

توحيد ممارسة تفتيش رقابة دولة الميناء  
في ظل اتفاقية العمل البحري الموحد 2006

عمرو محمد الدمرداش

محاضر بكلية النقل البحري

بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

ماجستير في

عمليات الأسطول والسلامة البحرية

## Abstract

Many changes have taken place in the shipping industry, and with the open registry in the countries of flags of convenience and non-compliance of some ships with the international requirements led to the emergence of problems for port States and make it under the threat of substandard ships which do not comply with international requirements, and other problems related to working and living condition for seafarers.

It is known that some flag states have already failed to fulfill its obligations mentioned in the international conventions agreed upon, which caused the appearance of some vessels that sail in unsafe condition threatening the lives of individuals and the marine environment. The Port State Control is a system of inspection procedures that is harmonious and that is designed to target sub-standards ships with the main objective being their eventual elimination.

This research paper declares that there is a disparity in treatment during inspections of Port State Control, and there are many questions about the procedures, if any, taken by States and international organizations to resolve these problems, and the aspect of these procedures related to the consolidation exercise of Port State Control at the international level under Maritime Labour Convention 2006, so the current situation in Egypt around these procedures is considered.

### 1- المستخلص:

طرأت العديد من التغييرات على صناعة النقل البحري، ومع التسجيل المفتوح في دول أعلام الموانئ وعدم امتثال بعض السفن للمتطلبات الدولية أدى إلى ظهور مشاكل لدول الميناء وجعلها تحت تهديد السفن دون المستوى التي لا تلتزم بالمتطلبات الدولية وظهور مشاكل أخرى للبحارة تتعلق بظروف العمل والمعيشة.

فشلت بعض دول العلم في الوفاء بالتزاماتها الواردة في الاتفاقيات الدولية المتفق عليها، والذي تسبب في ظهور بعض السفن التي تبحر في حالة غير آمنة، مهددة بذلك حياة الأفراد والبيئة البحرية. إن رقابة دولة الميناء هو نظام من إجراءات التفتيش المتناغمة والذي صمم لاستهداف السفن دون المستوى لاستبعادها في نهاية المطاف.

تتناول هذه الورقة تفاوت المعاملة خلال عمليات تفتيش رقابة دولة الميناء، وكان هناك العديد من التساؤلات حول الإجراءات إن وجدت التي اتخذتها الدول والمنظمات الدولية لحل تلك المشاكل، ويتعرض البحث إلى جانباً من هذه الإجراءات المتعلقة بتوحيد ممارسة رقابة دولة الميناء على المستوى الدولي في ظل اتفاقية العمل البحري الموحد 2006، كما تتعرض للوضع الحالي في مصر المتعلق بهذه الإجراءات.

Standardization of the practice of Port State Control inspections  
Under the MLC 2006

توحيد ممارسة تفتيش رقابة دولة الميناء  
في ظل اتفاقية العمل البحري الموحد 2006  
عمرو محمد الدمرداش

محاضر بكلية النقل البحري

بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

ماجستير في

عمليات الأسطول والسلامة البحرية

**1- مقدمة:**

تطورت صناعة النقل البحري وطرأ عليها العديد من التغيرات، ومع التسجيل المفتوح في دول أعلام الموانئ وعدم امتثال بعض السفن للمتطلبات الدولية أدى إلى ظهور مشاكل لدول الميناء وجعلها تحت تهديد السفن دون المستوى التي لا تلتزم بالمتطلبات الدولية ومشاكل أخرى للبحارة تتعلق بظروف العمل والمعيشة.

إن المسؤولية عن ضمان توافق السفن مع القواعد والنظم الدولية (كالاتفاقيات والقوانين الدولية والوطنية) تقع على عاتق المالك والربان ودولة العلم. بعض دول العلم قد فشلت بالفعل في الوفاء بالتزاماتها الواردة في الاتفاقيات القانونية الدولية المتفق عليها، والذي تسبب في ظهور بعض السفن التي تبحر في حالة غير آمنة، مهددة بذلك حياة الأفراد والبيئة البحرية. عمليات التفتيش التي تقوم بها دولة الميناء توفر ميكانيكية دائمة للتأكد من مطابقة السفن للمتطلبات الدولية، ولقد أظهرت بعض الدراسات أن أسلوب العمل في رقابة دولة الميناء متفاوت وكان هناك العديد من التساؤلات حول الإجراءات إن وجدت التي اتخذتها الدول والمنظمات الدولية لحل تلك المشاكل.

**2- رقابة دولة الميناء**

رقابة دولة الميناء هو نظام من إجراءات التفتيش المتناغمة والذي صمم لاستهداف السفن دون المستوى والذي يأتي مع الغرض الرئيسي وهو القضاء عليها في نهاية المطاف. (Pomorci.2011)

**3- الاتفاقيات الدولية التي تستند إليها رقابة دولة الميناء**

رقابة دولة الميناء تغطي جميع السفن التجارية الأجنبية المبحرة، وتستند رقابة دولة الميناء على العديد من الاتفاقيات الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية وهي:

• الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966. International Convention on Load Lines

- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار 1974، بصيغتها المعدلة.  
International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended
- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 في صيغتها المعدلة 1978 (ماربول International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973/ as (78/73 amended 1978 (MARPOL 73/78
- الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبات للملاحين عام 1978 ، وتعديلاتها الرئيسية 2010/95 في صيغتها المعدلة.
- اتفاقية القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار (COLREG)، Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 بصيغتها المعدلة.
- الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969. International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969
- مدونة الإدارة الدولية للتشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث International Management Code for Safe Operation of Ships and Pollution Prevention ، كما اعتمده (SOLAS)، القرار (IMO), A 741 (18)،
- الاتفاقية الدولية بشأن مراقبة النظم المضادة للحشف الضار على السفن لعام 2001. International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001
- اتفاقية العمل البحري الموحد (MLC) 2006 Maritime Labour Convention الصادرة عن منظمة العمل الدولية – فعندما تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ فسوف تحل محل النظام القديم المعقد والمحتوى على 40 اتفاقية و29 توصية صادرة عن منظمة العمل الدولية، وسوف تمتد أكثر من 1.2 مليون بحار بالحقوق والحماية العادلة والشاملة والتأمين والأمان وظروف العمل والمعيشة الكريمة، كما أن ملاك السفن سيستفيدون من المعايير الواضحة والصريحة التي يجب على الجميع الاذعان لها.
- اتفاقية العمل البحري الموحد الجديدة (MLC) تطالب بشهادة العمل البحري Maritime Labour Certificate والتي ستغطي في المستقبل القريب –أيضا- اليخوت الكبيرة – التجارية منها والخاصة على حد سواء. وبمجرد أن تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ فيجب على جميع السفن التجارية التي تبحر دوليا تلبية متطلباتها، سواء كانت ترفع علم دولة صدقت عليها أم لا، وسوف تخضع السفن للتفتيش. كما أن صلاحيات المفتشين هي نفس الصلاحيات الممنوحة لأولئك المفتشين الذين يفتشون بموجب ISM أو MARPOL ، بما في ذلك سلطة احتجاز السفن التي لا تلبى متطلبات الاتفاقية.
- وتدخل اتفاقية العمل البحري 2006 حيز التنفيذ بعد مرور عام من تصديق 30 دولة عضو تملك 33% من إجمالي حمولات السفن في العالم عليها. وطبقا لمنظمة العمل الدولية فقد تم تحقيق هذا الشرط في 20 أغسطس 2012 بالتالي ستدخل حيز التنفيذ في 20 أغسطس 2013.

كما تعتمد الاتفاقية على نظام الإنفاذ الشامل والامتثال المستمر على أساس التعاون بين جميع الدول المصدقة التي من شأنها أن تضمن ظروف عمل لائقة للبحارة، في حال إصدار شهادة من قبل دولة العلم، بغض النظر عن المكان التي تسافر إليه السفينة.

#### 4- تفاوت اسلوب العمل في رقابة دولة الميناء

نشر معهد الاقتصاد القياسي في جامعة إيراسموس The Econometric Institute at Erasmus University في هولندا في أكتوبر 2009، دراسة لأنظمة رقابة دولة الميناء في الفترة بين 1999-2004. باستخدام ثنائي الانحدار اللوجستي [a binary logistic regression] "التحليل الارتباط الإحصائي" ["Statistical correlation analysis"]. وتخلص الدراسة إلى أن احتمال احتجاز السفن لا يعتمد على تاريخ بناء السفن أو الحجم أو العلم، أو هيئة التصنيف أو المالك بل يعتمد على الاختلافات في موانئ الدول أي (الحكومات). وهذا يؤكد "الشعور الغريزي" للعديد من البحارة وأصحاب السفن أن العديد من دول الميناء المتشددة تتبع قواعد رقابة دولة ميناء كما يريدون هم على هواهم، في حين أن دول ميناء أخرى كثيرة لم يكن لديها أي نوع من رقابة دولة الميناء على الاطلاق. (Sabine Knappa; Philip Hans Franses, 2009)

كما أن هناك دراسة أخرى أيضا نشرت في دورية (مراجعات النقل Transport Reviews) في المجلد رقم 29، العدد 4 يوليو 2009، في الصفحات بين (499-514) والمتخصصة في دراسة الأنواع المختلفة من وسائل النقل العابرة للحدود الوطنية بعنوان "تصور للاختلافات في المعاملة لعمليات التفتيش على السلامة عبر أنظمة رقابة دولة الميناء" "Visualization of Differences in Treatment of Safety Inspections across Port State Control Regimes" وأعربت الدراسة عن القلق حول وجود تفاوت في المعاملة خلال عمليات التفتيش على السلامة.

(Transport Reviews, 2009)

إذا فهناك دعوة واضحة في صناعة النقل البحري للحصول على نفس مستوى رقابة دولة الميناء على مستوى العالم.

#### 5- توجيهات للتفتيش:

في إطار توحيد ممارسة تفتيش رقابة دولة الميناء في ظل اتفاقية العمل البحري الموحد 2006 قامت منظمة العمل الدولية بعقد اجتماعين في جنيف عام 2008 أحدهما في الفترة ما بين 15-19 سبتمبر وقدم فيه مقترح بخصوص توجيهات تفتيش دولة العلم بموجب اتفاقية العمل البحري 2006 والآخر في الفترة ما بين 22-26 سبتمبر وقدم فيه مقترح بخصوص توجيهات لضباط رقابة دولة الميناء لإجراء عمليات التفتيش بموجب اتفاقية العمل البحري الموحد 2006. (ILO, 2008) عقدت هذه الاجتماعات على التوالي وتناولت قضايا متعددة حيث أن توجيهات دولة الميناء هي للمفتشين المحليين والمقرر قيامهم بالتفتيش على متن السفن الأجنبية. أضيفت بعض التعديلات خلال الاجتماعات، وتم اعتمادها رسميا من قبل مجلس إدارة منظمة العمل الدولية في سبتمبر من عام 2008.

هذه التوجيهات لمساعدة ضباط رقابة دولة الميناء للقيام بعمليات تفتيش السفن الأجنبية القادمة إلى موانئها، كما أن الحاجة إلى وضع توجيهات دولية والتوجيهات الوطنية لضباط رقابة دولة الميناء متعلقة بها، كان في الواقع من أهداف الاتفاقية.

لأن النهج المنسق لرقابة دولة الميناء هي عملية مستمرة تتضمن التعاون بين الدول وتنسيق التفتيش البحري بينهم بموجب اتفاقيات بحرية عدة، وليس فقط اتفاقية 2006 ولكن أيضا وبصفة خاصة اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة. (ILO FAQ, 2012)

## 5-1 التوجيهات لضباط رقابة دولة الميناء

التوجيهات لضباط رقابة دولة الميناء القائمين بعمليات تفتيش بموجب اتفاقية العمل البحري 2006 هي مصدر ومرجع عالمي هام لتنفيذ مسؤوليات دولة الميناء بموجب الاتفاقية. والذي اعتمد من قبل منظمة العمل الدولية في سبتمبر 2008 جنبا إلى جنب مع توجيهات تفتيش دولة العلم بموجب اتفاقية العمل البحري 2006. الهدف الأساسي من هذه التوجيهات هو تقديم المشورة العملية لضباط رقابة دولة الميناء للتحقق من امتثال السفن الأجنبية لمتطلبات اتفاقية العمل البحري 2006 (طبقا لقانون دولة الميناء/ دولة العلم).

يبدأ نص التوجيهات لضباط رقابة دولة الميناء بمعلومات مماثلة لتلك التي وجدت في (توجيهات تفتيش دولة العلم) بشأن المفاهيم الرئيسية في اتفاقية العمل البحري 2006 وإلى المدى المتعلق بسياق دولة الميناء، ويشمل أيضا التعاريف الواردة في الاتفاقية.

الفصل الأول يحتوي على نظرة عامة للسّمات الخاصة لاتفاقية العمل البحري 2006، ومفاهيمها الرئيسية. الفصل الثاني يتعلق بالملاح الشخصية المطلوب تواجدها في ضباط رقابة دولة الميناء بموجب اتفاقية العمل البحري. الفصل الثالث يغطي المراجعة المطلوبة للوثائق في حالة السفن التي تحمل شهادة في إطار اتفاقية العمل البحري 2006. فهي تفسر متى يمكن القيام بإجراء تفتيش أكثر تفصيلا. أما أداة التفتيش الرئيسية فقد تم إدراجها في الفصل الرابع، شاملة بذلك المتطلبات الأساسية التي يجب الالتزام بها، ومصادر المعلومات للتحقق من الامتثال، وبإعطاء الأمثلة لأوجه القصور في المجالات الأربعة عشر لظروف العمل والمعيشة التي يُعنى بها في المقام الأول في إطار اتفاقية العمل البحري 2006. الفصل الخامس يقدم التوجيه عندما يتم العثور على أوجه القصور وعندما يكون من الضروري احتجاز سفينة في الميناء.

كما أن معظم الفصول باستثناء الفصل السادس موجهة لضباط رقابة دولة الميناء الذين يقومون بعمليات تفتيش السفن الأجنبية وفقا للائحة 5-2-1 والمعيار ألف 5-2-1 من اتفاقية العمل البحري الموحد 2006. تناول الفصل السادس الأحكام الواردة في اللائحة 5-2-2 والمعيار ألف 5-2-2 من الاتفاقية لمعالجة شكوى من قبل بحار مقدمة لموظف معتمد في أي ميناء ("إجراءات معالجة شكوى البحارة على البر"). أي أن الفصل السادس يتعلق بالتعامل مع الشكاوى من قبل البحارة على البر.

وقد اخذت التوجيهات في اعتبارها المعلومات الواردة في نص المشروع الذي تم وضعه من قبل حكومات الدول الأعضاء في مذكرة تفاهم باريس لرقابة دولة الميناء. هذا المشروع قدم الهيكل العام والنهج وكذلك الأداة العملية للمفتشين، وأيضا المعالجة لمبادئ مثل مبدأ "لا مفاضلة في المعاملة".

وقد أخذ مكتب العمل الدولي أيضا في الاعتبار محتويات مذكرة تفاهم باريس (ومذكرات التفاهم اللاحقة لرقابة دولة الميناء التي تم تطويرها في مناطق أخرى من العالم)، فضلا عن مضمون

القرارات المتعلقة بشأن رقابة دولة الميناء والتي وضعت برعاية المنظمة البحرية الدولية. كما طلب مؤتمر العمل الدولي في الدورة البحرية الرابعة والتسعين (القرار الرابع) النصيحة من الخبراء في الأمانة العامة للمنظمة البحرية الدولية والتي أخذها بعين الاعتبار في التوجيهات.

## 2-5 دور الوثائق في التفتيش

السلطة التقديرية الممنوحة للدول الأعضاء والمتعلقة بالتنفيذ وكذا الاعتماد على أصحاب السفن، لضمان الامتثال لمتطلبات الاتفاقية، يمكن أن نراها على وجه الخصوص في دور ومضمون الوثائق الموجودة على متن السفينة وشهادة العمل البحري وإعلان التقيد بشروط العمل البحري.

وبسبب تلك السلطة التقديرية وحرية التصرف المرنة الممنوحة للدول الأعضاء، فإن التوجيهات تحتاج أن تأخذ في حسابها الاختلافات المحتملة في تفاصيل القوانين الوطنية المختلفة المنفذة لمتطلبات الاتفاقية. هذا هو السبب في إيلاء اهتمام خاص بكلا من الجزء الأول من إعلان التقيد بشروط العمل البحري، والذي يلخص المتطلبات الوطنية ذات الصلة ويحدد مجالات الاختلاف المتعلقة على سبيل المثال بالقوانين الوطنية "المعادلة في جوهرها" للاتفاقية، وكذلك بالجزء الثاني من إعلان التقيد بشروط العمل البحري، والذي يحدد الإجراءات المعتمدة التي اتخذها مالك السفينة لتحقيق الامتثال والاستمرار في ذلك الامتثال، هذه الوثائق هي وثائق مركزية ويجب أن تبلغ لأي تفتيش لرقابة دولة ميناء.

ويلاحظ هنا ارتباط International Safety Management (ISM) CODE مع الاتفاقية، حيث يعتبر نظام إدارة السلامة للشركة (SMS) SAFETY MANAGEMENT SYSTEM في قلب الامتثال للاتفاقية الجديدة. فمن المرجح إدراج الإجراءات والسياسات وسجلات الامتثال الجديدة في نظام إدارة السلامة للشركة، خاصة أن ذلك الأمر مطلوب للتدليل على استمرارية الامتثال للاتفاقية. هذا سوف يشمل ولكن لن يقتصر على عناصر مثل ساعات الراحة، وعقود العمل، والشهادات الطبية، وقانونية شهادات البحار، وشكاوى الطاقم.

إذا فمن المستحسن وضع تخطيط لعملية الامتثال من خلال جدول أعمال، وعمل توعية للآثار المترتبة على عدم الامتثال للاتفاقية من الآن، وسيكون من المفيد تدريب الطاقم في وقت مبكر على هذه المسائل وأيضاً التركيز على كل من الإدارة العليا للسفينة وإدارة البرمن خلال (الشخص المعين على البر، والذي يشار إليه باسم Designated Person(s) Ashore (DPA). هذا سيؤدي حتماً إلى تسريع عملية الامتثال مع الإجراءات الجديدة. وستكون الفائدة عائدة على البحارة أنفسهم. حيث أن التطبيق الصحيح للاتفاقية سيوفر مجموعة شاملة من قواعد العمل البحري لحماية حقوق البحارة في الوصول إلى بيئة عمل آمنة وظروف صحية وتدريب مناسب. (Partner, 2012)

وينبغي التأكيد على شركات الملاحة أن تحاول معرفة نقاط الضعف لديها في أقرب فرصة وتحديد أوجه القصور لديها، وتحليل الفجوة من خلال تحليل إجراءات وسياسات مالك السفينة، فيمكن للشركة تقييم وتحديد ما تحتاجه للتكيف والامتثال لأحكام الاتفاقية. ويمكن للشركة إصدار بيان بما يتطلبه الامتثال التطوعي لسفن الشركة. هذا قد يؤدي لتسريع عملية إصدار شهادة بشكل رسمي إذا تم التصديق على الاتفاقية، في هذا التحليل ينبغي التركيز على التفتيش على ظروف العمل والمعيشة على السفن، وفحص وثائق السفينة بما في ذلك سجلات ساعات الراحة وإجراءات التدريب، والشهادات الطبية، وعقود البحارة .

كما يجب إجراء مقابلات مع أفراد الطاقم، والتأكد من المعاملة المنصفة لهم، وفعالية إجراءات الشكاوى، ووجود الظروف المعيشية والمرافق الترفيهية المناسبة.

تحتاج التوجيهات أن تأخذ في حسابها حقيقة أن شهادة العمل البحري وإعلان التقيد بشروط العمل البحري المرفق بها "تشكل دليلا ظاهرا على أنه قد تم تفتيش السفينة حسب الأصول من قبل الدولة العضو التي ترفع السفينة علمها وأن اشتراطات هذه الاتفاقية المتعلقة بظروف عمل ومعيشة البحارة قد استوفيت إلى المدى الذى أصدرت من أجله الشهادة". "بناء على ذلك فإن التفتيش في الميناء المتواجدة به السفينة سوف يقتصر على مراجعة الشهادة والإعلان إلا في الأحوال المبينة في المدونة (الكود)".

لأن التركيز على أولوية التفتيش على المستندات يؤدي الغرض الأساسي ألا وهو توحيد التفتيش دوليا في منطقة واحدة الا وهي (المستندات)، حيث أنه قد تختلف عملية التفتيش (على الأقل في البداية) عن الترتيبات والممارسات الدولية القائمة وذلك التركيز من أجل أن يظل التفتيش متوافق مع نص الاتفاقية.

### 3-5 الفرق بين كلمة يجوز ويجب لإجراء تفتيش أكثر تفصيلا

ولتوضيح الفرق بين متى يجوز ومتى يجب إجراء تفتيش أكثر تفصيلا بصفة عامة على السفينة، فيجوز إجراء تفتيش أكثر تفصيلا على السفينة في حال وجود أسباب واضحة كالتالي:

- عند عدم إبراز الوثائق المطلوبة أو كانت الوثائق منتهية الصلاحية أو مزورة، أو لا تحتوي على المعلومات المطلوبة؛
- أو توجد أسباب واضحة لضابط رقابة دولة الميناء للاعتقاد بأن ظروف العمل والمعيشة لا تتوافق مع المتطلبات؛
- أو هناك أسباب معقولة للاعتقاد بأن السفينة قد غيرت العلم لتجنب الامتثال لاتفاقية 2006،
- أو عند تقديم شكوى محددة عن ظروف العمل والمعيشة بأنها لا تتوافق مع متطلبات اتفاقية 2006.

وبصفة عامة أيضا فإن التفتيش الأكثر تفصيلا يجب:

- عندما تكون ظروف العمل والمعيشة تشكل خطرا واضحا على سلامة وصحة وأمن البحارة؛
- أو أن ضابط رقابة دولة الميناء لديه أسباب للاعتقاد بأن هناك أي قصور يشكل انتهاكا خطيرا لمتطلبات اتفاقية 2006 (بما في ذلك حقوق البحارة).

الفكرة والمفهوم العام هو أنه سيتم إجراء تفتيش أكثر تفصيلا في أمور عدة منها إذا كان هناك أسباب واضحة للاعتقاد بأن ظروف العمل والمعيشة على السفينة لا تتفق مع متطلبات الاتفاقية، وتعطى أهمية خاصة في سياق اتفاقية العمل البحري 2006 والتوجيهات بالتأكيد على أن التفتيش الأكثر تفصيلا مطلوب تنفيذه من ضباط رقابة دولة الميناء عندما يجد مثل هذه الظروف التي يمكن أن تظهر فيها مثل تلك "الأسباب الواضحة لتفتيش أكثر تفصيلا". التوجيهات تأخذ في اعتبارها حقيقة أن هذه "الأسباب الواضحة" قد يكون ضباط رقابة دولة الميناء قد تعرفوا عليها من خلال مراجعة وثائق السفينة أو بطرق أخرى، وخاصة أثناء التحقيق في شكوى مقدمة مثلا من بحار أو من منظمات البحارة، حتى إذا كان عدم الامتثال هذا الذي تم العثور عليه لا يتعلق في الواقع بالشكوى نفسها التي تم تقديمها من البحار أو من منظمات البحارة.



## 5-4 عمليات التفتيش

يمكن تحسين كفاءة تفتيش رقابة دولة الميناء إذا تم الحصول على معلومات أساسية قبل القيام بأى عملية تفتيش. المعلومات الأساسية تلك تتعلق بنوع السفينة والبضائع وتاريخ وعلم السفينة وكذلك الميناء القادمة منه السفينة والميناء اللاحق والوقت المتاح في الميناء لتفتيش السفينة أيضا ينبغي الحصول عليه مسبقا إن أمكن ذلك.

ويجب الاهتمام الخاص بأى تقارير عن عيوب أو عدم مطابقة أو أية خطة متعلقة بتصحيح أوجه قصور تم الإبلاغ عنها مسبقا. واستنادا إلى طبيعة وعدد وتكرار عدم المطابقة على السفينة المعنية، أو على متن سفن متعددة لنفس المالك، فإن عدم المطابقة المسبق هذا ممكن أن يؤثر على قرار إجراء تفتيش على سفينة معينة من عدمه. وقد يكون عدم المطابقة "أسباب واضحة لتفتيش أكثر تفصيلا" وخاصة إذا كان الاستعراض الذى يلي فحص وثائق السفينة قد أظهر عدم وجود دليل على أنه قد تم الانتهاء من التصحيحات المقررة.

تظهر بعض الملاحظات الهامة فى حال تنسيق الأنشطة وتبادل المعلومات بوجه عام بين ضباط رقابة دولة الميناء المسؤولين عن تفتيش السفن بغرض الامتثال لمتطلبات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح بالبحار، والاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبات للملاحين والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن وغيرها من اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية واتفاقية العمل البحري 2006. فضايط رقابة دولة الميناء قد يلاحظ أن بعضا ممن لا يتطابقون مع اتفاقية العمل البحري 2006 من المحتمل أن يكون قد تم رصدهم بالفعل على أنهم يشكلون أيضا حالات عدم امتثال لمتطلبات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح بالبحار أو الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبات للملاحين، أو أنه قد تم رصد حالات عدم امتثال لهم أثناء قيام ضباط رقابة دولة ميناء بعملية تفتيش تتصل باتفاقيات المنظمة البحرية الدولية.

وبرغم أن الشهادة تعتبر "دليل ظاهر" على أن السفينة تمتثل لاتفاقية 2006 إلا أن "المشى على السفينة" مطلوب فعليه طبقا للقرار (IMO) A787(19) وأيضا الفقرة 58 من التوجيهات لضباط رقابة دولة الميناء. وينبغي أن يوضع في الاعتبار أن الغرض من التفتيش هو (إذا كان ذلك عمليا) استعراض شهادة وإعلان التقيد بشروط العمل البحرى. وعندما يكون يقوم ضابط رقابة دولة الميناء على السفينة بملاحظة حالات أو ممارسات يعتقد من خلالها بأن ظروف العمل والمعيشة على السفينة قد تتعارض مع متطلبات اتفاقية العمل البحري 2006. فلا ينبغي التعامل مع أي قصور لوحظ إلا بعد مراجعة هذه الوثائق، إلا في حالة وجود قصور يتطلب اهتماما فوريا.

فقد يُعتقد بأن ظروف العمل والمعيشة على السفينة لا تتطابق مع متطلبات الاتفاقية من خلال اسباب واضحة من وثائق السفينة أو من عناصر أخرى، ولكن حينما لا يوجد هناك أسباب واضحة كأن لم يحدث مثلا أي تغيير في علم السفينة، فلا ينبغي إجراء تفتيش أكثر تفصيلا.

## 5-5 تغيير علم السفينة لتجنب الامتثال للاتفاقية

قد يقرر ضابط رقابة دولة الميناء أيضا إجراء تفتيش أكثر تفصيلا إذا كانت هناك أسباب معقولة للاعتقاد بأن السفينة قد غيرت علمها بغرض تقادي الامتثال لمتطلبات الاتفاقية. أي تغيير أو تغييرات في العلم يجب ملاحظتها في وثائق السفينة المعنية لا سيما فى سجلها الملخص المستمر continuous Synopsis Record والتي تحتفظ به بموجب المادة الخامسة من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح بالبحار SOLAS الفصل (1 - XI).

ويجب أن يكون هناك "أسبابا معقولة" بدلا من "أسباب واضحة"، والأسباب المعقولة هي مجموعة من الحقائق أو الظروف التي من شأنها أن تسبب لضابط رقابة دولة الميناء الاعتقاد الذي هو أكثر من مجرد الاشتباه بأن الغرض من هذا التغيير أو التغييرات في علم السفينة مفاده هو تفادي الامتثال لاتفاقية العمل البحري 2006. فضايط رقابة دولة الميناء يمكن أن يكون رأي بشأن الغرض من تغيير العلم من خلال النظر في أي تقرير من تقارير التفتيش ذات الصلة. إن نقاط القصور الواضحة والهامة التي لم يتم نقلها إلى سجلات السفينة وهي ترفع العلم الجديد ممكن أن تكون أسباب معقولة لإجراء عملية التفتيش.

دولة العلم السابقة يجوز لها أن تقدم معلومات والتي يمكن أن تشمل الصعوبات التي كانت عقبة في الامتثال. ومع ذلك فيجوز لممثل مالك السفينة أن يكون له القدرة على إبلاغ ضابط رقابة دولة الميناء بالأسباب المشروعة والمنطقية لتغيير علم السفينة والتي لم يكن المقصود منها تجنب الامتثال.

في غياب أسباب معقولة للاعتقاد بأن السفينة قد غيرت علمها بغرض تفادي الامتثال لاتفاقية العمل البحري 2006 فلا ينبغي إجراء تفتيش أكثر تفصيلا. وإذا كانت هناك أسباب معقولة فيجب على ضابط رقابة دولة الميناء أن يقرر ما إذا كان يجب إجراء تفتيش أكثر تفصيلا أم لا.

إذا قررت رقابة دولة الميناء إجراء تفتيش أكثر تفصيلا فينبغي إبلاغ ربان السفينة في أقرب وقت ممكن بالأسباب التي أدت لهذا الإجراء. أما إذا قرر ضابط رقابة دولة الميناء أنه لا حاجة لإجراء تفتيش أكثر تفصيلا، فلا حاجة لأي إجراء إضافي.

## 5-6 التفتيش الأكثر تفصيلا

عمليات التفتيش أكثر تفصيلا تهتم بالعناصر التالية :

الحد الأدنى لسن البحار، الشهادة الطبية، التدريب والتأهيل، التعيين والتوظيف، عقود استخدام البحارة، الأجور، ساعات العمل وساعات الراحة، مستويات التطبيق، أماكن الإقامة وتسهيلات الترفيه، المواد الغذائية والتموين، الرعاية الطبية على السفينة وعلى البر، حماية الصحة والسلامة والوقاية من الحوادث، إجراءات الشكاوى على متن السفينة. وتتوفر التوجيهات التفصيلية المتعلقة بكل من المتطلبات الأساسية ومصادر المعلومات وأمثلة لأوجه القصور، وهنا بعض الأمثلة لأوجه القصور، وعلى المفتش إبلاغ الربان ومنحه موعدا نهائيا لإصلاحها:

- العمل ليلا لمن هم دون 18 سنة.
- الشهادة الطبية لا تذكر حالة السمع والبصر للبحار.
- البحار ليس لديه نسخة من عقد الاستخدام.
- لم يتم دفع الأجور لمدة شهر على الأقل.
- لم يتم إصدار قسيمة مفردات دفع الراتب الشهري.
- لا يوجد حساب للحد الأدنى لاستحقاق الإجازة.
- تفاصيل العودة إلى الوطن غير مذكورة في عقد الطاقم مثل طريقة الدفع ووسيلة النقل.
- مالك السفينة لا يوفر تعويض تأميني ضد بطالة البحارة.

- عدم وجود مسئولية ملاك السفن بتوفير الضمان المالي لتعويض البحار في حالة الموت أو المرض أو الإعاقة طويلة الأمد المنصوص عليها في القانون الوطني للدولة العضو.
- لا يوجد دليل بوجود سياسة أو نظام مفعّل على السفينة يتعلّق بحماية الصحة والسلامة والوقاية من الحوادث لاتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع الحوادث والإصابات والمرض.

## 6- الشكاوى ضد السفينة في دولة الميناء

اتفاقية العمل البحري 2006 تناولت الشكاوى في دولة الميناء في حالتين مختلفتين. كلا الحالتين يمكن أن يؤدي إلى تفتيش أكثر تفصيلاً. ومع ذلك فإن الخطوات والاعتبارات تختلف. الحالة الأولى تتعلق بالشكاوى على البر التي قدمها البحار بموجب (اللائحة 2-2-5) والذي تناولها الفصل السادس من التوجيهات، فكثير من المشاكل يبحث فيها البحار عن مساعدة من ممارس في السلطة البحرية، فيمكن التعامل معها من خلال اجراءات معالجة شكاوى البحار على البر أي (اللائحة 2-2-5) كما سيأتي. والحالة الثانية في القسم 3-3 المسمى بإجراء عمليات التفتيش والتي بدأت عند تلقي شكاوى في التوجيهات والذي يتعامل مع الشكاوى المقدمة باعتبارها جزء من إجراءات تفتيش رقابة دولة الميناء (اللائحة 1-2-5). الشكاوى في هذا السياق تعني المعلومات المقدمة من قبل البحار أو هيئة مهنية أو جمعية أو نقابة أو بشكل عام أي شخص له مصلحة في السفينة، بما في ذلك كل من له مصلحة ومهتم بسلامة البحارة أو مهتم بالمخاطر المتعلقة بصحة البحارة على السفينة.

يجب أن تحتفظ سلطة دولة الميناء بسجل يحتوي على وقت استقبال الشكاوى، ووسيلة إرسال الشكاوى، ومصدر الشكاوى، واسم الشخص الذي تلقى الشكاوى، واسم وعلم السفينة المعنية، وطبيعة وتفاصيل حالة عدم المطابقة مع متطلبات اتفاقية العمل البحري 2006 المزعومة، وينبغي أيضاً الاحتفاظ بسجل حول الإجراءات المتخذة عند استلام الشكاوى.

قبل اتخاذ أي إجراء بناءً على شكاوى، فإن ضابط رقابة دولة الميناء في حاجة إلى التحقق من أن الشكاوى تتعلق بمتطلبات الاتفاقية (بما في ذلك حقوق البحارة) وأنها منصوص عليها في المواد أو اللوائح أو في الجزء ألف من المدونة، وأنها تتعلق بظروف عمل ومعيشة البحارة على متن السفينة المعنية. كما أنه لا يلزم أن تكون في أحد المناطق الأربعة عشر المدرجة في الملحق المسمى (ألف 5 ثالثاً) من الاتفاقية. كما يجب أن تتخذ الخطوات المناسبة لضمان سرية الشكاوى المقدمة من قبل البحارة.

وعلى أساس الشكاوى فإنه يجوز أو يجب لضابط رقابة دولة الميناء أن يقرر إجراء تفتيش أكثر تفصيلاً على السفينة وذلك طبقاً لما إذا كانت ظروف العمل والمعيشة على متن السفينة يدعي أنها معيبة ويمكن أن تشكل خطراً واضحاً على السلامة أو الصحة أو أنها خرقاً واضحاً لما هو مشار إليه في المعيار (ألف 5-2-1)، الفقرة الأولى من الاتفاقية.

إذا قرر ضابط رقابة دولة الميناء عدم إجراء تفتيش أكثر تفصيلاً وأن الشكاوى المقدمة من البحارة تتعلق بقضية فردية، فينبغي التعامل معها وفقاً لللائحة 2-2-5 (الفصل السادس للتوجيهات لضابط رقابة دولة الميناء لإجراء عمليات التفتيش بموجب اتفاقية العمل البحري 2006).

بشكل عام فإن إجراء التفتيش استجابة لشكوى يجب أن يكون محدود على المسائل التي تدخل في نطاق الشكوى. ومع ذلك فمن الممكن أن تؤدي المعلومات الواردة في الشكوى أو المكتسبة خلال التحقيقات لإعطاء أسباب واضحة لضابط رقابة دولة الميناء للاعتقاد بأن ظروف العمل والمعيشة على متن السفينة لا تتوافق مع متطلبات الاتفاقية. في مثل هذه الحالة يجوز (أو يجب) لضابط رقابة دولة الميناء وذلك من خلال الانطباعات العامة أو الملاحظات المرئية أثناء التواجد على متن السفينة وأثناء التحقيق في الشكوى أن يقرر إجراء تفتيش أكثر تفصيلاً. بالإضافة إلى ذلك وحيثما كانت نتائج التحقيق تتناقض بشكل واضح مع المعلومات المنصوص عليها في وثائق السفينة، بما في ذلك ما يتعلق بالامتثال الجاري لما هو منصوص عليه في الجزء الثاني من إعلان التقيد بشروط العمل البحري، فإن هذا قد يشكل دليلاً على أن المستندات المطلوبة والمحتفظ بها على السفينة مزورة، ويستدعي ذلك تفتيش أكثر تفصيلاً.

#### 7- إجراءات رقابة دولة الميناء في حالة عدم المطابقة

لا بد من جذب انتباه ربان السفينة لأوجه القصور التي تم العثور عليها وكذلك تحديد آخر ميعاد لتصحيحها؛

إذا كانت أوجه القصور التي حددها ضابط رقابة دولة الميناء يعتقد أنها خطيرة، أو إذا كانت تتعلق بشكوى لما هو مشار إليه في القسم 3-3 من التوجيهات، فإنه يجب وفقاً لاتفاقية العمل البحري 2006، جذب انتباه منظمات ملاك السفن والبحارة المناسبة في دولة الميناء التي جرى بها التفتيش. يعتمد تحديد مدى خطورة أوجه القصور على خبرة ضابط رقابة دولة الميناء المعني. كما أن أوجه القصور (مع مراعاة النظر إلى طبيعتها أو كميتها أو تكرارها) التي لا يتوقع ضابط رقابة دولة الميناء العثور عليها على سفينة تتمتع بإدارة جيدة سوف تعتبر أنها خطيرة. كما أن تصحيح أوجه القصور المتعلقة باستخدام مالك السفينة لخدمات التعيين والتوظيف فإنه يجب (من حيث المبدأ) أن لا تقع على عاتق البحارة المتضررين. وحينما تكون أوجه القصور خطيرة أو تتعلق بشكوى فإنه يمكن لضابط رقابة دولة الميناء أيضاً:

• إخطار ممثل دولة العلم؛

• إمداد السلطة المختصة للميناء التالي بالمعلومات ذات الصلة.

دولة الميناء لديها الحق أيضاً في إرسال نسخة من تقرير التفتيش إلى المدير العام لمنظمة العمل الدولية (مرفق به الرد من دولة العلم)، والمنظمة ستستخدم أوجه القصور واحتجاز السفن وشكاوى البحارة كمقياس لفعالية ونجاح الاتفاقية.

#### 7- 1 العقوبات

مع الأخذ في الاعتبار أنه يجب بذل كل الجهود الممكنة لتجنب احتجاز سفينة أو تأخيرها دون مبرر، ينبغي أن يسمح للسفينة بالابحار (على أن يكون مفهوماً أنه سيتم تصحيح جميع أوجه القصور التي تم تحديدها في غضون مهلة معينة) إلا إذا كانت:

(أ) الظروف على متن السفينة تشكل خطراً واضحاً على صحة وسلامة وأمن البحارة؛

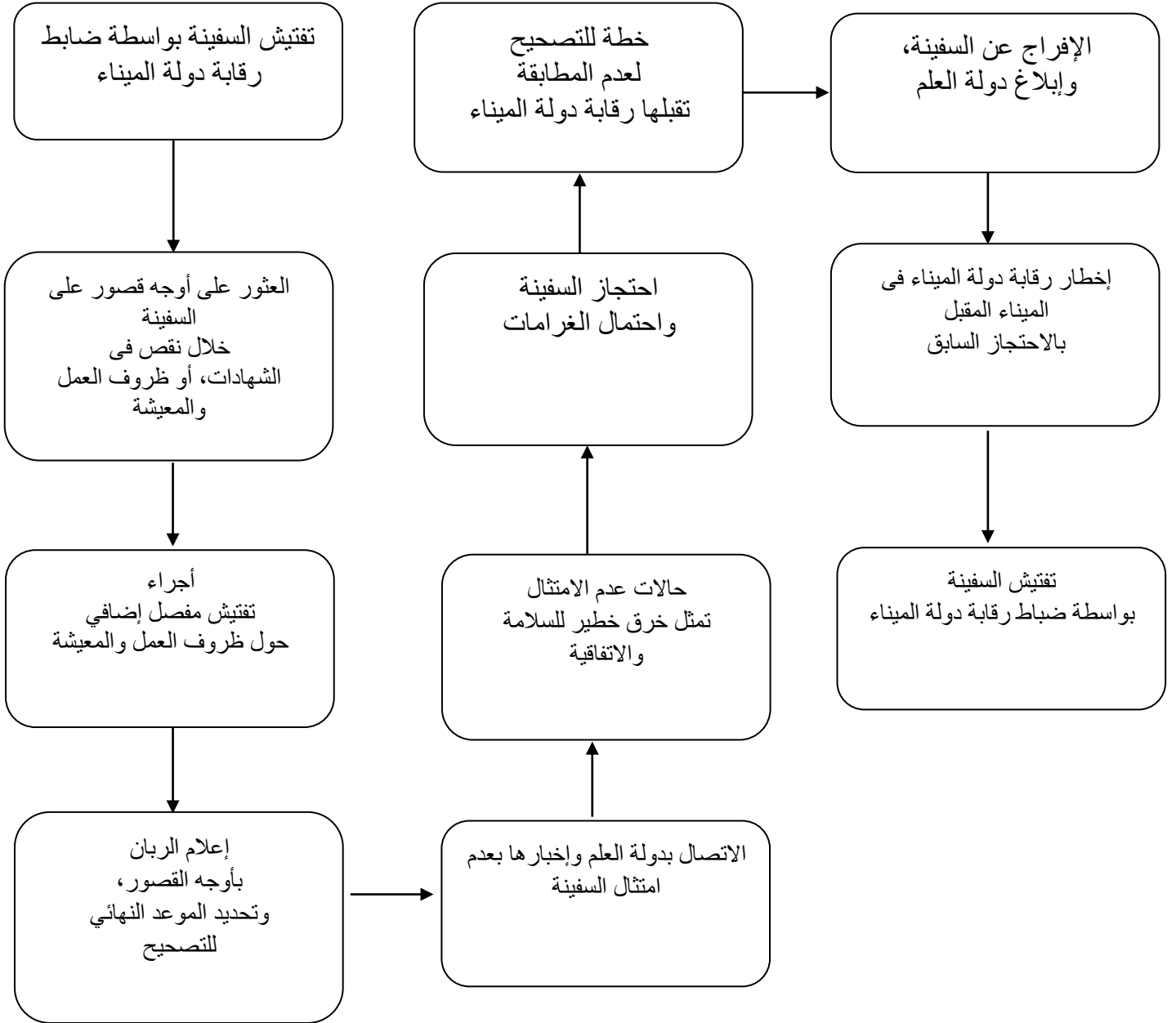
(ب) عدم المطابقة أو عدم المطابقات تشكل انتهاكاً خطيراً أو متكرراً لمتطلبات الاتفاقية (بما في ذلك حقوق البحارة، والتي يعتبر انتهاكها متعلق بتقدير مدى خطورة أوجه القصور تلك).

في كلتا الحالتين، يجب على ضابط رقابة دولة الميناء اتخاذ خطوات لضمان أن لا تبحر السفينة حتى يكون عدم المطابقة المقابل للفقرتين (أ) أو (ب) السابقتين قد تم تصحيحه، أو حتى يكون ضابط رقابة دولة الميناء قد قبل مقترح لخطة عمل لتصحيح نقاط عدم المطابقة تلك.

ينبغي ممارسة الحكم المهني لضباط رقابة دولة الميناء لتحديد ما إذا كان سيتم احتجاز السفينة حتى يتم تصحيح عدم المطابقة للنوع المشار إليه في الأمثلة المذكورة في التوجيهات، أو السماح للسفينة بالإبحار مع وجود بعض أوجه القصور على أساس وجود مقترح مقبول للتصحيح. قبل الموافقة على مقترح مالك السفينة أو الربان الخاص بتصحيح العيوب لا بد لضابط رقابة دولة الميناء أن يطمئن على أنه سيتم تنفيذه بشكل عاجل، ويوضح الشكل (7-1) ملخص لإجراءات تفتيش رقابة دولة الميناء.

احتجاز سفينة مسألة خطيرة وتتعلق بها قضايا كثيرة. وسوف يكون من المهم لضابط رقابة دولة الميناء العمل مع أطراف معنية أخرى. فمثلاً قد يطلب ضابط رقابة دولة الميناء من ممثلي مالك السفينة أو ممثلي البحارة تقديم مقترح لخطة عمل لتصحيح الوضع. وبما أنه يجب إخطار دولة العلم بالمشكلة، فإن ضباط رقابة دولة الميناء يجب عليهم أن يتعاونوا مع ممثلي إدارة دولة العلم أو المنظمات المعترف بها المسؤولة عن إصدار شهادة العمل البحري وإعلان التقيد بشروط العمل البحري.

## إجراءات تفتيش رقابة دولة الميناء



الشكل (1-7) إجراءات تفتيش رقابة دولة الميناء  
المصدر: (Spencer,2011)

## 7- 2 الاتفاق على مقترح التصحيح

إذا أعطى ضابط رقابة دولة الميناء للسفينة الإذن بالابحار للميناء التالي فيكون ذلك رهناً بتنفيذها لمقترح التصحيح هذا، ويجب على ضابط رقابة دولة الميناء عندها ضمان إبلاغ السلطة المختصة في ميناء الوصول التالي ودولة العلم.

## 7- 3 عدم السماح للسفينة بالابحار

حيثما لم يتم التوصل إلى اتفاق بشأن التصحيح، بما في ذلك الإطار الزمني لتنفيذه، يجب عدم السماح للسفينة بالابحار، ويجب على ضابط رقابة دولة الميناء فوراً وذلك عن طريق (الفاكس أو البريد الإلكتروني أو أي وسيلة اتصال مماثلة) :

- إخطار دولة العلم؛
  - دعوة ممثل دولة العلم للحضور إن أمكن،
  - وطلب الرد من دولة العلم في غضون مهلة معقولة.
  - يجب على ضابط رقابة دولة الميناء أيضاً إبلاغ منظمات ملاك السفن والبحارة المناسبة العاملة في دولة الميناء فوراً.
- وهنا قائمة بالحالات التي تستدعي حجز السفينة في توجيهات ضباط رقابة دولة الميناء الذين يقومون بتفتيشات بناء على اتفاقية العمل البحري الموحد 2006، وهي أمثلة للحالات التي تستدعي إصدار مذكرة لحجز السفينة في الميناء، وهي بسبب خطورة أو تكرار حادثة معينة.
- وجود أي بحار على السفينة دون 16 عام
  - توظيف أي بحار دون 18 عام للقيام بعمل من المرجح أن يعرض صحته أو سلامته للخطر.
  - وجود عدد غير كاف على السفينة (بعد إبعاد البحارة دون السن القانونية).
  - أي مخالفات أخرى تشكل انتهاكاً للحقوق والمبادئ الأساسية أو انتهاكاً لحقوق الضمان الاجتماعي للبحارة.
  - وجود عدم مطابقة بحيث تؤدي إلى انتهاك تلك الحقوق (على سبيل المثال تأمين سكن دون المستوى بناء على عرق أو جنس أو النشاط النقابي للبحار).
  - تكرار حالات وجود بحارة بدون وجود شهادة تثبت لياقتهم الطبية للقيام بواجباتهم.
  - تكرار وجود بحارة على نفس السفينة بدون اتفاق استخدام بحارة أو وجود بحارة لديهم اتفاق استخدام بحارة ولكن يحتوى على شروط تنكر حق البحار.
  - تكرار عمل البحارة لأكثر من الحد الأقصى لساعات العمل أو حصوله على لساعات راحة أقل من الحد الأدنى.
  - عدم عمل التهوية و/أو التبريد و/أو التدفئة بشكل كاف.
  - وجود سكن غير صحي شامل المطاعم والمرافق الصحية أو فقدان الأجهزة أو إنها لا تعمل
  - كمية ونوعية طعام ومياه الشرب غير مناسبة لطبيعة الرحلة .
  - عدم وجود دليل طبي أو أجهزة طبية على السفينة وكما هو مطلوب.

- عدم وجود طبيب على سفينة ركاب والتي تقوم برحلات دولية لأكثر من ثلاثة أيام ، وتحمل 100 مسافر أو أكثر، أو عدم وجود بحار مسؤول عن الرعاية الطبية على السفينة.
- تكرار حالات عدم دفع الرواتب أو عدم دفع الرواتب لفترة محددة من الزمن أو تزوير حسابات الرواتب أو وجود أكثر من كشف لحسابات الرواتب.

## 8- معالجة شكاوى البحارة على البر

تقع على دولة الميناء المصدقة مسئولية التفتيش على السفن التي ترفع العلم الوطني الخاص بها في الميناء وكذا تطبيق معايير الاتفاقية الجديدة على السفن التي ترفع أعلام دول غير مصدقة لتحقيق مبدأ "لا مفاضلة في المعاملة " عندما تدخل موانئ دول مصدقة، وأن يكون لديها إجراءات لمعالجة شكاوى البحارة على البر.

الفصل السادس تناول معالجة شكاوى البحارة على البر، شكوى البحار بزعم حدوث خرق لمتطلبات اتفاقية العمل البحري 2006 (بما في ذلك حقوق البحارة)، يُشجع حل المشكلة عند أدنى مستوى من خلال المشرف المباشر للبحار على السفينة، ومن ثم التسلسل القيادي، ولكن حق البحار مكفول في تقديم شكوى مباشرة إلى الربان مباشرة، أو إلى "السلطات الخارجية" مثل ممثل منظمة عمل، أو إدارة دولة العلم، أو مفتش المنظمات المعترف بها، أو مفتش رقابة دولة الميناء.

وبما أن دول العلم يمكن لها تفويض التفتيش والتحقيق إلى المنظمات المعترف بها، وبما أن التصنيف يغطي تاريخيا المعايير الهندسية والتقنية للسفينة، فباختصار فإن المنظمات المعترف بها سوف يكون لديها سلطة فحص وإصدار الشهادات والتحقيق في الشكاوى وإلزام تصحيح أوجه القصور واحتجاز السفينة، و"سحب" الشهادات.(Partner, 2012)

كما أن دور المنظمات المعترف بها في تقديم المشورة بشأن الامتثال للاتفاقية يزداد شعبية بين ملاك السفن، وهناك العديد من الملاك يبحث عن التصنيف من خلال التقييم المسبق وإصدار الشهادات بشكل تطوعي قبل دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

الشكوى ممكن أن تقدم لموظف مخول في الميناء الذي وصلت إليه السفينة التي تحمل ذلك البحار. ويجب اتخاذ الخطوات المناسبة لحماية سرية هذه الشكاوى، وينبغي على الضابط المخول تسجيل تلقي الشكوى. وبشكل عام فإن أي إجراءات لمعالجة شكاوى البحار سوف تستخدم يجب أن تضمن السرية وحماية البحار ضد احتمال الإيذاء.

كما أن بناء نظام شكاوى ناجح في الشركة يتطلب أن يكون في إطار ثقافة عدم الخوف من الانتقام. فيجب على البحار أن يشعر بالارتياح بأن أي شكوى ستثار لن تؤدي، ولن يكون هناك أي نوع من الانتقام. فمن المستحسن أن يتم تبني مثل هذه الثقافة لضمان راحة الطاقم، وبذلك يمكن جذب انتباه إدارة السفينة وإدارة الشركة لأوجه القصور. والذي يصب في مصلحة ملاك السفن بحيث يتم اكتشاف أوجه القصور الجديدة، وإلقاء الضوء عليها من خلال البحارة في أقرب فرصة، حتى تتجنب السفن الغرامات أو الاحتجاز في الموانئ.

يجب على ضباط رقابة دولة الميناء أن يأخذ على عاتقه إجراء التحقيق الأولي لتحديد ما إذا كانت الشكاوى تتعلق بظروف العمل والمعيشة على متن السفينة التي تزور الميناء وما إذا كان سيتم إجراء تفتيش أكثر تفصيلا وذلك في أعقاب إجراءات الشكاوى. ويجب أن تتم عملية تفتيش أكثر تفصيلا إذا كانت ظروف العمل والمعيشة التي يدعى أنها معيبة يمكن أن تشكل خطرا واضحا على صحة



وسلامة أو أمن البحارة أو حينما تكون هناك أسباب للاعتقاد بأن هذا القصور يشكل انتهاكا خطيرا لمتطلبات اتفاقية العمل البحري 2006 (بما في ذلك حقوق البحارة)، حتى اذا كانت المشكلة تتعلق ببحار واحد.

ينبغي على الموظف المعتمد في هذه الحالة إجراء تحقيقات أولية لمعرفة القضايا الأساسية للشكوى وتحديد العملية المناسبة الواجب اتباعها، ولاتخاذ هذا القرار فإنه يجب على ضابط رقابة دولة الميناء أن يضع في اعتباره أن الهدف من إجراءات معالجة شكوى البحارة على البر هو تسهيل وسيلة إنصاف عملية وسريعة، ويوضح الشكل (8-1) طريقة التعامل مع الشكوى على البر.

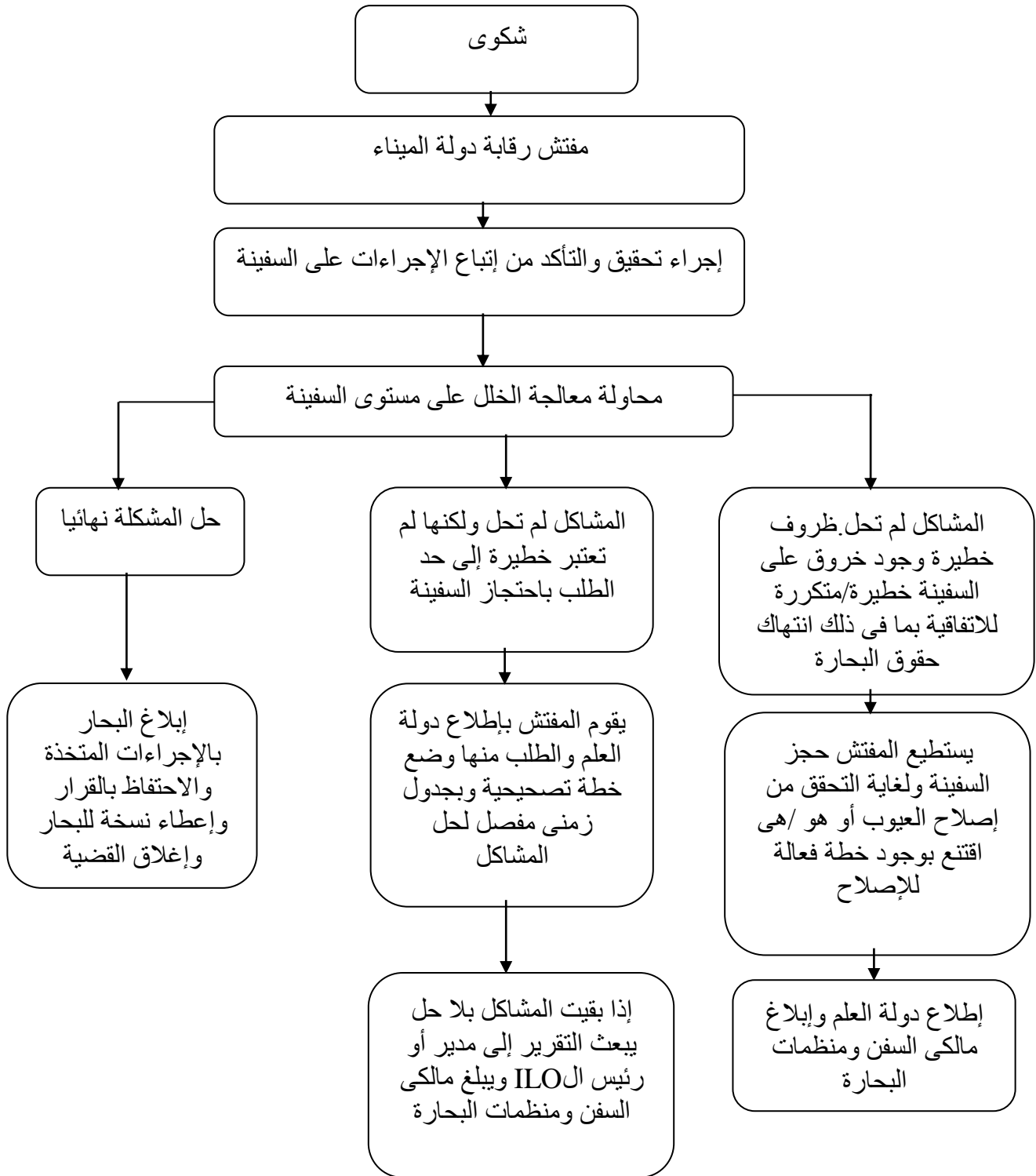
يجب على الموظف المعتمد إذا كان ذلك مناسباً أن يسعى إلى تشجيع التوصل إلى حل لتلك الشكوى على مستوى متن السفينة، كما أن التحقيق الأولي ينبغي أن يشمل دراسة ما إذا كان قد تم استخدام إجراءات الشكاوى الموجودة على متن السفينة. والذي يدعو بدوره على أهمية وجود إجراءات جيدة على السفينة لإدارة شكوى البحارة، فالمتطلبات لنظام فعال لشكاوى الطاقم يجب أن يوضع في الاعتبار كجانب هام للتكامل داخل نظام إدارة الشركة. كما يمكن استخدام نظام إلكتروني كوسيلة فعالة لتسجيل وتصنيف ومتابعة الشكاوى، وتوفير شواهد وأدلة قيمة للمفتشين حول استمرار امتثال السفينة. ويلاحظ أن البحار غير مطالب باستخدام إجراءات تقديم الشكاوى على متن السفينة وقد يكون هناك أسباب وجيهة لعدم قيامه بذلك. في حالة ما إذا كانت هذه الإجراءات لم يتم استخدامها بعد واستنتج الضابط المخول (وذلك بعد إيلاء الاعتبار الواجب للتوجيهات المنصوص عليها في الاتفاقية) أنه ينبغي أولاً استخدام هذه الإجراءات، فيجوز للضابط الامتناع عن اتخاذ أي إجراء إضافي بشأن الشكوى إلا أن يقترح أن تستفيد الشكوى من تلك الإجراءات.

في التحقيق في الشكوى فإن الربان ومالك السفينة وأي شخص آخر متدخل في الشكوى ينبغي أن يُعطى فرصة مناسبة لتقديم وإبداء وجهة نظره.

في حالات أخرى، وحينما لم يتم حل الشكوى على مستوى متن السفينة، فيجب على الموظف المعتمد أن يخطر دولة العلم والسعي (ضمن مهلة محددة) لمحاولة تقديم المشورة ووضع خطة عمل تصحيحية. وحينما تظهر دولة العلم انها سوف تتعامل مع هذه المسألة وأن لديها إجراءات فعالة وقدمت خطة عمل مقبولة، يجوز حينها للموظف المخول الامتناع عن أي دور آخر في الشكوى.

إذا لم تكن الشكوى قد تم حلها على مستوى دولة العلم ولا يظهر أن دولة العلم في وضع يمكنها من التعامل ومعالجة هذه المسألة، فيجب أن يحال تقرير الموظف المعتمد للمدير العام لمنظمة العمل الدولية، يرافقه أي رد تم تلقيه من دولة العلم في غضون المهلة المحددة. وبالمثل فإنه يجب إخطار منظمات أصحاب السفن والبحارة المناسبة في دولة الميناء. وبعد هذه الخطوة فلا ينبغي اتخاذ أي إجراء آخر بشأن تلك الشكوى في دولة الميناء. ولكن إذا ظهر (أثناء التحقيق في الشكوى) أن هناك أسباب واضحة للاعتقاد بأن ظروف العمل والمعيشة على السفينة لا تتوافق مع متطلبات الاتفاقية فإن ضابط رقابة دولة الميناء قد يقرر إجراء تفتيش أكثر تفصيلاً.

## التعامل مع الشكوى على البر



شكل (1-8) (التعامل مع الشكوى على البر)  
المصدر: (ITF, 2012)

## 9- رقابة دولة الميناء في مصر واتفاقية العمل البحري 2006

في محاولة لتحليل الفجوة بين التشريعات الوطنية واتفاقية العمل البحري 2006 لمحاولة إظهار نقاط القوة والضعف في القوانين المصرية بغرض الوصول لحلول لمشاكل تطبيق الاتفاقية، فقد تم تكوين لجنة ثلاثية بوزارة النقل (قطاع النقل البحري بالإسكندرية) شملت ممثلي ملاك السفن من الجمعية المركزية لاتحاد ملاك السفن وممثلي البحارة من النقابة العامة لأعمال النقل البحري بالإسكندرية وجمعية الخدمات الإجتماعية لضباط البحرية التجارية وممثلي الحكومة من قطاع النقل البحري ووزارة القوى العاملة والهجرة ووزارة التأمينات الاجتماعية دأبت اللجنة على تقييم الإجراءات الحالية وإمكانية الامتثال للاتفاقية الجديدة.

في ضوء نتائج تلك الاجتماعات للجنة الثلاثية التحضيرية والمتاحة في مكتبة قطاع النقل البحري بالإسكندرية لتسريع التصديق على الاتفاقية فإنه وفقا لمذكرات تفاهم رقابة دولة الميناء وهي تسعة مذكرات على مستوى العالم، ومصر هي عضو في مذكرة تفاهم رقابة دولة الميناء لدول البحر المتوسط، فإنه في مصر يجرى التفتيش في الموانئ وفقا لضوابط مذكرة التفاهم، وتعد الاتفاقية الصادرة عن منظمة العمل الدولية رقم (147) أحد بنود التفتيش الرئيسية على السفينة. ويوجد في الإدارة البحرية المختصة رقابة دولة الميناء لإجراء عملية التفتيش وهي مزودة بمفتشين تم تدريبهم للقيام بمهامهم، مع ملاحظة أن اتفاقية 2006 تحتاج لجيل جديد من المفتشين.

وقد خلصت اجتماعات اللجنة الثلاثية إلى أنه يجب إصدار تعليمات تتضمن مضمون المعايير الواردة بهذه الاتفاقية في هذا الخصوص مع ملاحظة أن التفتيش في اتفاقية 2006 تطوعي، ويجب عمل نظام للتفتيش وكذلك تدريب المفتشين والامتثال للاتفاقية في هذا الخصوص.

### 9-1 إجراءات معالجة شكاوى البحار على البر

يتم تقديم الشكاوى إلى الإدارة البحرية (الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية) وهي لديها فروع في الموانئ المصرية التي تتولى دراسة الشكاوى وإخطار دولة العلم من خلال القنوات الدبلوماسية في حالة عدم إمكانية حل المشكلة مع ريان السفينة. وخلصت اجتماعات اللجنة الثلاثية إلى أنه يجب إصدار توجيهات تفصيلية لمراعاة إخطار المدير العام لمكتب العمل الدولي في منظمة العمل الدولية.

### 9-2 مؤتمر العمالة البحرية

كما حضر الشركاء الاجتماعيين من ممثلي ملاك السفن والبحارة وكذلك ممثلي الحكومة مؤتمر (العمالة البحرية - خطوة على الطريق) بالإسكندرية في الفترة 27- 28 يونيو 2012 فضلا عن ممثلي منظمة العمل الدولية وبحضور ممثلي السودان والعراق واليمن وليبيا والذي عقد بمقر ورعاية الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري وبرعاية جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية وحضور ممثلي الجمعية العربية للملاحة ورئيس الأكاديمية العربية وكبار رجال الدولة في محاولة لتقريب وجهات النظر لتسريع التصديق على الاتفاقية ووضع التوجيهات نصب الاعتبار.

والذى يعكس أهداف اتفاقية العمل البحرى الموحد 2006 للترويج لاتفاقية واحدة تعالج كل مشاكل العمل اللائق والذى أُعد في صك قانوني بلغة واضحة بقدر الإمكان حتي تكون محتوياته قادرة على الوصول إلى هؤلاء المتأثرين بها ولتوحيد الممارسة على أرض الواقع لكل الاطراف المعنية سواء حكومات أو شركاء اجتماعيين، أو أكاديميات، أو مؤسسات تدريب للارتقاء بالصناعة البحرية والتركيز على جملة أمور منها توحيد عمليات تفتيش رقابة دولة الميناء وفي هذا الإطار فإن الاتفاقية وبالتبعية التوجيهات لرقابة دولة الميناء سيكون لها التأثير الإيجابي لمفتشي العمل البحريين كما سيكون هناك مرجع أساسي وحيد للجميع بدلاً من الوضع الراهن والذى سيُعطى المفتشين ثقة بالنفس أثناء عمليات التفتيش وخاصية العمل الموحد على المستوى الدولي، فضلاً عن جعل البحارة على علم بأحكام الاتفاقية، وبالتبعية سوف يكونون أكثر وعياً بحقوقهم.

### 10- النتائج

تفتيش رقابة دولة الميناء على مستوى العالم متفاوت ومع تطبيق اتفاقية العمل البحرى الموحد 2006 والأخذ في الاعتبار التوجيهات لرقابة دولة الميناء الصادرة عن منظمة العمل الدولي فإن ذلك سوف يؤدي إلى أن الدول التي سوف تصدق على الاتفاقية يجوز لها تقنين متطلبات اتفاقية 2006 في قانونها الوطني وتدريب مفتشي رقابة دولة الميناء لديها بما يتناسب مع متطلبات الاتفاقية، مما يؤدي إلى وجود مرجع موحد للتفتيش وتوحيد الممارسة على أرض الواقع كما أن مصر لديها بعض الآليات الخاصة بتفتيش رقابة دولة الميناء ولكن لا ترقى إلى متطلبات اتفاقية العمل البحرى الموحد 2006 كما أن الشركات الملاحية عليها جزء من الالتزام.

### 11- التوصيات

بدخول اتفاقية العمل البحرى الموحد 2006 حيز التنفيذ سيتم تشجيع رقابة دولة الميناء لإنشاء فرص متكافئة بين أفراد الصناعة البحرية عن طريق التحقق من معايير العمل على سفن الدول غير المصدقة لتطبيق مبدأ (لا مفاضلة في المعاملة). فيمكن تعديل التشريعات الوطنية والأخذ بعين الاعتبار التوجيهات لرقابة دولة الميناء الصادرة عن منظمة العمل الدولي حتى يكون هناك مرجع موحد للتفتيش على المستوى الوطني والعالمي ووضع نظام للتفتيش وتدريب المفتشين طبقاً لمتطلبات اتفاقية العمل البحرى الموحد 2006 .

يجب على الدولة العمل على تقليل المخاطر ولتبدأ من الآن وذلك بتقييم مدى توافر سبل الانتصاف القضائية بموجب قانون جمهورية مصر العربية، ووضع خطة للاستجابة السريعة تهدف إلى تخفيف خطر احتجاز السفن في الموانئ الأجنبية، والمساعدة في إجراء تحقيقات على السفن، وعمل خطوات استباقية للإجراءات القانونية المستقبلية، وتعيين فريق للاستجابة من خريجي الدراسات العليا.

### 12- المراجع

- ITF, (2012): اتفاقية العمل البحرى 2006، ميثاق حقوق البحارة، الاتحاد الدولي لعمال النقل للنشر، لندن.
- Austin P. Olney Partner, (2012): "10 IMPORTANT THINGS TO KNOW ABOUT THE MLC 2006", CLIA Leadership Forum, 14 November 2012, Holland.
- ILO, (2009). Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006, International Labour Office Geneva, Switzerland.

- Sabine Knappa; Philip Hans Franses, (2009), A global view on port state control: econometric analysis of the differences across port state control regimes, October 2009 Econometric Institute, Erasmus University, Rotterdam, Holland.
- Transport Reviews, (2009), "Visualization of Differences in Treatment of Safety Inspections across Port State Control Regimes": A Case for Increased Harmonization Efforts, Transport Reviews, A Transnational Transdisciplinary Journal, Volume 29, Issue 4 July 2009 , pages 499 – 514, Oxon, UK.
- Chris Spencer, (2011): STANDARD SAFETY, THE MLC 2006 SPECIAL EDITION, March 2011, managers' London agents: Charles Taylor & Co. Limited, London, WC2R 3AA, England.

مواقع الإنترنت

- ILO, (2008): PROGRAMME OF MEETINGS, No. 2(Rev.), [http://www.ilo.org-wcmosp5-groups-public-@ed\\_norm-@relconf-documents-meetingdocument-wcms\\_092053.pdf](http://www.ilo.org-wcmosp5-groups-public-@ed_norm-@relconf-documents-meetingdocument-wcms_092053.pdf), Cited on 17th may - 2012 Available on line.
- Pomorci,(2011):[http://www.pomorci.com/Edukacija/80100/Basics%20of%20Port%20State%20Control%20\(PSC\).pdf](http://www.pomorci.com/Edukacija/80100/Basics%20of%20Port%20State%20Control%20(PSC).pdf), Cited on 17th February - 2012 Available on line.