

تقرير عمالي حول

" السائقون العموميون "

ظروف عمل سيئة وانتهاكات صارخة لحقوقهم

إعداد:

المرصد العمالي الأردني

مركز الفينيق للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية

بالتعاون مع مؤسسة فريديش ايرت

كانون الثاني 2012

" السائقون "

ظروف عمل سيئة وانتهكات صارخة لحقوقهم

المقدمة

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

وقد اعتمد اعداد 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، بالاضافة الى زيارات ميدانية قام بها فريق اعداد التقرير الى العديد من مواقع العمل.

ومن الضرورة الاشارة هنا إلى 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 مسلوين لغالبية حقوقهم الأساسية المنصوص عليها في تشريعات العمل الأردنية المختلفة (قانون العمل وقانون الضمان الاجتماعي والأنظمة وتعليمات 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.

أرقام وإحصائيات

كغيره من القطاعات الاقتصادية في الاردن نواجه 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 ارقام النقابة إلى أن أعدادهم تبلغ (62) الف سائق في مختلف أنحاء المملكة، نصفهم تقريبا يتركزون في محافظة العاصمة. وبحسب أرقام النقابة فإن أعداد السائقين تتوزع على القطاع كالتالي: 25 ألف سائق شاحنة و 17 ألف سائق تكسي و 7 آلاف سائق سرفيس، 8 آلاف سائق باص نقل عام، 5 آلاف سائق نقل سياحي. بينما أرقام "هيئة تنظيم النقل العام" أوردت في تقريرها السنوي للعام 2010 أن أعداد الحافلات المرخصة للنقل العام بمختلف انواعها بلغ 46722 وسيلة نقل عام تشمل وسائل النقل الخارجي والداخلي والنقل الدولي والسيارات السياحية والنقل السياحي وخدمة التكسي وباصات نقل الطلبة في المدارس ورياض الأطفال والجامعات والشركات والمؤسسات.

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 وترتبط مدن المحافظات بعضها ببعض ويبلغ عددها

296 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 1243 خط نقل عام، تقدم خدماتها عن طريق سيارات الركوب الصغيرة وسيارات الركوب المتوسطة والحافلات.
3. النقل الدولي: هي الخطوط التي تربط اي مدينة بالملكة واي مدينة خارج المملكة حيث يتم تقديم هذه الخدمة من خلال 16 شركة نقل دولي و41 مكتب سفريات خارجية.
4. خدمة التأجير: وهي متخصصة بنقل الحجاج والمعتمرين ونقل الموظفين الى اماكن عملهم ويتم تقديمها من خلال 20 شركة تأجير و254 مكتب لتأجير السيارات.
5. سيارات التاكسي: وهي التي تقدم خدمات تحميل وتزليل الركاب داخل حدود المحافظات، ويبلغ عددها ما يقارب 16500 سيارة في مختلف المحافظات حسب ارقام النقابة، و16138 سيارة حسب تقرير هيئة تنظيم النقل البري للعام 2010.

الأجور وساعات العمل

بشكل عام يمكن القول أن أجور العاملين في قطاع النقل البري متواضعة جداً، إذ لا تتجاوز غالبيتها (300) ديناراً 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 الى 16 ساعة يومياً، وذلك يعد مخالفة صريحة لنص المادة (57) من قانون العمل الذي ينص على عدم جواز تشغيل العاملين أكثر من ساعات العمل الرسمية البالغة 8 ساعات يومياً، الا في حالات خاصة ولفترة لا تزيد عن ثلاثين يوماً في السنة وبحد أقصى ساعتين اضافيتين

يومياً على أن تحسب عملاً إضافياً مقابل أجر حده الأدنى ساعة وربع مقابل كل ساعة من أجره المعتاد حسب نص المادة (59) 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 خيراتهم 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 150 ديناراً شهرياً، (الحد الأدنى للأجور الجديد والبالغ 190 ديناراً سيُطبق في بداية شهر شباط القادم)، إلا أن أعداد كبيرة منهم يحصلون على الأكراميات من السياح. لذلك تأخذ إدارات شركات النقل التي يعملون فيها هذا الأمر بعين الاعتبار، وتخصص لهم أجور متدنية، والحصول على الأكراميات يدفع هؤلاء السائقين للعمل لساعات طويلة أكثر من 8 ساعات يومياً. إضافة إلى ذلك، وفي إطار عملهم في البرامج 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 يميزها القانون عند تشغيل العامل لأول مرة. الأمر الذي يضع السائقين في ظروف عمل غير مريحة ولا يوفر الأمن الوظيفي لهم.

وبخصوص سائقي الشاحنات، فهم يعانون أيضاً كزملائهم في القطاع من حيث عدد ساعات العمل إلا أن الاختلاف يكمن باختلاف صاحب العمل فالشركات الكبرى تحدد لسائقيها ساعات عمل ويصرف لهم بدل ساعات عمل إضافي، أما الشركات الصغرى فهي تتحايل على القانون بما يتعلق بموضوع ساعات العمل ولا تحسب لسائقيها بدل إضافي. ويتم تحديد تحديد راتب السائق ما بين 180 - 200 ديناراً إلى جانب صرف 100 - 150 ديناراً بدل نقل تتضمن اجرة السائق وثمان الديزل وأي تصليح آخر قد يطراً على وسيلة النقل.

ولا يقف الأمر عند هذا الحد، فإن تسليم أحوار قطاعات واسعة من العاملين في هذا القطاع لا تتم في الوقت المحدد لها مع نهاية كل شهر، أو خلال الأيام السبعة من الشهر الذي يليه، ويعد هذا مخالفة صريحة لنص المادة (46) 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 والأحوار سببا من اسباب عديدة لتنفيذ الاحتجاجات و التي 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، 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 احوارهم 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 مؤسسة الضمان الاجتماعي، واقترح السائقون هنا القيام بربط الترخيص للسائق العمومي بشموله بالضمان الاجتماعي، هذا الى جانب عدم تمتع غالبيتهم بالتأمين الصحي، وأشار العديد من 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 (4) 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 سائقها بالضمان الاجتماعي، فإن الشركات مؤسسات النقل الصغيرة وبعض المؤسسات المتوسطة تحرم موظفيها الاشتراك في الضمان الاجتماعي.

الواقع الاليم الذي يعاني منه السائقين بسبب عدم شمولهم بمظلة التأمينات الاجتماعية يتركهم ويترك أسرهم في وضع صعب فيما اذا ما تعرض احدهم للاصابة او المرض او الوفاة، الى جانب الوضع المأساوي لعائلاتهم لعدم حصولهم على رواتب بعد وفاتهم.

ويجدر التذكير هنا أن هنالك جملة من المعايير الدولية المنبثقة عن منظمة العمل الدولية تتناول مختلف قضايا التأمينات الاجتماعية وتمثل في خمس اتفاقيات لم يصادق الأردن على أي منها حتى الآن هي: اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 102 لعام 1952 والمتعلقة بالمعايير الدنيا للضمان الاجتماعي، واتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 121 لعام 1964 والمتعلقة بإعانات إصابات العمل، واتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 128 لعام 1967 والمتعلقة بإعانات العجز الشيخوخة والورثة، واتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 130 لعام 1969 والمتعلقة بالرعاية الطبية وإعانات المرض، واتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 183 لعام 2000 والمتعلقة بحماية الأمومة.

وتعد الاتفاقية رقم 102 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 فتحدث عن مستويات متقدمة من التأمينات الاجتماعية. وبالجملة 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 (61) من قانون العمل الذي يعطي العامل إجازة سنوية لمدة 14 يوماً في السنة، إذا كانت مدة عمله/ عملها في مكان العمل ذاته تقل عن 5 سنوات، و 21

يوماً في السنة إذا كانت مدة عمله/ عملها في مكان العمل ذاته تبلغ 5 سنوات فأكثر. كذلك لا يتقاضى هؤلاء العمال أجوراً بدل عملهم الاضائي في الإجازات الرسمية، وهي مخالفة صريحة لنص المادة (59) من قانون العمل.

أجرة استخدام المركبة من قبل السائق "الضمان"

تفاوتت قيم أجرة استخدام المركبات من قبل السائقين، وهي المبالغ التي يدفعها السائقين الى ملاك السيارات يومياً مقابل العمل عليها، وهو ما يطلق عليه "الضمان"، تبعاً لجملة من العوامل ذات العلاقة بدرجة حداثة السيارة وعدد العاملين عليها، لكنها تراوحت بالمجمل ما بين 22 - 27 دينار اردني يومياً.

وحسب غالبية السائقين الذين تمت مقابلتهم، فإن عقد الضمان يأتي لصالح مالك السيارة أو الحافلة ويجعلهم يعملون تحت رحمة ومزاجية مالك السيارة، وأشار احد السائقين الذي يدفع 26 دينار ضمان يومي للسيارة " اعمل ساعات طويلة من اجل 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 يعانوه يومياً من ظروف صعبة، ويضيف "عندما ترتفع أسعار المحروقات فان السائقين يعملون لأيام طويلة قبل تعديل العدادات، وعند تعديلها ندفع للنقابة رسوم تعديل يبلغ 8 دنانير. ويضيف "ان يوم الجمعة والذي كان متفقاً عليه ان يكون للسائق اصبحنا الان ندفع 10 دنانير لصاحب السيارة مقابل استخدام السيارة خلاله".

الكلف المالية الكبيرة التي يتحملها سائقو القطاع تدفعهم للعمل لساعات طويلة، يقول أحدهم " انه يعمل أكثر من 12 ساعة يومياً لتأمين نفقات أسرته المكونة من 9 أفراد بعد تأمين مصاريف السيارة وقيمة ضمانها البالغ 24 دينار".

ويقول آخر أنه "يعمل على السيارة من الساعة السابعة صباحاً وحتى الخامسة مساءً، وأن صاحب السيارة يقوم بتضمينها لشخص آخر ليلاً مقابل 10 دنانير".

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

ويطالب السائقون كحل من الحلول للتخفيف من معاناتهم بإيجاد تعرفة جديدة لأجور عدادات التاكسي او زيادة الاجرة للسيرفيس او الحافلة بما يتناسب وارتفاع اسعار المحروقات والتي ترتب عليهم خسائر مالية يومية حيث يتحمل السائق فرق الكلفة والتي قد تصل لـ8 دنانير يوميا كخسارة تترتب على السائقين " .

الى جانب ذلك يتحمل السائق التزامات مالية أخرى تضاف على كاهلهم كالكلف التشغيلية لوسيلة النقل مثل نفقات الصيانة الدورية وغير الدورية، الى جانب مخالفات السير.

الاستقرار الوظيفي

يفتقد اغلب العاملين في قطاع النقل الشعور بالامان 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، ففي 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 بعودته مرة أخرى، الأمر الذي اكده ابو خالد والذي يعمل منذ 10 سنوات عند نفس صاحب العمل حيث قال " ان اي ظرف طارئ امر به يجعلني التحمل اعباءه حتى لا اخسر عملي حتى انه وفي حال حدوث حالة وفاة لا استطيع ترك العمل وذلك لانني سافقده وسيسلم 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".

وسائل عديدة للتخلي عن السائقين تتبعها العديد من الشركات التي تتولى مهام النقل العام في المملكة ومنها استبدال عقود العمال الدائمة بعقود عمل محدودة المدة لتمكين من الاستغناء عن خدماتهم في أي وقت، هذا الامر اكده العديد من العاملين في شركات النقل الداخلي والخارجي.

السائقون اكدوا 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.

مشاكل 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 إيجاد 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 المعنين في هذا المجال على إيجاد عقد عمل خاص بسائقي وسائط النقل العام وفقا لاحكام قانون النقل العام للركاب رقم 39 لسنة 2006، 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 الادنى للأجور الى جانب ذلك تحديد آليات لساعات الدوام والاجازات وغيرها من الحقوق العمالية للسائقين.

النقابة التي اوجدت هذا العقد قالت ان العمل به يمنع اي تغول او استغلال للسائق من قبل اصحاب وسائط 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 15% .

وأشار 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.

اذ 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 بإيجاد اليه 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 وتحديد ساعات العمل وإيجاد استقرار وظيفي ومناخات عمل مناسبة للسائقين. وقد أكد سائقو قطاع النقل والذين تحدث إليهم فريق المرصد العمالي ان النقابة تغلق أذائها عن مطالبهم المتعلق 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 بإجبارهم 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 للآلاف 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 سائقي النقل العام من اتساع هذه الظاهرة وطالبوا الحكومة والجهات المعنية بإيجاد 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 2011 بشكل ملفت وغير مسبوق حيث بلغ عددها 104 احتجاج ما بين اضراب واعتصام، وشكلت هذه الاحتجاجات ما يقارب 12 بالمائة من مجمل الاحتجاجات في ذات العام، وتركزت هذه الاحتجاجات على المطالبة بتحسين الأوضاع 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 أعدادا كبيرة من العاملين للاحتجاج على ظروف عملهم الصعبة.

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 و تتمثل بـ:

1. إيجاد آلية محددة من الجهات ذات العلاقة لشمول العاملين في قطاع النقل البري بمظلة الضمان الاجتماعي ، من خلال ربط ترخيص المركبة بالاشتراك باضمان الاجتماعي.
2. إعادة دراسة عقد العمل الموحد بما يحقق مكاسب للاطراف ذات العلاقة "أصحاب العمل والسائقين"، وإيجاد آليات تكفل تطبيق هذا العقد.
3. إعادة النظر بآلية ترخيص المركبات فيما يتعلق بالحصول على شرط العضوية في النقابة.
4. تكثيف الجهود التفتيشية لموظفي وزارة العمل لضمان حصول العاملين في هذا القطاع على حقوقهم، وخاصة سائقي سيارات النقل الصغيرة.