

حوادث

متهم بالخميسات ينصب
باسم القصر الملكي 10

تقارير

قيادي في الأصالة والمعاصرة
يهدد بإسقاط عمدة سلا 4

الاصباح

ASSABAH

الموقع على شبكة الأنترنت: <http://www.assabah.press.ma>

يومية مغربية شاملة Quotidien Marocain d'information

الجمعة 24 يوليوز 2009
العدد 2889 السنة العاشرة - السعر: 3 دراهم

مدير النشر: د. عبد المنعم بلمي
الايذاع القانوني: 3 ص 2000

تضارب في تكلفة إضراب الربابنة

تضاربت أرقام تكلفة الخسارة التي تحملتها شركة الخطوط الملكية المغربية نتيجة الإضراب الذي تخوضه الجمعية المغربية لربابنة الجو، ووصل الفرق بين ما أعلنت عنه الأولى وما أكدته الثانية في نودتين صحافيتين نظمها الطرفان، أمس (الخميس)، إلى 1 مليون أورو، إذ أبح اليعقوبي رئيس الجمعية، على أن التكلفة وصلت إلى 2 مليون أورو يوميا، فيما قالت ممثلة شركة "رام" رجا بنسعود، إن الخسارة لم تتجاوز 1 مليون أورو وهي تكلفة كراء طائرات من شركات أخرى لتأمين رحلات 86 في المائة من زبائنها.

واعتبر قائد الربان اليعقوبي، أن المسألة لا تتعلق بمحاولة استغلال نزوة الموسم السياحي للي ذراع إدارة الشركة، بل هي مسألة التزام، قلدينا عدة اتفاقيات معها لم تنفذ، فما حاجتنا إذن إلى اتفاقيات إذا لم تنفذ؟، وزاد اليعقوبي أن الجمعية تطالب بضمانة واحدة لتعليق الإضراب، وهي "وقف تشغيل قائدي ربان أجنب فوراً، وليغادر الباقون الشركة في غضون سنة"، وهو ما لم تقبل به إدارة الشركة معللة ذلك بـ"إكراهات" ستواجه نشاطها بسبب الخصائص الذي تعانيه في وظيفة مساعدي الربابنة، "كيف ستقبل به وهي التي شغلت يوم 17 يوليوز الجاري، أي في عز الأزمة، وفي الوقت الذي كان فيه ممثلو الجمعية جالسين إلى طاولة الحوار، قائد ربان أجنبياً؟"، وهو ما يعني بالنسبة إلى الجمعية "سوء نية"، لو لمسنا حسن نية الإدارة لعلقنا برنامجنا النضالي فوراً، لكن هذا ما لم تثبتته، وهي التي مازالت متمسكة بقرار تشغيل أجنب في منصب قائد ربان، بل أكثر من ذلك أعلنت أخيراً تراجعها عن ترقية ثلاثة مساعدي ربان مغاربة إلى قائدي ربان في شركة "أطلس بلو"، والأفطع أنها أيضاً جردت إبان هذه الأزمة، 16 قائد ربان مغاربة يشتغلون في "أطلس بلو" من رتبته، وأعادتهم إلى الشركة الأم أي الخطوط الملكية المغربية برتبة مساعد ربان؟. القرار عللته الشركة في نودتها الصحافية بالقول، "هؤلاء وقعوا اتفاقاً قبل ترقيتهم ملزمون فيه بعدم تصدير أي توتر يشوب الخطوط الملكية المغربية، إلى شركة أطلس بلو، إلا أنهم شاركوا في الإضراب الذي تخوضه الجمعية"، وهو ما اعتبرته الأخيرة عقاباً، فيما ترى فيه الأولى عدم التزام ومحاولة خلق توتر في شركة أخرى منفصلة عن الأولى.

ضحى زين الدين
التتمة في الصفحة 2



تضارب في تكلفة إضراب ربابنة الخطوط الملكية المغربية

الشركة قالت إنها لا تتجاوز مليون أورو في اليوم والجمعية أكدت ضعف الرقم

(تلمة الصفحة 1)

عبرت إدارة الشركة التي لم يحضر رئيسها المدير العام اريس بنهيمه، ليرد على أسئلة الصحافيين، بسبب «نشاط رسمي طارئ»، عن تمسكها بتشغيل أجناب في منصب قائد الربان مادامت الشركة تعاني خصاصا في مساعدي الربابنة في الخطوط الملكية المغربية، «لدينا فقط 150 مساعدا ربان مغربي، ونحن بحاجة إلى 40 مساعدا ربان آخر، فكيف يمكننا ترقيةهم إلى قائدي ربان؟ على المضربين أن يفهموا المشكلة التي تواجهنا، والمرتبطة بعدم قدرتنا على تكوين العدد الكافي من الربابنة الجدد، وهو الغرض الذي استثمرت الشركة لتحقيقه أموالا باهظة في إطار برنامج شاركت فيه الجمعية، إذ فتحنا المدرسة للجميع، وذلك بإعلان مجانية التكوين، واقتناء 10 طائرات لصالح المدرسة وتشغيل مكونين، وغيرها من الإجراءات التي لا يمكن أن تعطي ثمارها بين ليلة وضحاها».

واعتبر ممثلو الشركة أن تشغيل أجناب ليس إلا «حل مؤقت»، لكن المشكلة المطروحة بالنسبة إلى المضربين، هو استمرارية هذا الحل زمتنا أطول، وعدم تحديد السقف الزمني لوقفه، «نستطيع أن نلتزم بسنة وليس فقط

بضعة أشهر كما تقول الإدارة، لكن سنعود هنا إلى الضمانة، وهي توقيف تشغيل الأجناب ومغادرة الآخرين في ظرف سنة، أما ما يتعلق بالخصاص، فلدى الشركة إمكانيات لنقل طلبتها الربابنة للتكوين في المجال التطبيقي إلى الخارج، ولن يكلفها ذلك ما تخسره في ساعة إضراب واحدة، فالمشكل هنا يتعلق بالتكوين النظري، لأن أغلب الطلبة انتهوا من المرحلة النظرية وأمامهم عائق التكوين تطبيقيا، ومنهم من يعاني ظروفا اجتماعية قاسية». وهنا انتقل رئيس الجمعية إلى الحديث عن الوضعية التي يواجهها طلبة المدرسة الوطنية للربابنة، المنتميين إلى شرائح اجتماعية بسيطة، إذ «في الوقت الذي كان يجب أن يتخرج فيه هؤلاء في ظرف ثلاث سنوات، مرت ست سنوات، ولم يتخرج منهم إلا 8 ربابنة، في حين أكدت الشركة أنها ستخرج 50 ربابنا في السنة، وكل الذين لم يستفيدوا بعد من التكوين التطبيقي ينتظرون وعليهم تحمل كل نفقاتهم، بسبب عدم استفادتهم من أي منحة، رغم أن التأخير في التكوين تتحمله الشركة».

واعتبرت الجمعية أن مطلب المغربية يهم الجميع، وليس فقط الربابنة، «لا نعتقد أن هناك مؤسسة عمومية ستقبل بما تقوم به

الشركة الآن، فلو طرحنا مشكلتنا في البرلمان أو أي مؤسسة ستعطي الأولوية للمغربية، لكن يبدو أن وزير النقل يعتبر المشكل داخليا فقط، وحياده بالنسبة إلينا مبالغ فيه، كما أن وزارة التشغيل تتغاضى عن بند مهم في قانون تشغيل الأجناب والذي ينص على أنه لا بد من إثبات أولا وجود خصاص حقيقي في المنصب المعروف على الأجناب وبضعف الأجرة التي يتقاضاها المغربي، إضافة إلى امتيازات أخرى لا يتمتع بها المغاربة، الذين قدموا، أكثر من ذلك، تنازلات تخص أجورهم من أجل الترقية، إذ أن أي مساعدا ربان مغربي يرقى إلى قائد ربان في شركة أطلس بلو يتقاضى أجرا أقل مما كان يتقاضاه في شركة الخطوط الملكية المغربية».

ويتفق الطرفان في الندوتين المتفاوتتين وساعتين، على أن هناك خلافا في تخرج الربابنة الجدد، تقترح الجمعية تداركه باستقبال متدربين من مدارس أجنبية كالمدرسة الأمريكية التي تدفع مقابل قبول طلبتها مساعدي ربابنة، أو نقل الطلبة الذين أكملوا تكوينهم النظري للتكوين تطبيقيا في الخارج، فيما تلج الشركة على أنه لا مفر من تشغيل أجناب لتجنب أي أزمة في التسيير قد تؤثر على نشاطها.

ضحى زين الدين

