

اتفاقية العمل للملاحة البحرية ٢٠٠١

شرح لتفاصيل حقوقك

سفينة فولغو

بولت ١٩٩ :

تراجيديا على
وشك الحصول

الشحن البحري
في البحر
الأسود: الفرصة
الأخيرة

النقابات: ما هي
الفائدة؟

بحر الاسود

أعلام الأمم المتحدة



هذه أعلام الدول التي أعلنها الإتحاد الدولي لعمال النقل أعلام للمواطنة. بالإضافة الى هذه الأعلام، هناك سجلات شحن معينة يمكن إضافة المراكب التابعة لها بناءً على مبدأ (سفينة تلو سفينة) ، التابعة لتنظيم أعلام للمواطنة

لجميعكم مكان للإفختم ببنام



ITF HOUSE, 49-60 BOROUGH ROAD, LONDON SE1 1DR
 TEL: +44 (0)20 7403 2733 • FAX: +44 (0)20 7357 7871 • mail@itf.org.uk • www.itfglobal.org



| | |
|-------|-------------------------------|
| ٢ | باختصار |
| ٧ و٥ | البحر الأسود |
| ١٢ و٦ | اتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦ |
| ٩ | مسائل قانونية |
| ١١-١٠ | مفتشو الـ ITF في البحر الأسود |
| ١٥-١٤ | النقابات |
| ١٦ | الضمان الاجتماعي |
| ١٩ | أسرة البحر الأسود |
| ٢٠ | جولة في الموانئ |



نظراً لأهمية موقعه الإستراتيجي، فإن منطقة البحر الأسود تخضع لمراقبة ITF منذ زمن ولسوء الحظ، فإن المنطقة تتمتع بسوء السمعة لدى دوائر الـ ITF بسبب كل الأعمال الخاطئة، لقد وفر البحر الأسود ملاذاً للملاك الانتهازيين لإعادة الحياة الاقتصادية للسفن التي ألغيت بفعل أي جهة تعنى بسلامة البحارة أو مهتمة بتوفير معيشة وظروف عمل لائقة لهم. إن الخلطة السامة المكونة من "روح المبادرة مع نقص في التشريعات، ناهيك عن الرشوة والفساد، قد أدت إلى بؤس العديد من البحارة. إن عدد الوفيات والحوادث الناجمة عن بيئة ذات معايير متدنية، وعدم دفع الرواتب، والانتهاكات النفسية والجسدية، وعدم تغطية التأمين بشكل كافي، وببساطة ظروف عمل ومعيشة لا إنسانية تعتبر وصمة عار في هذه الأيام وهذا العصر.

وبعد أن قلنا ذلك، فإن هنالك سبباً يدعونا للتفاؤل، فإن لدينا أولاً ثقة بالنقابات المنتسبة للـ ITF في المنطقة. فقد كانت هنالك في الماضي وفي تلك المنطقة شكوكاً لدى البحارة حول أهمية العمل النقابي. دعونا نكون صريحين، ففي العديد من الحالات كانت النقابة جزءاً من ميكانيكية الدولة ولم تكن هيئات مستقلة تضع مصالح أعضائها في صلب عملها. وكانت هنالك أيضاً النقابات الصغرى وهي من خلق الشركات بهدف تخريب فكرة التمثيل العمالي. ويجب على النقابات المنتسبة للـ ITF أن تكون حرة ومستقلة وأن ترمي شؤونها بشكل ديمقراطي.

وعندما يتعلق الأمر بنقابات البحارة، فإن النقابات المنتسبة لنا ملتزمة بالقيام بمسؤولياتهم تجاهك، وتجاه أعضائهم. سوف نتطلع في هذا العدد من بين أشياء أخرى على مقالة عن ميثاق بحارة الـ ITF، والتزام من قبل نقابات الـ ITF تجاه البحارة الذين يعملون على سفن مغطاة باتفاقيات للـ ITF، لدينا فناعة بأن نقاباتنا نشطة في الدفاع عن حقوقكم، ولكننا أيضاً نسعى إلى مساعدتكم كي تقوموا بالدفاع عن حقوقكم الفريدة كبحارة. وهذا هو سبب آخر يدعونا للاحتفال سوف يتم البدء بتطبيق اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦ اعتباراً من آب ٢٠١٣.

وقد كان للـ ITF دوراً في تطوير "ميثاق الحقوق" للبحارة ومنذ بدايتها عام ٢٠٠٢، وندخل إلى أن يكون لها تأثير كبير في حياة البحارة.

ويجب أن تفر لك هذه النشرة فكرة عن ما هو مغطى في الاتفاقية وعن طريقة تأثيرها عليك، وسوف تكون نقاباتنا ومفتشونا سعداء لتزويدك بمعلومات تفصيلية أكبر أ و الإجابة عن أي أسئلة تطرحها. إنني أوصي وبشدة أن تتعرف قدر المستطاع على حقوقك المنصوص عليها في اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦ - وبالتالي فإن المعلومات قوة.

ستيفين كوتون

القائم بأعمال الأمين العام للـ ITF

نشرة الـ ITF في البحر الأسود ٢٠١٣

صدرت في ربيع ٢٠١٣ من قبل نقابات البحر الأسود المنتسبة للاتحاد الدولي لعمال النقل
49 / 60 Borough Road, London SE1 1DR, United Kingdom
وهي متوفرة باللغات الانجليزية والروسية والتركية والعربية.

الصفحة الإلكترونية: www.itfseafarers.org

تلفون: +٤٤ (٠) ٧٤٠ ٢ ١٧٧٣

فاكس: +٤٤ (٠) ٧٢٥٧ ٧٨٧١

بريد إلكتروني: mail@itf.org.uk

صورة الغلاف: باتريك تيريز

التسعة العربية:

ترجمة: عبدالله عصام

تصميم: خلف بعلوي

مراجعة: بلال ملكاوي

المساهمات من:

أول سانييرسي، ميراب شيفاندي، ماكسيم سلبوسن ليكي، أولغا أنانيا، إيفو كوفالتشوك، سيرجي فيشوف، أنا لوليني، أوبغ غروفوريت، كيتي ميغينووم، أولري ستوسيد، أولري توكيل، إيلينا كارافان، بيتر بتروف، نثالي بفرينكو، أليكس أفيش، أدريان ميهالتشوب، زوراب المليف، روسين كارافتشيف

لقد عمل ستيف كوتون للـ ITF منذ عام ١٩٩٣، وكان وحتى وقت قريب منسحباً لقسم الملاحة البحرية ومسؤولاً عن كل نشاطات الملاحة البحرية في الـ ITF، وقام إجناس التنفيدي في الـ ITF في تشرين اول ٢٠١٢ بتعيينه قائماً بأعمال الأمين العام للسماح بانتقال سهول ولينحل ستيف كوتون مكان الأمين العام الحالي نيليد كوكوفيت الذي سينتقل في أيار ٢٠١٣.





مأساة أخرى في البحر الأسود

فولغو بولت ١٩٩ تغرق عند سواحل ساييل: فقدان الطاقم وفريق إنقاذ

الطاقم، وفقد أيضاً صياد أسماك بين الأمواج وهو أيضاً يحاول المساعدة، ونجى عضو واحد فقط من طاقم الإنقاذ. ولم يتوانى الكابتن أوزي وفريقه للذهاب ومحاوله إنقاذ طاقم سفينة فولغو بولت ١٩٩ بالرغم من الظروف الجوية الخطيرة. وتحمّل مسؤولية هذه المأساة السفن ذات المعايير المتدنية التي تعمل في البحر الأسود والسلطات التي فشلت في اتخاذ الإجراءات المطلوبة لتحسين معايير السلامة في المنطقة. وكانت سفينة فولغو بولت ١٩٩ عبارة عن سفينة قديمة تعمل في الأبحار حيث كانت قد صنعت عام ١٩٧١. كيف يمكن لمثل تلك السفينة أن تعطى رخصة للعمل في منطقة البحر الأسود مع معرفة الظروف المنعجة في تلك المنطقة؟ سوف يموت أناس آخرون إلا إذا منعت مثل تلك السفن من الإبحار.

(أنظر المقال ص٥).

في ٤ كانون الأول ٢٠١٢ غرقت سفينة فولغو بولت ١٩٩ التي ترغ علم سانت كيت ونيغيس في البحر الأسود على سواحل تركيا. وكانت السفينة تنقل فحمًا من روسيا إلى ميناء أناتاليا في تركيا. وكان على متن السفينة طاقم من ١٢ شخصاً، ١١ من أكرانيا وواحد من روسيا. وغرقت السفينة بسبب عاصفة قوية، وكانت قد بعثت بندااء استغاثة عند الساعة ٧:٣٠ بتوقيت غرينش قبل أن يفقد الإتصال بها. تم إنقاذ ٤ بحارة فقط. وعند كتابة هذا المقال كان فريق الإنقاذ قد عثر على جثة واحدة، ولا زالت عمليات البحث جارية. والمخزن أن المأساة لم تتوقف عند فقدان سفينة فولغو بولت ١٩٩ فحسب فقد أبحر قارب سريع - كيبيم ٧ - أرسلته مديرية أمن السواحل التركية العامة لإنقاذ البحارة، إلا أن القارب انقلب بسبب الأمواج العاتية عند سواحل ساييل قرب إسطنبول. وفقد أيضاً الكابتن سيميل أوزيفيل وثلاثة من أعضاء

حملة الـ ITF ضد أعلام الموامة

يتصدر نشاط الـ ITF في قطاع الملاحة البحرية الحملة التي تقودها نقابات البحارة وعمال الرصيف حول العالم ضد تحول السفن الى سفن اعلام الموامة بهدف التهريب من القوانين الوطنية وتحقيق الشروط والتهرب من الاتحادات العمالية.

وللحملة جانبان: فعلى الصعيد السياسي يعمل الـ ITF على مواجهة الحكومات والهيئات الدولية للتأكد من وجود "رابط حقيقي" بين مالك السفينة وبين العلم الذي تحمله السفينة، وعلى الصعيد القطاعي تعمل النقابات المنتسبة للـ ITF للحصول على الحد الأدنى المقبول من الرواتب والمعايير الإجتماعية على كل سفن اعلام الموامة.

وفي الواقع، فإن النقابات تسعى للاتفاق على ظروف تحقق على الأقل المعايير التي حددتها لجنة الممارسات العادلة في الـ ITF - هيئة عمال الرصيف والبحارة التي وافقت على حملة اعلام الموامة، وقام الـ ITF في السنوات الأخيرة بالتفاوض على اتفاقية دولية جماعية مع مجموعة كبيرة من مشغلي السفن داخل منتدى التفاوض الدولي. توفر الاتفاقية معايير جيدة ولكنها تتمتع بمرور أكبر.

ويمكن لبحارة البحر الأسود الذين لديهم بعض المشاكل المتعلقة برواتبهم وظروف عملهم أو أي شكوى أخرى، أن يتصلوا مباشرة بالـ ITF (أنظر عنوان الـ الـ ITF والأرقام على صفحة ٢١) أو الإتصال بأحد مفتشي المنطقة.

(أنظر الخارطة على صفحات
المنصف).

حملة الـ الـ ITF ضد سفن اعلام الموامة: مد يد العون للبحارة

زار مفتشو الـ الـ ITF ما مجموعه ٩١٠٤ سفينة خلال عام ٢٠١١.

نتج عن حملة الـ الـ ITF ضد اعلام الموامة في عام ٢٠١١ استرجاع ما مجموعه ٣١,٦ مليون دولار كرواتب متأخرة وتعويضات للطواقم.

بلغ عدد الوظائف التي شملتها اتفاقيات الـ الـ ITF لعام ٢٠١١ ما مجموعه ٢١٤٠٦٦ وظيفة.



ميناء POTI

النجاح لنقابة

رصيف جديدة

جورجيا

أنهى في ١٣ تشرين الثاني ٢٠١٢ عمال رصيف جورجيا إضرابهم الناجح في ميناء بوتني بعد أن حقق لهم الإضراب ٧٣٪ زيادة على الراتب ووعده من مدير الميناء الجديد بأن ينظر في كل مطالبهم.

وقد أدى إضراب الـ ١٢٠٠ عامل الذين كانوا يعملون على تأسيس نقابة ميناء بوتني إلى شلل الميناء عندما بدأوا إضراباً مفتوحاً في ١ تشرين الثاني. وكانوا قد طالبوا بزيادة رواتبهم وتحسين ظروفهم العملية في الميناء المملوك منذ نيسان ٢٠١١ لشبكة APMT للموانئ العالمية (GNT).

تحسين الظروف.

وقام اتحاد عمال النقل الأوروبي (ETF) و-ITF و نقابة ٢٤ الدنماركية بمساندة اتحاد عمال نقابات جورجيا أثناء الإضراب. وقال لهم إدواردو تشاغاز، الأمين العام لل-ETF: "إننا ندعم نضالكم بشكل كامل ونؤمن بأن مطالبكم شرعية وتتماشى مع المبادئ الرئيسية لاتفاقيات الـ ILO."

وقام في ٢ تشرين الثاني ممثلون عن نقابة بحارة جورجيا (GSU) المنتسبة لل-ITF بالمشاركة والاحتجاج تضامناً مع عمال الميناء. وقاموا هم ووفد من ميناء بحر باتومي ومعهد الملاحة البحرية بمشاركة عمال ميناء بوتني بالإضراب. وكانت رئيسة نقابة GSU أنتوني تشيفاديز من بين عمال الرصيف الذين قدموا الدعم.

وشرح مفتش ال-ITF ميراب تشيفاديز قائلاً: "تجمع عمال من أقسام الميكانيك والبحرية ووظائف أخرى في الميناء أمام مدخل الميناء. وأعلنوا بأنهم لن يعودوا للعمل طالما لم تستجب الإدارة لمطالبهم بزيادة الرواتب أو

بطلب المساعدة من مفتش ال-ITF أولغا أناتينا. وإدعى مالك السفينة أنه وبناء على اتفاق شفهي مع الطاقم، فإن الدين ستدفع بعد التحميل وأثناء العبور من ميناء نوفوروسيسك إلى ميناء حيفا. إلا أن الطاقم لم يصدقوا تلك الوعود ورفضوا القيام بعمليات مناولة الشحنات قبل أن تدفع رواتبهم. وعندما أدرك مالك السفينة بأن الوضع القائم يهدد بدفع المزيد من التكاليف، ابتدأ بعث رسائل تهديد للطاقم. إلا أن الطاقم لم يقدم أي تنازلات هذه المرة. ونتيجة لذلك تم دفع رواتب متأخرة بقيمة ٢١٤٣٣ دولار، وغادرت السفينة الميناء في ١٢ تشرين الأول.

حتى تدفع لهم رواتبهم.

وحيث إن السفينة من سفن اعلام الصواعة العدلانية، فقد قرر الطاقم عدم مغادرة السفينة حتى تحسب رواتبهم بناف على أقل معدل للراتب يعتمد ال-ITF. وبعد تحويل الأموال، عادت السفينة لإفراغ حمولتها وحصل البحارة على رواتبهم بناء على معدلات ال-ITF. كما حجزت لهم تذاكر سفر مقدماً للعودة إلى أوطانهم". أما بقية الطاقم فقد فروا الانتظار وإعطاء مالك السفينة الفرصة للدفع من تلقاء نفسه. وبعض مضي عدة أشهر في ميناء نوفوروسيسك قاموا

أين تبحث عن العدالة؟

سفن اعلام الصواعة ليست فقط نقالات تنهرب من الضرائب ونات معايير فنية متدنية، فهي أيضاً تضع عوائق قانونية في وجه البحارة تمنعهم من حصولهم على حقوقهم العمالية. فعند العودة للبلاد فإن الصالحات ستفول - لقد عملت خارج البلاد وعلاقتك العمالية محكومة بقوانين أجنبية. وعليك أن تذهب إلى محاكم الدولة التي ترفع السفينة عملها. ولكن كيف يمكن لبحار في أوكرانيا أو جورجيا أن يرفع قضية في البرازيل أو في فانواتو؟ هنالك خيار واحد فقط - أن تبحث عن الميناء الذي ستترسو فيه السفينة. ولكن هنالك مشكلة أخرى. بمن تتصل؟ وأي شركة محاماة يجب أن تلقى بها. وكيف لك أن تدفع مقدماً ما قيمته من ٣٠٠٠ - ٥٠٠٠ دولار امريكي كمدية لدفع قضية



ماكسيم سيلووسارسكي (يمين) وهراب شيفاديز (يسار) وسهر من ميناء SHT حسين

لا تنتظر حدوث معجزة!

”

يقول مفتش الـITF **أولغا أنانيا**: إن لم يدفع لك لشهرين، فلا داعي لإطالة العذاب...

قام ملاك سفينة فيلباً وهم يونانيون بإحضار السفينة التي بلغ عمرها ٤٧ سنة لتقوم بمهام تجارية بين موانئ أنجازيا وروسيا. ولكن عند الوصول إلى أوتشامتشيرا كان واضحاً أنه لن يسمح للسفينة بالدخول إلى ميناء روسيا بسبب ظروفها الفنية. لذلك قرر الملاك إبقاؤها في أنجازيا للقيام بأعمال حفر. كان الطاقم من نوفوروسيسك دروستوف قد وعدوا بإجازات مثالية على الشواطئ، ولكنهم وجدوا سفينة أكلها الصدأ دون وجود مياه عذبة للشرب. أو تزويد لقطع الغيار من أجل الإصلاح. وخاطبوا الـITF، حيث حصلوا على روايتهم المتأخرة منذ شهرين ومساعدة في إعادتهم إلى أوطانهم. والعجيب أن السفينة لا زالت تعمل في البحر الأسود.

الجرذان – أصبحت تقريباً كالحيوانات الأليفة. وثبت أنه من المستحيل إبادتها بشكل كامل. حاولنا التخلص منها عدة مرات إلا أننا فشلنا، وبدلاً من ذلك عانينا من الرائحة النتنة... إنها في كل مكان – في القمرات، في المطبخ كي تفسد الطعام...”

”عند تفحص السفينة، لم أكد أصدق ما رأيت! لقد بنيت السفينة عام ١٩٦٥، وكان كل شيء مكتوب باليونانية، ولا توجد أي وثائق ولا سجلات”



”كان معنا على متن السفينة خمسة براميل من البترول. لذلك كان علينا القيام بالتفريغ يدوياً – وليس عند محطة تعبئة، ولكن في كراج خاص لأحد سكان المنطقة...”



إن منظم البوب خزان التوازن سيء جداً بحيث يمكن اختراقه بإصبع اليد. لا تتم عملية توازن دخول الماء بشكل جيد. تدخل المياه من خزان توازن السفينة إلى شقوق كانت قد سدت بشكل مؤقت بمادة مطاطية.



”الوضع العام للسفينة كان محزناً وكان مساعداً القبطان ورئيس البحارة غائبين. لم تكن هناك أية أدوات أو إمدادات. أكثر شيء مفيد قامت الشركة بتزويدهم خلال الخمسة أشهر الماضية كان عبارة عن ستة أقراص تستعمل في الجاروشة”



”اسلاك كهربائية على جسر السفينة. لم يكن لدى القبطان ولا المهندس المسؤول عن الكهرباء أي فكرة عن المعدات.



”لم يتوفر لنا خلال فترة الرحلة كاملة ولا منقرب واحد، وإذا ما طرأ أي شيء، فلن يتمكن أي شخص من إطفاء حريق. وقالت الشركة أنه لا حاجة لذلك حيث أننا قريبين من الشاطئ



حادثة سائيل المأساوية

تفضح العيوب الموجودة في النظام

أورال ساغيريسي، رئيس جمعية

تضامن موظفي الملاحة البحرية،
داد-دير مورنيس. فقدان صديق (صورة)
سيميل أوزيبي التي اقصى اليسار)
وإظهار نمط من عدم تحمل
المسؤولية.



لقد نعلت عندما شاهمت متخصصاً في الإصدا الجوية كيف أتت دوامة التي حدثت الفولفو بولت. لقد شاهدنا كيف مات أصدقائنا وهم يحاولون إنقاذ البحارة. أن نقول أنهم ماتوا بسبب الدوامة هو كقولنا أنهم اختطفوا من قبل أجانب. لقد مات أخونا القبطان سيميل أوزيبي قبل أسابيع من التقاعد. لقد مات وهو يحاول إثبات أنه لا يمكن انقاذ مثل هذا النوع من القوارب. إننا معزولون نحن البحارة عن بقية العالم. عندما نسمع عن قضية في البحر فإن الناس يتحدثون وكأننا من كوكب آخر. لم تعترف أي سلطة بأنه نقصها التنسيق أو تعترف بلبي خطأ.

بينما كان أقرباء الموتى مشغولون في دفن الضحايا، قال وزيرنا بينالي يلدريم: "إن البحارة يفولون لبعضهم البعض عند الإبحار وهذه طبيعة الملاحة البحرية". ثم أتى عليهم بتسميتهم أبطالاً... ولكن من المؤسف أنه لم يفكر أحد بذلك عندما أزالوا الملاحة البحرية من قائمة القطاعات الخطرة والمعرضة للإعلاء عام ٢٠٠٨.

وقال صالح أوراكي، المدير العام لحرس السواحل: "لا توجد هناك مسؤولية منظمة. لم مدهم بالفصل. لقد كانت السلطة بأيديهم وتحلوا بالمسؤولية، ولكنهم ليسوا متبنيين. ولم أسمح لأحد باتهامهم. إنهم أبطال!".

حاول فريق الإنقاذ الأول ثلاث مرات ولكنهم لم يتمكنوا من إنقاذ طاقم الفولفو بولت ١٩٩، وبالرغم من أنهم بعثوا بتقارير عن الحالة، إلا أن سلطات الوازرة حثت الفريق الثاني على الذهاب. إن لم تغير الأمور على المستوى المؤسسي فإننا سنستمر بالاحتفال بالموتى من البحارة كأبطال. وبالطبع إننا ننظر للأجوبة: هل قارب الإنقاذ كان مناسباً للهمة؟ لماذا توقف المحرك؟ هل ستحتفل السلطات يوماً بالمسؤولية وتعترف بالخطأ؟ متى ستعترف ببقية البحارة وهم على قيد الحياة؟.

وليس من المنطقي الحفاظ عليها. لأن تكاليف التأمين ستكون باهظة. وفي حال وقوع حادث، سوف تكتب أوراق كثيرة وتطرح العديد من الاسئلة لتحديد المسؤولية. ومع ذلك، لا يقوم أحد بطرح مثل تلك الاسئلة عندما يكون الحادث في البحر. كل من يعمل في الملاحة البحرية يدرك لماذا ترفع هذه السفن أعلام كيتس ونيفيس وكيموبيا وجزر القمر. إن الجواب سهل. إن الدول ذات الأعلام الرخيصة فقط هي المستعدة لتسجيل مثل تلك الخردة الطافية والمسماة بالسفن. الدول التي تحترم أعلامها لن تقوم بتلطخ أسمائها بمثل هذه "السفن".

بنيت سفينة فولفو بولت ١٩٢ والتي ترفع علم كيتس ونيفيس عام ١٩٧٦. وبنيت سفينة اميريا ونافيفيتور اللتان ترعفا علم كولومبيا أعوام ١٩٧١ و ١٩٨٠ على التوالي وتبحران من وإلى البحر الأسود بشكل منتظم. لماذا تقوم دولة بالسماح لمثل هذه السياسة غير المسؤولة. بينما تعمل على اجبار السفن التي ترفع أعلامها بالالتزام بالمعايير الدولية؟ كيف يمكن قبول مثل هذه المعايير المزبوجة؟ في كانون الأول ٢٠٠٩، غرقت سفينة أوغان بي والتي بنيت عام ١٩٧١ وترفع العلم البنمي عند سواحل زغزل دك، وأتت إلى موت أربعة من أعضاء الطاقم، وكانت السفينة مسجلة تحت اسم شركة تمتلك سفينة واحدة، ليس لها أي تأمين. ولا توجد احتمالية للمطالبة بالتعويض بسبب الوفاة.

في شباط ٢٠١٢، غرقت سفينة فيرا التي كانت بنيت عام ١٩٧٧ وترفع علم كيموبيا في ظروف مشابهة، ومات ٨ من أعضاء الطاقم وأمل في الإصلاح. ولدينا الآن قضية سفينة فولفو بولت ١٩٩. ولكن البكاء والانتقاد لن يجديا نفعاً عندما لا يريد الناس التفهم.

إن الذين قاموا بتوظيف ١٢ بحار ثم أرسلوهم باكفان لملافة الموت من أجل جني الأموال لا يمكننا تسميتهم بأصحاب عمل. إنهم قتلوا والسلطات التي تسمح لهم بالعمل والذين يساعدونهم بالعمل تحت مسميات الشركات. والناس الذين يفتشون عليهم ثم يعذبونهم طلقاء والذين يشاهدون كل ما ذكر... هم أيضاً يتحملون المسؤولية وينفس قدر أصحاب العمل عن تلك الكارثة.

عد مشاهدة الأخبار ومع عرض المشاهد الأخيرة لقطان السفينة، سيميل أوزبان، حيث أرسل لإنقاذ طاقم سفينة فولفو بولت ١٩٩، فإن الأمر يبدو غير طبيعي. يدلي كل واحد بتعليقات مختلفة ويبحث كل منهم عن شخص لإلقاء اللوم على كاهله. ولكن أولئك الذين يتوقعون أن يجدا شخصاً لتحمله المسؤولية عن المأساة يبحثون في دائرة لا يمكنها أن تكون مسؤولة عن الخطأ. ومع وجود أولئك المسميين خبراء، فإن أولئك الذين ماتوا قد تفقد حقيقتهم بسبب ثلوث حجم المعلومات الهائلة.

لماذا ماتوا؟
ألا يتوجب أن نبدأ ببعض الاسئلة حول سفينة فولفو بولت ١٩٩؟ بنيت السفينة عام ١٩٧٦. تحمل علم كيت ونيفيس ومن نموذج "السفن النهرية". لقد زرنا مثل هذا النوع من السفن كثيراً بسبب الرواتب المتأخرة، وفي معظم الحالات كانت الظروف المعيشية غير مناسبة حتى للحيوانات. وفي العديد من المرات كان يقول صاحب السفينة "السفينة سفينتكم، وأعملوا ما بدا لكم" ثم يتوقفون عن الكلام. هذه السفن عبارة عن خردة، وقيمتها لا تساوي الديون البنكية والرواتب المتأخرة.

وتقوم الشركات بتسجيل كل سفينة من اسطولهم تحت اسم شركة مختلفة لمنع الجهات الدائنة من استعادة ديونهم عن طريق السفن الأخرى عندما تفرق سفينة. أو تؤدي إلى تلوث، أو عند موت البحارة. وتعود ملكية سفينة فولفو بولت ١٩٩ إلى "شركة وهمية" اسمها بالث ويوف ١٩٩ المحدودة، حيث أسست تلك الشركة خصيصاً لتسهيل عملية التجنب من المسؤولية. ولكن المالك الحقيقي هي شركة أوكرانية اسمها فانليب، المظلم بطهر المالك الحقيقي وكأنه ضحية وتلقى المسؤولية على الشركة الوهمية. هل من الممكن لأي من المختصين في قطاع الملاحة البحرية أن يصدق بأن هذه السفينة النهرية ذات الـ ٣١ عام أن تتجاز تفشيشات سيطرة دولة لتتأخر؟ إن الشاحنة المصنوعة عام ١٩٧٦ تخضع لتفتيشات أكثر من الحافلات الحديثة لأنها أكثر خطورة. ومن المرجح أن تزيد تلك التكاليف عن قيمتها.

ينظر أولاً نائب رئيس نقابة البحارة في روسيا السيد
أيفور كوفالتشوك في تأثيرات تصديق اتفاقية العمل
البحري ٢٠٠٦ على المنطقة

اتفاقية

العمل

البحري ٢٠٠٦

فرصة جديدة

للبحارة في

منطقة البحر

الأسود

ي اعتبر تاريخ ٢٠ أبريل ٢٠١٢ علامة مميزة في تاريخ تجارة
الشحن البحري. صدقت اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦
(MLC) في ٣٠ دولة وبذلك تصل للحد الذي بعده تدخل
الي حيز التنفيذ. كان جميع من يعمل في قطاع الملاحة البحرية
ينظر هذه اللحظة. كان الجميع بانتظار الدولة التي بتصديقها
تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ. وفي الواقع كانت هنالك دولتان:
قامت روسيا والفلبين بتقديم موافقتهم الي منظمة العمل
الدولي في نفس اليوم. وبعد ١٢ شهر من ذلك التاريخ سيتم
تنفيذ وتطبيق شروط وينود الاتفاقية. ونذكر أن ذلك سيكون
بمبادرة رب، لملك السفن عديمي الضمير.

الإصرار يؤدي الي جني الثمار

نستطيع بعد سنين طوال من الانتظار ان نرى نتائج عمل الـ ITC
ونفجبات الملاحة البحرية. عندما بدأت أولاً منظمة
العمل الدولي بتطوير المبادئ العامة ووضع المسودة الأولى
لاتفاقية العمل البحري. لم يكن أحداً واثقاً من نجاح الاتفاقية.
لقد كان هناك جدلاً مع ملك السفن على كل فترة من فترات
الاتفاقية. لقد عرضنا ذلك منذ البداية حيث عمل ضباط من نقابة
بحارة روسيا (SUR) كجزء من "مجموعة المستوى الأعلى" لوضع
نصوص الاتفاقية. وكان السيد أيفور بافلوف والذي كان في ذلك
الوقت رئيساً لنقابة SUR. أحد ممثلي العمال لمؤتمر منظمة
العمل الدولي الذي تبني الاتفاقية في شباط ٢٠٠٦. من الممكن
القول أنه إصرار الـ ITC والذي تم التنسيق له وقاده وفود من
البحارة وبمساعدة متخصصين من النقابات، هي التي جعلت من
الممكن صياغة وثيقة يمكن أن يطلق عليها اسم ميثاق حقوق
البحارة.

وبمباشرة بعد تبني اتفاقية العمل البحري بدأت روسيا العمل
للتحضير لتصديق الاتفاقية. ولا بد من القول أن وزارة النقل
الروسي لم تعد ذلك الاهتمام لبقيّة اتفاقيات منظمة العمل
الدولي. شكلت لجنة بتوجيه من وزارة النقل وضمت أعضاء من
نقابة SUR. وكانت مهمة اللجنة مراجعة التشريعات الروسية
ومن ثم تحضير مسودة قانون فيدرالي يتعلق بتصديق اتفاقية
العمل البحري.

روسيا: نهج استباقي

لم يكن نهج الحكومة النشط مفاجئاً. حيث اشتملت اتفاقية
العمل البحري على مفهوم جديد لاتفاقيات منظمة العمل
الدولي يتعلق بالتنفيذ. ويشمل ذلك مبدأ "أن لا معاملة تفضيلية
بعد اليوم" - وهو مفهوم يمنع السفن التي ترفع أعلام دول لم
تصدق على الاتفاقية من التمتع بمزايا غير عادلة أكثر من دول
الأعلام التي صادقت على الاتفاقية. والتأكد من وجود بيئة عادلة
في القطاع. ويعني ذلك من الناحية العملية، وحيث ان روسيا
وبلغاريا قد صادقتا على اتفاقية العمل البحري. فإن على كل
السفن التي تأم موانئ روسيا وبلغاريا الالتزام بمتطلبات اتفاقية
العمل البحري.

وحتى الآن فإن التشريعات الروسية لم تتبنى بعد قوانين للالتزام
باتفاقية العمل البحري. ولم تقم بوضع اجراءات لكيفية تطبيق
الاتفاقية. أولاً لا بد من تحديد "السلطة المخوّلة" (الوزارة أو
الدائرة التي لديها صلاحية وتطبيق التعليمات والقوانين المتعلقة
باتفاقية العمل البحري) و"المنظمات الموافقة عليها" (وهي
المنظمات التي انتدبتها السلطات المخوّلة للقيام ببعض
الوظائف مثل التفتيشات / أو إصدار الشهادات - وعلى سبيل
المثال قد تكون هذه منظمات مجتمع. وهذا العمل على وشك
البدء وستعمل وزارة النقل على تأسيس لجنة ثلاثية. حيث تأمل
نقابة SUR التمكن من الترويج الي أفضل معايير للبحارة.

وصمة عار للبحر الأسود إطلاق حملة

أورال كاغيرتشني، رئيس جمعية تضامن موظفي الملاحة البحرية داد دير، يشرح لماذا قررت نقابات الملاحة البحرية في البحر الأسود اتخاذ موقف ضد معايير الشحن البري المتدنية.

ذلك يؤدي إلى آثار سلبية وعنفمة وإلى توسيع منطقة التجارة إلى البحر الأبيض المتوسط وأحداث تأثيرات سلبية على السوق هناك أيضاً. وحتى إن لم يتغير السوق فإن الناس في المنطقة سوف يستمرون على متن تلك السفن لصعوبة إيجاد وظائف أخرى، وبغض النظر عن المخاطرة، فإن صاحب العمل يتمكن من ملء الشواغر الوظيفية بسبب حاجة الناس.

لا بد لدائرة الخفض اسعار الشحن والقطاع متدني المعايير أن تتغير، وكون تطبيق مقولة "أيهما أولاً البيضة أم الدجاجة" فإن على أحد ما القيام بعمل ما. وعن الناحية العملية فإن الحل هو تطبيق القوانين الدولية على السفن. ويدعو ITCF كل الإدارات في المنطقة للقيام بواجباتها وتحمل مسؤولياتهم بجدية. وتطلب من كل دولة في المنطقة أن لا تسمح لتلك السفن بتعريض مياها للخطر دون وجود ضمانات. وتطلب من كل ضباط سيطرة الموانئ القيام بتفتيشات شاملة على السفن بالتوافق مع المعايير الدولية.

ويجب تطبيق القوانين التي وقعت عليها الدول في المنطقة عملياً وليس كلاماً فقط. لا يمكن للظروف المخجلة في البحر الأسود أن تستمر وهذا نداء لكسر الحلقة والانضمام إلى قطاع نوعي جيد.

والسفن نفسها زهيدة الثمن. ومعظمها تعاني من خطر التخلي عنها ويقترب موعد إعادة التسجيل. تكلفة إصدار الشهادات والتسجيل، وتكاليف الاستبيانات الخاصة، ورسوم المرسى، وعمل الإصلاحات تجعل بعض ملاك السفن يقومون بحسبتهم الخاصة. حيث إن استمروا بالتجارة دون دفع رواتب الطواقم وحتى قدوم الكشف القادم، فإنه ربما يكون من المبرح أكثر لهم هجر السفينة بدلاً من الذهاب إلى المرسى. وفي مثل هذه الحالات، فإن مثل تلك الأشهر التي تسبق هجر السفينة هي الأسوأ بالنسبة للبحارة. وتبدأ الإمدادات والمياه وقطع الغيار والعناية الطبية والخدمات الأساسية بالتناقص. ثم تصبح العملية كلعبة بالنسبة لصاحب السفينة ليقوم بأكبر رحلات شحن بحرية ممكنة دون دفع أي فلس لأي شخص ثم الاختفاء وعادة ما يتسائل البحارة بذلك، لأن الأمر فقط أسوأ بقليل مما هي عليه الأحوال العادية؛ لقد تعودوا على الاستمرار بالإبحار وإعطاء الأهمية لمحركات مهترئة، وتعودوا على تأخير الرواتب (وينتظر البعض حتى نهاية فترة العقد وقبل عودتهم إلى وطنهم) ويتعاشوا مع كمية قليلة من الطعام فقط. لا يوجد ضمان اجتماعي في معظم الحالات، ولا أي نوع من التأمينات، حيث لا توجد شركة تقبل بتأمين عبوات صدمة وبسرعة معقول.

المشكلة الأخرى تتعلق بسفن الأثوار حيث عندما تتجمد الأنهر في الشتاء فإنها تذهب إلى البحر الأسود. وبالرغم من الخطورة وعدم السماح لها بالإبحار في المياه المفتوحة، إلا أنهم وبطريقة واحدة يمكنهم من الإبحار مما يؤدي إلى هبوط أسعار الشحن البحري إلى مستويات أقل.

بالرغم من وقوع البحر الأسود إلى الشرق من أوروبا، إلا أن مواصفات سوق الشحن البحري هنالك أكثر تشابهاً مع منطقة افريقيا، ويقوم ساحليون صغار وقدماء بفرض الشروط. التنافس على تحقيق الأرباح، وكل الشكر إلى آلاف السفن التي يزيد عمرها عن ٢٠ سنة، أدت إلى خفض أسعار الشحن البحري. وفي الوقت نفسه خفض المعايير إلى أدنى حد ممكن.

الشحن البحري متدني المعايير يخلق قوانينه الخاصة بوجود شركات شحن بري زائفة وشركات تأمين زائفة. ووثائق ورقية مزورة. وعندما يتعلق الأمر بضباط سيطرة دولة الميناء فإنهم ببساطة لا يمتلكون القدرة للتعامل مع الأعمال الصعبة. وبغض النظر عن إرادتهم أو قدراتهم الشخصية، فإنه لا يمكن لأي ضابط سيطرة ميناء في العالم التعامل مع مئة سفينة بوجود ما يقارب من مئة عامل خطر في المنطقة وفي نفس الوقت، ولتجنب الدخول في مشاكل جدية، فإنهم يجهزون قوائمهم والتي عادة ما تشمل أفضل السفن في الميناء ونادراً ما يهزرون السفن السيئة. ولا بد من القول أنه لا يمكنهم التعامل مع تلك المشاكل بمفردهم. وكثيرهم من الناس، فإن عليهم تمضية اليوم، المشكلة المنتظمة لا يمكن أن تحل بجهود فردية، ولكن يتم حلها بوجود هيكلية منتظمة.

وفي الوقت الحالي، فإن كل السفن مسجلة تحت أسماء شركات منفصلة لتمكين مالك السفينة من الاختفاء بسهولة، بينما لا يتم التعرض لسفينته.

ويحدث ذلك خاصة عندما تعطل سفينة، أو تفرق أو تتعرض لحادث باهظ الثمن.



مسؤولية التطبيق

تناقش الجهات المعنية من سيكون مسؤولاً عن تطبيق اتفاقية العمل البحري في روسيا. شاركنا في بداية نشرين الأول في مؤتمر نظم من قبل تسجيل الشحن البري الروسي، وحضر الاجتماع العديد من شركات الشحن البحري وشركات توظيف الطواقم على السفن. جهة التسجيل هي من أكثر الجهات المتحمسة لأخذ مسؤولية مهمة تفحص تطابق ملاك السفن مع المعايير العمالية في قطاع الشحن البحري. وقد قامت بالفعل بتجهيز برنامج تفتيش تطوعي، وبذلك فإن السجل يقوم بعقد دورات تدريبية للمفتشين على معايير العمل في قطاع الملاحة البحرية ويقومون بإشراك ضباط من نقابة SUR وكذلك مدربين من كليات الملاحة البحرية.

التفتيشات في موانئ روسيا

تعتبر قضية التفتيشات في الموانئ الروسية قضية مثيرة للاهتمام، وكانت تقليدياً تتم عن طريقة مفتشين من سلطة الميناء الذين هم جزء من إدارة الملاحة البحرية في الميناء. ومع ذلك، فإننا لم نسمع عن أي تدريب منظم لأولئك المفتشين بما يتعلق باتفاقية العمل البحري. أما الجهة الحكومية الأخرى فهي تسمى العمل الفدرالي وخدمات التوظيف وهي التي تقوم بالتفتيش الخاص بالعمل ولا يوجد لها فروع في كل الموانئ الروسية. وتحاول نقابة SUR ضمن الظروف القائمة معرفة إمكانية أن تكون "منظمة معترف بها" بما يتعلق بالالتزام بتطبيق اتفاقية العمل البحري على السفن ذات العلاقة، وحيث أن للنقابة مفتشين في كل الموانئ الروسية.

ومن أجل التحفيز على تطبيق اتفاقية العمل البحري، قامت نقابة SUR في 10 كانون الأول 2012 بعقد مؤتمر في موسكو بهدف تحديد موقف الحكومة، وملاك السفن والنقابات العمالية بما يتعلق بالالتزام

بالتعاون الروسي اتفاقية العمل البحري وتوضيح نقاط الاتفاق والاختلاف في الأراء، وشارك في المؤتمر ممثلون عن ITCF، وعن مجلس توظيف الملاحة البحرية الدولي (IMEC) وعن منظمة العمل الدولي.

وبالرغم من أن التشريعات الروسية بشكل عام تتطابق مع أو



سوف تظهر حالة جديدة،

حيث أن تفتيشات الالتزام

مع اتفاقية العمل البحري

في موانئ روسيا وبلغاريا

ستكون المحرك لتحسين

ظروف عمل البحارة

متساوية جوهرياً مع اتفاقية العمل البحري، إلا أنه لا بد من إجراء بعض التعديلات.

سوف يتم تطوير عقد أولي للبحارة العاملين على سفن روسية وكذلك سيتم تطوير لصيغة تقديم الشكاوى على متن السفن. المشكلة الأخرى هي حقيقة أن القواعد واللوائح الخاصة بالبحارة في روسيا متوزعة على شريحة واسعة من القوانين والتشريعات، وحتى المتخصصون القانونيون يجدون صعوبة في تفهمها. ويصبح ذلك مستحيلاً على البحارة. لذلك فإن نقابة SUR تقترح على الحكومة تبني قانون خاص يتعلق بعمل البحارة ويجب أن يدمج مع كل القواعد واللوائح التي تصدر عن اتفاقية العمل البحري وتمنح في النهاية أن تتخذ القرارات الضرورية وأن نرى في آب القادم أول نتائج تطبيق اتفاقية العمل البحري MLC. وهذا يعني أن يتم تفتيش على السفن التي تلم الموانئ الروسية للالتزام وأن يتمكن أعضاء الطاقم من تقديم الشكاوى على متن السفن.

تحسين ظروف عمل البحارة

سوف تظهر حالة جديدة، حيث أن تفتيشات الالتزام مع اتفاقية العمل البحري في روسيا وبلغاريا ستكون المحرك لتحسين ظروف عمل البحارة. ومن المتأمل أيضاً أن يؤدي ذلك أيضاً إلى يتم تسريع المصادقة على اتفاقية العمل البحري في دول أخرى في منطقة البحر الأسود.

وفي كل الأحوال فإننا مفتنعون بأن معايير الشحن المتدنية في المنطقة والمنشرة بشكل واسع هذه الأيام سوف تنزل بشكل ملحوظ.

ويقع البحارة في مركز شبكة العلاقات الخاصة باتفاقية العمل البحري، ومن يرغب في حماية حقوقه، فإن عليه معرفتها والتصميم على أن تحترم لذلك فإنه من المهم جداً القيام بالشرح الواضح والشامل للبحارة حول اتفاقية العمل البحري. وإذا لم يصمم البحارة أنفسهم على أن تحترم حقوقهم، فلن نفعهم أي اتفاقية ولا قوانين. ولا يمكننا التقليل من أهمية اشتراك البحارة أنفسهم.

وإذا حصل في أي وقت أثناء فترة عملك قيام شركة التوظيف بالطلب منك رسوماً مقابل التوظيف، أو لا يوجد عقد عمل مكتوب، أو لم تعطى نسخة من عقد العمل، أو لا توجد هناك اتفاقية جماعية على متن السفينة، أو لم تكن ظروف السكن والطعام مناسبة على متن السفينة، أو لم تدفع لك رواتبك وبدل العمل الإضافي في الوقت المحدد، أو حصل أي شيء تعتقد أن فيه انتهاك لحقوقك، فقم باستخدام طريقة تقديم الشكاوى المتاحة على متن السفينة، وإذا لم تكن راضٍ عن النتائج، فإن بإمكانك استخدام طرق الشكاوى المتاحة عند الشاطئ، بالإضافة إلى ذلك، يتوجب على البحارة تمرير المشاكل إلى النقابات أو إلى مفتشي ITCF عند أول ميناء.

إن بإمكاننا أن نحمي حياتك وصحتك وظروف عملك اللائقة ورواتبك فقط إذا عملنا معاً وسوياً.

من أجل طلب نسخة من "ميثاق حقوق البحارة: دليل ITCF للبحارة إلى اتفاقية منظمة العمل الدولي للعمل البحري 2006"، فانهب إلى:

www.itfglobal.org/infocentre/pubs.cfm/detail/23556



بلغاريا

يتم التعامل مع تشريعات العمل في بلغاريا عن طريق مدونة العمل في جمهورية بلغاريا. لا يوجد هناك قانون عمل خاص بالملاحة البحرية. تغطي الحقوق العمالية بقوانين تشريعية ثانوية. توجد في تشريعات الملاحة البحرية المتخصصة في بلغاريا شروط تنظيم عمل البحارة ولكنها لا تنطبق على معايير العمل. وبناءً على آخر تغيير على مدونة الشحن التجاري البحري في بلغاريا فإنه يتوجب أن يكون 25٪ من الطاقم من البلغاريين إذا كانت السفينة ترفع علم بلغاريا.

وعملية تنسيق التزام بين التشريعات المحلية وبين متطلبات اتفاقية العمل البحري قائمة الآن.

التغييرات الجوهرية المتعلقة باتفاقية العمل البحري 2006 هما قانونين من التشريعات الثانوية بنيت على أساس مدونة الشحن البحري التجاري. التغييرات ذات علاقة بحقوق والتزامات المفتشين خلال التفتيشات في دولة العلم وفي دولة الميناء والمتصوص عليها في العنوان 55 من اتفاقية العمل البحري 2006.

رومانيا

رومانيا من الدول الأوروبية ولديها تشريعات جيدة تتعلق باحترام الحقوق الأساسية للبحارة وبخصوص استعادة رواتب الطواقم غير المدفوعة عند الموانئ الرومانية. وعلى السلطات الرومانية احترام اضراب البحارة إذا كانت ظروف العمل والمعيشة على متن السفينة غير مناسبة أو لم تدفع لهم رواتبهم. من الممكن القيام بإضراب صناعي بعد القيام بخطوات قانونية بتبليغ السلطات (مدير الميناء) شرطة الهجرة الوكيل ممثل عن (ITF) ببدء تاريخ الإضراب الصناعي وبطباعة المشكلة والتنازل المتوقعة. وبالإضافة إلى ذلك فإنه لا بد من ادامة السلامة على متن السفينة، لا بد من كتابة كل المعلومات على ورق وتوقيعها من قبل الطاقم وتسجيلها لدى السلطات. وفي كل الأحوال، لا بد من إبلاغ ممثل ITF بكل تلك الخطوات.

وفي حال الهجرة أو عدم دفع الرواتب، فمن الممكن تعيين محامي بتوصية من مفتش ITF. الإجراءات القانونية لا تستغرق عادة أكثر من تسعة شهور، لا بد للبحارة في مثل هذه الحالات أن يتخذوا إجراء بالتعاون مع كافة أفراد الطاقم.

روسيا

لا يوجد لدى السلطات الروسية بما فيها الشرطة والهجرة الحق بالتدخل في أي نزاع عمالي على متن سفن ترفع أعلاماً أجنبية. ونفترح دائماً أن نطلق تسمية "عمل احتجاجي" وذلك تجنباً لاستخدام كلمة اضراب. ذلك أفضل لحماية حقوقك وتسمح أكثر بمصاعمتك. وحيث أن عبودية العمالة ممنوعة في روسيا، فإن أي إجراء تتخذه لاستعادة الرواتب يعتبر قانوني، لا يسمح بالإضرابات التضامنية تحت التشريعات الروسية.

تركيا

سن تشريع جديد في 11 تشرين الثاني 2012 يتعلق بحق النقابات بالتظلم ضمن القطاع. ونقص عدد القطاعات من 17 إلى 20 قطاع. ويغطي القطاع 15 "النقل" (الطيران المدني، النقل البري، والسكك) ويغطي القطاع 11 "بناء السفن، النقل البحري، ومخازن ورافعة الموانئ". ويسمح بالإضرابات عندما تحقق المفاوضات على الاتفاقية الجماعية ونصل إلى طريق مسدود وتفشل عمليات التحكيم. ومن ناحية عملية فإن ذلك سيستغرق تسعة شهور. النشاطات التضامنية محظورة ولا يسمح بتجمع أكثر من أربعة أشخاص. واعتباراً من تاريخ 15 كانون الثاني 2012 فإنه يحتم على النقابات تنظيم على الأقل 1٪ من القطاع لكسب الحق في التفاوض. وسترتفع النسبة إلى 2٪ في تموز 2013 وإلى 2٪ في تموز 2018.

أوكرانيا

تعلم وزارة السياسة الاجتماعية على تغيير اتفاقية الترخيص لوكالات التوظيف والتعيين في أوكرانيا. وسيؤثر ذلك على عملية خدمات توظيف البحارة. وتعمل الوزارة على زيادة عدد المفتشين والذي من الممكن أن يؤدي إلى مزيد من العقبات لعملية تقديم خدمات التوظيف.

WE ARE ON STRIKE

هل تفكر في القيام بإضراب عمالي؟ اقرأ ما يلي أولاً!

لقد أخذت ITF على عاتقها مساعدة البحارة الذين يعملون على متن سفن أعلام المروامة، من أجل الحصول على أجور عادلة وضمان خضوعهم لاتفاقيات جماعية منصفة عند التفاوض مع أرباب العمل.

في بعض الأحيان يضطر البحارة اللجوء للقانون في المحاكم المحلية، في بعض الحالات عملية المقاطعة تكون هي الحل ضد بعض السفن المخالفة.

إجراءات مختلفة يتم اتخاذها حسب الحالة، فربما يكون إجراء معين فعال في بلد ما وغير فعال في بلد آخر.

ما يجب عليك أن تفعله أولاً أن تسعى للاتصال بمثلي الـ ITF المحليين في بلدك، يمكنك إيجاد معلومات عنهم وأرقام هواتفهم في وسط هذه المنشرة، يجب عليك أن تسعى لأخذ النصيحة محلياً قبل اللجوء لأي إجراء.

في بعض البلدان يكون القانون ضدك وضد زملائك العمال في حال أي إضراب صناعي، وفي هذه الحالة سوف يقوم ممثلو الـ ITF المحليين بشرح الوضع لك.

في بلدان أخرى يكون الحل الأمثل للفوز هو إجراء إضراب صناعي. مرة أخرى هذا يعتمد على النصيحة المحلية التي تلقاها من ممثل الـ ITF.

في العديد من البلدان لديك الحق القانوني بالقيام بالإضراب، على شرط أن تكون السفينة راسية على الميناء وليست في عرض البحر.

خلال الإضراب من المهم جداً أن تكون مسالماً، منضبط، تعمل كفريق وبتد واحدة.

وتذكر أن حق الإضراب هو واحد من الحقوق الأساسية المنصوص عليها بالقانون والدساتير الوطنية في العديد من البلدان

مهما كان القرار الذي تتوصل إليه، لا تنس الاتصال بممثل الـ ITF المحلي قبل القيام بأي إجراء. عن طريق العمل معاً يمكننا تحقيق النصر والعدالة.



نقابات ومفتشو الملاحة البحرية في البحر الأسود للـITF

نتاليا بريمينكوف
مفتشة بالـITF
أوديسا



هاتف: +380(0)482 429 801/902
فاكس: +380(0)482 429 908
خلوي: +380(0)603 368 792
بريد الكتروني:
yefrimenko_nataliya@itf.org.uk

سيرجي فيشوف
منسق ITF
سمنت بطرسبيرغ



هاتف/فاكس: +7(0)812 718 6380
خلوي: +7 (0) 911 098 9383
بريد الكتروني:
fishov_sergey@itf.org.uk

توقوروسيسك

باتومي

ادريان ميخالكيو
مفتش ITF
كونستانزا



هاتف: +40(0)241 618 587
فاكس: +40(0)241 618 915
خلوي: +40(0)722 248 828
بريد الكتروني:
mihaiciolu_adrian@itf.org.uk

مظفر سيفليك
مفتش ITF
اسطنبول



هاتف: +90(0)216 347 3771
فاكس: +90(0)216 347 4991
خلوي: +90(0)535 663 3124
بريد الكتروني:
civclak_muzaffer@itf.org.uk

النقابة الحرة لبحارة رومانيا
Sindicatul Liber al Navigatorilor,
Incinta Port Constanta
Cladire Burea Noua
Constanta COD 900900
Tel: +40 (0) 241 618587
Fax: +40 (0) 241 618915
Email: sin.itf@xnet.ro/sin@sin.org.ro

روسيا

نقابة بحارة روسيا
PO Box 61, Moscow 125315
Tel: +7 (0) 495 2308881
Fax: +7 (0) 495 9561652
Email: fr@sur.ru
www.sur.ru

بلغاريا

الاحاد عمال بحارة بلغاريا
8 Graf Ignatiev Str.
Varna 9000
Tel: +359 (0) 52 953109
Fax: +359 (0) 52 635450
Email: stunlon@varna.net
www.seafareretu-bg.com

الاحاد نقابات النقل البلغاري
106 Maria Louiza Boulevard
Sofia 1233
Tel: +359 (0) 2 9318001/5124
Fax: +359 (0) 2 8317124
Email: ttub@abv.bg
www.steb.bg

الاحاد عمال النقل
Angel Kanchev 2
1000 Sofia

نقابة البحارة

17 Panaguriste Street
Varna 9000
Tel: +359 (0) 52 683558
Fax: +359 (0) 52 601114
Email: sabb@navbul.com
www.sabvarna.org

جورجيا

نقابة بحارة جورجيا
101 Gorgasali Str
Batumi
Tel: +995 (0) 422 273920
Fax: +995 (0) 422 273920
Email: gsu@gol.ge/gsubatumi@gol.ge

رومانيا

الاحاد الوطني للعمال
(FNSP)
Incinta Port Constanta
Cladire Burea Noua
Parter 900900
Constanta
Tel: +40 (0) 241 601081
Fax: +40 (0) 241 601081
fedindport@yahoo.com
www.fnsp.ro

الاحاد الوطني لعمال الملاحة البحرية

Str. Mendeleev No. 36-38
Bucharest 010386
Tel: +40 (0) 21 3168040
Fax: +40 (0) 21 3168040
Email: fann1991@yahoo.co.uk/fann1991@hotmail.com
www.fnsp1991.com

نقابة البحارة والملاحة البحرية لغرب

روسيا

Konnogvardskiy 9
Boulevard 9 Of. 31
Tel: +7 (0) 812 3158248
Fax: +7 (0) 812 3158248
Email: smuwwr@mail.ru

نقابة عمال صيف روسيا

Room 2, Dvinskaya Street 11
St. Petersburg
Tel: +7 (0) 9119661256
Fax: +7 (0) 812490977
Email: htprim@mail.ru
www.rpdsb.ru



نقابة متعهدو الشحن والتفريغ البحري
والجمناو المحلي التركية
(LJMAN-IS)
Necatibey Cad. Sezenler Sok
No. 4 Kat 5
Sihhiye 06430
Ankara
Tel: +90 (0) 312 2317418
Fax: +90 (0) 312 2302484
Email: info@lmanis.org.tr

نقابة بحارة تركيا
(TDS)

Rilim Cad
Denizciler Sok
Denizciler ie Merkezi
Apt. No 7 Katno. 5
Karaköy - Istanbul
Tel: +90 (0) 212 2929081
Fax: +90 (0) 212 2933938
Email: info@tde.org.tr
www.turkiyedenizcilersenadikaal.org

اوكرانيا

اتحاد عمال صيادو السمك الاوكراني
Malden Nezalezhnost 2
Office 708
Kiev 01012
Tel: +380 (0) 44 2784818
Fax: +380 (0) 44 2784318
Email: port@psu.org.ua

نقابة عمال نقل الملاحة البحرية
الاوكراني
(MTWTU)

Kulikov Pole 1
Union Building
Odessa 65079
Tel: +380 (0) 482 429901
Fax: +380 (0) 482 429906
Email: office@mtwtu.org.ua
www.mtwtu.org.ua

اتحاد نقابات عمال الملاحة البحرية
الاوكراني
(UMTUF)

Evreykaya Street 20
Odessa 65011
Tel: +380 (0) 48 7860563
Fax: +380 (0) 48 7860553
Email: union4@umtuf.odessa.ua

المملكة المتحدة

المكتب الرئيسي
ITF House
Borough Road 49-60
London SE1 1DR
Tel: +44 (0) 20 7403 2733
Fax: +44 (0) 20 7357 7871
Email: mail@itf.org.uk

نقابة عمال قطاع صيد السمك
Leninsky Prospekt 42
117119 Moscow
Tel: +7 (0) 495 9387782
Fax: +7 (0) 495 9388385
Email: bfish@univeraal.ru

اولغا انانيا
مفتشة بال-ITF
نوفوروسيسك



هاتف: 881 761 2556
فاكس: 888 762 1232
خلوي: 888 762 1232
بريد الكتروني:
ananina_olga@itf.org.uk

اوديسا

ميراب تشيفاندز
مفتش ITF
باتومي



هاتف: 222 70177
فاكس: 222 7010
خلوي: 5 93 26 13 03
بريد الكتروني:
chijevadze_merab@itf.org.uk

كونستانتينا

استنبول

تركيا

جمعية تضامن موظفي البحرية
التركية
(DAD-DEP)
Sahilyolu Cad.
Yakut Sok. No. 26/8
Güzelyail
34903 Pendik
Tel: +90 (0) 216 4945175
Fax: +90 (0) 216 4945188
Email: info@dadder.org
www.dadder.org

مؤتمر أوديسا يجبني ثمارة

قطاع الملاحة البحرية في أوكرانيا يقترب من اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦

المذكورة في اتفاقية العمل البحري المتعلقة بآمان الشحن البحري منصوص عليها بشكل كامل في تعديلات مانيلا على اتفاقية STCW التي تبنتها أوكرانيا سابقاً. وقال وزير السياسة الاجتماعية ان وزارته ستهدف الى تغطية كل المتطلبات الاجتماعية، إلا أنها بحاجة الى وقت أكبر لعمل بحث مستفيض وتحليل للفرغ. وقال وزير الاقتصاد انه لا بد من القيام بعملية حسابية جيدة لنفقات الحكومة وقبل ذلك لا بد أن تتوفر لنا أرقام واضحة، وأكد ممثلون عن الجانب النقابي ضرورة الملح لتصديق اتفاقية العمل البحري وأيدوا جاهزيتهم لتقديم كل أنواع الدعم والمساعدة.

وكان بعض من ممثلي المجتمع المحلي بما في ذلك من يطلق عليهم اسم "مالكو السفن الوطنيين" بالإضافة الى النقابات الصفراء ووكالات التوظيف العائدة لملاك من اليونان (والذين يملكهم الخوف بأنهم لن يستطيعون أخذ رسوم من البحارة عند تطبيق اتفاقية العمل البحري) كلياً معارضين لاتفاقية العمل البحري. وبدلاً عن ذلك قاموا بإلقاء اللوم على النقابات لمساعدتها في عولمة السوق. ومن الممكن القول أنه ونتيجة للاجتماعات تمكن ممثلو النقابات من الانخراط في حوارات مع الشركاء الاجتماعيين ولكن يبدو أن العملية ستستغرق وقتاً طويلاً وربما بأقل فاعلية مقارنة مع دول أخرى في منطقة البحر الأسود.

قام في ١٢ تموز ٢٠١٢ اتحاد عمال نقل الملاحة البحرية الأوكراني (MTWU) ومنظمة العمل الدولي (ILO) والـ ITF بتنظيم مؤتمر للنظر في تأثير اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦ على التوظيف والتعيين في أوكرانيا. واستمع وحوار في المؤتمر ما يقارب من ٥٠ مشاركاً من الشركات والوكالات المحلية وخلصوا إلى تصريح تتروسه عبارة "اتفاق أوديسا" وكانت كليوباترا دومبيا هنري، مديرة معايير العمل في ILO، ومتعمقة في نصوص اتفاقية العمل البحري، مسرورة جداً من النتائج واعتبرتها نقلة نوعية إيجابية في وجهة نظر العديد من الوكالات باتجاه تصديق الاتفاقية في أوكرانيا.

وسلم اتفاق أوديسا في اليوم التالي من قبل الأنسة دومبيا - هنري إلى وزارة العمل، وكانت أيضاً قد عقدت اجتماعات بناءة مع اتحاد أصحاب العمل ومع اتحاديين العمال. وجد ممثلو MTWU في المقابلات وعقد الاجتماعات وإعطاء ملاحظات لصفحة مختلفة، وإعطاء معلومات للتصديق الفوري على اتفاقية العمل البحري في أوكرانيا. ويبدو أنه بعد الاجتماع وتسليم اتفاق أوديسا أن الحكومة الأوكرانية غيرت من نظرتها، وعي ممثلو MTWU إلى اجتماع نظمته وزارة السياسة الاجتماعية في كييف، كما ندى الى الاجتماع شركاء اجتماعيين وممثلون عن مجتمع الملاحة البحرية.

ومع ذلك، وبالرغم من وجود الرغبة، إلا أن الطريق لا زالت محفوفة بالتحديات، وقال وزير البنية التحتية خلال الاجتماع ان المواد

تعمل اتفاقية العمل البحري
على تسهيل:

عقود الوظائف

من أهم الشروط في اتفاقية العمل البحري أنها تطلب من ملاك السفن تزويدك بعقود عادلة وواضحة تشتمل على شروط وظروف الوظيفة. ويجب أن تتأكد من أنك تفهم العقد وأن تعطي نسخة أصلية موقعة ولا بد من توفير نسخة على متن السفينة أيضاً. يجب أن يوقع العقد من قبلك ومن قبل مالك السفينة أو الشخص الذي ينوب عنه كي يتحملوا المسؤولية في جميع الأوقات.

هذه بعض النقاط الواجب وضعها في اتفاقية التوظيف (والتي من الممكن أن تكون اتفاقية جماعية) :

- اسمك، تاريخ الميلاد / العمر، ومكان الميلاد.
- اسم وعنوان مالك السفينة
- مكان وتاريخ توقيع العقد
- وظيفتك على السفينة
- الراتب وطريقة حسابها
- مدة الإجازة السنوية مدفوعة الأجر
- شروط إنهاء العقد بما فيها فترة الإنذار إن كان مناسباً أو تاريخ الانتهاء بالنسبة للعقد محمودة الفترة.
- الميناء المقصود إذا كان العقد لرحلة بحرية محددة.
- منافع التأمين الصحي والضمان الاجتماعي التي يوفرها مالك السفينة
- تفاصيل مستحقات الإعادة للوطن
- مرجع لأي اتفاقية جماعية نافذة
- أي تفاصيل أخرى يخطئها القانون الوطني



تعمل اتفاقية العمل البحري

على تسهيل:

وكالات توظيف الطواقم

يجب أن تتوفر لك في ظل اتفاقية العمل البحري الدخول إلى نظام توظيف وتعيين فعال.

إنه واجب ملاك السفن التأكد من أن الوكالات التي يتعاملون معها تتوافق مع متطلبات اتفاقية العمل البحري. وإن لم يفهموا بذلك، فإن ملاك السفن قد يتعرضون لخطر الدخول في مشاكل مع ضباط سيطرة دولة الميناء المسؤولين عن تنفيذ بنود اتفاقية العمل البحري.

في ظل اتفاقية العمل البحري، لا

يمكن لوكالات توظيف الطواقم

أخذ أي رسوم منك بطريقة

مباشرة أو غير مباشرة ولا

بإمكانهم وضع أي بحار على

القائمة السوداء.

كيف تعرف إذا كانت وكالة التوظيف مقبولة؟
الوكالات ذات الاعتمادية سوف:

- تحتفظ بسجلات محدثة لكل البحارة الذين قامت بتعيينهم
- تحتفظ بسجلات محدثة لتعاون السفن والشركات التي يعمل بها بحارتهم.
- تبلغك بحقوقك وواجباتك التي نصت عليها الاتفاقية التوظيفية، وسوف تمنحك وقتاً كافياً لتفحصها قبل التوقيع.
- تعطيك نسخة من اتفاقية التوظيف.
- تتأكد من أن اتفاقياتهم تتوافق مع القوانين الوطنية النافذة ومع الاتفاقيات الجماعية.
- تتحقق من مؤهلاتك للتوظيفية
- تتأكد من أن ملاك السفن والشركات التي يعملون معها آمنة مالياً حتى لا تحاصر في مواثيق أجنبية
- تحتفظ بإجراءات فعالة لتقديم الشكاوى
- يكون لها تأمين في حالة اضطروا لتعويضك إن فشلوا بالالتزام بوعودهم أو بوعودهم لملاك السفينة التي تعمل أنت على سفنهم.

اتفاق اوديسا

نحن المشاركون في مؤتمر توظيف وتعيين البحارة حول اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦ (٢٠٠٦، ml٥) والمعقد في اوديسا في ٢٤ تموز ٢٠١٢ وممثل من قبل وكالات التوظيف والتعيين الرئيسية في أوكرانيا واتحادات العمال (الوطنية وكذلك الدولية) وملاك السفن / أصحاب العمل. نقر هنا بأهمية اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦، ونعتبر أنه يتوجب على الحكومة الأوكرانية التفكير في تصديق الاتفاقية على وجه السرعة. ولهذا السبب نرغب في إبراز النقاط التالية:

يوجد الآن ما يقارب من ٧٠,٠٠٠ بحار أوكراني يعملون على متن سفن ترغع أعلاماً أجنبية. وهم بذلك يساهمون بشكل كبير في دعم الناتج المحلي الإجمالي.

تعتبر اتفاقية العمل البحري "كميثاق حقوق البحارة" كما أنها نص على شرط "الأفضلية في المعاملة" خاص بملاك السفن.

وصلت اتفاقية العمل البحري للحد اللازم من التصديق مما يعني بدء تطبيقها في عام ٢٠١٣.

ندرك حقيقة أنه من أجل التأكد من إمكانية محافظة البحارة الأوكرانية على وظائفهم ولتحسين وظائفهم، فإنه لا غنى عن تصديق اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦.

لذلك فإننا قلقون في حال عدم تصديق الاتفاقية، فإن الضرر سيلحق بالبحارة الأوكرانيين ويقطع الملاحة البحري الأوكراني. وأن نخسر أوكرانيا موقعها الرابع في سوق العمل الدولي للبحارة.

في ضوء ما تقدم، فإننا نرغب بنقل دعمنا الكامل للتصديق على اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦ من أوكرانيا وعلى وجه السرعة. وندرك أنه تم تأسيس مجلس ثلاثي عام ٢٠١٢ لتلك الغاية.

إلا أنه مال إلى السكون في الفترة الأخيرة. لذلك، فإننا نحثكم لاتخاذ الخطوات الضرورية لإعادة انعقاد ذلك المجلس ليلعب أعضاء المجلس الثلاثي دوراً في تسهيل عملية التصديق والتطبيق. ونتفهم أن منظمة العمل الدولي جاهزة للاستمرار بتقديم المساعدة لأعضاء الثلاثية في أوكرانيا ليضمن هذا العمل قديماً بحيث تصل أوكرانيا إلى نقطة التصديق على اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦ قبل دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

إن عالم الملاحة البحرية تنظون وحثكم على الحفاظ على مكانة أوكرانيا البارزة كمصدر لتزويد بحارة تمتاز بالتنوعية.



ميثاق البحارة

ماذا تتوقع من نقابات الـITF

زيارة السفن: سوف تقوم النقابة وعند توفر الإمكانية بإرسال ممثلاً عنها لزيارة السفينة للناكد من ان اوضاع الطاقم على ما يرام وبالطبع فإنها من الممكن ان يتعذر ذلك أحياناً اعتماداً على نوع التجارة البحرية للسفينة وعلى موقع النقابة نفسها. ولكن في مثل تلك الحالات يقوم احد مفتشي الـITF المنتشرين حول العالم بزيارة السفينة نيابة عن النقابة (انظر التفاصيل صفحة ١٩).

تشارك المسؤوليات: عادة ما تكون النقابة في بلد صاحب السفينة. ولكن العديد من البحارة هم أعضاء نقابات في بلدانهم. توجد الآن اتفاقية بين تلك النقابات لتشارك المسؤوليات لتمثيل البحارة المغطيين باتفاقيات الـITF. هذه الحالة مغطاة تحت توجيهات الاتفاقيات الثنائية.

سوف تقرر النقابات أي منها سيتحمل مسؤولية الواجبات اعلام، وهذا منصوص عليه في الاتفاقيات الثنائية ويتم إخطار الـITF بأي تغييرات.

إذا لم تتمكن النقابة من تقديم المساعدة لك ولأي سبب كان، فإن الـITF سيقدم المساعدة بالترتيب مع النقابة عن طريق شبكة مفتشيها. أصبح الميثاق قابلاً للتطبيق اعتباراً من ١ كانون الثاني ٢٠١٢. ولكن النقابات منحت حتى ١ كانون الثاني ٢٠١٤ لتحقيق المعايير كاملة.

أنا ليليان تبرز مزايا ميثاق الـITF للبحارة للطواقم العاملة على سفن مغطاة باتفاقيات الـITF

اتصال بنشاطات النقابة والتطورات. **دليل الاتصال:** سوف تستلم أيضاً قائمة يعاونين الاتصال بمسؤولي النقابة سواء على شكل دليل خاص أو مضافة على بطاقة العضوية / أو ضمن اصدارات النقابة. **المساعدة بالمطالبات:** إذا كانت لديك أية مطالب سوف نساعدك النقابة بخصوص تلك المطالب. وبغض النظر عن المشكلة، وإذا كان لك مطلب مذكور في الاتفاقية الجماعية، سوف تدعمك النقابة وتقدم لك المساعدة. هذا من أهم الأشياء التي يمكن للنقابة ان تقدمه لأعضائها ومن أهم الفوائد للعضوية للنقابة.

حقوق المشاركة: يجب على النقابة ان تمنح الفرصة لكل البحارة الذين يمثلهم المشاركة في نشاطات النقابة. هذا الانخراط سوف يعكس الطبيعة الخاصة للعضوية النقابية وسوف يعتمد مستوى المشاركة على الظروف.

نقابات الـITF الجماعية عبارة عن عقود ملزمة قانونياً تمت مناقشتها بين شركات الشحن البحري وبين نقابات الـITF وتضع المعايير الدنيا للعمل على متن السفن. توقيع اتفاقية الـITF يلزم النقابة وصاحب العمل بالالتزام بإعطاء البحار العامل على سفينة الحد الأدنى من الأجور وظروف العمل الأخرى.

تعهد النقابة تجاه البحارة

تبنّت نقابات الـITF عام ٢٠١٠ سياسة ميثاق البحارة، والتزمت بالقيام ببعض المسؤوليات تجاه أعضاء الطواقم العاملين على سفن مغطاة باتفاقيات الـITF.

بعض البحارة ليسوا أعضاء نقابة في دولهم. ولكنهم يتمتعون بالحماية النقابة في ظل اتفاقيات الـITF. في ظل السياسة الجديدة، فإن نقابة الـITF التي توقع اتفاقية مع سفينة من سفن اعلام المواومة يجب أن توفر بعض المنافع والدعم للبحارة المغطيين بالاتفاقية.

استحقاقاتك

بطاقة عضوية النقابة: سوف تزودك النقابة ب نموذج مناسب للعضوية النقابة، ومن المهم ان تثبت أنك عضو في النقابة وأن تعرف النقابة من انت وأفضل طريقة للاتصال بك. **إصدارات النقابة:** سوف تزودك النقابة أيضاً بصحف، نشرات أو مجلات، بحيث تبقى على

تحت المجهر وكالات توظيف الطواقم

تهدف اتفاقية العمل البحري (MLC) الى رفع معايير ظروف عمل ومعيشة البحارة. ووقعت حتى الآن معظم الدول الرئيسية على الاتفاقية، ومن المتوقع البدء بتطبيق اتفاقية العمل البحري قريباً. وتتنس اتفاقية العمل البحري على وجوب تنظيم كل وكالات توظيف الطواقم الخاصة وعليها تقديم خدمات فعالة وكافية ومسؤولة التي من شأنها الترويج لحقوقك الوظيفية.

وهي مصنوعة على وجه التحديد من: **أخذ رسوم من البحارة لقاء إيجاد وظيفة لهم على متن سفينة.**

البريد الإلكتروني: CrewingAlert@itf.org.uk

قم بزيارة: www.itfseafarers.org



تعمل اتفاقية العمل البحري
على تسهيل:

الرواتب

لا تطرق اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦ للمبالغ التي يجب أن تأخذها إلا ما ذكر كمرجعية في توصيات منظمة العمل الدولي الخاصة بالحد الأدنى للرواتب. ولكن ما تنص عليه الاتفاقية هو تحديد متى وكيف يجب أن تستلم الراتب.

لك الحق أن يدفع لك بالكامل وبشكل منتظم مرة واحدة في الشهر على الأقل. ويجب أن يدفع لك بناف على اتفاقية التوظيف الجماعية.

يجب أن يزودك صاحب العمل بكشف حساب شهري يذكر فيه المبالغ المستحقة والمبالغ المحفوفة. بما في ذلك الرواتب وأي مدفوعات إضافية وأي سعر صرف مناسب.

الراتب الأساسي أو الرواتب تعني الدفع لقاء ساعات العمل الاعتيادية - عادة ليس أكثر من ٨ ساعات/ليوم، أو ٤٨ ساعة في الأسبوع.

أوصت منظمة العمل الدولي بالحد الأدنى للرواتب للبحارة العاملين بناءً على معادلة تأخذ بعين الاعتبار الاختلافات في مستوى المعيشة ومعدلات الصرف مقابل الدولار الأمريكي. تم التوصل أخيراً إلى اتفاقية لمدة سنتين مع مجلس الملاحة البحرية المشترك في نيسان ٢٠١١.

سيكون المبلغ اعتباراً من كانون الثاني ٢٠١٣ يقدر ٥١٨ دولار أمريكي شهرياً يرتفع إلى ٥٨٥ دولار في ٣١ كانون الأول ٢٠١٣. سوف يقرر بعد ذلك ITF والاتحاد الشحن البحري الدولي (ISF) طريقة لتغطية كل الرتب.

انظر www.itfseafarers.org/IL0

للاطلاع على تفاصيل أكثر وعلى آخر التطورات

إذا طلب منك العمل لساعات أكثر من الساعات الرئيسية، فيجب أن يدفع لك بدل عمل إضافي بمعدل ١,٢٥ x المعدل الأساسي للساعة الاعتيادية. يجب الاحتفاظ بسجلات العمل الإضافي عند القبطان وأن تتم موافقتك عليها على الأقل مرة واحدة في الشهر. إذا توجب أن تعمل في يوم مخصص للاسترخاء أو في يوم عطلة عامة، فعند ذلك نستحق أن يدفع لك بدل العمل الإضافي أو تعويضك عن ذلك بإجازات.

يجب على صاحب العمل التأكيد من استطاعتك إرسال الأموال إلى بلدك دون تقاضي أي رسوم غير منطقية وبمعدل صرف مناسب لك.

النقابات

ما هي الفائدة؟

ما هي نقابة البحارة؟

نقابة البحارة هي منظمة عمال ملاحه بحرية تقوم بتمثيل والدفاع عن والترويج لحقوق ومصالح أعضائها وخاصة فيما يتعلق بالرواتب وظروف العمل والمعيشة على متن السفينة. ومن أجل تحقيق متطلبات البحارة يجب أن تكون النقابة مستقلة عن النفوذ السياسي عليها وعن الملاك ووكالات التوظيف. ويجب ان يكون لها هيكله ديمقراطية لإعطاء الفرصة للأعضاء للتعبير عن آرائهم. النقابة القوية والممثلة جيداً تنفع العضوية بقيامها بالتفاوض على اتفاقيات جماعية قابلة للتطبيق على متن السفن. وتقوم بمبادرات قانونية حقيقية. وتقوم بتنظيم نشاطات تضامنية.

لماذا الانتماء إلى نقابة؟

- من أجل حماية أفضل ومعاملة عادلة على متن السفينة.
- للحفاظ على الأمن الوظيفي.
- لتحسين السلامة في أماكن العمل.
- للحصول رواتب أفضل واحترام حقوق البحارة.

ماذا تفعل النقابات؟

- توفر النقابات النصائح القانونية، وحماية حقيقية للبحارة، وتنظم نشاطات لتنظيم الإضرابات، والمظاهرات، وأعمال أخرى لمصلحة الأعضاء.
- النقابات تقوم بمناقشة عقود توظيف الأعضاء بما في ذلك الرواتب والسكن والطعام وساعات العمل والاستراحة والتأمين في حالات الحوادث أو الموت.
- وعلى البحارة أن يعرفوا أنه وبغض النظر عن رتبته على السفينة، فإنهم قد يحتاجون في أي لحظة دعماً من النقابة. وكلما زاد عدد الأعضاء ازدادت قوة النقابة تجاه ما تقدمه لأعضائها.

ما الذي يجب أن يعرفه عضو النقابة؟

- يجب أن يتوقع الأعضاء دفع رسوم عضوية الاشتراك لضمان استقلال النقابة مالياً. وتقرر قيادة النقابة قيمة الرسوم التي قد تدفع شهرياً أو سنوياً.
- معرفة ما يسمى بالنقابات "الصفراء" التي عادة ما يؤسسها أصحاب العمل للحد من انتماء البحارة إلى نقابات حقيقية.
- معرفة أن ما يسمى بالنقابات الصفراء يتم تمويلها من قبل أصحاب العمل وقد تبو جاذبة للعمال. ولكنها في الحقيقة لا توفر حماية حقيقية للبحارة ولحظ من قيمة النشاطات النقابية الحقيقية.

رأي

يكتب السكرتير العام

لنقابة بحارة رومانيا،

أوريل ستوسيا، عن

منطقة الانتماء لنقابة

منتسبة للITF

الضمان الاجتماعي لماذا هو هام؟

لا يعتبر الضمان الاجتماعي الأوكراني للبحارة العاملين على سفن ترفع أعلاماً أجنبية منظماً بشكل جيد هذه الأيام. يحق للبحارة الأوكرانيين والأفراد عائلاتهم الاشتراك المجاني في نظام الضمان الاجتماعي الحكومي مثل كل فئات العمال الأخرى في أوكرانيا. هذا يشمل المساعدة الطبية وكل أنواع الدعم الاجتماعي الأخرى. ولسوء الحظ فإن تلك المنافع ذات مستوى "سوفيياتي" منخفض وكما يظهر فإن الخدمات الاجتماعية "المجانية" تخضع للحملات الانتخابية السياسية للحصول على الشهرة. في عام ٢٠٠٦ حذف قانون الـ ١٨٣ يوم (حيث يخضع للضريبة بناءً على الإقامة في الدولة لأكثر من ١٨٣ يوم في السنة) من قانون الضريبة في أوكرانيا حيث كان يعتبر البحارة الأوكرانيين "غير مقيمين".

البحارة لا يسهمون في الاقتصاد الوطني ولا يوجد قانون حكومي يسمح بأخذ الضرائب منهم. نقابة الـ MTWT تؤدي عودة شرط الـ ١٨٣ يوم إلى قانون الضريبة الأوكراني. والسبب وراء ذلك هو تجنب التمييز ضد الأوكرانيين الذين يعملون مع طواقم من جنسيات مختلفة. على سبيل المثال مع الروس. حيث أن التشريعات الروسية لا زالت تعمل بنظام الـ ١٨٣ يوم.

لسوء الحظ. فعندما يصل البحارة الأوكرانيون إلى سن التقاعد لا يتمكنون من التقدم للحصول على راتب تقاعدي لائق. وفي أحسن الأحوال يحصلون على راتب تقاعدي زهيد. ويحصل ذلك لأنه لا توجد وظيفة رسمية. ولا تعترف الحكومة بالحياة العملية للبحارة حيث لا يتم أخذ ضرائب عن رواتبهم. البحارة الشباب المتحمسون الراغبون في تحسين حياتهم العملية لا ينجذبون إلى برامج

أوليف غريغوريك

أول رئيس لاتحاد عمال نقل الملاحة البحرية الأوكراني يتحدث عن أحوال البحارة في أوكرانيا



”
البحارة الأوكرانيون لا يثقون
ببرامج التقاعد الخاصة أو غير
الحكومية.

هل تحتاج إلى مساعدة؟

اتصل بال-ITF عن طريق أحد مفتشينا (انظر القائمة على الصفحات من ١٠ - ١١) أو اتصل بخط ال-ITF الخاص لمساعدة البحارة.

عن طريق البريد الإلكتروني: help@itf.org.uk

عن طريق الهاتف: +44 (0)20 7940 9285

قائمة بالحد الأدنى من المعلومات التي يجب ان توفرها

| عنك: | عن السفينة: | عن المشكلة: |
|--------------------------------|----------------------------|--|
| الاسم | الاسم | صف المشكلة |
| الرتبة | العلم | كم مضى وانت على متن السفينة؟ |
| الجنسية | رقم IMO | هل يعاني كل افراد الطاقم من نفس المشكلة؟ |
| عناوين الاتصال | الموقع الحالي | |
| الهاتف والأو البريد الإلكتروني | عدد أفراد الطاقم وجنسياتهم | |

التقاعد غير الحكومية. البحارة الأوكرانيون لا يثقون ببرامج التقاعد الخاصة أو غير الحكومية. من الصعب قياس التأثير أو تمويل التقاعد غير الحكومي حيث تجمع المدخرات الشخصية ويجب أن يرتبط الدخل المتراكم مع العملة الوطنية والتي هي بحد ذاتها غير مستقرة. ومن المحتمل أن تحصل على أقل مما استثمرت قبل ١٠ سنوات. لذلك فإنه ليس من المفاجئ أن تكون البرامج التقاعدية غير الحكومية في أوكرانيا ليست مشهورة. لأنهم لا يتمكنون من تجسيد الثقل بتنبؤ المستقبل. لا شك أن التفكير في المستقبل يعتبر ضرورياً ولا تستطيع إدراك ذلك أثناء فترة الشباب. ولكن يصبح هاماً عندما يصبح البحارة في منتصف العمر.

يجب أن تصبح المدخرات الشخصية والخطط الرامية لتحقيق الأمان عند الكبر في السن ذات أولوية لكل بحار. وعند الحديث عن نظام التقاعد الحكومي والضمان الاجتماعي، فإن العمال عند الشاطئ - عمال الرصيف وعمال الميناء - يتمتعون بميزات تقاعدية أفضل من البحارة.

بينما يعمل البحار على متن سفينة ترفع علم دولة اجنبية لفترة ستة شهور ويتقاضى راتباً أفضل وبعض المزايا على متن السفينة. يكون عامل الرصيف عاملاً على مدار السنة ويدفع قسماً شهرياً للحكومة كضمان اجتماعي. لذلك فإن عمال الشاطئ يعملون من ٢٥ - ٣٠ سنة ثم بعدها يتقاضون راتباً تقاعدياً مقبولاً. العمال عند الشاطئ مغطيين بالتشريعات الوطنية وكذلك بالمتطلبات الوطنية الخاصة بالسلامة وبممارسات العمل الجيدة المنصوص عليها بالقانون. من الممكن للنقابة المحلية تقديم النصائح وطرق مساعدة مختلفة بما في ذلك عن الضمان الاجتماعي.

وبسبب ظروف العمل الخاصة، فإن البحارة لا يتمكنون من الوصول الفوري للنقابة. لذلك السبب قام ال-ITF بنشر مفتشيه

في شتى أنحاء العالم، كي يتمكن كل بحار عضو في نقابة منتسبة لل-ITF تلقي الدعم اللازم والاتصال بالنقابة التي ينتسب لها. والحقيقة أنه يتم الترويج لأشترك البحارة في أوكرانيا وفي منطقة البحر الأسود بالضمان الاجتماعي ومع الجهات التي تعنى بالسلامة من قبل النقابات. النقابات هي المنظمات التي تعتنى بالعمال وتدافع عن مصالحهم أمام اصحاب العمل. تخضع كل النزاعات التي تنشأ بين ملك السفن والموظفين الى مفاوضات تقودها النقابة. ولكن تدخل النقابة ممكن فقط إذا كان البحار عضواً في النقابة.



الحياة في البحر

قابلنا بحارة من منطقة البحر الأسود
لنحصل على وجهة نظر أولية عن
الحياة في البحر هذه الأيام.

وبالرغم من التحديات، فإنه وبالنسبة
لمعظم الناس تعتبر خبرة إيجابية
وظيفية يقتخر بها.

وشارك بالإراء كل من: فكتور
ميكالتشنكوف (كهربائي)، غليب
غريفغوروك (قبطان)، إيليا رولتشكوف
(مرسئح)، وكلهم من أوكرانيا، بالإضافة إلى
نينيا إنشيموف (ضابط رصيف) من رومانيا

س: لماذا عملت كبحار؟



فكتور

فكتور: عندما كنت في سن العاشرة وأسكن
في قرية كوبان، أنهت لي الفرصة للمشاركة
بمخيم صيفي سوفياتي في منطقة البحر
الأسود بالقرب من غلنتديتش. عندها رأيت
البحر لأول مرة، وكنت محظوظاً حيث صعدت
إلى الجسر وأمسكت بالعجل أثناء رحلة في
القارب. ومنذ تلك اللحظة وأنا أحلم بأن
أصبح بحاراً، والشكر لله لأن حلمي قد تحقق.
ولأكثر من ٣٠ سنة أصبحت مهنتي جزءاً من
حياتي.

غليب: قررت أن أصبح بحاراً لعدة أسباب. فأنا
في عائلتي أكمل سلسلة البحارة التوارثية
والتي الآن في جيلها الرابع. أنا أعيش في
مدينة أوديسا حيث يوجد الكثير من البحارة.
وهناك احترام لهذه المهنة. ومن الجيد أن
تكون بحاراً حيث أنها طريقة جيدة لجمع
المال في عمر الشباب.

لذلك فإنه من الهام جداً أن يكون كل بحار عضواً في نقابة. لذلك يعطيه الفرصة لتلقي الدعم والمساعدة من كل أنحاء العالم. والعضوية النقابية تمكنك من عمل علاقات آمنة وممتنة وطويلة مع ملاك السفن وممثليهم، وتمكنك من التفاوض على راتب أفضل والتعريف بخبرتك وقدراتك بشكل أفضل وأكثر احتراماً. وتمكنك العضوية من الوصول للعديد من المنافع الاجتماعية والى أنواع مختلفة من الدعم النقابي.

تعنى نقابة MTWTU كونها من نقابات الملاحة الرئيسية في أوكرانيا بأكثر من ٢٠,٠٠٠ بحار أوكراني، وتعمل على تطوير العديد من المنافع الاجتماعية لأعضائها. وأكثر الأمور المعروفة لدى الأعضاء هي: تأمين طبي شامل في البحر، دعم مالي في حالة تعرض البحار لمرض جدي أو أي من أفراد عائلته، تعويضات جزئية عن العلاج في المنتجعات الصحية للبحارة ولأطفالهم دون سن الـ ١٨، دعم مالي إضافي للمواليد الجدد، دعم مالي إضافي لغايات الدفن، دعم تقاعدي، تنظيم لحفلات الملاحة البحرية مثل يوم الأسطول الأوكراني، مزايا لعائلات وبنات البحارة في رأس السنة، تنظيم منافسات رياضية، وللقائمة بقية. إن ضعف الضمان الاجتماعي على المستوى الوطني وغياب آلية جني ضرائب منطقية، تجعل من المزايا الاجتماعية التي تقدمها النقابة للأعضاء من أهم مزايا العضوية النقابية.

ولأسباب تاريخية تعود الى فترة الاتحاد السوفياتي، فإن الترويج للعضوية النقابية تعتبر صعبة. والأمر الآخر أن "النقابات الصفراء" تضع البحارة في حيرة - فليس من الواضح دائماً للبحارة التي أي نقابة ينتسبون وإلى من يدفعون الرسوم النقابية، ولكن الواضح جداً أن البحارة يلجأون للنقابات المنتسبة للـ ITF عندما يواجهون مشاكلًا بالنسبة للبحر الأسود، وهي منطقة ذات اقتصاد سيء وذات أسعار شحن بري متدنية - فإن العضوية النقابية للبحارة تعتبر هامة جداً. أنهم دائماً ما يطلبون المساعدة من النقابات ومن مفتشي الـ ITF في المنطقة. ولتزيد البحارة بالمعلومات حول النقابة، قامت نقابة MTWTU بإصدار مجلة ملاحية بحرية تحت عنوان "مودسكوي" بالإضافة الى صحيفة "مودياك" التي يمتد تاريخها الى ١٠٠ عام.

ويحتوي كلا الإصدارين على تحديثات منتظمة عن كل نشاطات نقابة MTWTU في أقسام البحارة والرصيف. وأخبار الملاحة البحرية، ومراجعة للنشاطات المهمة في عالم الملاحة البحرية ومعلومات كثيرة ومفيدة للبحارة ولعمال الرصيف وعائلاتهم، وقامت نقابة MTWTU حديثاً بتحديث موقعها الإلكتروني ليصبح أكثر تفاعلية وأسهل استخداماً مع معلومات عن نشاطات النقابة وأعضائها.

انظر: www.mtwtu.org.ua

تؤمن نقابة MTWTU بقوة بأن معالجة قضايا الضمان الاجتماعي هي من أهم مفاتيح استمرار النقابة، وتأتي مباشرة بعد هدف التحرك النقابي العالمي وهو حماية وتأمين الحقوق العمالية لأعضاء النقابات

أسرة البحر الأسود

س: ما هي أهم التغييرات التي لاحظتها منذ بداية عملك في البحر؟

فكتور: لدي وجهات نظر مختلفة. أولها أن أوكرانيا خسرت أسطولاً كبيراً كان يجني دخلاً كبيراً لخزينة الدولة ويؤمن وظائف لعشرات الألوف من البحارة. وعلى الصعيد الآخر أصبح بحارونا أقوى واكتسبوا سمعة جيدة لدى شركات الملاحة البحرية العالمية التي تعرض وظائف للمتخصصين لدينا في الملاحة البحرية

غليب: أنا أقترح أنك تصبح بحاراً فقط عندما تصبح على اطلاع بالمهنة وبكل تفاصيل حياة البحار العالمية. وحتى لو كان ذلك عن طريق الأقوي. يجب أن تختار المهنة بعناية ويجب أن تدرك تماماً أن هذه الوظيفة شاقة جسدياً ومعنويًا. ومع ذلك، ويرأي فإن هذه المهنة تعتبر خياراً رائعاً للذين لا يمتلكون مواهب واضحة، ولكنها مهنة ذات دخل جيد في بداية الشباب للبحار ولعائلته. تحتاج فقط إلى العناية الجيدة وأداء الواجبات بشكل جيد وكسب الخبرات بشكل يومي.

نينيا: لقد كان دائماً لدي حب للبحر والسفر، لذلك كان من الطبيعي أن أسلك تلك المهنة. وكان عقدي للعمل في البحر لمدة ستة أشهر من أهم الخبرات التي في حياتي، حيث أكد ذلك أنني أرغب في الاستثمار بتلك المهنة. وكان للتغيرات أيضاً والإمكانية المتمتع بمشاعري دوراً في اتخاذ قراري.

إيليا: برأيي أن هذه هي الطريقة الوحيدة لجمع المال بطريقة قانونية. ولكن في الحقيقة ليس هذا هو الشيء الأكثر أهمية. فالأهم من ذلك أن هذه الوظيفة تسمح لي برؤية العالم وكسب الخبرة وتعلم معنى العمل الجاد كرجل حقيقي.



غليب



نينيا



إيليا



غليب

س: هل تنصح بمهنة البحارة للأجلب القادمة؟ وإذا كان الجواب نعم فلماذا؟ وإذا كان الجواب لا، فلم لا؟

غليب: إنني أستمتع بمهنتي. أحب دائماً أن أتعلم وأن أطور من الناحيتين العملية والشخصية. وعلمي كقبطان يمنحني الفرص والوقت للقيام بذلك.

نينيا: لم يأت من فراغ القول بأن البحر يجعلك أقوى. فذلك يحدث في الواقع. برامج العمل والضغط سوف يغيران من نظرتك للحياة. ما يجمعك مع أعضاء الطاقم الآخرين هو البعد عن العائلة وهذا يجعلك أقرب لبعض منهنم. فعلى سبيل المثال قابلت أثناء رحلتي عائلة بلغارية من زوج وزوجة. كانوا رائعين وساعدوني في تخطي بعض الحالات الصعبة. وجعلتني هذه المهنة شخصاً أكثر تحملاً للمسؤولية وواثقاً ومرناً. حيث أنني أتعامل مع نوعيات مختلفة. تعتبر أيضاً المحامير والحالات التي واجهتها من العوامل الأخرى التي صقلت شخصيتي.

نينيا: أنصح بمهنة البحارة لأولئك الذين لديهم قناعة بأن المسافات والضغط لن يؤثر عليهم. ولكن إذا أردت خلط العمل والاستمتاع ولديك حب السفر فإن هذه المهنة تعتبر مهنة مثالية. الأمور الخاصة بالترقية واكتساب الاحترام تعتبر من العوامل المهمة لاتخاذ القرار للانضمام لهذه المهنة. خاصة إذا كان لدى الشخص طموح ويرغب في وصول الأعمال.

إيليا: المزيد والمزيد من أصدقائي هذه الأيام يقررون نذر حياتهم للبحر. فالفرصة المتاحة ليست فقط للحصول على رواتب جيدة والتعرف على دول مختلفة وتطوير المهنة. ولكن أيضاً لمقابلة أشخاص رائعين والتشارك معهم بالتجارب. ولكن أسوأ ما في الأمر هو الانفصال عن العائلة لأشهر. وهذا لن يكون مريحاً لأي إنسان يعمل أبنياً طياراً. وكان الأمر صعباً دائماً على والدتي. وكان علينا أنا وأخي أن نتنظر دائماً عودة والدي من رحلته. ولكنني أنا مستعدة لذلك.

فكتور: ليس من السهل أن تقدم النصيحة. الناس لا يرغبون بسماع النصائح هذه الأيام. يضغط هذه الأيام الشباب ليعملوا في البحر لكسب المال بينما كان ينجذب الناس للمهنة قبل ٣٠ عام من أجل الرومانسية. ولا خطأ في ذلك. لأن الوقت والأمزجة قد تغيرت. هنالك طلب متزايد على المتخصصين المؤهلين هذه الأيام. حيث أن السفن الحديثة تعمل على أجهزة ومعدات صعبة. وتمتلك بالأجهزة الإلكترونية وميكانيكيات مختلفة لا يد من التعامل معها. وفي هذه الحالة، وعندما يرغب شخص بربط مصيره بهذه المهنة، فلا بد لهم من تحليل طبيعة الوظيفة إن كانت تلائم مقدراتهم ورغبتهم. أستطيع أن أقول وبكل تأكيد، بأن أولئك الذين يرون مستقبلهم في أسطول الملاحة البحرية، سوف تتوفر لهم الفرصة لإظهار واستعمال مهاراتهم.

بلغاريا

يوجد في بلغاريا العديد من محطات موائئ البحر الأسود التجارية في مدن فيرنا وبورغاس وبلخين ونيبيار وسوزوبول. ويوجد في فارنا المحطات التالية: فارنا إيست، فارنا وست، ليسبورت، بترو، إيزبروقا، محطة كهرياء/ ومحطة عبارات، وقع عقد امتياز لميناء "اليزبورت" لمدة ٣٠ عام في ٨ حزيران ٢٠٠٥. وصاحب حق الامتياز هو "اليزبورت آي دي". وأكبر مالك للأسهم (بنسبة ٢٩٩) هو تيشيمي بوزت. ودخل حق الامتياز حيز التنفيذ في ٣٠ أيار ٢٠٠٦. وتدار المحطات الأخرى من شركة "بورت أوف فارنا - آي دي" المملوكة للحكومة - وزارة النقل. ولا تزال المحادثات دائرة حول حق الامتياز لموائئ فارنا، ولكن المحادثات لم تنتهي بعد بشكل رسمي.

يوجد في مدينة بورغاس المحطات التالية: بورغاس إيست، بورغاس وست، ومحطة ٢ أي. ومحطة روزنتيس. وتمتلك الحكومة نسبة ١٠٠٪ من البنية التحتية، أما صاحب حق الامتياز فسيقوم بعمليات الإدارة والصيانة. صاحب حق الامتياز للمحطة ٢ أي هو نافيفير لغار. صاحب حق الامتياز لمحطة روزنتيس هو كوكويل نتفوهيم آي دي.

وتشغل محطات بورغاس إيست وبورغاس وست من قبل بورت بورغاس - آي دي المملوكة لوزارة النقل. وتناقش الحكومة منح حق الامتياز لبورغاس إيست فقط. صاحب حق الامتياز في ميناء بلخين هو تيشيميم بورت. توجد في مدينة نسيبار محطة واحدة وتجري الآن عملية منح الامتياز. وتوجد في سوزوبول محطة واحدة. والمالك هو وزارة الزراعة. وخصخصة الميناء ممنوعة من قبل الحكومة.

رومانيا

الموائئ في رومانيا هي: كونستانتا، مانغاليا، ميديا (موائئ في البحر الأسود)، سولينا تولىسيا، برايلا، غالاتي (موائئ نهريية). ويعتبر ميناء كونستانتا هو الميناء الرئيسي في البحر الأسود. بدأت خصخصة الأساطيل والخدمات عام ١٩٩٢. وبحلول عام ٢٠٠٠ كان البرنامج شبه منتهى. بعد خصخصة ميناء كونستانتا، فقدت أكثر من ٣٠٠٠٠ وظيفة من أصل ٤٠٠٠٠٠ وظيفة. ويعمل الآن الميناء بـ ١٠٠٠٠ عامل فقط. وبسبب بعض المشاكل الرئيسية التي يواجهها عمال الميناء في مبراس السفن الرومانية، تحدث هنالك أحياناً بعض أعمال الاحتجاج التي ينظمها عمال الرصيف. وينصح البحارة، وفي ظل عقود العمل والتشريعات الدولية، ألا يقوموا بالأعمال المعروفة تقليدياً بأنهم أعمال خاصة بعمال الرصيف.

يسمح للبحارة بالدخول إلى مرافق الميناء على أن يظهرُوا البطاقات الشخصية، أو الوثائق الصادرة عن سلطة مخولة، وتصدر شرطة حدود رومانيا تصاريح دخول الشواطئ. لا توجد مواصلات عامة لنقل البحارة في ميناء كونستانتا، ويسمح لسيارات الأجرة بالدخول

إلى الميناء. خدمات الرعاية الاجتماعية للبحارة توفر من قبل نادي بحارة كونستانتا وأغيفيا - حيث يوفر النادي النقل للبحارة عند الطلب.

روسيا

انتهت عملية خصخصة موائئ روسيا قبل سنوات. وفي الوقت الحالي فإن كل موائئ ومحطات روسيا مخصصة، هذا يجعل المفاوضات بين نقابات عمال الرصيف وبين الملاك صعبة، حيث أن لعمال الرصيف ملاكا مختلفين في الموائئ المختلفة (و في نفس الميناء).

وحيث أن للمحطات ملاكاً مختلفين، فإن دخولها من قبل النشطاء النقابيين يكون صعباً. يحاول الملاك منع النشطاء النقابيين من دخول المحطات. الاتفاقية العامة مع الحكومة بما يخص عمال الرصيف تنص فقط على تكرار الحقوق العامة للموظفين الموجودة في ميثاق العمل الروسي ولا تعكس خصوصية عمال الرصيف. ومنذ عام ٢٠٠٦، فإن فرع نقابة عمال رصيف روسيا الموجود في فرع ميناء توابسي يعمل في ميناء بحر توبيسي التجاري ودخل في نزاعات حول الرواتب والظروف في اتفاقياته الجماعية. وعند كتابة هذا المقال، اتفق الفريقان على تحليل وتوقيع الاتفاقية والتي توفر ضمانات لعمال الرصيف المحليين. ويجب أن ينتهي منها في كانون الأول ٢٠١٣.

أوكرانيا

أصبحت أوكرانيا الآن على وشك تبني قانون موائئ الملاحة البحرية وفي ظل هذا القانون سوف تفتح مرافق الملاحة البحرية الاستراتيجية مثل موائئ البحر إلى رؤوس الأموال الخاصة والذي قد يؤدي للخصخصة. وهذا سيؤدي إلى أمور من بينها التغيير في علاقات التوظيف. وعادة تفضل الموائئ المخصصة للمعالجة غير الرسمية بحقوق أقل وحماية أقل للحقوق. ومن الممكن أن يزداد الضغط على النقابات المحلية وعلى أعضاء النقابات في الموائئ. يقوم اتحاد عمال النقل والملاحة البحرية الأوكراني (MTWTU) بتقديم الاستشارات وعقد المؤتمرات لمنظمات الموائئ المحلية لتبادل المعلومات والاستفادة من خبرات النقابات الأخرى - مثل ممثلي القطاعات الاقتصادية المختلفة. تعقد المؤتمرات لتقديم النصح لقادة النقابات المحلية على كيفية المحافظة على أعضاء النقابة، وتقديم توجيهات حول المفاوضات الفعالة وعلى كيفية إقامة علاقات مع الملاك / المدراء غير الحكوميين

٢٠ مصطلحات مفيد

الانجليزي

- ١ وات از پور نيم؟
- ٢ ماي نيم از ...
- ٣ وات از ذي نيم لوف پور شيب؟
- ٤ ماي شيبز نيم از ...
- ٥ وات از پور نكست بورت لوف كول؟
- ٦ وات از پور لاست بورت لوف كول؟
- ٧ اي كانت اندرستاد بو اندرستاد
- ٨ اندرستاد
- ٩ بلوز سبيك سلولي
- ١٠ سي اغين / ريبيت، بلوزا
- ١١ ستانت باي
- ١٢ اي هاف ابرويليم
- ١٣ اي كان كول يو ليدر
- ١٤ ات از ايرجنت
- ١٥ وات از پور بويليم
- ١٦ اي هافنت بين بيد فور...؟
- ١٧ ديو هاف كارنو لوف بور؟
- ١٨ يس لئو
- ١٩ اريو اميجير لوف ذي يونيون؟
- ٢٠ اسبيكتر كونتاكنت نمبر ...؟

العربي

- ١ ما اسمك؟
- ٢ انا اسمي ...
- ٣ ما اسم سفينتك؟
- ٤ سفينتي هي..
- ٥ إلى أين تتوجه سفينتك؟
- ٦ من أين أت سفينتك؟
- ٧ عفواً، إنني لا أفهمك
- ٨ فهمتك
- ٩ من فضلك، لا نتكلم بسرعة
- ١٠ أعد من فضلك/أعد مرة أخرى من فضلك
- ١١ استعداء للعمل
- ١٢ لدى مشكلة
- ١٣ سوف اتصل بك في وقت لاحق
- ١٤ إن الأمر مستحيل
- ١٥ ما هي مشكلتك؟
- ١٦ إنني لم اتسلم أجري ..
- ١٧ هل على السفينة حمولة/ سلعة؟
- ١٨ نعم/لا
- ١٩ هل أنت عضو في النقابة؟
- ٢٠ رقم تلفون مفتشي الـ ITC هو ...

سمودوكو

املا المرعبات بحيث يحتوي كل صف، وكل عمود، وكل 3x3 مربع على الأرقام من 1 - 9.

سهل

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ٢ | ٧ | | | ٤ | ٥ | | ٨ |
| ٩ | | | ٢ | ١ | | | ٤ |
| | | ٣ | | | | | ٢ |
| ٦ | ٤ | | | | ٢ | | |
| | | | | | | | ٩ |
| | | ٨ | | | | | ٧ |
| | ١ | | | | ٤ | | |
| ٥ | | | ٩ | ٦ | | | ٣ |
| ٨ | | ٩ | ٧ | | | ٦ | ٢ |

متوسط

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | ٤ | ٨ | ٧ | |
| ٥ | | | | | | | |
| ٨ | | | ٣ | ٥ | ٢ | | |
| ٤ | ٨ | | | | | | |
| | | | ٧ | ٤ | ٩ | | |
| | | | | | | ٥ | ٦ |
| | | ٨ | ٦ | ٢ | | | ٣ |
| | | | | | | | ٨ |
| | ٢ | ٩ | ١ | | | | |

صعب

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ٣ | | | | ٥ | | | ١ |
| | ٨ | | ٤ | | | | ٢ |
| | | ٦ | ٧ | | | ٣ | |
| | | ٧ | | ١ | | | ٨ |
| | | ٢ | | | | ٦ | |
| ٥ | | | ٢ | | | ٧ | |
| | | ٣ | | ٤ | ٦ | | |
| | ٤ | | | ٩ | | | ٥ |
| ١ | | | ٨ | | | | ٣ |

الروسية

- ١ كلاك فاز زوفوت؟
- ٢ منيا زوفوت ...
- ٣ نازفاني فاشيفو سمدا؟
- ٤ نازفاني موفيو سمدا...
- ٥ كاكوي فاش سليفويوشيج بورت زاخودا؟
- ٦ كاكوي فاش بوسليفني بورت زاخودا؟
- ٧ نيشيفو ني بونفال
- ٨ فاش بونفال
- ٩ جوفورتي مچليفني
- ١٠ بوفتورتي
- ١١ بوفوزديتي
- ١٢ يو مينيا جيسيت بروفليما
- ١٣ يا موفو بوفوفنت بوزس
- ١٤ سروفنو
- ١٥ في شليم فاشا بروفليما
- ١٦ سكرافاكو مسيفاسيفيت قام ني بلاكيت؟
- ١٧ جيسيت لي شروز نا سمونتي؟
- ١٨ داليت
- ١٩ في شلمين بروفسوچوزا؟
- ٢٠ لومير انسيفكتورا...؟

التركية

- ١ ادا؟ان؟رد ني؟
- ٢ ادا؟م...
- ٣ جيميفين ادا؟ ني؟
- ٤ جيميفين ادا...
- ٥ بر سوزاراكسي ليمان؟ان؟رد نيريسي؟
- ٦ جيميفين ان سون كالكيت؟؟؟ ليمان؟
- ٧ سيزي اناليام؟بوروم
- ٨ اناليا؟؟؟ر؟
- ٩ لوتفين يافا؟ كولو؟لون
- ١٠ يتينجين سويليفين/ تكرر ايدين، لوتفين!
- ١١ هافا كالكال؟ان؟فور فون؟
- ١٢ بر سوزونم فار
- ١٣ سيزي سوزرا اراليلوروم
- ١٤ انسيل؟بو انسيل بر بوروم؟
- ١٥ سوزونم ني؟
- ١٦ ...اهدار ما؟ام اويدينير
- ١٧ جيميفي بوك فار ام؟؟
- ١٨ ايفيت/هاي؟ار
- ١٩ سبيت يوايزي مسيفيرا؟
- ٢٠ انسيفكتورون تيلفين نوماراس؟...

توخي الحذر وانتبه قبل أن توقع

نصائح الـITF فيما يتعلق بعقود العمل للبحارة على متن السفن

الطريقة الوحيدة لضمان أفضل شروط عمل في البحر هي بتوقيع عقود العمل طبقاً للاتفاقية الجماعية الموافق عليها من قبل الـITF. وفيما يلي الشروط التي يجب التنبيه لها قبل التوقيع.



- المرض أو الإصابة خلال مدة العقد.
- الموت (يتم دفعه لأقرب شخص لك).
- فقدان السفينة أو المركبة.
- 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 عقدك 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 عقدك 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.



الاتحاد الدولي لعمال النقل

www.itfsailors.org

أي ساعة عمل بعد ساعات العمل الرسمي يجب أن يتم ذكر طريقة دفعها بوضوح. تنص تشريعات منظمة العمل الدولية على أن الحد الأدنى للعمل الإضافي هو ١,٢٥ 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 ٣٠ يوم سنوياً أو ٢,٥ 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 مستحقاتك 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 حقتك 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:

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 الاتفاقية الجماعية العمالية. 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 ٤٠، ٤٤، ٤٨ ساعة أسبوعياً. منظمة العمل الدولية تحدد الحد الأقصى لساعات العمل المسموح بها أسبوعياً وهي ٤٨ ساعة أسبوعياً/ ٢٠٨ ساعة شهرياً.

تأكد من أن العقد ينص بوضوح على كيفية دفع ساعات العمل الإضافية وكيفية احتسابها. يمكن أن يتم احتسابها اعتماداً على الراتب الأساسي، أو يمكن أن يتم دفعها شهرياً بناءً على عدد ساعات العمل بجميع الأحوال