

تقرير

السائقون العموميون

ظروف عمل سيئة وانتهاكات صارخة لحقوقهم

سلسلة تقارير المرصد العمالي الأردني

إعداد:

المرصد العمالي الأردني
مركز الفينيق للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية
بالتعاون مع مؤسسة فريدرش ايبرت

كانون الثاني، 2012



مؤسسة بحثية علمية مستقلة تأسست كدار دراسات وابحث ودار قياس رأي عام في عام 2003، يسعى المركز للمساهمة في تحقيق التنمية الشاملة في الأردن من خلال تطوير وتحديث المجتمع الأردني إقتصادياً واجتماعياً وسياسياً وتشريعياً، والعمل على بناء الأردن الديمقراطي القائم على أسس الحرية والعدل والمساواة، وضمان الحقوق الانسانية الأساسية الإقتصادية والإجتماعية والسياسية والمدنية لجميع الأردنيين، وذلك من خلال إعداد الدراسات والتقارير واستطلاعات الرأي، وبناء قواعد بيانات تغطي مختلف مجالات التنمية التي تسهم في تحقيق رسالة المركز.

مؤسسة ألمانية غير ربحية، تقوم على مبادئ الديمقراطية الاجتماعية، تأسست في عام 1925 وافتتحت مكتبها في عمان سنة 1986، وتهدف لدعم الفعاليات السياسية والمنظمات غير الحكومية في مساعيها للإصلاح وللمشاركة الفعالة في الحياة السياسية على جميع مستوياتها ومساعدة صانعي القرار الاقتصادي والاجتماعي للتغلب على تحديات العولمة وإيجاد الحلول المؤدية إلى العدالة الاجتماعية والاستقرار. كما تهدف الى مساعدة المؤسسات النسائية في جهودها من أجل تحسين مستوى مشاركة المرأة ومساواة النوع الإجتماعي في الحياة السياسية والاجتماعية والإقتصادية.

برنامج مشترك بين مركز الفينيق ومؤسسة فريدريش إيبيرت - الاردن ، يعمل المرصد على رصد واقع وآفاق تطور الحركة العمالية والنقابية الأردنية والدفع باتجاه تطوير التشريعات العمالية بالمشاركة مع الاطراف ذات العلاقة ووفق معايير العمل الدولية بما يسهم في تحسين ظروف العمل لجميع العاملين في الأردن. ويقوم المرصد بإعداد التقارير ونشرها حول واقع العاملين في الأردن ويتابع الأنشطة النقابية المختلفة ساعيا لتسهيل تبادل الخبرات العمالية والنقابية بين الأردن والدول العربية والعالمية بهدف الاستفادة من تنوع تجاربها.

تنويه:

إن مركز الفينيق للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية ومؤسسة فريدريك إيبيرت غير مسؤولين عن تصريحات الجهات الأخرى الواردة في سياق التقرير

تقرير

السائقون العموميون

ظروف عمل سيئة وانتهاكات صارخة لحقوقهم

سلسلة تقارير المرصد العمالي الأردني

إعداد:

المرصد العمالي الأردني
مركز الفينيق للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية
بالتعاون مع مؤسسة فريدريش ايبرت

كانون الثاني، ٢٠١٢

المحتويات

٧	المقدمة
٩	خلفية عن قطاع النقل العام في الأردن
٩	أرقام وإحصائيات
١٠	الأجور وساعات العمل
١١	التأمينات الاجتماعية
١٢	الإجازات الرسمية والسنوية
١٢	أجرة استخدام المركبة من قبل السائق "الضمان"
١٣	الاستقرار الوظيفي
١٤	عقود العمل
١٥	انتشار ظاهرة العمل غير الرسمي
١٥	الاحتجاجات العمالية في قطاع النقل
١٦	التوصيات

مقدمة

جاء إعداد هذا التقرير بهدف استعراض طبيعة الظروف التي يعمل فيها العاملون في النقل البري (السائقون) من حيث الأجور وساعات العمل وحصولهم على الاجازات السنوية والمرضية وتمتعهم بالتأمينات الاجتماعية في الضمان الاجتماعي وغيرها من الحقوق العمالية الأساسية التي نصت عليها التشريعات العمالية الأردنية المتمثلة في قانون العمل وقانون الضمان الاجتماعي والأنظمة ذات العلاقة، هذا بالإضافة الى تقديم قراءة في أعداد العاملين في هذا القطاع.

وقد اعتمد إعداد التقرير على المنهج النوعي حيث تم إجراء العديد من المقابلات الشخصية مع عشرات من العاملين في هذا القطاع ومع عدد من النقابيين في النقابة العامة للعاملين في النقل البري والميكانيك، بالإضافة الى زيارات ميدانية قام بها فريق اعداد التقرير الى العديد من مواقع العمل.

ومن الضرورة الاشارة هنا الى أن هذا التقرير يشمل العاملين بأجر، وليس السائقين الذين يعملون مع أنفسهم، أي يمتلكون السيارات التي يعملون عليها.

وقد وجد أن العاملين في هذا القطاع مسلوبين لغالبية حقوقهم الأساسية المنصوص عليها في تشريعات العمل الأردنية المختلفة (قانون العمل وقانون الضمان الاجتماعي والأنظمة والتعليمات والقرارات ذات العلاقة)، سواء من حيث انخفاض اجورهم او ساعات العمل الطويلة الى جانب حرمانهم من الاجازات السنوية والمرضية والرسمية وحقهم في الاشتراك في الضمان الاجتماعي وتوفير شروط السلامة والصحة المهنية وغيرها من الحقوق العمالية الأساسية.

خلفية عن قطاع النقل العام في الأردن

هناك العديد من خطوط النقل التي يعمل عليها السائقون في هذا القطاع وتقسم الى عدة أنواع:

1. خطوط رئيسية: هي الخطوط التي تربط العاصمة بمراكز المحافظات وتربط مدن المحافظات بعضها ببعض ويبلغ عددها ٢٩٦ خط نقل عام.
2. خطوط داخلية: هي الخطوط التي تربط القرى وأحياء المدن بمراكز الانطلاق داخلها، وتربط الألوية بعضها وبمراكزها ضمن المدينة الواحدة، ويبلغ عدد الخطوط الداخلية ١٢٤٣ خط نقل عام، تقدم خدماتها عن طريق سيارات الركوب الصغيرة وسيارات الركوب المتوسطة والحافلات.
3. النقل الدولي: هي الخطوط التي تربط أي مدينة بالمملكة واي مدينة خارج المملكة حيث يتم تقديم هذه الخدمة من خلال ١٦ شركة نقل دولي و٤١ مكتب سفريات خارجية.
4. خدمة التاجير: وهي متخصصة بنقل الحجاج والمعتمرين ونقل المواطنين الى اماكن عملهم ويتم تقديمها من خلال ٢٠ شركة تاجير و ٢٥٤ مكتب لتأجير السيارات.
5. سيارات التاكسي: وهي التي تقدم خدمات تحميل وتنزيل الركاب داخل حدود المحافظات، ويبلغ عددها ما يقارب ١٦٥٠٠ سيارة في مختلف المحافظات حسب ارقام النقابة، و ١٦١٣٨ سيارة حسب تقرير هيئة تنظيم النقل البري للعام ٢٠١٠.

أرقام وإحصائيات

كغيره من القطاعات الاقتصادية في الاردن واجه فريق البحث صعوبة كبيرة في الحصول على معلومات دقيقة حول أعداد العاملين في قطاع النقل البري "السائقون" حيث تتفاوت المؤشرات الرقمية ذات العلاقة بأعداد العاملين، الا اننا في التقرير اعتمدنا الارقام التي حصلنا عليها من "النقابة العامة للعاملين في قطاع النقل البري" وذلك لأن هيئة قطاع تنظيم النقل البري ليس لديها اية ارقام لأعداد السائقين، في حين لديها أرقام عدد الحافلات المرخصة للنقل العام بأنواعه المختلفة.

تشير أرقام "النقابة العامة للعاملين في النقل البري" إلى أن أعداد السائقين في قطاع النقل العام تبلغ ٦٢ ألف سائق في مختلف أنحاء المملكة، نصفهم تقريبا يتركزون في محافظة العاصمة. وبحسب أرقام النقابة فإن أعداد السائقين تتوزع على القطاع كالتالي ٢٥ ألف سائق شاحنة و ١٧ ألف سائق تكسي و ٧ آلاف سائق سرفيس، ٨ آلاف سائق باص نقل عام، ٥ آلاف سائق نقل سياحي. بينما أرقام "هيئة تنظيم النقل العام" أوردت في تقريرها السنوي للعام ٢٠١٠ أن أعداد الحافلات المرخصة للنقل العام بمختلف أنواعها بلغ ٦٧٢٢؛ وسيلة نقل عام تشمل وسائل النقل الخارجي والداخلي والنقل الدولي والسيارات السياحية والنقل السياحي وخدمة التاكسي وباصات نقل الطلبة في المدارس ورياض الأطفال والجامعات والشركات والمؤسسات.

الأجور وساعات العمل

بشكل عام يمكن القول أن أجور العاملين في قطاع النقل البري متواضعة جداً، إذ لا تتجاوز غالبيتها ٣٠٠ دينار شهرياً. وهذا لا ينفي أن هنالك سائقين يحصلون على أجور تزيد عن ذلك، أو أقل من ذلك، وهنالك سائقين يعملون لدى أنفسهم، وهم الذين يمتلكون السيارات التي يعملون عليها، بالرغم من أن أعداد كبيرة منهم يعملون لساعات طويلة يمكن أن تصل إلى ١٦ ساعة يومياً، علماً بأن ذلك يعد مخالفة صريحة لنص المادة ٥٧ من قانون العمل الذي ينص على عدم جواز تشغيل العاملين أكثر من ساعات العمل الرسمية البالغة ٨ ساعات يومياً، إلا في حالات خاصة ولفترة لا تزيد عن ثلاثين يوماً في السنة وبحد أقصى ساعتين إضافيتين يومياً على أن تحسب عملاً إضافياً مقابل أجر حده الأدنى ساعة وربيع مقابل كل ساعة من أجره المعتاد حسب نص المادة (٥٩) من قانون العمل الأردني.

بالإضافة إلى ذلك، فإن أجور غالبية العاملين بأجر في هذا القطاع لا يحصلون على زيادات سنوية، فأجور غالبية العاملين في هذا القطاع سواء كانت خبراتهم سنة واحدة أو عشرة تبقى ثابتة كما هي، وبالتالي فإن جميع العاملين في هذا القطاع رواتبهم متقاربة بغض النظر عن سنوات خدمتهم.

وفي هذا الإطار، تختلف أوضاع السائقين. ففي الوقت الذي يحصل فيه سائقي حافلات النقل السياحي على أجور متدنية تقترب من الحد الأدنى للأجور البالغ ١٥٠ ديناراً شهرياً، (الحد الأدنى للأجور الجديد والبالغ ١٩٠ ديناراً سيطبق في بداية شهر شباط القادم)، إلا أن أعداداً

كبيرة منهم يحصلون على الاكراميات من السياح. لذلك تأخذ ادارات شركات النقل التي يعملون فيها هذا الأمر بعين الاعتبار، وتخصص لهم اجوراً متدنية، والحصول على الاكراميات يدفع هؤلاء السائقين للعمل ساعات طويلة أكثر من ٨ ساعات يومياً.

بالإضافة إلى ذلك، وفي إطار عملهم في تنفيذ البرامج السياحية الطويلة، فإن غالبيتهم لا يحصلون على أماكن نوم واستراحات مناسبة في المواقع السياحية والأثرية، مما يضطرهم للنوم داخل الحافلات، وهم بذلك لا يحصلون على الراحة التي تمكنهم من التركيز أثناء القيادة، هذا بالإضافة للضغوطات التي تمارس على السواقين في الشركات السياحية لتوقيع عقود عمل سنوية، وفي أحيان عديدة لمدة ثلاثة شهور في تجاوز واستغلال لقانون العمل وانتهاك لبنوده وإجبار السائق في كل مرة للعمل لفترة التجربة والتي يجيزها القانون عند تشغيل العامل لأول مرة. الأمر الذي يضع السائقين في ظروف عمل غير مريحة ولا يوفر الامن الوظيفي لهم .

وفيما يتعلق بسائقي الشاحنات، فهم يتعرضون أيضاً كزملائهم في هذا القطاع لانتهاكات تتعلق بعدد ساعات العمل، إلا أن الاختلاف يكمن باختلاف صاحب العمل، فالشركات الكبرى تحدد لسائقيها ساعات عملهم وتصرف لهم بدل ساعات عمل اضافي، في حين تتحايل الشركات الصغرى على القانون فيما يتعلق بموضوع ساعات العمل ولا تحسب لسائقيها بدل اضافي. ويتم تحديد راتب السائق ما بين (١٨٠-٢٠٠) ديناراً إلى جانب صرف (١٠٠-١٥٠) دينار بدل نقل، تتضمن اجرة السائق

مؤسسة الضمان الاجتماعي، كما واقترح السائقون في هذا المجال العمل على ربط ترخيص السائق العمومي بشراكة بالضمان الاجتماعي، هذا الى جانب عدم تمتع غالبيتهم بالتأمين الصحي. فقد أشار بعض السائقين الذين تمت مقابلتهم، أنهم وفي حال تعرضهم إلى إصابة عمل يضطرون للعلاج على حسابهم الخاص.

ويبرر العديد من أصحاب العمل ذلك بأن اشراك السائقين بالضمان يرتب عليهم نفقات اضافية، والبعض الآخر يعلل الأمر بعدم استقرار السائق بالعمل مع نفس المنشأة سواء كانت شركة أو مكتب، وهذا يعد مخالفة صريحة لنص المادة (٤) من قانون الضمان الاجتماعي التي تطالب بضرورة شمول جميع العاملين في الأردن وبدون تمييز بمظلة الضمان الاجتماعي.

وفي الوقت الذي تشرك فيه شركات النقل السياحي سائقيها بالضمان الاجتماعي، فإن الشركات ومؤسسات النقل الصغيرة وبعض المؤسسات المتوسطة تحرم موظفيها الاشتراك في الضمان الاجتماعي.

الواقع الاليم الذي يعاني منه السائقين بسبب عدم شمولهم بمظلة التامينات الاجتماعية يتركهم ويترك أسرهم في وضع صعب فيما لو تعرض أحدهم للإصابة او المرض او الوفاة، الى جانب الوضع المأساوي لعائلاتهم لعدم حصولهم على رواتب بعد وفاتهم.

ومن الجدير بالذكر أن هنالك جملة من المعايير الدولية المنبثقة عن منظمة العمل الدولية تتناول مختلف قضايا التامينات الاجتماعية، وتتمثل في خمس اتفاقيات لم يصادق الأردن على أي منها حتى الآن هي: اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١٠٢ لعام

وثنم الديزل وأي تصليح آخر قد يطرأ على وسيلة النقل.

ولا يقف الأمر عند هذا الحد، فإن تسليم أجور قطاعات واسعة من العاملين في هذا القطاع لا تتم في الوقت المحدد لها مع نهاية كل شهر، أو حتى خلال الأيام السبعة من الشهر الذي يليه، ويعد هذا مخالفة صريحة لنص المادة (٤٦) من قانون العمل، إذ أن هنالك أعداد كبيرة من العاملين في هذا القطاع يتسلمون رواتبهم في فترات زمنية أبعد من ذلك يصل بعضها الى أكثر من شهر. وشكل موضوع التأخر في تسليم الرواتب والأجور سبباً من أسباب عديدة لتنفيذ الاحتجاجات والتي قام بها العاملون في قطاع النقل البري خلال العامين الماضيين. ورصد فريق اعداد التقرير قطاعات واسعة من السائقين العاملين على حافلات الركوب الكبيرة والخطوط الخارجية والشاحنات، الذين يعملون بعقود عمل محددة المدة، غالبيتهم لثلاثة اشهر تجدد كلما رغب صاحب العمل بذلك. أما ما تبقى من سائقين فهم يعملون لدى افراد وليس شركات فهم يعتمدون على أجرة اليوم الواحد إلى جانب الاعتماد على أعمال أخرى جانبية لتوفير مردود مادي آخر.

التأمينات الاجتماعية

لا تقتصر الانتهاكات التي يتعرض لها غالبية العاملين في هذا القطاع على انخفاض اجورهم فحسب، بل يمتد ذلك الى انتهاك آخر لحقوقهم يتمثل في عدم اشتراكهم في الضمان الاجتماعي الذي يعتبر المطلب الأساسي للسائقين هذا المطلب الذي سبق وأيدته

عمله / عملها في مكان العمل ذاته تقل عن ٥ سنوات، و ٢١ يوماً في السنة إذا كانت مدة عمله / عملها في مكان العمل ذاته تبلغ ٥ سنوات فأكثر. كذلك لا يتقاضى هؤلاء العمال أجوراً بدل عملهم الاضائي في الإجازات الرسمية، وهي مخالفة صريحة لنص المادة ٥٩ من قانون العمل.

أجرة استخدام المركبة من قبل السائق "الضمان"

تفاوتت قيم أجرة استخدام المركبات "الضمان" من قبل السائقين، وهي المبالغ التي يدفعها السائقون الى ملاك السيارات يومياً مقابل العمل عليها، تبعاً لجملة من العوامل ذات العلاقة بدرجة حادثة السيارة وعدد العاملين عليها، لكنها تراوحت بالمجمل ما بين (٢٢-٢٧) ديناراً يومياً.

وحسب غالبية السائقين الذين تمت مقابلتهم، فإن عقد الضمان يأتي لصالح مالك السيارة أو الحافلة، ويجعلهم يعملون تحت رحمة ومزاجية مالك السيارة، وأشار أحد السائقين الذي يدفع ٢٦ دينار ضمان يومي للسيارة "أعمل ساعات طويلة من أجل صاحب السيارة" ويتابع حديثه ان "ارتفاع قيمة الضمان وارتفاع أسعار المحروقات، تجعلني اعمل لساعات طويلة لتأمين مصروفي بعد تأمين نفقات السيارة وضمانها".

ويصف قطاع السائقين بأنهم الفئة الأكثر ظلماً لما يعانون يومياً من ظروف صعبة، ويضيف "عندما ترتفع أسعار المحروقات فان السائقين يعملون لأيام طويلة قبل تعديل العدادات، وعند تعديلها ندفع للنقابة رسوم تعديل يبلغ ٨ دنانير. ويضيف "أن يوم الجمعة والذي

١٩٥٢ والمتعلقة بالمعايير الدنيا للضمان الاجتماعي، واتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١٢١ لعام ١٩٦٤ والمتعلقة بإعانات إصابات العمل، واتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١٢٨ لعام ١٩٦٧ والمتعلقة بإعانات العجز والشيخوخة والورثة، واتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١٣٠ لعام ١٩٦٩ والمتعلقة بالرعاية الطبية وإعانات المرض، واتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١٨٣ لعام ٢٠٠٠ والمتعلقة بحماية الأمومة.

وتعد الاتفاقية رقم ١٠٢ المتعلقة بالمعايير الدنيا للضمان الاجتماعي أهم هذه الاتفاقيات، فهي تتحدث عن ضرورة توفير مجموعة من التأمينات الاجتماعية تتمثل في الرعاية الطبية سواء في تغطية إصابات العمل أو التأمين الصحي، وإعانة البطالة والشيخوخة والأمومة والعجز والورثة عند الوفاة، أما الاتفاقيات الأخرى فتحدثت عن مستويات متقدمة من التأمينات الاجتماعية.

وبالمجمل فإن غالبية العاملين في مهنة السياقة لا يتمتعون بحقوق الحماية الاجتماعية من ضمان اجتماعي وتأمين صحي.

الإجازات الرسمية والسنوية

يحرم الغالبية الساحقة من العاملين في قطاع النقل البري من الإجازات السنوية والمرضية والعطل الرسمية والوطنية والأعياد، فأى إجازة مهما كان نوعها قد تحرمهم من مصدر رزقهم الوحيد، وهذا الامر يعد مخالفة لنص المادة (٦١) من قانون العمل الذي يعطي العامل إجازة سنوية لمدة ١٤ يوماً في السنة، إذا كانت مدة

مثل نفقات الصيانة الدورية وغير الدورية، الى جانب مخالفات السير.

الاستقرار الوظيفي

يفتقد أغلب العاملين في قطاع النقل الشعور بالأمان الوظيفي، وذلك لأن مصيرهم بالعمل يرتبط بمزاجية الادارة ومدى رضاها عن العامل لديها، فالكثير من السائقين الذين تمت مقابلتهم في هذا القطاع بينوا أن هنالك مزاجية عالية في ممارسات أصحاب العمل، وفي حال اعتراضهم على أي قرار فإن مصيرهم قد يكون تسليم مفتاح وسيلة النقل لصاحبها، الأمر الذي يخلق حالة من القلق لدى السائقين، ويولد لديهم شعورا بالإحباط وعدم الالتزام بالعمل بإخلاص، لأن حقوقهم العمالية تسرق أمام أعينهم، ولا يوجد ضمانات بعودتهم مرة أخرى، الأمر الذي اكده ابو خالد والذي يعمل منذ ١٠ سنوات عند نفس صاحب العمل حيث قال "أن اي ظرف طارئ يعترضني يجعلني أتحمّل أعباءه حتى لا اخسر عملي، حتى انه وفي حال حدوث حالة وفاة لا استطيع ترك العمل وذلك لانني سافقده وسيتسلم السيارة احد غيري".

وأشار العديد من السائقين "أن جلب المال وتعظيم الأرباح يعد من أهم أوليات اصحاب السيارات او الحافلات وحتى الشركات، أما قوانين العمل والسير والنقل والانظمة ذات العلاقة فهي آخر همومهم".

وتتبع العديد من الشركات التي تتولى مهام النقل العام في المملكة وسائل عديدة للتخلي عن السائقين لديها، ومنها استبدال عقود العمال الدائمة بعقود عمل محددة

كان متفقاً عليه ان يكون للسائق اصبحنا الآن ندفع ١٠ دنانير لصاحب السيارة مقابل استخدام السيارة في هذا اليوم".

إن الكلف المالية الكبيرة التي يتحملها سائقو القطاع تدفعهم للعمل لساعات طويلة، يقول أحدهم "انه يعمل أكثر من ١٢ ساعة يوميا لتأمين نفقات أسرته المكونة من ٩ أفراد بعد تأمين مصاريف السيارة وقيمة ضمانها البالغ ٢٤ ديناراً".

ويقول آخر أنه "يعمل على السيارة من الساعة السابعة صباحا وحتى الخامسة مساءً، وأن صاحب السيارة يقوم بتضمينها لشخص آخر ليلا مقابل ١٠ دنانير".

أما محمود وهو أحد سائقي حافلات النقل العام فيقول: "حالي كحال باقي سائقي الباصات حيث أقوم بالعمل لساعات مختلفة لكنها تبدأ مع ساعات الفجر الأولى لتحصيل قسط الحافلة الى جانب المصروف اليومي واجرة الكنترول"، وهذا ما اكده العديد من اصحاب الحافلات العاملة على الخطوط الخارجية والداخلية في الاردن.

ومن جملة الحلول التي يطالب بها السائقون للتخفيف من معاناتهم تتمثل بايجاد تعرفه جديدة لأجور عدادات التكسي او زيادة الاجرة للسيرفيس او الحافلة بما يتناسب وارتفاع اسعار المحروقات، حتى لا يترتب عليهم خسائر مالية يومية حيث يتحملها السائق من فرق الكلفة والتي قد تصل لـ ٨ دنانير يوميا كخسارة تترتب عليهم.

الى جانب ذلك يتحمل السائق التزامات مالية أخرى تضاف على كاهلهم، كالكلف التشغيلية لوسيلة النقل

للأجور الى جانب ذلك تحديد آليات لساعات الدوام والاجازات وغيرها من الحقوق العمالية للسائقين. والنقابة التي وجدت هذا العقد قالت بأن العمل وفقه يمنع اي تغول او استغلال للسائق من قبل اصحاب وسائل النقل العام. وحول مدى تطبيق العقد على ارض الواقع قالت النقابة ان هناك العديد من المعوقات التي تمنع تطبيقه ومنها رفض امانة عمان ذلك، الى جانب رفض عدد من اصحاب العمل التعاقد مع السائق وفقه. وحسب النقابة فإن السائقين المستفيدين من هذا العقد لا تتجاوز نسبتهم الـ ١٥٪.

هذا وقد أشار العديد من السائقين ان أحد أهم الأسباب التي أدت إلى تراجع المستوى المهني والاجتماعي والاقتصادي للسائقين في الأردن يعود إلى ضعف التنظيم النقابي العمالي الذي يهتم بهم بشكل حقيقي على أرض الواقع.

فقد اشتكى العديد من سائقي النقل العام من ضعف الإطار النقابي المدافع عن حقوقهم والعاجز عن تلبية مطالبهم المتمثلة بشمولهم في الضمان الاجتماعي والتأمين الصحي، إضافة إلى تغول أصحاب السيارات عليهم، وهذا ما نفتته النقابة، حيث أكدت ان النقابة تسعى جاهدة وعلى مر السنين لايجاد الية لاجبار اصحاب العمل بشمول السائقين في الضمان الاجتماعي والتأمين الصحي، وهذا ما نص عليه عقد العمل الموحد الذي يرفض اصحاب العمل والجهات المعنية من الاتفاق مع السائق على اساسه.

وقد أوضحت مصادر النقابة ان فكرة شمول السائقين بعقود عمل تدفع باتجاه بسط مظلة الضمان الاجتماعي

المدة لتتمكن من الاستغناء عن خدماتهم في أي وقت، هذا الامر اكده العديد من العاملين في شركات النقل الداخلي والخارجي.

كما وأكد السائقون للمرصد العمالي: ان العديد من زملائهم يتم فصلهم من العمل ولا احد يعلم عنهم، ويعود ذلك لشعور العامل بالخوف في حال تقديمه شكوى للجهات ذات العلاقة، و اضافوا ان زملائهم في غالبية الاوقات لا يعرفون حقوقهم أو الى اي جهة يتوجب عليهم التوجه اليها.

ومشاكل السائقين على اختلاف انواعها اكدتها النقابة العامة للعاملين في النقل البري والميكانيك في العديد من الخطابات التي وجهتها لاصحاب الاختصاص وأكدت ان هذه الانتهاكات تتركز في عدم ايجاد آلية لشمول العاملين في القطاع بمظلة التأمينات الاجتماعية، وعدم الالتزام بأحكام قانون العمل الأردني فيما يتعلق بساعات العمل اليومية والإجازات السنوية والمرضية والعطل والأعياد الرسمية والعمل الإضافي.

عقود العمل

أشارت النقابة العامة للعاملين في قطاع النقل البري انها تعمل وبالتعاون مع المعنيين في هذا المجال على ايجاد عقد عمل خاص بسائقي وسائل النقل العام وفقا لاحكام قانون النقل العام للركاب رقم ٣٩ لسنة ٢٠٠٦، حيث يحفظ هذا العقد حق اشراك السائق بالضمان الاجتماعي الى جانب الزام صاحب وسيلة النقل بدفع راتب شهري الى جانب العمولات المتفق عليها بين الطرفين بحيث لا يقل الراتب الشهري عن الحد الأدنى

سائقي النقل العام من اتساع هذه الظاهرة وطلبوا الحكومة والجهات المعنية بايجاد حلول لمن يتعدى على مصدر رزقهم الوحيد بحسب عدد منهم.

الاحتجاجات العمالية في قطاع النقل

تصاعدت الاحتجاجات العمالية في الأردن للعاملين في قطاع النقل البري لعام ٢٠١١ بشكل ملفت وغير مسبوق حيث بلغ عددها ١٠٤ احتجاج ما بين اضراب واعتصام، وشكلت هذه الاحتجاجات ما يقارب ١٢ بالمائة من مجمل الاحتجاجات في ذات العام، وتركزت هذه الاحتجاجات على المطالبة بتحسين الاوضاع الاقتصادية والمعيشية للسائقين الى جانب الاعتراض على عدد من الانظمة والقوانين الصادرة والمطالبة برفع الاجور، وتأتي هذه الاحتجاجات كتعبير صريح عن عمق الأزمة الاقتصادية والاجتماعية التي يعيشها العاملون في هذا القطاع، وكنتيجة لجملة من العوامل تضافرت مع بعضها البعض لتدفع أعداداً كبيرة من العاملين للاحتجاج على ظروف عملهم الصعبة.

وتحديد ساعات العمل وإيجاد استقرار وظيفي ومناخات عمل مناسبة للسائقين. وقد أكد سائقو قطاع النقل والذين تحدث إليهم فريق المرصد العمالي ان النقابة تغلق آذانها عن مطالبهم المتعلقة بالضمان الاجتماعي والتأمين الصحي، كما أنها لم تتخذ أي خطوة من اجل تنظيم علاقة السائقين مع اصحاب السيارات، وبحسبهم فإن النقابة تحولت إلى جهة لتحصيل الرسوم لا اكثر. شكاوى عديدة تلقاها فريق المرصد العمالي من العاملين في قطاع النقل البري تتمثل باجبارهم على دفع رسوم سنوية للنقابة، دون ان يحصل على اي خدمة مقابل تلك الرسوم، حيث يشترط على كل سائق عمومي عند ترخيص سيارته الحصول وصل اشتراك في النقابة، وبالتالي فإن العضوية في النقابة الزامية بشكل مخالف لنصوص قانون العمل الذي جعل الانتساب للنقابات العمالية اختياريا.

انتشار ظاهرة العمل غير الرسمي

نتيجة لظروف الحياة الصعبة لآلاف المواطنين ممن يعملون في وظائف حكومية أو خاصة وكذلك الذين لا يجدون فرص للعمل، يجدون أنفسهم مضطرين للعمل كسائقين على سياراتهم الخاصة كوسيلة لتأمين مصدر رزق لهم ولأسرهم، وقد انتشرت هذه الظاهرة بشكل كبير خلال السنوات الماضية خاصة في المحافظات والبلدات والقرى. هذه الظاهرة شكلت تحدٍ آخر للعاملين في قطاع النقل العام فإلى جانب ظروفهم المعيشية الصعبة وتدني أجورهم، وجد لهم منافس آخر ينقل الركاب بشكل غير قانوني، وقد احتج العديد من

التوصيات :

وفي ختام هذا التقرير فإن هناك العديد من التوصيات التي من شأن الأخذ بها التخفيف من الانتهاكات التي يتعرض لها العاملون في قطاع النقل البري وتمثل بـ:

- ٢- إعادة دراسة عقد العمل الموحد بما يحقق مكاسب للأطراف ذات العلاقة "أصحاب العمل والسائقين"، وإيجاد آليات تكفل تطبيق هذا العقد.
- ٣- إعادة النظر بآلية ترخيص المركبات فيما يتعلق بالحصول على شرط العضوية في النقابة.
- ٤- تكثيف الجهود التفتيشية لموظفي وزارة العمل لضمان حصول العاملين في هذا القطاع على حقوقهم، وخاصة سائقي سيارات النقل الصغيرة.

١- إيجاد آلية محددة من الجهات ذات العلاقة لشمول العاملين في قطاع النقل البري بمظلة الضمان الاجتماعي، من خلال ربط ترخيص المركبة بالاشتراك بالضمان الاجتماعي.