دبلن	أيرلندا	ممنسق	KEN FLEMING
WHELAN_MICHAEL@ITF.ORG.UK	+353 872501729		دبلن	أيرلندا	مفتش	MICHAEL WHELAN
HADAR_ASSAF@ITF.ORG.UK		+972 4 8512231	حيفا	إسرائيل	مفتش	ASSAF HADAR
DIPIORE_FRANCESCO@ITF.ORG.UK	+39 33 1670 8367	+39 10 25 18 675	جنوة	إيطاليا	ممنسق	FRANCESCO DI FIORE
NAZZARRI_BRUNO@ITF.ORG.UK	+39 335 612 9643	+39 (0) 586 072379	ليفورنو	إيطاليا	مفتش	BRUNO NAZZARRI
SAITTA_FRANCESCO@ITF.ORG.UK	+39 338 698 4978	+39 91 321 745	باليرمو، صقلية	إيطاليا	مفتش	FRANCESCO SAITTA
LEONCINI_GIANBATTISTA@ITF.ORG.UK	+39 335 482 703	+39 99 4707 555	تارانتو	إيطاليا	مفتش	GIANBATTISTA LEONCINI
SERRETIELLO_PAOLO@ITF.ORG.UK	+39 335 482 706	+39 81 265021	نابولي	إيطاليا	مفتش	PAOLO SERRETIELLO
SILIGATO_PAOLO@ITF.ORG.UK	+39 3484454343		تريست	إيطاليا	مفتش	PAOLO SILIGATO
OHORI_FUSAO@ITF.ORG.UK	+81 (0)90 6949 5469	+81 (0)3 5410 8320	طوكيو	اليابان	ممنسق	FUSAO OHORI
ISHINO_JUNYA@ITF.ORG.UK	+81 90 5553 8193	+81 52 655 5880	ناغويا	اليابان	مفتش	JUNYA ISHINO
FUJIKI_SHIGERU@ITF.ORG.UK	+81 90 9826 9411	+81 3 3735 0392	شيبيبا	اليابان	مفتش	SHIGERU FUJIKI
TOYOMITSU_YOSHIHIRO@ITF.ORG.UK	+81 90 5306 2494	+81(0)3 5410 8320	طوكيو	اليابان	مفتش	YOSHIHIRO TOYOMITSU
MUTUGI_BETTY@ITF.ORG.UK	+254 721 425828	+254 41 2230027	مومباسا	كينيا	مفتش	BETTY MAKENA MUTUGI
KIM_HK@ITF.ORG.UK	+82 10 5441 1232	+82 51 469 0294	بوسان	جمهورية كوريا	ممنسق	HK KIM
BAE_JH@ITF.ORG.UK	+82 10 3832 4628	+82 51 463 4828	بوسان	جمهورية كوريا	مفتش	BAE JUNG HO
HYEOKJIN_MOON@ITF.ORG.UK	+82 10 4444 8436	+82 32 881 9880	إنتشون	جمهورية كوريا	مفتش	MOON HYEOKJIN
PETROVSKIS_NORBERT@ITF.ORG.UK	+371 292 25236	+371 677 09242	ريغا	لاتفيا	مفتش	NORBERT PETROVSKIS
CHERNOV_ANDREY@ITF.ORG.UK	+370 699 28198		كلايبدا	ليتوانيا	مفتش	ANDREY CHERNOV
FALZON_PAUL@ITF.ORG.UK	+356 79969670	+356 79969670	فلينا	مالتا	جهة اتصال	PAUL FALZON
LOZANO_ENRIQUE@ITF.ORG.UK	+52 1 229 161 0700	+52 229 932 1367	فيراكروز	المكسيك	مفتش	ENRIQUE LOZANO DIAZ
RAMIREZ_JOSE@ITF.ORG.UK	+52 (1) 314 172 8089	+52 (314) 688-2936	مغزاتيلو	المكسيك	مفتش	JOSE ANTONIO RAMIREZ-PELAYO
MARKOLOVIC_TOMISLAV@ITF.ORG.UK	+382 69 032 257	+382 30 315 105	بار	الجبل الأسود	جهة اتصال	TOMISLAV MARKOLOVIC
RACHIK_HAMID@ITF.ORG.UK			الدار البيضاء	المغرب	مفتش	HAMID RACHIK
NOORDERMEER_ASWIN@ITF.ORG.UK	+31 6 53 337522		روتردام	هولندا	مفتش	ASWIN NOORDERMEER
KLEIN_DEBBIE@ITF.ORG.UK	+31 6 53 182 734		روتردام	هولندا	مفتش	DEBBIE KLEIN
MOL_GIJS@ITF.ORG.UK	+31 622 89 08 77		روتردام	هولندا	مفتش	GIJS MOL
KEEHNNEN_KOEN@ITF.ORG.UK	+31 624 336109	+31 883680368	روتردام	هولندا	مفتش	KOEN KEEHNNEN
MCLAREN_GRAHAME@ITF.ORG.UK	+64 21 292 1782	+64 4 801 7613	واينغتون	نيوزيلندا	مفتش	GRAHAME MCLAREN



نساعد البحارة في أرجاء العالم



للمزيد من معلومات الاتصال حول مفتشي الـITF قم بزيارة www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm

البريد الالكتروني	الهاتف الخليوي	هاتف المكتب	الميناء	البلد	الوظيفة	الاسم
GJESTRUM_ANGELICA@ITF.ORG.UK	+47 9 77 29 357	+47 22 82 58 24	أوسلو	النرويج	منسق	ANGELICA GJESTRUM
STEDER_TRULS@ITF.ORG.UK	+47 90 98 04 87	+47 35 54 82 40	بورشغرون	النرويج	مفتش	TRULS M VIK STEDER
LORENTSEN_YNGVE@ITF.ORG.UK	+47 41401222	+47 (0) 77 69 93 46	ترومسو	النرويج	مفتش	YNGVE LORENTSEN
FRUTO_LUIS@ITF.ORG.UK	+507 6617 8525	+507 315 1904	كريستوبل / بالبو	بنما	مفتش	LUIS CARLOS FRUTO
PEDARIA_JOSELITO@ITF.ORG.UK	+63 920 9700 168	+63 32 256 16 72	مدينة سيبو	الفلبين	مفتش	JOSELITO PEDARIA
AGUINALDO_RODRIGO@ITF.ORG.UK	+63 917 8111 763	+63 2 536 8287	مانيلا	الفلبين	مفتش	RODRIGO AGUINALDO
MAZURKIEWICZ_ADAM@ITF.ORG.UK	+48 501 539329	+48 91 4239707	شتيتيسين	بولندا	منسق	ADAM MAZURKIEWICZ
DALEKI_GRZEGORZ@ITF.ORG.UK	+48 514 430 374	+48 58 6616096	غدينيا / غدانسك	بولندا	مفتش	GRZEGORZ DALEKI
PIRES_JOAO@ITF.ORG.UK	+351 91 936 4885	+351 21 391 8181	لشبونة	البرتغال	مفتش	JOÃO DE DEUS GOMES PIRES
BAEZ_JOSE@ITF.ORG.UK	+1 787 318 0229	+1(0)212 425 1200	سان خوان	بورتوريكو	مفتش	JOSE A. CLAUDIO BAEZ
MIHALCIOIU_ADRIAN@ITF.ORG.UK	+40 722 248 828	+40 241 618 587	كوسنتسا	رومانيا	مفتش	ADRIAN MIHALCIOIU
FISHOV_SERGEY@ITF.ORG.UK	+7 911 096 9383	+7 812 718 6380	سان بطرسبرج	روسيا	منسق	SERGEY FISHOV
PAVLOV_KIRILL@ITF.ORG.UK	+7 911 929 04 26	+7 812 718 6380	سان بطرسبرج	روسيا	مفتش	KIRILL PAVLOV
ANANINA_OLGA@ITF.ORG.UK	+7 9887 621232	+7 8617 612556	نوفروسيسك	روسيا	مفتش	OLGA ANANINA
OSICHANSKY_PETR@ITF.ORG.UK	+7 914 790 6485	+7 4232 512 485	فلاديفوستوك	روسيا	مفتش	PETR OSICHANSKY
MAMONTOV_VADIM@ITF.ORG.UK	+7 9062 38 68 58	+7 4012 656 840/475	كابينغراد	روسيا	مفتش	VADIM MAMONTOV
TAN_DANIEL@ITF.ORG.UK	+65 9616 5983	+65 63795666	سنغافورة	سنغافورة	جهة اتصال	DANIEL TAN
DUAN_GWEE@ITF.ORG.UK	+65 9823 4979	+65 6390 1611	سنغافورة	سنغافورة	جهة اتصال	GWEE GUO DUAN
BAZ_LUZ@ITF.ORG.UK	+34 660 682 164	+34 986 221 177	فيغو	إسبانيا	منسق	LUZ BAZ
GALAN_GONZALO@ITF.ORG.UK	+34 638809166		لاس بالماس	إسبانيا	مفتش	GONZALO GALAN
GARCIA_JUAN@ITF.ORG.UK	+34 628 565 184	+34 96 367 06 45	فلسيا	إسبانيا	مفتش	JUAN GARCIA
MARTI_MARC@ITF.ORG.UK	+34 699 550 578		برشلونة	إسبانيا	مفتش	MARC MARTI GIL
ARRACHEDI_MOHAMED@ITF.ORG.UK	+34 629 419 007	+34 944 93 5659	بليو	إسبانيا	مفتش	MOHAMED ARRACHEDI
PERERA_RANJAN@ITF.ORG.UK	+94 77 314 7005	+94 112 583040	كولومبو	سيريلانكا	مفتش	RANJAN PERERA
BARNING_ANNICA@ITF.ORG.UK	+46 70 57 49 714		ملمو	السويد	منسق	ANNICA BARNING
BRADD_FREDRIK@ITF.ORG.UK	+46 761006445	+46 10 4803103	أوميا	السويد	مساعد منسق	FREDRIK BRADD
LARSSON_GORAN@ITF.ORG.UK	+46 70 626 7788	+46 10 480 3114	غوتنبرغ	السويد	مفتش	GÖRAN LARSSON
ANDRE_HAKAN@ITF.ORG.UK	+46 70 574 2223	+46 8 791 41 02	نوركوبينج	السويد	مفتش	HAAKAN ANDRE
CHANG_SANDERS@ITF.ORG.UK	+886 921935040	+886 22515 0302	تايوان، الصين	تايوان، الصين	مفتش	SANDERS CHANG
TU_TSE-TING@ITF.ORG.UK	+886 988513979	+886 7 5212380	كاوشينج	تايوان، الصين	مفتش	TSE-TING TU
CIVELEK_MUZAFFER@ITF.ORG.UK	+90 535 663 3124		إسطنبول	تركيا	مفتش	MUZAFFER CIVELEK
YEFRIMENKO_NATALIYA@ITF.ORG.UK	+380 50 336 6792	+380 482 429 901	أوديسا	أوكرانيا	مفتش	NATALIYA YEFRIMENKO
BOUDREAUX_DWAYNE@ITF.ORG.UK	+1 504 442 1556	+1 504 581 3196	شاطئ الخليج	الولايات المتحدة	منسق	DWAYNE BOUDREAUX
ESOPA_ENRICO@ITF.ORG.UK	+1 201 417 2805	+1 201 434 6000 (EXT 240)	الساحل الشرقي	الولايات المتحدة	منسق	ENRICO ESOPA
ENGELS_JEFF@ITF.ORG.UK	+1 206 331 2134		الساحل الغربي	الولايات المتحدة	منسق	JEFF ENGELS
SHIPLEY_BARBARA@ITF.ORG.UK	+1 202 412 8422	+1 757 622 1892	بالتيمور/نورفولك	الولايات المتحدة	مفتش	BARBARA SHIPLEY
CONNOR_COREY@ITF.ORG.UK	+1 843 469 5611		تشارلستون	الولايات المتحدة	مفتش	COREY CONNOR
LARSON_MARTIN@ITF.ORG.UK	+1 503 347 7775		بورتلاند	الولايات المتحدة	مفتش	MARTIN D. LARSON
LEVENS_SAM@ITF.ORG.UK	+1 415 490 8956	+1 415 775 0533	سان فرانسيسكو	الولايات المتحدة	مفتش	SAM LEVENS
AUNG_SHWE@ITF.ORG.UK	+1 713 447 0438	+1 713 659 5152	هيوستن	الولايات المتحدة	مفتش	SHWE TUN AUNG
MUELLER_STEFAN@ITF.ORG.UK	+1 562 673 9786	+1 562 493 8714	لوس أنجلوس - جنوب كاليفورنيا	الولايات المتحدة	مفتش	STEFAN MUELLER-DOMBOIS
SASSO_TONY@ITF.ORG.UK	+1 321 258 8217	+1 321 784 0686	فلوريدا	الولايات المتحدة	مفتش	TONY SASSO
BAKER_MICHAEL@ITF.ORG.UK	+1 440 667 5031	+1 216 781 7816	كليفلاند	الولايات المتحدة	جهة اتصال	MICHAEL BAKER

كيف تدافع عن حقوقك

اقرأ هذا أولاً

إيضاحات بهذا الشأن.

وفي دول كثيرة أخرى يكون الإضراب هو المفتاح لكسب القضية المتنازع عليها وهذا يعتمد مرة أخرى على الاستشارة التي تحصلون عليها محلياً.

وفي دول عديدة يكون من حقوقكم قانونياً أن تقوموا بالإضراب ما دامت السفينة راسية في الميناء وليست مبحرة.

وتذكروا أهمية المحافظة على انضباطكم وسلمية تحرككم ووحدتكم عندما تقومون بالإضراب. وأن الإضراب مكفول كحق من حقوق الإنسان حسب القانون والدستور في كثير من الدول.

ومهما كان اختياركم فلا تنسوا التحدث إلى ممثل الـITF المحلي قبل القيام بأي تحرك. بالعمل معاً، نستطيع الفوز بالنضال والعدالة والحقوق الأساسية.

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

يلجأ البحارة أحياناً إلى رفع دعاوى قانونية لدى المحاكم المحلية، وقد يقومون أحياناً بمقاطعة السفينة. وتختلف الحالة من مكان إلى آخر فما يكون صحيحاً في دولة ما قد لا يكون كذلك في دولة أخرى.

قم بالاتصال بممثل الـITF للحصول على الإرشادات اللازمة حيث يمكنك الاطلاع على البريد الإلكتروني ورقم الهاتف ضمن هذه النشرة. كما ينبغي عليك طلب الاستشارة القانونية محلياً قبل الشروع في الدعوى.

في بعض البلدان يعمل القانون بالفعل ضدك وضد زملائك من طاقم السفينة إذا ما قمتم بالإضراب عن العمل، وفي هذه الحالة يقوم مثل النقابة المنتسبة للـITF بتقديم

الحوادث البحرية

هنالك قواعد إرشادية دولية تكفل معاملة البحارة بإنصاف إذا ما تعرضت سفينتهم لحادث بحري. سواء من قبل مالكي السفينة أو الميناء أو الدولة الساحلية أو دولة العلم أو حسب قوانين الدولة الأم. وتالياً هي حقوقك إذا حدث معك مثل هذا:

- من حقك الحصول على محام. قم بطلب المحامي قبل الإجابة عن أية أسئلة أو الإدلاء بأية بيانات لأن ذلك قد يستخدم ضدك في المستقبل.
- ينبغي عليك أن تفهم الكلام الذي يوجه إليك - واطلب من السلطات التوقف عن التحقيق معك إن لم تفهم. وإذا واجهت صعوبة في فهم اللغة التي يخاطبونك بها فقم بطلب مترجم.
- على الشركة التي تعمل بها الالتزام بمساعدتك. لذا قم بالاتصال مع شركتك وأو النقابة لطلب المشورة والمساعدة.

للمزيد من المعلومات: www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

تنبيهه للبحارة: احذر من الاحتيال!

إذا تلقيت للتو عرضاً مغرباً جداً للحصول على وظيفة من حيث لا تدري، فإنه احتيال. هذا ما ينصح به مساعد سكرتير قسم البحارة في الـITF فابريزو بارسيلونا

الدفع. تأكد من أي عرض وظيفي. فإن وصلك عرض غير واقعي عن طريق البريد الإلكتروني قم بحذفه وحذر أصدقاءك. كن حريصاً على المقارنة بين عروض الوظائف التي تدعي أنها توظيف وبين الوظائف المزيفة على مواقع حقيقية. وخاصة تلك التي لا تتقاضى أية رسوم على إرسال القوائم الوظيفية والإعلانات.

إذا كنت تبحث عن وظيفة، قم بزيارة المواقع الإلكترونية للخطوط البحرية الحقيقية وشركات الشحن المشهورة. ابحث عن التحذيرات الموجودة على الموقع وقم بالاتصال بالإدارة العامة للشركة إن ساورك أي شك.

إن ساورك أية شكوك حول أي عرض وظيفي تلقيته، فبإمكانك التواصل مع الـITF على البريد الإلكتروني jobscam@itf.org.uk لطلب المشورة.

بالرجوع لك كي تدفع المزيد ويعدون بأن تكون المرة الأخيرة - ويحذرونك بأن لم تقم بدفع الدفعة الأخيرة فسوف تخسر كل ما دفعته مسبقاً. لن يتوقفوا حتى تصل إلى الإفلاس.

وحتى لو بدأت الخطوة الأولى في الطلب ورفضت دفع الرسم الأول. فرما كانوا قد طلبوا اسمك وتاريخ ميلادك وعنوان منزلك ونسخة عن جواز سفرك، حيث يستطيعون استغلال هذه البيانات لسرقة بياناتك الشخصية. وإن كنت زودتهم بتفاصيل عن حسابك البنكي، فعليك بإشعار البنك فوراً وإلا أفرغوا رصيدك.

المجازفة المترتبة على الاحتيال قليلة وتكلفتها منخفضة بالنسبة للمحتالين. فالمحتالون لا يتعرضون في بلدانهم للمساءلة (فهم لا يتواجدون أبداً في بلدان مثل المملكة المتحدة والولايات المتحدة وأستراليا).

ماذا في وسعك أن تفعل؟

قم بتجاهل الأمر ولا تعط بياناتك الشخصية. وإن كنت قد دفعت أي مبلغ فتوقف فوراً عن

إذا تلقيت عرضاً غير متوقع عن طريق البريد الإلكتروني، فلا تقم بعمل أي شيء قبل أن تفكر ملياً. هل وصل العرض من شركة شحن بحري معروفة؟ هل الأجر أكبر مما كنت تخلم؟ إذا هو احتيال.

لقد تضاعفت عمليات التوظيف الاحتيالية التي تستهدف البحارة - وخاصة الناس الذين يرغبون في العمل في مجال السفن السياحية - وقد صمم المحتالون مواقعهم الإلكترونية مستخدمين أسماء وشعارات مطابقة لشركات حقيقية، ثم قاموا بنشر الخبر مباشرة عن طريق البريد الإلكتروني والإعلانات والقوائم المجانية.

وإن حدث وقبلت الوظيفة المزيفة التي عرضوها عليك، فسيطلبون منك رسماً لمرة واحدة، بحجة بدل تكاليف النقل إلى السفينة ورسم التأشيرة ومصاريف إدارية. إن ذلك بدون شك هو احتيال، إن طلب رسوم وكالة من أي بحار للحصول على أي وظيفة على متن سفينة هو غير قانوني في ظل اتفاقية العمل البحري.

لا تدفع أي شيء للمحتالين. سوف يستمرون

بعض مؤشرات الاحتيال

- أية عروض لوظائف غير واقعية
- أي طلب لدفع النقود في أي وقت مقابل أي شيء
- أي طلب للحصول على تفاصيل عن حساباتك المصرفية
- أي طلب لتقديم صور عن الوثائق الشخصية كجواز السفر أو المؤهلات
- رقم الهاتف النقال وخاصة إذا كان وسيلة الاتصال الرئيسية لمكتب المفترض
- عناوين البريد الإلكتروني المجانية مثل gmail ، globomail و yahoo.
- عناوين البريد الإلكتروني التي يختلف فيها نطاق الدولة عن موقع المكتب المفترض
- الرسائل التي تحتوي على أخطاء إملائية ونحوية

قانون تاريخي جديد يتصدى للعنف في بيئة العمل

يعتبر إصدار القانون الدولي الأول بشأن العنف والتحرش في بيئة العمل إنجازاً كبيراً بالنسبة للبحارة وغيرهم من عمال النقل؛ وقد خرج إلى النور بعد سنوات من الكفاح والنضال خاضها الاتحاد الدولي لعمال النقل -ITF والنقابات العالمية من أجل استصداره. تقارير من نشرة البحارة

التدابير التي يمكن اتخاذها.

فالعنف والتحرش خاصة بالنسبة للنساء، قد يشكل عائقاً أمام العمال بمنعهم من الحصول على الوظائف والتقدم في حياتهم المهنية؛ والقانون الجديد سيعمل على إزالة تلك العوائق بتوفيره أساساً قوياً يضمن قيام التوظيف على بيئة عمل آمنة ولائقة يتمتع جميع العاملين فيها بالحماية اللازمة.

يقود الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) والنقابات المنتسبة له في الوقت الحالي حملة واسعة هدفها الأساسي حث الحكومات في مختلف أنحاء العالم للتصديق على القانون الجديد واعتماده حتى يتحول طموح ITF والنقابات المنتسبة له إلى حقيقة على أرض الواقع يستفيد منها العاملون في مختلف القطاعات، سواء القطاع البحري أو البري أو الجوي.

يمكن للنساء والرجال من البحارة وعمال الرصيف وصيادو السمك المشاركة في هذه الحملة - فقط تواصل معنا عبر البريد الإلكتروني women@itf.org.uk لمعرفة المزيد. ■

اعتمدت منظمة العمل الدولية القانون الجديد في يونيو 2019؛ حيث يتخذ شكل الاتفاقية 190 (وهي معاهدة دولية مُلزمة قانوناً) والتوصية 206 (وهي مبادئ توجيهية غير مُلزمة تتعلق بكيفية تطبيق الاتفاقية).

يُحدد هذا المعيار الجديد لمنظمة العمل الدولية أحقية كل فرد في بيئة عمل خالية من العنف والتحرش، وينطبق على جميع القطاعات وخاصة قطاع النقل.

يوضح هذا القانون أن بيئة العمل أكبر من مكان العمل؛ ويغطي الحوادث التي تحدث أثناء العمل سواء المتعلقة بأداء الأعمال أو الناشئة عن أداء الأعمال؛ ويشمل ذلك الحوادث التي تقع في الأماكن التي يستخدم فيها العمال المرافق الصحية، وعندما ينتقل العامل من وإلى مكان العمل؛ وهو ما يمثل أهمية بالغة بالنسبة لعمال النقل رجالاً ونساءً.

ويتناول هذا القانون أيضاً -في خطوة هامة للغاية- تأثيرات العنف الأسري والحاجة إلى الحد من تأثير العنف المنزلي على بيئة العمل ويُحدد عددًا من

”يجب أن يعني هذا المعيار العالمي الجديد باتخاذ خطوات فعالة للقضاء على ممارسات العنف والتحرش في بيئة العمل... حيث ستتحسن حياة أعضاء نقابات الـITF، وعاملات النقل النساء على وجه الخصوص كنتيجة مباشرة لتفعيل هذا القانون.“

ديانا هولاند، رئيسة اللجنة النسائية لعمال النقل في الـITF



فرص دعم النساء العاملات في الملاحة البحرية

ما هي أكبر التحديات التي تواجه النساء البحارة في الوقت الراهن؟

لا تزال هناك بعض التحديات أمام البحارة النساء؛ فمجرد حقيقة أن النساء لا يشكلن سوى 2~1 في المائة من إجمالي البحارة يمثل تحدياً في حد ذاته؛ إذ أن تلك النسبة الضئيلة قد تجعل بعض النساء أكثر تردداً في البحث عن وظيفة في المجال البحري؛ أيضاً لا تزال هناك بعض المفاهيم التقليدية القائلة بأن أعمال الملاحة البحرية ليست مخصصة للنساء، وتواجه خريجات الكليات البحرية في بعض أنحاء العالم أوقاتاً عصيبة للغاية في البحث عن عمل ذو معنى حتى ولو كانت نتائجهن الدراسية أفضل من نظرائهن الذكور؛ إلى جانب أن التحرش الجنسي، أو حتى الخوف من الوقوع ضحية للتحرش الجنسي يشكل أحد أكبر العوقات بالنسبة للنساء.

لكنني أود التأكيد على أنه كان هناك الكثير من التغييرات الإيجابية في السنوات الأخيرة؛ حيث كان هناك تركيزاً متزايداً على جذب النساء إلى أعمال الملاحة البحرية وإثبات أنفسهن في تلك الأعمال بمجرد انضمامهن لها؛ نرى جهوداً أكبر لخلق قوة عمل أكثر توازناً بين الجنسين وتوفير بيئة عمل جيدة على متن السفن؛ هذا يخلق مكان عمل أفضل لكل من الرجال والنساء. ■

من خلالها الدفاع عن حقوق العمال؛ ولذلك أشعر بالامتنان بهذه الوظيفة. حيث تلك الفرصة التي تمنحني إياها تجعل من استيقاظي كل صباح وذهابي لعملي أمراً مُجدياً؛ كما أنني أعول في بيئة دولية تعني بأحد أكثر المجالات تطوراً ودائمة التغير؛ فوظيفتي تجمع بين أكثر مجالين أحبهما وهما مجال الأعمال البحرية ومجال الضيافة.

بصفتي منسقة لفريق الرحلات السياحية، تستدعي وظيفتي أن أسافر كثيراً من أجل إجراء مفاوضات حول الرحلات السياحية وإجراء زيارات للسفن والمشاركة في الخطابات؛ وزيارة مَثَلينا في النرويج، بورتوريكو، وإندونيسيا؛ الذين يقومون بإجاز العديد من الزيارات للسفن، والتعامل مع الشكاوى، وإدارة الندوات المتعلقة بإدارة الرحلات البحرية.

أنت أيضاً ممثلة النساء في قسم البحارة في الـITF؛ ما الذي ينطوي عليه هذا الدور؟

أصبحتُ من خلال هذا الدور المتحدثة الرسمية باسم البحارة النساء في جميع أنحاء العالم في أكبر هيئات صنع القرار في الـITF؛ كما أنه يوفر فرصة فريدة للتحدث عن تحديات المرأة وفرصها داخل المجتمع البحري والمساهمة في إحداث تغييرات إيجابية تعود بالنفع على المرأة في هذا المجال.

حواراً أجرتة نشرة البحارة مع لينا ديرينج (مديرة عمليات السفن السياحية في نقابة البحارة النرويجية) حول حياتها في الملاحة البحرية

لماذا اخترت بناء حياتك المهنية في قطاع الملاحة البحرية؟

دائماً ما كنت مفتونة بالأعمال البحرية نظراً لانتشارها الواسع وما تتمتع به من تقاليد كثيرة هنا في النرويج؛ ومع ذلك، بدأت العمل في قطاع الفنادق الشاطئية، ثم انخرطت في العمل البحري بالصدفة عندما انتقلت إلى ميامي في عام 2004 والتقيت بجوان أوين أسطورة أعمال السفن السياحية والناصر الأكبر لحقوق العمال في نقابة البحارة النرويجية NSU؛ وبدأت العمل في نقابة البحارة النرويجية NSU من حينها.

ما الذي يثير اهتمامك أكثر في وظيفتك الحالية لدى نقابة البحارة النرويجية؟

تعتبر حقوق العمال أمراً أساسياً لتحقيق المساواة فيما بينهم، وشديد الأهمية بالنسبة للعمال وللمرأة على وجه الخصوص؛ وأنا محظوظة بما يكفي لأن وظيفتي تمنحني الفرصة التي يمكنني

الـITF يدعم البحارة في المناطق الخطرة

ستيف يانديل (مساعد أول في قسم البحارة بالـITF) يتحدث عن جهود الـITF في الحد من المخاطر التي يتعرض لها البحارة العاملون على متن السفن التي تعمل في مناطق محفوفة بمخاطر القرصنة أو النزاعات



عند وقوع حوادث القرصنة أو السطو المسلح في البحر. يكون البحارة في المواجهة ويصبحون معرضون لمخاطر الإصابة أو الاعتداء أو الأخذ كرهائن أو القتل.

تزايدت الهجمات بشكل هائل. ما أثار على الآلاف من البحارة وعائلاتهم.

طالما كانت القرصنة والسطو المسلح من المشاكل المتأصلة في خليج غينيا؛ ففي الأشهر التسعة الأولى من عام 2019، مثلت هذه المنطقة "الواقعة قبالة سواحل نيجيريا وغينيا وتوجو وبنين والكاميرون" 86 بالمائة من حوادث القرصنة التي أخذ فيها أفراد الطاقم كرهائن.

ومع ذلك، فقد شهدت أجزاء أخرى من العالم هذه الجرائم البشعة؛ حيث شهد مضيق سنغافورة العديد من الهجمات في السنوات الأخيرة، خاصة التي أثيرت على إندونيسيا وماليزيا والفلبين؛ ثم جاءت أمريكا الجنوبية لتكون أحدث منطقة تشهد زيادة في وقوع تلك الجرائم. حيث تم الإبلاغ عن العديد من حوادث السطو المسلح العنيفة ضد السفن الرأسيّة في عام 2019؛ فقط اليقظة المستمرة والدوريات المسلحة المكثفة التي تقوم بها السفن البحرية الدولية هي التي حالت دون تكرار الهجمات المتعددة التي وقعت حول خليج عدن قبل بضع سنوات.

ير طواقم السفن بتجارب مروعة عند مواجهة القرصنة بشكل مباشر، ويشعرون بالقلق عند دخول منطقة مشهورة بحدوث القرصنة.

استولى مهاجمون مسلحون في الساعات الأولى في الرابع من نوفمبر 2019 على سفينة النقل اليونانية الكا اريستوتلي Elka Aristotle عندما كانت في مرسى قبالة لومي في توجو؛ واختطفوا أربعة من أفراد الطاقم البالغ عددهم أربعة وعشرون؛ اثنان من المختطفين من الفلبين وواحد من اليونان والأخير جورجي؛ ذكرت البحرية التوغولية أن الحراس المسلحين حاولوا التصدي للهجوم لكن أحدهم أصيب بطلق ناري.

بعد هذا ثاني حادث قرصنة خلال ثلاثة أيام بعد أن هوجمت ناقلة البضائع النرويجية التابعة لشركة جي جي اوغلاند JI Ugland للشحن واختطفوا تسعة من أفراد طاقمها قبالة سواحل بنين.

عقد الـITF في يونيو 2019 مع مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي، والغرفة الدولية لشركات الشحن والنفط، المنتدى البحري الدولي بين

الحكومات والخبراء والأطراف المعنية لتناول الآثار الإنسانية والاقتصادية للقرصنة والسطو المسلح في خليج غينيا ومناقشة الحلول الممكنة للأزمة الحالية.

حماية البحارة في المناطق التي تشهد نزاعات

يدعو الـITF إلى الهدوء وضبط النفس في منطقة مضيق هرمز حول خليج عُمان التي تشهد صراعات عقب الاستيلاء على ناقلة النفط ستينا امبيرو Stena Impero في التاسع عشر من شهر يوليو 2019؛ وكانت هذه الواقعة كفيلاً بإعلان المنطقة على أنها منطقة نزاعات "تحتوي مخاطر مطولة مؤقتاً" وهذا يعني أن البحارة الذين هوجموا في المنطقة سيحصلون على مكافأة، وتعويضات مُضاعفة عن الوفاة والعجز.

في مثل هذه النزاعات، يعمل الـITF مع صناعة الشحن لقيادة تدعو لإيجاد حل دبلوماسي، وتوفير الظروف التي تسمح للبحارة بمواصلة عملهم دون أن يصابوا بأذى، وحث جميع الدول للمساعدة على السعي لإطلاق سراح أي بحارة تم أسرهم. ■

مفتشية الـITF بجانبيك أينما كنت

يعمل مفتشو الـITF في جميع أنحاء العالم ويناضلون من أجل حماية حقوق البحارة والدفاع عنها؛ تقدم نشرة البحارة الفريق الإسباني وأحدث المفتشين. وتستعرض كيفية وصول المفتشين إلى الموانئ والبلدان الجديدة.

تعرف على مفتشينا الجدد



حسن ميليس

(الجزائر العاصمة - الجزائر) عمِلَ بحاراً لمدة سبعة وعشرون عاماً، وأخيراً عمِلَ مُديراً على متن ناقلات الغاز الطبيعي المسال الجزائرية؛ وبصفته عضواً بارزاً في نقابة FNTT/UGTA كان حسن ميليس نَشِطاً في الـITF بدايةً من عام 2017؛ يرى حسن في كونه مفتشاً "خديباً مُشْرِفاً" وسوف يبذل قصارى جهده لمساعدة البحارة الذين يواجهون صعوبات، ولضمان اتباع مالكي السفن لمعايير العمل الوطنية والدولية.



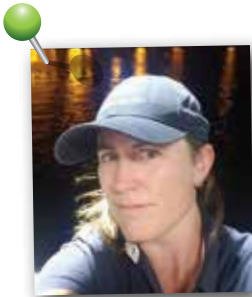
كاترين هايزل

(غانا) عمِلَت في البحر لمدة خمسة عشر عاماً قبل أن تنقاع وتصبح مُحَاضِرَةً في الجامعة البحرية الإقليمية؛ وبصفتها مفتشة فإنها تعني مبنائنا تيمنا وتاكورادي؛ وتسعى كاترين لتحسين ظروف عمل البحارة، ولجعل السفن التي تنصل بموانئ غانا تعمل وفقاً للاتفاقيات الجماعية.



خوسيه كلاوديو بايز

(سان جوان - بورتوريكو) عمِلَ ملاحاً ومراجعاً (يُشرف على أعمال شحن وتفريغ السفن) ورئيس لجنة الانتخابات في نقابته. النقابة المحلية رقم 1740؛ وكونه مفتشاً يعني أنه يمكنه الدفاع عن حقوق البحارة والسعي لما يضمن لهم المعاملة باحترام؛ يحرص خوسيه بشده على مساعدة البحارة في الحصول على مكان للاسترخاء خلال أوقات فراغهم. مع توفير خدمة الإنترنت اللاسلكي واي فاي Wi-fi المجانية للتواصل مع عائلاتهم.



سام ليفينز

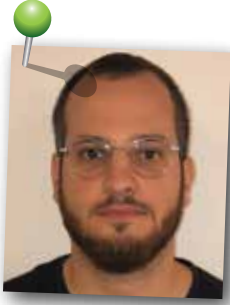
(سان فرانسيسكو - الولايات المتحدة الأمريكية) يُفْري الـITF بخبرته الواسعة التي تشتمل على عمله كعضو طاقم سفينة لأربعة عشر عاماً في نظام العجارات بخليج سان فرانسيسكو، ونشاطه الواسع مع نقابة عمال المستودعات وتفريغ السفن الدولية والمنظمات المجتمعية المحلية؛ سام متحمساً لأن يكون له أثراً أكبر على حماية حقوق البحارة في جميع أنحاء العالم، ويسعى لبناء خالفات مع المنظمات المجتمعية والنقابات العمالية في جميع أنحاء كاليفورنيا الشمالية.



حميد رشيد

(الدار البيضاء - كازابلانكا - المغرب) عمِلَ مُديراً لأعمال سطح السفينة ووكيلاً لربانها على مدار اثني عشر عاماً على متن السفن المغربية والروسية؛ ثم عمِلَ مُديراً لمخطة حاويات في ميناء الدار البيضاء وأول نائب للأمين العام لقسم عمال الرصيف والبحارة في نقابة العمال المغربية (UMT)؛ يسعى حميد للاستفادة من خبراته ومعرفته في مساعدة البحارة في الحصول على ظروف عمل لائقة وأمنة ومحترمة.

تسليط الضوء على الفريق الإسباني



مارك مارتي (يقطن في برشلونة، ويغطي كاتالونيا وجزيرة بالياريس). عمل كوكيل ميناء في عمر الـ20 عاماً. وكان مثلاً لنقابة الـCCOO لمدة ثماني سنوات؛ أسهم ما مر به، من حالات كان شاهداً عليها تمثلت في استغلال واستضعاف البحارة، إلى انضمامه إلى المفتشية في عام 2019.



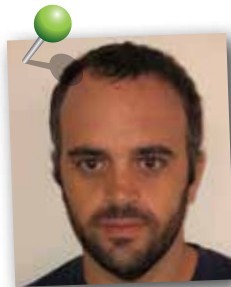
لوز باز، منسقة الفريق، (تقطن في فيجو، وتغطي منطقة شمال غرب إسبانيا). عملت كمحامية وضابط سطح بحري قبل تعيينها مفتشة لدى الـITF في عام 2006؛ وتعتقد أن وظيفتها "إحدى أفضل الوظائف في العالم" لأنها تخرج بين معرفتها وخبرتها وشغفها للدفاع عن حقوق البحارة والصيادين.



جوان غارسيا (يقطن في فالنسيا، ويغطي ساحل البحر الأبيض المتوسط بطول 776 كم من إسبانيا). أكسبته خبرته كعضو طاقم وقبطان لمدة 16 عاماً دروساً عن صعوبات الحياة في البحر. انضم إلى الـITF في عام 2010 وتولى منذ ذلك الحين نحو 900 حالة وعملية تفتيش.



محمد الرشيدى (يقطن في بلباو، ويغطي شمال إسبانيا). انضم إلى الـITF في عام 2001 كمفتش. عادت مهاراته اللغوية وخبرته في التعامل مع الثقافات المختلفة بالفائدة على كل من البحارة وفريق المفتشية؛ منذ يناير 2018، يعمل محمد على تطوير شبكة الـITF للعالم العربي وإيران وتنسيق الاتصالات في تلك المنطقة.



جونزالو جالان (يقطن في لاس بالماس، ويغطي جزر الكناري). يعمل كمفتش منذ عام 2014، وهو أيضاً أحد مفتشي الـITF المختصين بمصائد الأسماك، كما كان ينسق حالات سفن صيد السمك على مستوى العالم خلال عام 2019.

يعتبر فريق المفتشية الإسباني القوي المكون من خمسة أفراد أحد أكبر فرق الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF، حيث يمد البحارة على طول نحو 8000 كم من ساحل إسبانيا بالدعم والمساعدة؛ ويضطلع كلٌّ من المفتشين، الذين يتخذون من الموانئ الكبيرة مقراً لهم، ومسؤولية الموانئ الأخرى أيضاً.

إن موقع إسبانيا الاستراتيجي على مفترق طرق البحر الأبيض المتوسط، والمحيط الأطلسي والساحل الأفريقي وبحر الشمال، يعني أن الفريق يساعد البحارة من جنسيات عديدة ويتناول حالات الهجر القسوى.

يعمل المفتشون لدى ثلاث نقابات منتسبة للـITF في إسبانيا (اتحاد الدولة للنقل والخدمة والاستهلاك (FeSMC-UGT) ونقابة اللجان العمالية (CCOO) وهيئة العمل الأوروبية (ELA)). كما أنهم يشكلون فريق عمل قوي وأنشأوا شبكة مهمة من الاتصالات البحرية، مما يسمح لهم بالتعاون الجيد مع دول مراقبة الميناء لحل الحالات الصعبة.

الـITF يوسع شبكات المفتشية

يتعرض البحارة للمخاطر خاصة في البلدان والموانئ التي لا يتواجد فيها مفتشون للـITF. ذلك لأسباب جغرافية أو سياسية.

لم يقدر سوى القليل من المفتشين على العمل في العالم العربي. الذي يعاني بعضاً من أكثر الحالات القصوى للاستغلال لذا، في يناير 2017. أنشأ الـITF هيكلًا لجهات الاتصال النقابية في المنطقة لتعزيز قدرة الـITF على دعم البحارة الذين يتعرضون للمخاطر من خلال التعامل مع نداءات استغاثة البحارة وتنسيقها.

شجع نجاح شبكة الـITF على اتباع نهج مماثل في أماكن أخرى. على سبيل المثال. أطلقت النقابات في أبريل 2019 شبكتي أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي. كما أطلقت شبكة آسيا والمحيط الهادئ في وقت لاحق من نفس العام. أما في غرب إفريقيا. تعمل الشبكة منذ عام 2011 ولكن أعيد تشكيلها في عام 2018.

تعمل الشبكات أيضًا على ضمان امتثال مالكي السفن لالتزاماتهم من توفير الأجور اللائقة وظروف العمل والمعيشة المناسبة على متن السفن.

تشارك جهات الاتصال التي رشحتها النقابات المنتسبة للـITF في دورة تدريبية لمدة يومين حول حقوق عمال البحارة بموجب اتفاقية العمل البحري (MLC). واتفاقيات الـITF ونظام أعلام الموانئ (FOC). ودور مفتشية الـITF في حماية حقوق البحارة في ظروف العمل والمعيشة المناسبة.



للتواصل مع منسق شبكة غرب إفريقيا:
لويس دي ليما (البرازيل)
هاتف: +55 96455 7094

البريد الإلكتروني: delima_luiz@itf.org.uk
(بنين. ساحل العاج. غانا. غينيا بيساو. السنغال. توغو)

شبكة العالم العربي وإيران

للتواصل مع منسق شبكة العالم العربي وإيران:
محمد الرشدي (إسبانيا)
هاتف: +34 629 419 007



البريد الإلكتروني: arrachedi_mohamed@itf.org.uk
(الجزائر. البحرين. إيران. العراق. الأردن. الكويت. لبنان. ليبيا. المغرب. عمان. السودان. تونس. الإمارات العربية المتحدة. واليمن)

لقراءة آخر الأخبار من شبكة العالم العربي وإيران يرجى الاطلاع على الصفحات 28، 29.

شبكة آسيا والمحيط الهادئ

تهدف هذه الشبكة المكونة من ثمانية جهات اتصال إلى تقديم المساعدة المحلية للبحارة الذين يعملون على متن السفن البحرية. في فبراير 2019. بدأت في التواصل مع النقابات في البلدان التي لا يوجد بها مفتشو ITF لطلب الدعم في تطوير شبكة الاتصال. وبحلول أكتوبر 2019. وافقت ثمانية بلدان على الانضمام ونجح الـITF في تدريب جهات الاتصال المرشحة في نفس الشهر.



للتواصل مع منسق شبكة آسيا والمحيط الهادئ: جيسون لام (هونغ كونغ)
هاتف: +852 9735 3579

البريد الإلكتروني: lam_jason@itf.org.uk
(بنغلاديش. كمبوديا. ماليزيا. ميانمار. باكستان. بابوا غينيا الجديدة. جزر سليمان. تايلاند)

شبكة غرب إفريقيا

تهدف الشبكة المكونة من 10 أفراد إلى تحسين مهارات ومعارف جهات الاتصال وجودة تقارير زيارة السفن وعلاقتنا مع السلطات المحلية التي تغطيها اتفاقية العمل البحري (MLC). كما حث الحكومات في المنطقة على التصديق على اتفاقية العمل البحري (MLC). جرى معظم زيارات السفن الخاصة بها في خمس من الدول الست التي لها جهات اتصال. معظمها في ساحل العاج. في عام 2018 أجرينا أكثر من 80 زيارة للسفن. وفي النصف الأول من عام 2019 أجرينا أكثر من 45. وبنوي زيادة عدد الزيارات بشكل أكبر لأننا نواجه مشكلات عمالة خطيرة على سفن أعلام الموانئ في موانئنا.

شبكة أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي

تعرض البحارة وعمال الرصيف عبر أمريكا اللاتينية لانتهاكات لحقوقهم في العمل الآمن واللائق. تدافع الشبكة المكونة من 23 شخصًا عن حقوق البحارة الدوليين المستغلين. وحمي البحارة الذين يعملون في التجارة الداخلية وعمال الرصيف الذين يعملون في أعمال رفع الأحمال الثقيلة على جانب الشاطئ. كما تساعد البحارة على متن السفن في الموانئ التي تفتقر وجود مفتشية وتهدف إلى تغطية موانئ معينة حيث تكون قضايا عمال الرصيف على رأس جدول أعمال الـITF والنقابات في المنطقة. وعلى غرار شبكة العالم العربي. فهي تساعد أيضًا في التنظيم وجمع المعلومات الاستخباراتية لعمليات الـITF البحرية.



للتواصل مع منسق شبكة أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي:

جوان فيلالون جونز (تشيلي)
هاتف: +56 9 9250 9565

البريد الإلكتروني: villalon_juan@itf.org.uk
(أنتيغوا وباربودا. بربادوس. تشيلي. كولومبيا. كوستاريكا. دومينيكا. السلفادور. غواتيمالا. غيانا. نيكاراغوا. بيرو. سانت لوسيا. ترينيداد وتوباغو. أوروغواي. الولايات المتحدة الأمريكية - سان بيغو. فنزويلا)

البحارة مستعدون للتغيير دائماً

أثبتت البحارة منذ زمن طويل مدى قدرتهم على التكيف مع التغيير، لذلك، يدّعي جيهيون جينا كيم ضابط الاتصال لـITF لدى المنظمة البحرية الدولية (IMO) أنه سيكون هناك دائماً دوراً للبحارة ذوي الخبرة في صناعة بحرية تشكلها التكنولوجيا المتقدمة والرقمنة

ومع ذلك، وعلى الرغم من كل ما دُكر أعلاه، ستكون هناك دائماً حاجة إلى معرفة البحارة ومهاراتهم وخبراتهم واختصاصاتهم البحرية الحقيقية؛ فلا يتعلق التطوير التكنولوجي باستبعاد العنصر البشري من الصناعة البحرية؛ بل يتعلق بتعزيز السلامة، ولطالما اعتبرت تجربة السفر البحري مؤهلاً جذاباً ورائعاً يفتح أبواباً في الصناعة البحرية ويسمح للبحارة بمتابعة مسارات حياتهم المهنية.

أعتقد أننا بحاجة إلى إجابات للأسئلة التالية حول السفن ذاتية التشغيل، هل سينجح البحارة في تعلم كيفية التعامل مع وحدات التحكم الآلية عن بعد بشكل صحيح؟ هل يرى ملاك السفن أن استبعاد طاقم الصيانة من على متن السفينة وإجاز أعمال الصيانة على الشاطئ أمراً فعالاً من حيث التكلفة؟ هل يمكننا الوثوق بمستوى أمن للفضاء الإلكتروني الحالي؟

لكن بشكل عام، أعتقد أن التكنولوجيا يجب وسوف تستخدم بالطريقة الصحيحة لأن البحارة سيكونون مواكبين لها دائماً. ■

أو الصناعة البحرية 4.0، وكلها تتعلق بالرقمنة والتقنيات المتقدمة؛ قد نكون أكثر دراية بمصطلحات السفن الآلية أو ذاتية التشغيل، وسواء تعلق الأمر بعدم وجود البشر أو بوجود بعضهم، بدأت الأتمتة والرقمنة منذ أكثر من نصف قرن.

تتمثل الطموحات الآن في الحد من التلوث من خلال استخدام الوقود النظيف وبالتالي حماية الكائنات البحرية وتقليل الأعباء الإدارية وتأمين السفن والبضائع من خلال أنظمة تبادل البيانات عالية التشغيل؛ والتقليل إلى أدنى حد من وقت دوران السفن ووقت شحن وتفريغ الشحنات في الموانئ بما يرضي العملاء..

يتنبأ خبراء الصناعة بأن نقل السلع التجارية عن طريق البحر سيزداد بسبب مزاياه الاقتصادية والبيئية، وأنه مع زيادة الاتصال بين قطاعات النقل المختلفة في سلسلة التوريد، سيتعين عليها تأدية أدوار جديدة؛ حيث ستكون هناك حاجة إلى المزيد من الموظفين على متن السفن أو في الموانئ؛ بمؤهلات وكفاءات جديدة لضمان قدرتهم على التكيف مع المواقف التشغيلية والديناميكية المتقدمة.

لأكثر من 200 عام، شهدت الصناعة البحرية العديد من التغييرات ومنها استحداث الأتمتة؛ التغيير من الإبحار الشراعي إلى استعمال المحركات التي تعمل بالبخار ومن المحركات البخارية إلى محركات الديزل ومن استخدام الفحم إلى النفط ومن النفط إلى استخدام أنواع الوقود الجديدة الممزوجة؛ وإدخال الرادار ونظم عرض الخرائط الإلكترونية والمعلومات (ECDIS) والشهادات الإلكترونية.

وطوال هذه التغييرات، كان البحارة يؤدون عملهم على مدار الساعة وطوال أيام الأسبوع.

تتطلب الأتمتة من الطاقم تنفيذ مهام فنية وتشغيلية جديدة بدعم من الآلات واتخاذ القرارات المناسبة في جميع الأوقات، كما طالبت البحارة بالتكيف مع ظروف مختلفة في وجود الكفاءات والمؤهلات المناسبة وفي الوقت المناسب.

طيلة هذه الفترة، كان البحارة معرضين لخطر الحوادث، وأحياناً يلقون مصرعهم، وفي كثير من الأحيان، يُجرّم البحارة ويلقى اللوم عليهم في أحداث خارجة عن إرادتهم، لكنهم حملوا وأظهروا للعالم ما يمكنهم فعله وحمله.

ماذا عن الآن إذن؟ الحديث يدور حول الشحن 4.0

الاستثمار في رفاهية البحارة

تبحث نشرة البحارة في جهود الاتحاد الدولي لعمال النقل *ITF* والنقابات المنتسبة له لخلق أكبر قدر من الانفتاح والوعي بشأن المواضيع الحساسة مثل الصحة العقلية والجنسية حتى يكون لرفاهية البحارة وسلامتهم نصيباً أكبر في قطاع الأعمال البحرية

يحث الـ *ITF* على تدريب البحارة لإضفاء الرفاهية على حياتهم اليومية

تشير الأبحاث إلى أن البحارة من جميع الأعمار والجنسيات والدرجات الوظيفية يعانون من مستويات عالية من التوتر والاكتئاب (اقرأ المزيد في الصفحة 34).

على الرغم من قلة الدراسات التي أجريت حول قابلية المرشحين للتعرض للإجهاد والاكتئاب. إلا أن بعض البيانات الثانوية المتاحة كانت مثيرة للقلق: حيث أشارت تلك البيانات إلى أن نحو 40% من حالات الوفاة بين أفراد الطاقم التي تم الإبلاغ عنها إلى نادي الحماية والتعويض في المملكة المتحدة (*UK P&I*) في عام 2015 كانت من المرشحين؛ وأشار إلى أن الانعزال وتأثير وسائل التواصل الاجتماعي يعتبر من أهم العوامل التي تسببت في مثل هذه الحالات.

لذا يرغب الـ *ITF* في أن يبدأ البحارة الشباب حياتهم المهنية البحرية وهم أكثر قدرة على التعامل مع الضغوط التي تواجههم سواء في البر أو البحر؛ ويرى خبراء تعديل السلوك أن هناك إمكانية أكبر لإحداث تأثيرات تدوم طويلاً إذا تمت معالجة مشاكل الصحة العقلية في وقت مبكر.



دشن الـ *ITF* وحدة جديدة لتعليم سبل الرفاهية في مؤسسات التعليم البحري لضمان قدرة البحارة الشباب على العناية بصحتهم العقلية والجنسية على نحو أفضل؛ وفي هذا الصدد صرح الدكتور آصف الطاف، منسق برنامج الـ *ITF* للرفاهية العالية والتوعية بمخاطر فيروس نقص المناعة/الإيدز بما يلي

يقدم الخط الساخن المساعدة للبحارة الذين يعانون من التوتر

دشنت نقابة البحارة وضباط الملاحة البحرية الفلبينية (AMOSUP) خطًا ساخنًا على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع لخدمة الأعضاء الذين يعانون من مشكلات متعلقة بالصحة العقلية أثناء الإبحار؛ ويقدم لنا كميل سيمبولان- منسق ورئيس المشاريع الخاصة بالنساء والشباب لدى نقابة البحارة وضباط الملاحة البحرية الفلبينية (AMOSUP) المزيد من المعلومات

توصيات د. بابا لدعم البحارة الذين يواجهون مشكلات تؤثر على حالتهم العقلية:

اطلب المساعدة عند اللزوم.

فهم الموقف من مختلف وجهات نظر.

تعد الإنتاجية والاندماج في العمل حلاً

جوهرياً.

الصلاة والتفكير والتدبير وأي شكل من أشكال

التأمل يساعد على صفاء الذهن.

تقديم المساعدة للمحتاجين.

إعلاء الشأن واستشعار أهمية وقيمة الوقت.

التحدث إلى أخصائي الصحة العقلية.

يمكنك الاتصال بالخط الساخن للصحة

العقلية في أي وقت على مدار اليوم

على أرقام الهاتف 241-9456 (632) و

و 241-9463 (632) أو التواصل عبر الإنترنت.

قام أحد البحارة المرضى بالإبلاغ عن مشكلة عائلية خاصة به أدت إلى شعوره بالاكتئاب والتفكير في الانتحار من حين إلى آخر؛ وبالفعل تم إنزال هذا البحار من على سطح المركب لإصابته بالاضطراب الذهاني الوجداني والاكئاب الحاد الذي قد يؤدي لإضرار المريض لنفسه. كما أبلغ بحاراً آخر عن شعوره بعدم الراحة والضعف وأن كوابيسه تراوده ويعاني من الأما في صدره. حيث وصف متلقي البلاغ له الدواء وأوصى البحارة بإنزاله في أقرب ميناء لإجراء مزيد من الفحوصات الطبية.

صرح الدكتور بابا قائلاً "تقديم المعلومات الصحيحة يعتبر أمراً ضرورياً لنشر الوعي بين البحارة بأن اضطرابات الصحة العقلية مثلها مثل الاضطرابات الجسدية تماماً يمكن علاجها حيث أن الدعم الطبي موجود في كل مكان".

بعد الخط الساخن للصحة العقلية أحدثت ميزات AMOSUP في خدمات الرعاية الصحية المقدمة عن بُعد (عن طريق الهاتف). والتي نشأت في عام 2016 لتسهيل تقديم الاستشارات الطبية للمشكلات الطبية الطارئة؛ كما أنها تُساعد مسنولي السفن على تشخيص وعلاج البحارة المرضى أو المصابون من بين أفراد الطاقم وهم على متن السفينة أو في المرافق البحرية في حالة عدم توافر مرافق شاطئية.

كما يتيح مستشفى البحارة مواعيد تقديم المشورة الطبية فيما يتعلق بالصدمات النفسية. فضلاً عن تقديم المعلومات عن حالات الضغط النفسي عند النساء البحارة اللاتي عانين من التنمر والتحرش وهن على متن السفن. ■

يدرك البحارة ضغوطات وجودهم في البحر لفترات طويلة بالإضافة إلى بعدهم عن أسرهم وأثر ذلك على صحتهم العاطفية والعقلية؛ حيث أظهرت البحوث التي أجراها الـITF وغيره من الأخاديات أن الإجهاد والاكئاب والقلق تُشكل صعوبات حقيقية أمام البحارة. كما أن تمتعهم بالصحة العقلية الجيدة يعتبر أمراً ضرورياً يمكنهم من أداء أعمالهم ويسهم في رفاهيتهم وصحتهم العامة.

لهذه الأسباب، قررت الـAMOSUP تدشين خط ساخن لها في عام 2019، لتمكين البحارة من الإفصاح عن مخاوفهم إلى الطبيب النفسي الرائد الدكتور روميل بابا. حيث يجيب على اتصالات البحارة مُسعفون مُدربون في مجال الصحة العقلية يقومون بتصنيف المكالمات حسب خطورتها إلى مكالمات تحتاج إلى استجابة طارئة أو إنزال البحار من السفينة؛ ومكالمات تحتاج إلى دعم أو متابعة للصحة العقلية، ومكالمات أخرى تستدعي إجراء مقابلات حَفِيزية - "لتحسين الحالة المزاجية".

تقدم هذه الخدمة من قبل مستشفى تابع لـ AMOSUP في مانيلما يجعل من السهل على مستقبلي المكالمات إحالة البحارة عند الضرورة إلى خبراء الطب النفسي أو الأطباء النفسيين المقيمين.

يؤكد الدكتور بابا على أن البحارة باختلاف رتبهم ومستوياتهم الوظيفية يقومون بالاتصال بالخط الساخن. ومن ثم استطاعت الخدمة بالفعل مساعدة بعض الحالات العاجلة والطارئة التي عادة ما تكون ناجمة عن مشكلات شخصية.

قابلية الإصابة بفيروس نقص المناعة البشرية/ الإيدز وغيره من الأمراض المنقولة جنسياً؛ حيث أن البحارة بطبيعة عملهم يتنقلون كثيراً بين البلدان بالإضافة إلى أن أعمارهم محصورة في سن النشاط الجنسي. وتفرض طبيعة عملهم على البقاء لفترات طويلة بعيدون عن أزواجهم وزوجاتهم أو شركائهم؛ قد ينخرط البحارة الشباب، بما في ذلك المرشحين في سلوكيات أو ممارسات جنسية محفوفة بالمخاطر بالخارج من أقرانهم في نفس أعمارهم أو تأثير زملائهم الأكبر سناً والأعلى مرتبة.

وبحكم العادة، فإن التدريب البحري دائماً ما كان يركز في المقام الأول على القضايا المتعلقة بعمل البحارة، والمتثلة في نقل السفينة من النقطة (أ) إلى النقطة (ب) بأسرع الوسائل وأكثرها أماناً؛ لذلك نود التأكيد من الجانب الإنساني لكونهم بحارة يُشكل أولوية لا تقل عن الجانب العملي الخاص بهم. ■

نحن نعمل على إدخال وحدة دراسية خاصة بالرفاهية في قطاع الأعمال البحرية ضمن المناهج الدراسية التي تُدرّس في جميع المعاهد البحرية في العديد من البلدان التي تعمل على إعداد وتدريب البحارة مثل الهند والفلبين وأوكرانيا وميانمار وسريلانكا وتشيلي والمكسيك.

قمنا بوضع وحدات تدريبية مصممة خصيصاً لتماشى مع القوانين الوطنية والثقافات السائدة في كل بلد بالتعاون مع كافة الأطراف الأخرى المعنية في قطاع الأعمال البحرية؛ حيث يعمل الـITF على تدريب الدربين (TOT) حتى يتسنى لنا التأكد من أن جميع الطلاب في كافة مؤسسات التدريب البحري يتلقون تطويراً لمعارفهم ومهاراتهم وسلوكياتهم بما يؤهلهم للتعامل مع كافة أشكال الإجهاد التي تواجههم على متن سفن كمتردين أو مرشحين وخلال سائر حياتهم العملية في قطاع الأعمال البحرية.

تضمن الوحدة الدراسية أيضاً حصول البحارة الشباب على التعليم والفهم المناسب حول

”عندما كنت طالباً في المدرسة البحرية، لم يكن هناك توعية كافية حول المسائل المتعلقة برفاهية البحارة؛ لذلك نحن الآن سعداء للغاية للعمل مع الـITF لإدخال وحدة دراسية خاصة بالرفاهية ضمن المناهج الدراسية من أجل مساعدة الأجيال المستقبلية من البحارة على فهم الجانب الإنساني من حياتهم؛ حيث ستعمل تلك الوحدة الدراسية على إكسابهم المعرفة والمهارات اللازمة التي تضمن لهم حياة صحية وسعيدة.“

أُوخ كياو- الأمين العام للاتحاد المستقل لبحارة ميانمار (IFOMS)

الخليف الأقوى للبحارة في الوطن العربي وإيران

يستعرض محمد الرشيدى - رئيس شبكة الاتصال الخاصة بالـITF في العالم العربي وإيران آخر التطورات في المنطقة، ويسلط الضوء على اثنين من النجاحات في مواجهة إفلات ملاك السفن من العقوبات في ظل عدم استجابة الدول صاحبة العلم

في عام 2017 تعاملت الشبكة مع 79 حالة وقامت بتحصيل أجور مستحقة بقيمة 600,000 دولار أمريكي؛ وفي عام 2018 كان هناك ما يزيد عن 100 حالة بأجور مستحقة مُطالب بها بلغت قيمتها نحو 2,000,000 دولار أمريكي؛ في نهاية شهر أكتوبر عام 2019 بلغ عدد الحالات التي تم التعامل معها 85 حالة وبلغت قيمة الأجور المستحقة التي تم تحصيلها 3,867,616 دولار أمريكي.

تنطوي نسبة كبيرة من هذه الحالات على حالات هجر. وهو أمر شائع في موانئ العالم العربي.

واستجابة للعدد المتزايد من تلك الحالات، نظم الـITF ندوات في المغرب ولبنان في عام 2019 لضمان أن جميع نقاط اتصالاته في المنطقة تفهم تماماً اتفاقية العمل البحري وتعلم المهارات اللازمة لتقديم المساعدة اللازمة للبحارة، وخاصة عند التعامل مع حالات الهجر المعقدة؛ تناولت الندوات أيضاً شرحاً لفوائد المفاوضات الجماعية للنقابات المنتسبة إلى الـITF والتي تهتم بشئون تنظيم البحارة. ■

تعزيز الدعم لحالات الهجر

تم رصد ارتفاع متزايد في عدد الحالات التي تعالجها الشبكة.

وكان الـITF قد تلقى طلباً للمساعدة في يونيو 2019، على اثره صعد كلاً من ناصر نزال، رئيس نقابة البحارة اللبنانية ومسئول الاتصال الجديد لدى الـITF في لبنان، وسمير حيدر، رئيس نقابة البحارة في سوريا، على متن سفينة الركاب (ROSO) زوروا لزيارة الطاقم الذي تقطعت به السبل: حيث قاموا بتقديم المساعدات المالية للبحارة لشراء الطعام والماء وبطاقات الهاتف وغير ذلك من المؤن الأساسية.

الجدير بالذكر أن السفينة كانت مُحْتَجَزة بموجب حكم قضائي وقام البحارة الثلاثة عشر، والذين تعود جنسياتهم إلى سوريا والهند ومصر وتركيا، برفع دعوى قضائية مطالبين بأجورهم المستحقة: وقد طلب الطاقم الهندي المكون من ستة أفراد من الـITF مساعدتهم في العودة لوطنهم.

ولم يأل ناصر نزال جهداً ولا وقتاً في سبيل المساعدة حيث سافر إلى سوريا، وزار السفينة وتعامل مع كل التفاصيل الإدارية واللوجستية التي تكفل إعادة البحارة إلى أوطانهم من منطلق إنساني، وبفضل مساعدة النقابات والدعم المالي المقدم من الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF تمكن البحارة من العودة إلى الوطن من مطار دمشق في الثاني من أكتوبر. ■

لأول مرة يقوم الـITF بتفتيش سفينة سورية

استقل وفد من المسؤولين النقابيين السوريين واللبنانيين سفينة ليدي كارولين التي ترفع العلم السوري وذلك في ميناء اللاذقية، وهي المرة الأولى التي يقوم فيها الـITF بزيارة لسفينة في سوريا.



وقد تم الاتفاق على العمل مع أفراد الطاقم في باكستان حيث التحقوا بالعمل على متن السفينة في عام 2017؛ ومن ثم هُجروا على متن السفينة في ميناء بوشهر لمدة اثنين وعشرون شهراً لم يحصلوا خلالها على أجورهم: حيث عاشوا حالة من اليأس على متن السفينة في ظل غياب أي دعم من الشركة أو الدولة صاحبة العلم أو سلطات الميناء؛ وعند تلقي الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF طلب الطاقم للمساعدة، كانت عقودهم قد انتهت منذ فترة طويلة؛ وكان البحارة يعيشون حالة غاية في اليأس ناهيك عن المعاناة المالية التي كانت تتكبدتها أسرهم؛ ولم يكن لديهم أدنى تصور عن موعد حصولهم على مستحقاتهم أو العودة إلى وطنهم.

وقد بدأ واضحاً أن مالك السفينة، برهان داريا كيش، كان ينتهج إستراتيجية متعمدة لدفع الرجال إلى اليأس والتخلي عن مطالباتهم المالية بحيث تقتصر طلباتهم على العودة إلى أوطانهم؛ وهو ما فعله مع أفراد طاقم السفينة السابقين.

وقد استمر الـITF من خلال مسؤولي الاتصال لديه في إيران في محاولة التواصل مع مالك السفينة والدولة صاحبة العلم والدولة التي يقع فيها الميناء ولكن دون تلقي أي استجابة تُذكر؛ وقد شعرنا بالصدمة من أسلوب الشركة التي تتصرف وكأنها بمنأى عن العقاب، بالإضافة إلى غياب حس المسؤولية والتعاون لدى الدولة الإيرانية صاحبة العلم والهيئات البحرية والسفارة الباكستانية في إيران.

وعلى الرغم من ذلك، فقد تحرك الـITF من خلال مسؤول التواصل على رضا مرادي، عضو نقابة البحارة الإيرانيين، والذي سعى حثيثاً حتى نجح في إعادة البحارة إلى وطنهم يومي 27 و 29 سبتمبر 2019 ومعهم أجورهم المستحقة التي بلغت 16,112 دولار أمريكي. ■



السلطات تتجاهل إحدى حالات الرق المعاصر

في واحدة من أكثر الحالات المخزية التي يقابلها الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF في المنطقة: هُجّر ثلاثة أفراد طاقم باكستانيين لمدة عامين تقريباً على متن سفينة برهان 3 التي ترفع العلم الإيراني؛ في جلي واضح لاحد حالات الرق المعاصر.

نوقش خلال الاجتماع عدداً من القضايا، بما في ذلك المطالبات الحالية لدعم البحارة في الموانئ السعودية، وزيادة التعاون بين الـITF والهيئات البحرية السعودية، بالإضافة إلى التصديق على اتفاقية العمل البحري MLC لعام 2006؛ وسرعان ما أسفرت علاقة العمل الوثيقة هذه عن نتائج إيجابية تمثلت في النجاح في إعادة خمسة من البحارة وحصولهم على أجورهم المستحقة من السفينة إم كيه إن 205 (MKN 205) في ميناء الدمام.

(اقرأ عن شبكات الاتصال الإقليمية الجديدة التي تتبع للـITF في الصفحة 22). ■

التعاون لدعم البحارة في الموانئ السعودية

أعرب كلاً من الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF والمملكة العربية السعودية عن التزامهما بالعمل بشكل أوثق لدعم البحارة الذين ترسوا سفنهم بالموانئ السعودية.

وقد جاءت هذه الخطوة المهمة في سياق اجتماع عُقد في لندن في الحادي والعشرون من شهر أكتوبر 2019 بيني وبين كل من عصام العَمَّاري الممثل الدائم للمملكة العربية السعودية لدى المنظمة البحرية الدولية (IMO)، وستيف تروسدال (منسق مفتشية الـITF):

نظرة مرشح بحرية في أول خبرة عملية له

إلى الأمام بكامل طاقاتكم يا مرشحي البحرية! هذه هي الرسالة التي تود دوروتيا ساماريجا نقلها بعد تجربتها الأولى على متن سفينة كمرشحة بحرية

كوني امرأة، لم يدر بخليدي أبداً أن أُمْنَح الفرصة لتحقيق حلمي في الإبحار كمرشحة بحرية؛ لكن أثناء دراستي للهندسة البحرية بعد التخرج من كلية الدراسات البحرية في ريبكا بكرواتيا عام 2017 وحصولي على درجة البكالوريوس ولقب مهندس بحري، مُنِحْتُ فرصة أن أصبح مرشحة بحرية؛ وكان هذا بمثابة مفترق طرق رئيسي في حياتي - حيث على أن اختار إما مواصلة دراستي أو اغتنام الفرصة لتحقيق أكبر أمنياتي؛ وقد إختَرْتُ أن أتدرب كمرشحة بحرية لأمارس عملياً ما سبق لي تعلمه نظرياً.

عندما التحقت بالسفينة في سبتمبر 2018، شعرت بسعادة وإثارة بالغة، لكن أيضاً كان يتملكني شعورٌ شديد بالحزن لمجرد التفكير في أنني سأبتعد أميلاً عن وطني وعن الأشخاص الذين أحبهم؛ وخلال الأيام الأولى لي على متن السفينة، حاولت جاهدة توطئ نفسي وتكيفها على الوضع الجديد وسرعان ما أُلْفْتُ الوضع الجديد.

عملتُ خلال هذه التجربة مع ضباط من الهند إلا أن طاقم السفينة كان معظمه من الفلبين؛ وأنتي لأشعر بالامتنان الشديد بالحزن لمجرد التفكير في أنني سأبتعد من تصويب لأخطائي التي كنت أفعل فيها، ولما أسبغوا علي من وقت وجهد لتعليمي كيف أقوم بعملتي على نحو صحيح وبشكل دائم؛ وقد حاولت أن أتعلم قدر الإمكان من الضابط الذي كُنت أتولى المراقبة معه كل ما يتعلق بوظيفتي المستقبلية.

وخلال هذه التجربة أتاحت لي الفرصة للمرور عبر سدِّ مَوْقَتِ "coffer dam" وأجرب عملياً العمل على سطح السفينة؛ ولم يقتصر الأمر على الشئون الملاحية وأعمال الجسور، فقد كنت أيضاً اقضي وقتاً في غرفة المحركات. حيث تعلمت الأعمال المتعلقة بالصابورة والبضائع وإمساك السجلات؛ واستمرت رحلتنا بين الموانئ في الهند والصين وكوريا الجنوبية وسنغافورة ومضيق ملقا، حيث شهدت خلال هذه الرحلة كيفية الملاحة في ظل الازدحام الشديد للسفن.

مارست التمارين خلال وقت الراحة في صالة الألعاب الرياضية وشاهدت الأفلام كما كنت اتصل بأفراد عائلتي وأصدقائي عبر شبكات التواصل الاجتماعي؛ وكنت أيضاً استغل الوقت في مراجعة وتعزيز ما تعلمته طوال الأسبوع.

وسرعان ما مرت الأربعة أشهر ونصف على متن السفينة؛ وعندما حان اليوم للنزول، شعرت بحزن شديد لمغادرتي أول سفينة عملت بها ولتبركي لبينة العمل التي تعودت عليها؛ ولكن هذا الحنين للسفينة تلاشى في خضم بحر المشاعر الذي غمرني بمجرد التفكير في اقتراب لقائي بأحبتي.

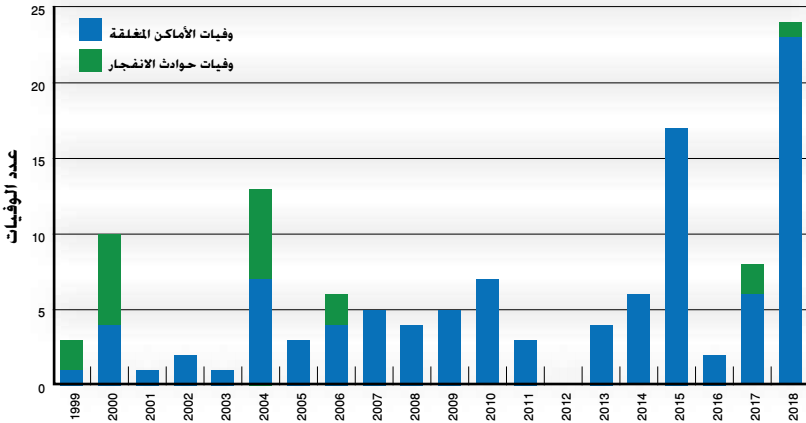
أشعر بالامتنان لأنه قد أتاحت لي الفرصة لمعايشة هذا القدر الهائل من الأمور العملية وبأن رحلتي الأولى لم تخيب ظنوني بل كانت على مستوى توقعاتي، كما أشعر بسعادة غامرة لأنني أريد أن أوصل مسيرتي المهنية كبحارة.

رسالتي إلى مرشحي البحرية المستقبلين من الذكور والإناث هي أنه، مهما كان التحامل والإجحاف الذي تتعرضون له من الآخرين، فإن أي شيء يُصِحُّ كُنُفَا إذا كانت رغبتكم قوية بما فيه الكفاية؛ لذلك، "إلى الأمام بكامل طاقاتكم يا مرشحي البحرية!". ■



ارتفاع مذهب في معدل الوفيات البحرية في الأماكن المغلقة

يحتاج العمال إلى توافر شرطين أساسيين في الهواء الذي يتنفسونه: أن يكون من الآمن تنفسه، وألا ينفجر ويقتلهم؛ ولكن، كما يقول بيتر لاهاي، منسق الـITF، على مستوى كندا فإن الوفيات في الأماكن المغلقة أصبحت تشكل خطراً مألوفاً في صناعة الشحن البحري منذ فترة طويلة



وفيات الأماكن المغلقة في الفترة ما بين 1999-2018؛ المصدر: فيستراتو لمبتد 2018



أنحاء العالم-ويشمل ذلك خديد وجميع الشحنات بناءً على نوع الخطر، وتوفير إرشادات للتعامل الآمن معها وإجراءات الاختبارات عليها.

فالوعي والالتزام بالإجراءات ليست أموراً اختيارية؛ فإهمال ملاك السفن الذين يتجاهلون الإجراءات القياسية بما يكلف العمال أرواحهم يجب أن تواجه بعقوبات تتناسب مع حجم الأرواح التي تفقد.

يعمل الـITF مع المعنيين بالصناعة في المنظمة البحرية الدولية من أجل ضمان وجود لوائح قوية تحكم العمل في الأماكن المغلقة بحيث تكفل حماية جميع العاملين البحريين، وسوف نستمر في حربنا ضد الشركات التي انتهجت إيجاب العمل على أن يفاضلوا بين أمرين إما أن يخاطروا بحياتهم أو يخاطروا بوظائفهم؛ كما نعمل على دعم المطالبات التي تبناها النقابات المنتسبة لنا بشأن سن قوانين القتل غير المتعمد الصناعي لتجريم أصحاب العمل الذين يتعمدون المخاطرة بحياة العمال. ■

القطاع البحري ربما لا يكونون على دراية كاملة بالمخاطر المتنوعة التي تشكلها منتجات الغابات والفحم وخام الحديد والخبث والغازات وغيرها من البضائع.

فلا يكفي أن يقتصر العامل على مجرد فتح البوابات لمدة 30 دقيقة ثم يتفاعل بالأفضل، ولا يكفي أيضاً أن يحاول العامل أن يقي نفسه المخاطر اعتماداً على نفسه فقط؛ ولا يكفي أن يتخذ العامل جميع الاحتياطات المتاحة ومع ذلك جده أحياناً بجوار جيوب الغاز بدون احتياطات كافية وفي ظل تدني مستوى الأكسجين؛ ولا يكفي إطلاقاً ترك العمال للتعامل مع صناعة عديمة الإنسانية يخاطرون فيها بأرواحهم من أجل إنقاذ من يسقط من زملائهم.

يقع على عاتق مالكي السفن واجب رعاية طواقم العمل التي تعمل لديهم وعمال الرصيف المنوط بهم القيام بعمليات الشحن؛ وتقوم المنظمة البحرية الدولية (IMO) بتوفير الإرشادات والمنتطلبات الدولية الخاصة بنقل البضائع السائبة في جميع

بلغ عدد وفيات العاملين في القطاع البحري الذين يعملون في الأماكن المغلقة مائة وخمسة وأربعون حالة، وذلك خلال العشرين عامًا الماضية.

وشهدت الفترة ما بين يناير 2018 وإبريل 2019 ارتفاعاً ملحوظاً حيث بلغ عدد الوفيات ثمانية وعشرون حالة 16- عاملاً رصيف و12 بحاراً- وذلك بسبب الاختناق أو الانفجارات في الأماكن المغلقة، أو من السقوط بسبب الإغماء الناتج عن الهواء الملوث.

ويعكس هذا الارتفاع الهائل في عدد الوفيات مدى قسوة من يديرون صناعة الشحن هذه الأيام؛ من تلك الشركات التي تعتمد على التوفير المادي على حساب تدريب العمال وإمدادهم بما يلزم للعمل بأمان في الأماكن المغلقة بدلاً من أن تستثمر في إرساء وتعزيز ثقافة السلامة على متن السفن، تلك الثقافة التي تسمح للعمال أن يأخذوا الوقت الذي يحتاجون إليه لفتح منافذ للتنفس في عنابر الشحن أو ضمان ما يكفي من الهواء الجيد أو أن يستعلموا عن المخاطر المحتملة؛ فالعاملون في



نقابة صيادي السمك التايلاندية تواصل بناء أواصر قوتها

تطمح أول نقابة لصيادي السمك في تايلاند بإحداث تغيير في الصناعة؛ يعرض جون هارتوغ، قائد مشروع الـITF في تايلاند، أبرز الإنجازات التي حققتها شبكة حقوق الصيادين FRN خلال أول عامين لها

المقبولة في قطاعي الصيد البحري و تجهيز الأغذية البحرية؛ يشمل هذا قيام شبكة حقوق الصيادين FRN بتنظيم الصيادين في ترات وسوخ وخلا وراتوخ وتمثيل الصيادين في الاجتماعات التنسيقية الهامة في جميع أنحاء البلاد.

كما قامت شبكة حقوق الصيادين FRN مؤخرًا بمساعدة مركز التضامن الذي يتخذ من الولايات المتحدة مقراً له (AFL-CIO) في تنفيذ مشروعه "النهوض بحقوق العمال المهاجرين المعترف بها دوليًا على امتداد مقاطعات أندامان الساحلية

اضف إلى هذا قيام شبكة حقوق الصيادين FRN بتدريب الصيادين في راتوخ وفانغنا وكورا بوري على حقوق العمال والمفاوضة الجماعية والتوعية الصحية.

وفي عام 2018، توصل الإتحاد الدولي لعمال النقل ITF مع شركة (ثاي يونيون-Thai Union) أكبر شركة منتجة للتونة في العالم إلى وضع مدونة قواعد السلوك على متن السفن، وسوف تستمر شبكة حقوق الصيادين FRN في عام 2020 في تدريب جميع موردي شركة (ثاي يونيون-Thai Union) على المدونة، بما في ذلك أحكام المفاوضة الجماعية وحرية تكوين النقابات؛ ويمثل هذا فرصة تنظيمية وتدريبية رائعة للصيادين الذين يوردون

المعاهدة C188، مطالبين الحكومة التايلاندية بإقرار قانون مصائد الأسماك واتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان التنفيذ الكامل لأحكام معاهدة C188 وإنفاذها بشكل فعال من خلال التشريعات واللوائح؛ وفي نوفمبر 2019، وبحضور وفد الإتحاد الأوروبي في تايلاند، تم تقديم العرضة إلى كبار المسؤولين الحكوميين من البحرية التايلاندية ووزارة العمل ومركز القيادة لمكافحة الصيد غير المشروع (CCCIF) والى إدارة حماية العمال ورعاية شئونهم الاجتماعية (DLPW).

من الأعمال الأخرى التي يقوم بها منظمو وموظفو FRN هي التوعية بالإسعافات الأولية والتدريب عليها بما في ذلك دورات في الإنعاش القلبي الرئوي CPR، والعلاج الطبي، والصحة العامة والسلامة على متن السفينة؛ وقد قامت الشبكة حتى الآن، بتدريب أكثر من 400 صياد على الاستجابة الطبية لحالات الطوارئ والاستخدام الفعال للأدوية كما قامت بتوزيع المئات من حقائب الإسعافات الأولية على قوارب في سوخ خلاورا نوجو باتاني وترات وكورا بور وفانغنا أورايوج.

وتستمر شبكة حقوق الصيادين FRN في العمل عن كثب مع منظمة العمل الدولية (ILO) على إنجاز مشروعها الحقوق من البحر إلى البر، والذي يهدف إلى منع وتقليص أشكال العمل غير

يعاني صيادو السمك العاملون في تايلاند بعضاً من أسوأ الانتهاكات في الصناعة العالمية.

وقد قام العمال في عام 2017 بتشكيل أول نقابة عمالية لهم للدفاع عن حقوقهم، وهي شبكة حقوق الصيادين (FRN).

ومنذ ذلك الحين، أصبحت الحكومة التايلاندية تتجاوب مع إجراءات التدقيق العالي: حيث أجرت إصلاحات في طرق المراقبة والتفتيش الخاصة بالصناعة، كما قامت بالتصديق على معاهدة منظمة العمل الدولية لصيادي السمك رقم 188 (ILO C188)، بالإضافة إلى تعزيز القوانين المحلية، بما في ذلك زيادة العقوبات فيما يتعلق بانتهاك حقوق الصيادين؛ ورغم كل هذا لا يزال غالبية صيادو السمك في تايلاند عرضة للانتهاكات والاستغلال؛ بدون وجود حقوق واجبة النفاذ في أماكن العمل وبدون تمتع العمال بالقوة التي تأتي من خلال نقابة تمثلهم، لهذا السبب يواصل الـITF دعمه لصيادي السمك المهاجرين الذين شكلوا شبكة حقوق الصيادين (FRN)؛ والـITF متحمس للتقدم الكبير الذي تم إحرازه في تايلاند.

وقد قام أكثر من 1200 صياد تابعين لشبكة حقوق الصيادين FRN بالتوقيع على عرضة

مع الحكومة الإيرلندية لبدء تطبيق مجموعة من التدابير لحماية الصيادين المغتربين من حالات الرّق الحديثة والإجّار بالبشر.

وكان من ضمن الامتيازات الكبرى التي منحتها الحكومة أثناء المناقشات التأكيد على أن الصيادين غير الأوروبيين لن يكونوا مقيدين بكفيل(صاحب عمل) مسجل بخطة العمل غير النمطي؛ بل سيكون من حقهم أن يتركوا كفيلهم بدون إذن وبمرور الوقت يكون بمقدورهم البحث عن عمل بديل دون أن يكونوا مهدين بالترحيل الفوري.

وشملت الالتزامات الأخرى توفير العقود والمعلومات حول حقوق الصياد بلغته الأم وباللغة الإنجليزية.

كما تعهدت الحكومة أن تسن قانوناً بحلول 15 نوفمبر 2019 ينص على توجيهات الاتحاد الأوربي بشأن الحد الأقصى لساعات العمل والحد الأدنى لساعات الراحة والمتطلبات الخاصة بعدد الطواقم على متن سفن الصيد التجارية.

وقد استمر تقرير وزارة الخارجية الأمريكية بشأن الإجّار بالبشر الصادر في يونيو 2019 في انتقاداته للدولة الإيرلندية، واعتبرها للعام الثاني على التوالي، دولة من المستوى الثاني، بسبب فشلها في تحقيق الحد الأدنى من معايير القضاء على الإجّار بالبشر.

وحتى نهاية شهر أكتوبر عام 2019، رصد الـITF شواهد تباطؤ من الحكومة الإيرلندية في تنفيذ التدابير المتفق عليها ولم يحدث تغييراً مؤثراً في أوضاع الصيادين؛ ويواصل الـITF مراقبة الموقف عن كثب والدفع نحو الالتزام الكامل من الجهات الحكومية المسئولة. ■

في مايو 2018، لم يكن أمام الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF سوى مقاضاة وزير العدل والمساواة في إيرلندا، في أعقاب اكتشاف أكثر من خمسة عشر حالة من ضحايا الإجّار بالبشر المحتملين من يعملون في صناعة الصيد بإيرلندا.

وجاء هذا الإجراء بعد أكثر من عشر سنوات من العمل الذي اضطلع به منسق الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF في المملكة المتحدة وإيرلندا، كين فليمنج، حيث قام بجمع الأدلة التي تشير إلى وجود إساءة معاملة واستغلال للصيادين المهاجرين في البلاد.

وقد خلصت تحقيقات الـITF إلى أن خطة العمل غير النمطي الخاصة بالصيادين من خارج المنطقة الاقتصادية الأوروبية، كانت قد وضعت من أجل تحسين ظروف الصيادين المغتربين والمساعدة في حمايتهم ولكنها جاءت بأثر عكسي؛ فعملياً تفيد الخطة الصيادين بصاحب عمل واحد لا فكاك منه بمقدوره أن يستغل سلطته على من يعملون معه على سفينته؛ وقد فشلت العديد من هيئات الدولة في الوفاء بالتزاماتها فيما يتعلق بضبط الخطة.

وكان الوزير قد رفض دعوات التعاون مع الـITF لحل المشكلات المتعلقة بالخطة، حتى بعد بدء الإجراءات القانونية ضده؛ وقد قام الاتحاد برفع الأمر إلى المحكمة العليا وتشبّنت الدولة بموقفها ودافعت بشدة عن المخطط، مما أدى إلى تأخير كبير في النظر في القضية.

و في أبريل 2019، دخل الـITF والهيئات الحكومية ذات الصلة في مناقشات وساطة، بهدف التوصل لضمانات مهمة لحماية صيادي الأسماك المهاجرين في إيرلندا دون مزيد من التأخير.

وبعد يومين، تمكن الـITF من التوصل إلى اتفاق



الـITF يواصل ضغوطه على إيرلندا بشأن فضيحة الصيادين

وفقاً لتقرير جوناثان وارنج، كبير المساعدين القانونيين، فإن الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF لا يزال يراقب الحكومة الإيرلندية لضمان التنفيذ الفعال للتدابير التي تم الاتفاق عليها لحماية الصيادين المهاجرين.

لشركة (Thai Union- يونيون-Thai Union)، ومن شأن هذا أن يعزز الجهود البذولة للوصول إلى اتفاقيات خاصة بالصحة والسلامة تشمل سلسلة التوريد بأكملها.

وعلى المستوى الإقليمي، تضطلع شبكة حقوق الصيادين FRN بدور قيادي في منتدى مصائد السمك بجنوب شرق آسيا التابع لمنظمة العمل الدولية ILO SEA Fisheries Forum، حيث تعمل عن كثب مع الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF والنقابات المنتسبة له (نقابة البحارة الفلبينية) و KPI (نقابة البحارة الإندونيسية) والاتحاد المستقل للبحارة في ميانمار (IFOMS) وذلك لتعزيز التنسيق الإقليمي ودفع الجهود الوطنية لمكافحة الإجّار بالبشر والعمل القسري في قطاع مصائد الأسماك.

كما تتعاون شبكة حقوق الصيادين FRN أيضاً مع منظمة العمل الدولية، وحكومة ميانمار، والاتحاد المستقل للبحارة في ميانمار IFOMS في تقديم التدريب للصيادين البورميين قبل مغادرتهم للعمل في تايلاند، وتوعيتهم حول النقابة وحقوقهم العمالية وسبل حمايتهم بموجب القانون التايلاندي. ■

”لقد اضطلع الصيادون المهاجرون في تايلاند بمسؤولية بناء نقابتهم الديمقراطية المستقلة والدفاع عن حقوقهم؛ لقد كان صراعاً، ولكن بمساعدة الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF أصبحت شبكة حقوق الصيادين (FRN) قوة تقاوم من أجل التغيير في مجال صناعة الصيد في تايلاند وفي المنطقة ككل؛ ونحن متحمسون لرؤية التقدم الذي تم إحرازه، وما يزال هناك الكثير من العمل الذي يتعين علينا التعاون بشأنه من أجل تحقيق العدالة لصيادي السمك في جميع أنحاء المنطقة.“

جونني هانسن، رئيس قسم صيد السمك في الـITF

تابع آخر مستجدات شبكة حقوق البحارة عبر الموقع الإلكتروني

www.justiceforfishers.org

معدلات الاكتئاب لدى البحارة أعلى من مثيلتها لدى غيرهم من العمال

خلص بحث جديد إلى نتيجة مفادها أن معدلات الاكتئاب لدى البحارة تفوق كثيرا مثيلتها لدى غيرهم من المجتمعات العمالية وهذه النتيجة وان كانت صادمة إلا أنها واقعا محبطا نعيشه؛ كاتي هيجين بوتوم، رئيسة صندوق بحارة الـITF



توصيات تقرير جامعة ييل (YALE):

- يجب أن تتضمن الصناعة البحرية استراتيجيات لدعم الصحة العقلية في البيئات التي تكون الموارد فيها محدودة. مع التركيز بشكل خاص على البحارة المعرضين لخطر أكبر. والبيئات والفترات التي تتسم بخطورة أكبر (مثل الأيام الأخيرة في المنزل قبل الإبحار. والأيام الأولى من الرحلة. وخلال تمديد العقود)
- ينبغي أن تتعامل معاهد التدريب البحري مع قضايا الصحة العقلية للبحارة.
- يجب على الشركات زيادة دعم مرشحي البحارة الجدد والموظفين الجدد. والتأكد من تلقيهم للبرامج التدريبية المتوفرة والخاصة بالبحارة.
- ينبغي أن تسعى الصناعة البحرية جاهدة للتخلص من مشكلات الصحة العقلية وتعزيز بيئة داعمة وشاملة في أماكن العمل.

ويتعرض فيها الطواقم للعنف أثناء العمل؛ كما يزداد الخطر أيضاً عند انخفاض مستوى الرضا الوظيفي لدى البحارة؛ وفي الغالب. يشعر البحارة الذين يعانون من مستويات مرتفعة من الاكتئاب والقلق أيضاً بعدم كفاية التدريب الذي تلقوه على المهام التي يفترض منهم القيام بها كما يمتلكهم الشعور بالعجز عن التأثير في القرارات المتخذة؛ مثل هذه الأمور تنتشر بين العديد من العمال وفي العديد من أماكن العمل ويمكن معالجتها.

إلا أن هناك عدة عوامل تضيفي خصوصية لهذه المخاطر بالنسبة للبحارة بما يزيد من أثرها؛ فالبحارة بشكل كبير بعيدين عن بقية العالم ويعانون من العزلة أثناء إبحارهم على متن السفينة. ويشعرون لفترات طويلة بالإجهاد البالغ كما أنهم يتحملون المسؤولية عن أصول كبيرة وثمينة يمكن أن تتسبب في كوارث بيئية تفضي إلى غرامات هائلة إضافة إلى المسؤولية الجنائية؛ وغياب العقود الدائمة. وفي ظل وفرة العمالة والإفراط في إمداد السفن. يؤدي إلى المنافسة على حساب البشر الذين يعملون في البحر؛ ولا يزال الغموض يسيطر على القوانين البحرية وخاصة فيما يتعلق بمسؤولية صاحب العمل. على الرغم من اتفاقية العمل البحري.

وعلى الرغم من أن الصحة العقلية قد تبدو مسألة شخصية للغاية. إلا أن هذه الأمور في الواقع. تمثل قضايا عالمية هي: غياب السيطرة. غياب الرعاية والدعم. وعدم القدرة على تغيير الأمور نحو الأفضل. ■

اهتم البحث الذي اجري على نفقة الصندوق من قبل جامعة ييل بدراسة الصحة العقلية للبحارة. ودراسة أسباب الاكتئاب والقلق والأفكار الانتحارية. كما هدف إلى تحديد طرق للحد من هذه المخاطر؛ وقام البحث بتحليل استجابات 1572 من البحارة في جميع مجالات الصناعة البحرية؛ وخلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

- يعاني ربع العينة البحثية من الاكتئاب المعتدل إلى الحاد.
- سبعة عشر في المائة يعانون من القلق.
- 20 في المائة فكروا في إيذاء أنفسهم أو الانتحار لعدة أيام على الأقل خلال الأسبوعين السابقين للدراسة المسحية.
- البحارة الشباب والبحارة من النساء هم الأكثر عرضة للخطر.
- ولوحظ بشكل كبير. أن البحارة الذين يعانون من الاكتئاب أو القلق ارتفعت احتمالات الإصابات والأمراض لديهم إلى الضعف على الأقل خلال الأثني عشر شهراً السابقة للدراسة؛ كما كشف البحث عن أن ضعف الصحة العقلية له تأثير كبير على حدوث الإصابات والإعياء بما يؤثر بدوره سلباً على حياتهم وعلى عملية تشغيل السفن.
- وكشفت الدراسة أن الخطر يزداد عندما يعمل البحارة في شركات تتم إدارتها بشكل سيء. تلك الشركات التي لا توفر الرعاية لطواقم العمل.

منحة الصندوق لتحسين خدمة المساعدة الطبية عبر الهاتف للبحارة

لوكا توماسي، مدير منح صندوق البحارة يعرض الأسباب التي تجعل الصندوق يستثمر في تطوير برامج المساعدة الطبية عبر الهاتف



تطبيق إجازات مغادرة الشاطئ SHORE LEAVE APP

يهدف التطبيق إلى مساعدة أفراد الطاقم على الاستفادة القصوى من أوقات فراغهم المحدودة في الميناء؛ ويوفر البرنامج تفاصيل الاتصال بمراكز البحارة أثناء وضع عدم الاتصال بالإنترنت والشبكة الدولية لرعاية ومساعدة البحارة (ISWAN) وذلك على مدار الساعة وطوال أيام الأسبوع. التطبيق مجاني متاح لنظامي اندرويد Android وأي فون iPhone. تعرف على المزيد عبر الموقع الإلكتروني: www.seafarerstrust.org/apps

الطبية CIRM. وهي أكبر خدمات المساعدة الطبية البحرية عبر الهاتف (TMAS) التي يستخدمها البحارة، وتتعامل مع حوالي 6000 حالة طبية سنوياً؛ وسوف يستخدم التمويل في تطوير برمجيات من شأنها أن تساعد الشخص المعني بالأمر الطبية على متن السفينة في توفير المعلومات الصحيحة لأطباء خدمة المساعدة الطبية البحرية عبر الهاتف (TMAS).

استخراج البيانات الخاصة بحالة المركز الدولي للإذاعة الطبية CIRM على مدى السنوات الـ20 الماضية من شأنه أن يوفر للبرنامج كمّاً مهماً من المعلومات؛ وسيقوم البرنامج بمعالجة هذه البيانات وفقاً للأعراض التي يسجلها البحارة وإنشاء مسار يرشدتهم إلى توفير صورة كاملة للحالة؛ حيث يتم عقب ذلك إرسال المعلومات مرفقة بالصورة في ملف واحد إلى أطباء خدمة المساعدة الطبية البحرية عبر الهاتف (TMAS).

وتكون المحصلة النهائية هي ملف طبي يمكن الاعتماد عليه في شرح الموقف بأكثر قدر ممكن من التفصيل ومن ثم التواصل السريع بين السفينة والشاطئ وصولاً إلى تشخيص أكثر دقة؛ وهو ما سيؤدي في النهاية إلى تحسين جودة الخدمة الطبية المقدمة عن بعد إلى البحارة على متن السفن. ■

تؤكد منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية إنه ينبغي أن يتمتع البحارة على متن السفن بنفس مستوى الرعاية الطبية المقدم للأشخاص الموجودين في البر؛ إلا أن هذا الأمر يعتبر صعباً من الناحية العملية.

فنقص الطواقم الطبية على متن السفن، والثقافة الطبية المحدودة للعاملين على متن السفن وعدم كفاية الإمدادات الطبية، كل هذا يعزز من مأساة البحارة الذين يتعرضون لظروف غير مواتية؛ وفي الغالب يحاول الطاقم حل المشكلات الصحية البسيطة بأنفسهم، وفي الحالات الخطيرة يستعينون بخدمة المساعدة الطبية البحرية عبر الهاتف (TMAS) لتقديم المساعدة للحالات الأكثر احتياجاً للمساعدة الطبية.

يضيع الكثير من الوقت في المكالمات الهاتفية ورسائل البريد الإلكتروني بين السفينة وخدمة المساعدة الطبية البحرية عبر الهاتف (TMAS) بهدف نقل صورة واضحة عن الحالة الطبية للمريض؛ وبدون تقديم المعلومات الصحيحة، يكون التشخيص الصحيح أمراً بالغ الصعوبة ويمكن أن يعرّض حياة البحارة للخطر.

وللمساعدة في تحسين هذا الوضع، قدم صندوق بحارة الـITF منحة للمركز الدولي للإذاعة

صندوق بحارة الـITF هو الذراع الخيري للـITF- اكتشف المزيد عبر الموقع الإلكتروني

www.seafarerstrust.org

البحارة - اجعل الـITF وجهة اتصالك اليومية للحصول على المعلومات والاستشارات



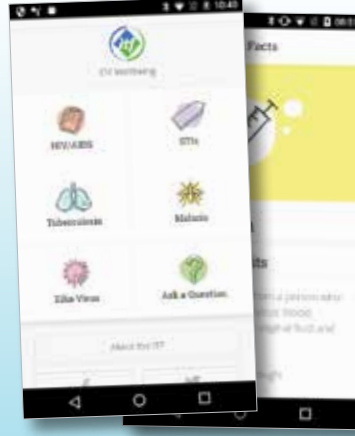
تطبيقات الـITF المجانية - متوفرة لجميع أجهزة الـ Android والـ iOS

يمكنكم تنزيلها من متجر التطبيقات <http://bit.ly/36SaOr2> عبر الرابط <http://bit.ly/36HTYex> عبر الرابط: [Google Play](http://bit.ly/36HTYex)



الـITF عالمياً

- تابع آخر أخبار الـITF والانتخابات
- واكب حملاتنا
- تعرف على المزيد حول الـITF والانتخابات المنتسبة له.



الـITF وشئون سلامة ورفاهية البحارة

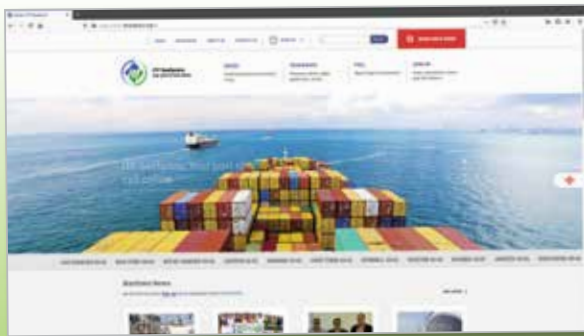
- هل تشعر بالقلق من الإجهاد أو فيروس نقص المناعة البشرية/ الإيدز أو الأمراض المنقولة جنسياً أو السل أو الملاريا أو فيروس زيكا؟
- تعرف على أحدث المعلومات والنصائح حول:
- الأعراض • انتقال العدوى • العلاج • الوقاية
- المفاهيم الخاطئة الشائعة عن المرض



بحارة الـITF

- قم بفحص السفينة التي تستقلها.
- تعرف على ما يمكن أن تفعله النقابة من أجلك.
- اكتشف أين يمكنك الحصول على المساعدة في الأزمات.
- تواصل مع الـITF.
- ابحث عن مفتش الـITF أو النقابة البحرية المنتسبة للـITF.

مواقع الـITF الإلكترونية



www.itfglobal.org

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



www.itfseafarers.org

تابع كل ما يتعلق بأحدث التطورات التي تؤثر على العمال ونقاباتهم في الـITF على موقع ITF Global الجديد.

الـITF على وسائل التواصل الاجتماعية

تابع آخر أخبار الحياة على البحر عبر وسائل التواصل الاجتماعي: www.facebook.com/ITFseafarerssupport [@ITFSeafarersSupport](https://twitter.com/ITFSeafarersSupport) وعلى الفيسبوك www.facebook.com/ITFseafarerssupport