

توحيد ممارسة تفتيش دولة العلم
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

The International Labour Organization (ILO) has adopted the "Maritime Labour Convention 2006" (MLC 2006) on 2006. A Maritime Labour Certificate (MLC) and Declaration of Maritime Labour Compliance (DMLC) with ship owners' measures for ongoing compliance with convention required to document compliance with the convention on all ships above 500 tons in international trade.

Each ratifying state must establish an effective system for implementation and enforcement of the standards of the convention. Verification of compliance and issuance of the certificates may be delegated to Recognized Organizations.

According to ILO News, the MLC 2006 will enter into force in 20-08-2013. This means that more than 1.2 million seafarer will be covered by the subject convention.

The MLC 2006 establishes minimum requirements for almost all aspects of working and living conditions for seafarers including conditions of employment, hours of work and rest, accommodation, recreational facilities, food and catering, health protection, medical care, welfare and social security protection.

This research paper clarifies that there are deficiencies related to working and living conditions onboard ships which lies under the responsibility of the flag State, according to Port State Control statistics.

Port State Control inspections indicates how efficient the Flag State implement the international standards on their vessels, which must be applied equally to all ships globally; the existence of those deficiencies proves that there are differences in flag State inspection practices.

To consolidate inspection processes on ships under the MLC 2006, the ILO has adopted guidelines for inspection, flag States has to take these guidelines into consideration which include main points to uniform and harmonize the implementation process, to avoid that their ships lie under the risk of detention or banning from visiting foreign ports. This research paper also discusses the flag State inspection in Egypt in the current situation in contrast to "MLC 2006".

المستخلص

اعتمدت منظمة العمل الدولية "اتفاقية العمل البحري MLC 2006 عام 2006. التي تطالب بشهادة العمل البحري وإعلان التقييد بشروط العمل البحري الذي يوضح خطط ملاك السفن لضمان استمرار الامتثال للاتفاقية واللازمة لتوثيق الامتثال للاتفاقية للسفن أكثر من 500 طن وتعمل في التجارة الدولية. يجب على كل دولة تصدق على اتفاقية 2006 إنشاء نظام فعال لتنفيذ معايير الاتفاقية. ويجوز تفويض التحقق من الامتثال وإصدار الشهادات إلى المنظمات المعترف بها، ووفقاً لأخبار منظمة العمل الدولية فإن MLC2006 ستدخل حيز التنفيذ في 20-08-2013 والتي ستغطي أكثر من 1.2 مليون بحار.

تحدد MLC 2006 الحد الأدنى من المتطلبات لجميع الجوانب المتعلقة بظروف العمل والمعيشة للبحارة بما في ذلك شروط التوظيف وساعات العمل والراحة والإقامة، ومرافق الترفيه، والأغذية والمطاعم، والحماية الصحية والرعاية الطبية، والرفاهية وحماية الضمان الاجتماعي.

تظهر الورقة البحثية وجود قصور تتعلق بظروف العمل والمعيشة على السفن والتي هي مسئولية رقابة دولة العلم، ويؤكد ذلك إحصائيات رقابة دولة الميناء، التي تعتبر مؤشر الأداء لدول العلم في تطبيق المعايير الدولية على سفنها، والتي يجب أن تطبق بشكل متساوي لجميع السفن على المستوى العالمي، وجود أوجه القصور تلك تؤكد اختلاف ممارسات تفتيش دول العلم على أرض الواقع.

ولتوحيد عمليات التفتيش على السفن في ظل اتفاقية العمل البحري 2006 أصدرت منظمة العمل الدولية توجيهات للتفتيش، بما يلزم دول العلم أخذ هذه التوجيهات في الاعتبار والتي تتضمن أهم النقاط لتوحيد وتنسيق الممارسة، وتجنب سفنها التعرض لخطر الاحتجاز أو الحرمان من زيارة الموانئ الأجنبية، وتناقش الورقة الوضع الحالي في مصر المتعلق بتفتيش دولة العلم في ظل اتفاقية العمل البحري 2006.

1- مقدمة:

معظم التجارة العالمية تنقل عن طريق السفن بالبحر، مما جعل السفينة والبحار من أساسيات الحياة ولا يمكن الاستغناء عنهم، فنقل البضائع عن طريق البحر هو الصناعة العالمية الأولى. البحارة هم من نعتبرهم حقا القوى العاملة الدولية الأولى على مستوى العالم. البحارة هم حلقة وصل حيوية لشحن آمن ومأمون. الروابط بين السفن والبحارة معترف بها من قبل اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 في قانون البحار، ولكي يعمل البحارة بشكل جيد فيجب أن توفر لهم ظروف عمل ومعيشة لائقة، والذي بدوره يقوم بالحفاظ على القوى البحرية العاملة بشكل مستمر على أفضل وجه ممكن والذي يؤكد على ضمان السلامة والأمن وحماية البيئة البحرية، كما يؤدي إلى ضمان مستوى من المعايير الواضحة والصريحة التي يجب على جميع أصحاب السفن الاذعان لها لتحقيق المنافسة العادلة وتكافؤ الفرص فيما بينهم، ومن المهم ذكره أن العمل اللائق من الحقوق الأساسية للإنسان. المهمة الرئيسية لجميع المسؤولين عن رفاة البحارة تقليل أو بشكل مثالي إزالة العوامل السلبية على قدر الامكان. ومن المعروف أن هناك العديد من التغييرات قد طرأت على صناعة النقل البحري، ومع التسجيل المفتوح في دول أعلام الموانئ وعدم امتثال بعض السفن للمتطلبات الدولية أدى إلى ظهور مشاكل للبحارة تتعلق بظروف العمل والمعيشة، وكان هناك العديد من الإجراءات التي اتخذتها الدول والمنظمات الدولية لحل تلك المشاكل.

2- قصور في أداء تفتيش دول العلم

إنها حقيقة أن معظم أهم الدول التي تسجل السفن على مستوى العالم قد أصبحوا كذلك بسبب جذبهم للسفن التي تنتمي إلى فئة ملكية المنفعة والتي لا تهتم بالتفتيش والامتثال للمتطلبات الدولية. 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 وظهور مشاكل أخرى لدول الميناء، وبرز دور رقابة دولة الميناء الذي هو نظام من إجراءات التفتيش المتناغمة والذي صمم لاستهداف السفن دون المستوى لاستبعادها في نهاية المطاف. (pomorci.2011)

3- رقابة دولة الميناء

يعتبر نظام رقابة دولة الميناء أداة لقياس أداء دول العلم ويعود أصل نظام رقابة دولة الميناء إلى مذكرة تفاهم لاهاي، فنتيجة للاهتمام المتزايد في زيادة عدد السفن الأجنبية الزائرة للموانئ الأوروبية فقد قاد ذلك دول من الشمال وهي بلجيكا، الدانمارك، فرنسا، وألمانيا، وهولندا، والنرويج، السويد، والمملكة المتحدة للاتفاق على توقيع مذكرة تفاهم لاهاي، وذلك في 2 مارس عام 1978، وتهدف هذه الاتفاقية إلى تبادل المعلومات والتأكد من أن السفن الأجنبية الزائرة لموانئها تمتثل لمتطلبات اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 147 والتي تسمى اتفاقية الملاحة التجارية "المعايير الدنيا" والتي تم إقرارها عام 1976 وذلك فيما يتعلق بظروف العمل والمعيشة على متن السفن الزائرة.

وبعد حادث السفينة Amoco Cadiz عام 1978 والذي تسبب في تسرب 220000 طن من الزيت الخام بالقرب من السواحل الفرنسية والذي دعا الدول الأوروبية لتطوير مذكرة تفاهم لاهاي في باريس عام 1980 لاقصاء السفن دون المستوى في اجتماع مكون من 13 دولة أوروبية وممثلين عن اللجنة

الأوروبية وممثلين عن المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولي، وفي الاجتماع الثاني في باريس عام 1982 تم التوقيع على مذكرة تفاهم باريس وبذلك يكون هذا الاتفاق قد حل محل مذكرة تفاهم لاهاي.

ومنذ ذلك الحين تم إعداد اتفاقات إقليمية أخرى في أمريكا اللاتينية وآسيا، والمحيط الهندي، ومنطقة البحر الكاريبي والبحر المتوسط، ومؤخراً اتفاق غرب ووسط أفريقيا والبحر الأسود، ولا ننسى دور خفر السواحل الأمريكي (USCG, 2011). (Med MoU, PSC)

إن رقابة دولة الميناء هي من أحكام الرقابة على السفن في الموانئ التي حدث لها تطوير حقيقي في ظل العديد من اتفاقات التعاون الإقليمي ومذكرات التفاهم memoranda of understanding (MOUs) هذه التنظيمات الإقليمية قد أثبتت أنها فعالة في العديد من مناطق الشحن، كوسيلة لضمان مواصلة السفن استيفاء المعايير الدولية بين عمليات تفتيش دولة العلم وإصدار الشهادات. (ILO, 2009)

الأمانة العامة لمذكرة تفاهم باريس تقوم بدور قيادي لتنسيق إجراءاتها دولياً مع الأنظمة الأخرى لرقابة دولة الميناء وتنسيق الطريقة التي يتم بها استهداف السفن للتفتيش، والذي من شأنه أن يعزز من فعالية كل البرامج الإقليمية لرقابة دولة الميناء ويساعد على دعم متطلبات الاتفاقيات الدولية.

3-1 مذكرة تفاهم باريس

تلعب رقابة دولة الميناء دوراً قوياً في مجال النقل البحري الدولي فهو نظام لمراقبة سلامة السفن، تعتبر مذكرة تفاهم باريس الخاصة برقابة الدولة على السفن الأجنبية بالميناء رائدة لكل مذكرات التفاهم التسعة التي تغطي العالم الآن حيث أنها الأقدم وتحقق كل النسب المئوية المستهدفة للأداء وبالتالي فهي معيار الأداء لباقي الاتفاقيات الدولية، وهذا بناء على التقارير الإحصائية السنوية الصادرة عن مذكرة تفاهم باريس (العضوية الحالية تضم 27 دولة عضو)، كما تعتبر مذكرة تفاهم باريس مؤشر على أداء دول العلم في جميع أنحاء العالم، فهي تعرض أداء دول العلم في جميع أنحاء العالم وتقوم بتصنيفها إلى قوائم "بيضاء ورمادية وسوداء".

3-2 القوائم البيضاء والرمادية والسوداء

التقرير السنوي لمذكرة تفاهم باريس لعام 2011 الصادر في يوليو 2012 حوى معلومات قيمة ويعرض القوائم البيضاء والرمادية والسوداء لتصنيف مجموعة كاملة من دول العلم من دول ذات كفاءة عالية في الأداء إلى متوسطة إلى ضعيفة الأداء والتي تصنف على أنها عالية المخاطر أو عالية جداً. ويكون ذلك اعتماداً على عدد عمليات التفتيش والاحتجازات على مدى 3 سنوات لدولة العلم خلال ما لا يقل عن 30 عملية تفتيش في تلك الفترة.

"القائمة البيضاء" تمثل دول العلم الأعلى أداءً أي [أقل عدد من الاحتجازات] للسفن. أما "القائمة الرمادية" تظهر أعلام الدول متوسطة الأداء، وظهرهم في هذه القائمة الرمادية يمكن أن يكون بمثابة حافز لهم لتحسين أدائهم والانتقال إلى "القائمة البيضاء". في نفس الوقت الدول التي في أدنى "القائمة الرمادية" يجب أن تحرص على عدم إهمال السيطرة على سفنها حتى لا ينتهي بهم المطاف إلى "القائمة السوداء" في العام المقبل. ويظهر التقرير تصنيف 80 دولة علم منها 43 دولة علم في "القائمة البيضاء" و 20 في "القائمة الرمادية" من بينها مصر و 17 في "القائمة السوداء".

القائمة السوداء تظهر أقل الدول أداء والتي تصنف على أنها عالية الخطورة جدا، والتي كانت في التقرير ليبيا وبوليفيا وتوغو. والدول الجديدة على "القائمة السوداء" كانت هندوراس ودومينيكا والتي صنفت على أنها دول ذات (الخطر المتوسط) ومنها أيضا سوريا ولبنان وأذربيجان وأوكرانيا وجورجيا، أما الدول عالية الخطورة كانت ألبانيا وتنزانيا سيراليون.

برغم أن تقرير 2011 يظهر انخفاض عدد حالات احتجاز السفن بشكل ملحوظ من 790 في عام 2010 إلى 688 في 2011 إلا أن نسبة الاحتجاز قد وصلت إلى 3.6% في عام 2011، تم خلال عام 2011 إجراء 1,327 عملية تفتيش تم خلالها احتجاز 158 سفينة ترفع علم دول مصنفة على أنها في القائمة السوداء بمعدل احتجاز للسفن 11.45% ، أما السفن التي ترفع أعلام دول مدرجة في القائمة الرمادية فكان معدل الاحتجاز 7.11% أثناء إجراء (1,181 عملية تفتيش واحتجاز 84 سفينة)، أما بالنسبة للسفن التي ترفع أعلام دول مدرجة في القائمة البيضاء فكان معدل الاحتجاز 2.65% أثناء إجراء (16,829 عملية تفتيش واحتجاز 446 سفينة).

إجمالي عدد حرمان السفن من زيارة منطقة مذكرة تفاهم باريس في عام 2011 بلغ 20 سفينة. أي زيادة قدرها 13 سفينة أكثر مقارنة بالعام السابق. وكان السبب الأكثر شيوعا للحرمان في عام 2011 تعدد حالات الاحتجاز.

كما أظهر التقرير أن أوجه القصور في مجالات مثل الشهادات والوثائق، ومكافحة الحريق وسلامة الملاحة وظروف العمل والمعيشة تمثل حوالي 55% من إجمالي أوجه القصور، كانت أوجه القصور في ظروف العمل 5,252 حالة بنسبة 10.27% وأوجه القصور في ظروف المعيشة 2,313 حالة بنسبة 4.52% وأوجه القصور في الشهادات 3,491 بنسبة 6.83% .

كما يتم تفويض المنظمات المعترف بها من قبل دول العلم وتقوم بتنفيذ معظم المسوحات القانونية نيابة عن دول العلم، لهذا السبب كان من المهم مراقبة أدائها، ويظهر التقرير أن أفضل أداء للمنظمات المعترف بها خلال الفترة 2009-2011 هو (American Bureau of Shipping (ABS) ، يليه (Det Norske Veritas (DNV) وهيئة التصنيف الصينية. أما أسوأ أداء للمنظمات المعترف بها هو (Phoenix Register of Shipping (PHRS)، والذي يقع في بيرايوس في اليونان ثم (International Register of Shipping (Albania) (RSA) يليها (International Register of Shipping (USA) (IS).

ولزيادة الوعي العام حول السفن غير الآمنة المحتجزة من قبل رقابة دولة الميناء، وبصفة خاصة الاحتجازات الخطيرة فيتم نشرها على (الإنترنت) تحت عنوان 'Caught in the Net'. ويتم وصف هذه الاعتقالات بالتفصيل وبالصور، في عام 2011 نشرت تفاصيل حول السفن التالية: Celine Anna N, Abit Beser, Grace S, Friendship وكل هذه الشواهد تؤكد اختلاف ممارسات تفتيش دول العلم على أرض الواقع.

4- اتفاقية جديدة لتوحيد معايير العمل البحري

منذ عام 1920 قامت منظمة العمل الدولية باعتماد أكثر من 70 صك قانوني بشأن حماية الضمان الاجتماعي وظروف العمل والمعيشة للبحارة وعلى الرغم من ذلك فلم يصدق عليها بشكل متساوي من قبل الدول. فبعض الدول صدقت عليها، وبعضها لم تصدق عليها، بل إن تنفيذها وإعمالها غير متساوي أيضا والذي لم يعكس الطبيعة العالمية للصناعة البحرية.

فى 2001 طلب ممثلى ملاك السفن والبّحّارة الدوليين من منظمة العمل الدولية إنشاء أداة قانونية شاملة يمكن تطبيقها عالميا سهلة الفهم يسهل تحديثها ويمكن إعمالها وتنفيذها بشكل متساو لتوحيد الممارسة.

ففى 23 فبراير عام 2006 وفى دورته الرابعة والتسعين (الدورة البحرية العاشرة) وبالإجماع، استطاع مؤتمر العمل الدولى وبطريقة مبدعة اخراج اتفاقية العمل البحري 2006 المكونة من مئة صفحة والتي هى اتفاقية جديدة وهامة من اتفاقيات منظمة العمل الدولية والتي وُصفت بالحدث التاريخي.

والذى يدعو إلى التفائل أن هذه الاتفاقية ستقود الطريق إلى الكيفية التي بها يمكن لاتفاقيات منظمة العمل الدولية أن توفر للناس وتقدم لهم العمل اللائق على أرض الواقع سواء كان ذلك مع البحارة فى البحر أو عمال المصانع على الأرض فى جميع أنحاء العالم.

نحن الآن فى مرحلة بناء قوة الدفع لبدء نفاذ اتفاقية منظمة العمل الدولية الأكثر ابتكارا ووصولاً للمتأثرين بها، فهى الآن لها أنياب، لأنها اتفاقية توفر للمرة الأولى الحصول على شهادة لظروف العمل وهذه المرة ظروف العمل على متن سفينة.

اتفاقية العمل البحري 2006 تسمى أيضاً الركيزة الرابعة من ركائز النظام التنظيمي البحري الدولي فعند دخولها حيز التنفيذ ستقف بجانب الركائز الثلاث الأخرى الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية وهي اتفاقيات SOLAS الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار وMARPOL الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن وSTCW الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبات للملاحين، والتي سيكون وظيفتها الأساسية دعم جودة النقل البحري والمساعدة فى إزالة أساليب النقل البحري دون المستوى.

وستمد أكثر من 1.2 مليون بحار بالحقوق والحماية العادلة والشاملة والتأمين والأمان وظروف العمل والمعيشة الكريمة. (AMSA, 2012)

الاتفاقية تجمع تقريبا معظم معايير العمل البحري فى أداة واحدة وتقوم بتوفير شامل للمبادئ والحقوق المتعلقة بظروف العمل اللائق للبحارة، وتعطى للبحارة القوة فى حق تقديم الشكوى. كما أنه سيتم تعديل محتويات الاتفاقية بطريقة مرنة أفضل من قبل، والذى سيجعلها قادرة على التماشى مع التغييرات فى معايير العمل الدولية المستقبلية.

لقد أخذت الاتفاقية نهجاً مثل الذى أخذته اتفاقية STCW الصادرة من IMO وكانت على ثلاثة أجزاء متصلة فى شكل رأسى متكامل ومترابط والذى يتمثل فى :

1- المواد

2- اللوائح والتي تعرض الأساسات والالتزامات.

3- جزئي المدونة أو جزء التطبيق أو (أساليب تطبيق هذه الاتفاقية) وهي عبارة عن تفصيلات لإنفاذ هذه اللوائح وتتكون من:

- جزء (أ) وهو عبارة عن معايير إلزامية.

- جزء (ب) والتي جاءت فى شكل توجيهات ليست إلزامية.

فبنود اللوائح والمدونة (الجزئين أ، ب) رتبّت تحت خمسة مجالات عامة أو خمسة عناوين رئيسية بنظام الأرقام التي تربط بين اللوائح والمعايير والمبادئ التوجيهية ذات الصلة المتصلة ببعضها.

بالإضافة إلى أن العنوان الخامس في الجزء (أ) الإلزامي من الكود يحتوي على ثلاثة ملاحق تبدأ بحرف الألف وهي إلزامية، والجزء (ب) غير الإلزامي من الكود يحوي ملحقاً واحداً يبدأ بحرف الباء وهو غير إلزامي حيث أنه يعطي مثلاً توجيهياً للسير على نهجه وبأخذ الاعتبار الواجب له حسب ما دُكر في الاتفاقية بموجب المادة السادسة.

اللوائح والمدونة في الاتفاقية تشمل جميع جوانب ظروف العمل والمعيشة اللائقة للبحارة، بما في ذلك المتطلبات الدنيا للبحارة للعمل على ظهر سفينة مثل الحد الأدنى للسن للعمل على ظهر سفينة، الشهادات الطبية، التدريب والمؤهلات، التعيين والتوظيف، شروط الاستخدام، عقود استخدام البحارة، الأجور، ساعات العمل وساعات الراحة، الحق في الإجازة، الإعادة إلى الوطن، تعويض البحار في حالة فقد السفينة أو غرقها، مستويات تزويد السفن بالأطعم، التطور الوظيفي وتنمية المهارات وفرص الاستخدام للبحارة.

الاتفاقية شملت أيضاً المتطلبات الدنيا في أمور أخرى مثل أماكن الإعاشة ومرافق الترفيه على السفينة والغذاء وتقديم الوجبات والرعاية الطبية على السفينة، ومسئوليات مالك السفينة، الصحة والسلامة والوقاية من الحوادث، الوصول إلى مرافق الرعاية على البر كما تناولت أيضاً الضمان الاجتماعي. كما يجب إخبار البحارة بمتطلبات الاتفاقية، لأنهم الآن لديهم الحق في تقديم شكوى حول أى ظرف من ظروف العمل والمعيشية إذا كان دون المستوى، كما يجب على ملاك السفن التأكد من أن القوانين الوطنية لدولة العلم تطبق على سفنهم.

5- حماية حقوق البحار

مع معرفة الطبيعة العالمية لقطاع النقل البحري فإن هنالك اتفاق واسع النطاق على الحاجة لوجود حماية من نوع خاص لحقوق البحارة، في الماضي كان جزء من العالم مغطى جيداً بالقوانين التي تحمي حقوق البحارة وجزء آخر من العالم لم يكن مغطى جيداً بالقوانين التي تحمي البحارة، وإذا لم يجد البحار القوانين التي تحميه في المكان الذي يتواجد فيه فلن يستطيع التصرف وأداء عمله على أكمل وجه، خاصة أن البحارة قد يستثنون من قوانين العمل الوطنية.

تضم اتفاقية العمل البحري 2006 جزء محدد ألا وهو العنوان الخامس والذي يرمي إلى حماية حقوق البحار من خلال تعزيز وعي الامتثال على كل المستويات من تفتيش دولة العلم على المستوى الوطني وحينما يتطلب إصدار شهادة لظروف العمل والمعيشة على ظهر سفينة بالإضافة لإعطاء البحار الحق في تقديم شكوى سواء على السفينة أو في البر وأيضاً تقديم شكوى في سياق نظام التفتيش الدولي المسمى برقابة دولة الميناء. ونظام التنفيذ والإنفاذ هذا مدعم بنظام منظمة العمل الدولي الإشرافي والذي ينظر إلى كيفية ومدى التزام الدول بقوانين اتفاقية العمل البحري.

كما تؤكد بأن تقوم كل دولة عضو بالنهوض بمسؤولياتها المنصوص عليها في الاتفاقية والمتعلقة بتوظيف البحارة وتعيينهم وحمايتهم.

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 الذي تسافر إليه السفينة.

الاتفاقية تطالب بشهادة العمل البحري والتي ستغطي في المستقبل القريب –أيضاً- اليخوت الكبيرة – التجارية منها والخاصة على حد سواء. وبمجرد أن تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ فيجب على جميع السفن التجارية التي تبحر دولياً تلبية متطلباتها، سواء كانت ترفع علم دولة صدقت عليها أم لا، وستخضع

السفن للتفتيش. كما أن صلاحيات المفتشين هي نفس الصلاحيات التي تخول لأولئك المفتشين الذين يفتشون بموجب ISM أو MARPOL ، بما في ذلك سلطة احتجاز السفن التي لا تمتثل لمتطلبات 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.

6- توحيد ممارسة دولة العلم

تفتيش دولة العلم على مستوى العالم متفاوت بسبب اختلاف القوانين الدولية حول معايير ظروف العمل والمعيشة على ظهر السفن، والتي لا يجب أن تكون جزء من المنافسة بين دول العلم بل ينبغي أن يكون هناك تطبيق لمعايير العمل بشكل متساو لجميع السفن في جميع دول العلم على المستوى العالمي.

ترمي اتفاقية العمل البحري 2006 إلى تفتيش جميع السفن التي تغطيها الاتفاقية بواسطة دولة العلم، التطبيق على كل السفن التي تزيد حمولتها الإجمالية عن 500 طن، وتبحر في المياه الدولية، أو بين موانئ مختلفة، فيجب أن تحمل شهادة العمل البحري وإعلان التقييد بشروط العمل البحري والذي ستقوم دولة العلم بإصداره، هذه الوثائق تظهر لضباط رقابة دولة الميناء في الموانئ الأجنبية أن السفينة تزدن لمتطلبات الاتفاقية، والذي يجعل السفن عرضة لتفتيش أكثر تفصيلا والذي قد يصل إلى الاحتجاز وحتى ضمان استيفاء متطلبات الاتفاقية .

هذا من شأنه الضغط على مالك السفينة والسفن غير الملتزمين، في الوقت الذي يوفر حافزا لأولئك الذين يمثلون لمتطلبات الاتفاقية، وبالإضافة إلى ذلك فتتضمن الاتفاقية أحكام بالألا تتلقى السفن التي ترفع علم دولة لم تصدق على الاتفاقية معاملة أكثر تفضيلا فيما يتعلق بالتفتيش في الموانئ، والذي سيساعد على ضمان تكافؤ الفرص والمنافسة العادلة لملاك السفن عالميا.

اتفاقية العمل البحري 2006 تتعامل مع معظم المواضيع الخاصة بالصناعة البحرية بشكل مجمل كما أن لها خاصية توحيد الممارسة. (ILO,2006)

7- توجيهات للتفتيش:

في إطار توحيد ممارسة تفتيش دولة العلم في ظل اتفاقية العمل البحري 2006 قامت منظمة العمل الدولية بعقد اجتماعين في جنيف عام 2008 أحدهما في الفترة ما بين 15- 19 سبتمبر وقدم فيه مقترح خاص بالتوجيهات لتفتيش دولة العلم بموجب اتفاقية العمل البحري 2006 والآخر في الفترة ما بين 22- 26 سبتمبر وقدم فيه مقترح خاص بالتوجيهات لضباط رقابة دولة الميناء لإجراء عمليات التفتيش بموجب اتفاقية العمل البحري 2006. (ILO, 2008)

هذه الاجتماعات كانت على التوالي وقد تناولت قضايا متعددة حيث أن التوجيهات لدولة العلم هي للإدارات الوطنية المسؤولة عن إصدار وتسليم أو (تجديد) شهادة العمل البحري وإعلان التقييد بشروط العمل البحري على متن السفن التي ترفع علم تلك الدولة.

التوجيهات اعتمدها منظمة العمل الدولية رسميا في سبتمبر عام 2008. (ILO, 2013)

8- التوجيهات لتوحيد ممارسة تفتيش دولة العلم

وفقاً للقرار الثالث عشر والذي اعتمده مؤتمر العمل الدولي في دورته الرابعة والتسعين (الدورة الرابعة والتسعين للجنة القانون الدولي)، فقد وضعت هذه التوجيهات الدولية لمساعدة إدارات دولة العلم لتنفيذ مسؤولياتها بشكل فعال فيما يتعلق بواجباتها المتعلقة بتفتيش السفن وإصدار الشهادات في ظل اتفاقية العمل البحري 2006.

وتهدف هذه التوجيهات لتقديم المعلومات العملية التكميلية (الإضافية) وكذلك الإرشادات لدول العلم، والتي يمكن أن تتبناها دولة العلم والتي تتماشى مع قوانينها الوطنية على وجه التحديد وكذلك غيرها من التدابير الخاصة بتنفيذ اتفاقية العمل البحري 2006.

كما تهدف أيضاً هذه التوجيهات لأن تكون المصدر العملي والذي يمكن استخدامه من قبل أي حكومة والذي سيكون مفيد بالنسبة لها.

ولأن نجاح الاتفاقية سيعتمد، من ضمن جملة أمور، على التوحيد والتناغم في تنفيذ مسؤوليات دولة العلم وفقاً لقوانين تلك الدولة، ونظراً للطبيعة العالمية لصناعة النقل البحري، فمن المهم لمفتشي دولة العلم تلقي توجيهات مناسبة لأداء واجباتهم.

كل دولة قد تكون لها ممارساتها الخاصة المتعلقة بتفتيش دولة علمها. وقد تم تصميم التوجيهات الدولية تلك لتقديم المساعدة العملية للحكومات في صياغة التوجيهات الوطنية لديها. (ILO FAQ, 2012) فهي بذلك تتضمن الإشارة لأهم النقاط التي ستساهم في توحيد ممارسة تفتيش دولة العلم.

في كل الأحوال، فإن القوانين أو اللوائح الوطنية ذات الصلة أو اتفاقات المفاوضة الجماعية أو غيرها من التدابير الخاصة بتنفيذ اتفاقية العمل البحري 2006، ينبغي النظر إليها على أنها المتطلبات الرسمية في دولة العلم تلك، كما ذكر في مقدمة التوجيهات في الفقرة الرابعة.

9- التوجيهات لعمليات تفتيش دولة العلم

التوجيهات لعمليات تفتيش دولة العلم بموجب اتفاقية العمل البحري 2006 تعتبر مورداً عالمياً هاماً لتنفيذ مسؤوليات دولة العلم في إطار اتفاقية العمل البحري 2006 والذي اعتمد من قبل منظمة العمل الدولية في سبتمبر 2008 جنبا إلى جنب مع التوجيهات لضباط رقابة دولة الميناء إجراء عمليات التفتيش بموجب اتفاقية العمل البحري 2006. هذه التوجيهات تقدم المشورة العملية لمفتشي السلطات المختصة في دولة العلم أو المنظمات المعترف بها، حول كيفية إجراء عمليات تفتيش السفن والشهادات للتحقق من الامتثال لمتطلبات الاتفاقية كما تنفذ على الصعيد الوطني.

يحتوي الفصل الأول نظرة عامة للسمات الخاصة لاتفاقية العمل البحري 2006، ومفاهيمها الأساسية. الفصل الثاني يقدم نظرة عامة عن إجراءات تفتيش السفن وإصدار الشهادات، بما في ذلك مناطق المرونة الوطنية، وعمليات الاستجابة للشكاوى. يتم توفير أداة التفتيش الرئيسية عن طريق الفصل الثالث، ويقوم بالإشارة إلى المتطلبات الأساسية التي يجب الالتزام بها، ويقدم قائمة من البنود التي تبين كيفية التحقق من المتطلبات الأساسية وأمثلة من أوجه القصور، المتصلة مع هذه المتطلبات. الفصل الرابع يقدم توجيهات بشأن الإجراءات التي ينبغي اتخاذها عندما يتم العثور على أوجه القصور وعندما يكون من الضروري إحتجاز سفينة. (ILO GL, 2013)

10- التطبيق

ذكرت التوجيهات أنه تطبق اتفاقية العمل البحري 2006 على جميع البحارة التي تعمل على السفن التي تشملها الاتفاقية. فالباحر الذى هو أى شخص يوظف أو يتداخل ويقوم بأى نشاط أو يعمل بأى صفة على متن سفينة من تلك السفن التي ستطبق اتفاقية العمل البحري 2006. وهذا يشمل مجموعة العمال الذين يتم إحضارهم على متن السفينة كعمالة إضافية ويشمل موظفى الفنادق على السفن السياحية- وأى شخص يعمل على السفينة. كل السفن المسجلة في دولة العلم، إذا كانت اتفاقية العمل البحري 2006 تغطيها، فإنها ستخضع لعملية تفتيش للتأكد من الامتثال لمتطلبات اتفاقية العمل البحري 2006

كما أنه قد تم تعريف مصطلحات كل من "بحار" و "سفينة" في اتفاقية العمل البحري 2006. فالاتفاقية تهدف للمساعدة في الوصول إلى العمل اللائق لجميع البحارة. وتحدد قائمة الحقوق والمبادئ الأساسية للبحارة فيما يتعلق بظروف العمل والمعيشة. (Pelaut, 2011)

1-10 السفن

اتفاقية العمل البحري 2006 سئطبق على جميع السفن، سواء كانت ذات ملكية عامة أو خاصة، والتي تعمل عادة في الأنشطة التجارية. ومع مراعاة أي قوانين وطنية تقول بعكس ذلك، فلن تطبق الاتفاقية على:

السفن التي تبحر بشكل حصري في المياه الداخلية أو فقط بالقرب من الشاطئ، أو فى مياه محمية أو مناطق تطبق عليها قوانين الميناء؛

كذلك السفن العاملة في الصيد أو ما شابه ذلك، والسفن تقليدية البناء مثل المراكب والسفن الشراعية. والسفن الحربية أو المساعدات البحرية.

ومن الممكن للدولة صاحبة العلم استثناء السفن التي لا تقوم برحلات دولية وحمولتها الاجمالية أقل من 200 طن من بعض المتطلبات بشرط تغطية حقوق البحارة الهامة من قبل القوانين الوطنية، والاتفاقيات الجماعية، أو أى تدابير أخرى. (ILO, 2012)

11- الامتثال والتنفيذ (تفتيش السفن وإصدار الشهادات)

دولة العلم يجب أن تتحقق، من خلال وجود نظام فعال ومنسق لعمليات التفتيش المنتظمة، والرصد وغيرها من تدابير التحكم والمراقبة، بأن السفن تزدن لمتطلبات الاتفاقية كما تم تنفيذها في القوانين أو اللوائح الوطنية، أو عقود المفاوضة الجماعية أو غيرها من التدابير أو الممارسات التي تنفذ متطلبات اتفاقية العمل البحري 2006

1-11 السفن التي يصدر لها شهادة

تصدر للسفن التي تزيد حمولتها الإجمالية عن 500 طن، وتبحر فى المياه الدولية، أو بين موانئ مختلفة، الاتفاقية تحتوي على قائمة من أربعة عشر منطقة والتي تخضع لنظام إلزامي لإصدار الشهادات. إصدار الشهادة إجباري فقط بالنسبة لبعض السفن التي يتم تغطيتها من قبل الاتفاقية وبالرغم من ذلك، فإن مالك السفينة قد يطلب أيضا أن يصدر شهادة لسفينة حتى في الحالات التي لا يشترط فيها إصدار شهادة.

الوثائق التي تم إصدارها من قبل دولة العلم، أو من قبل المنظمات المعترف بها نيابة عنها، هي شهادة العمل البحري وإعلان التقيد بشروط العمل البحري. إعلان التقيد بشروط العمل البحري يتكون من جزأين، الجزء الأول يملئ من قبل دولة العلم، ويشتمل على قوائم تبين كيفية توافق تشريعات دولة العلم مع الاتفاقية، ويشير إلى المتطلبات الوطنية ذات الصلة التي سيتم إصدار شهادة لها عندما تتفق معها. ويقوم مالك السفينة بإعداد الجزء الثاني، والذي يحدد الإجراءات التي وضعها أو سيضعها مالك السفينة والتي تضمن التطبيق المستمر على السفينة مع متطلبات دولة العلم في الجزء الأول. هاتين الوثيقتين (شهادة العمل البحري وإعلان التقيد بشروط العمل البحري) وأيضا إذا استدعى الأمر الظروف والحالة التي تشهد بهما هاتين الوثيقتين، قد تكون عرضة للتفتيش في الموانئ الأجنبية من خلال مفتشى رقابة دولة الميناء. ويمكن الاطلاع على نماذج للمستندات التي يجب أن تُحمل على السفن في الملحق المسمى (ألف 5- ثانيا) والذي يقع في نهاية العنوان الخامس من اتفاقية العمل البحري 2006.

11-2 السفن التي لا يصدر لها شهادة

السفن التي لا يصدر لها شهادة عرضة لأن تخضع للتفتيش، على فترات لا تتجاوز ثلاث سنوات، لنفس متطلبات اتفاقية العمل البحري 2006، (كما تنفذ على الصعيد الوطني) لتلك لسفن التي يصدر لها شهادة. والفرق الوحيد هو أنه لن يتم إصدار شهادة العمل البحري وإعلان التقيد بشروط العمل البحري لهذه السفن. والمتطلبات الوطنية للمناطق الأربعة عشر التي يتم الرجوع إليها في الجزء الأول من إعلان التقيد بشروط العمل البحري ستكون أيضا عرضة لعمليات تفتيش دولة العلم للسفن التي لن يصدر لها شهادة شأنها في ذلك شأن جميع المتطلبات الأخرى في الاتفاقية.

12- نظام تفتيش دولة العلم

الفصل الثاني في التوجيهات مقسم إلى قسمين. القسم الأول شمل نظرة عامة لمسؤوليات دولة العلم في نظام التفتيش، ويحتوي على معلومات فيما يتعلق بأعمال أو قرارات قد تتخذها دولة العلم أو السلطة المختصة في دولة العلم لتفتيش السفن وإصدار الشهادات، والقسم الثاني يوفر المزيد من التوجيهات المحددة في عملية تفتيش العمل البحري ومنح الشهادات في إطار الاتفاقية.

12-1 نظرة عامة لمسؤوليات دولة العلم

بعض الإجراءات المحددة يتعين اتخاذها على الصعيد العملي لدعم تنفيذ المتطلبات الوطنية على متن السفن. من النقاط الهامة لهذه التوجيهات، والخاصة بمسؤوليات تفتيش دولة العلم:

- تعيين مفتشي دولة العلم (أو المنظمات المعترف بها، إذا ما استخدمت من قبل دولة العلم، لتنفيذ بعض مهام دولة العلم)؛
- التفتيش، وإصدار وسحب شهادة العمل البحري والنموذج المكمل للجزء الأول من إعلان التقيد بشروط العمل البحري؛
- الاستجابة لشكاوى البحارة؛
- الاستجابة لطلبات الحصول على معلومات حول سفنها من سلطات رقابة دولة الميناء الأخرى؛
- اتخاذ إجراءات تنفيذية إذا تم العثور على أن السفن لا تدعن لمتطلبات الاتفاقية.

1-1-12 المطلوب من دولة العلم

مطلوب من دولة العلم إنشاء نظام تفتيش فعال للتفتيش ومنح الشهادات لظروف العمل البحري على السفن التي ترفع علمها. وهذا ينطوي على مجموعة واسعة من المسائل بما في ذلك:

- إعداد الوثائق وتطويرها؛
- تعيين ووجود عدد كاف من المفتشين المؤهلين من حيث (التدريب والكفاءة)؛
- وضع وتطوير قواعد أو لوائح تنص على ما يخص المفتشين من تمكين وسلطة واستقلالية؛
- توجيهات بشأن المهام والسرية للمفتشين؛
- إصدار تحديد الهوية (أوراق الاعتماد)؛
- الإبلاغ عن المسؤوليات بتقارير؛
- تفويض بعض جوانب نظام التفتيش إلى المنظمات المعترف بها (إذا تم استخدام المنظمات المعترف بها)؛
- وعليها التحقق من الشكاوى المقدمة على أسس سليمة. وإنشاء سياسة وطريقة عملية للتلقي والاستجابة للشكاوى أو طلبات الحصول على المعلومات وتكون واضحة للبحارة. وإذا وجد مفتش دولة العلم خروق واضحة لشروط الاتفاقية فيإمكانه منع السفينة من مغادرة الميناء وحتى حل المشكلة. القضايا التي تعتبر خرقاً جدياً للاتفاقية هي قضايا حقوق البحارة (مثل عدم دفع الرواتب)، والحالات التي تشكل خطراً واضحاً على السلامة والصحة والأمن.

12- 1-2 نظام الشهادات الوثائقي

تطالب الاتفاقية بإصدار بعض الوثائق كما يلي:

1-2- 1-12 شهادة العمل البحري (اللائحة 3-1-5)

يجوز إصدار شهادة العمل البحري لفترة لا تتجاوز خمس سنوات. ويمكن إصدارها من قبل السلطة المختصة أو من قبل المنظمات المعترف بها المأذون لها نيابة عنها، بعد الانتهاء من عملية تفتيش مرضية للمتطلبات الوطنية للمناطق الأربعة عشر المدرجة في العنوان الخامس في الملحق المسمى (ألف-5-أولاً). ويتعين أن يرفق بها إعلان التقييد بشروط العمل البحري لتكون سارية المفعول.

12- 2-2-1-12 شهادة العمل البحري المؤقتة (اللائحة 3-1-5)

المعيار (ألف-3-1-5) من الاتفاقية في الفقرات 5 و6 و7 و8، حدد بالتفصيل الظروف التي يمكن فيها إصدار شهادة العمل البحري المؤقتة. ويمكن أن تصدر مثل هذه الشهادة مرة واحدة فقط مع صلاحية أقصاها ستة أشهر. ولا يلزم إصدار إعلان التقييد بشروط العمل البحري عن فترة صلاحية الشهادة المؤقتة. ويجب إجراء التفتيش قبل انتهاء مدة صلاحية الشهادة المؤقتة لتمكين إصدار شهادة العمل البحري.

12- 3-2-1-12 إعلان التقييد بشروط العمل البحري

12- 1-3-2-1-12 إعلان التقييد بشروط العمل البحري (الجزء الأول)

إعلان التقييد بشروط العمل البحري الجزء الأول - الجزء الأول يجب أن يملئ بواسطة السلطة المختصة. ويحتوي على مرجع مفصل للمتطلبات الوطنية ذات الصلة المنفذة للاتفاقية. وعلى وجه

الخصوص، فينبغي أن يشير بوضوح للمكان، إذا حدث ذلك، الذي تم فيه تضخيم وزيادة المتطلبات الوطنية لاتفاقية العمل البحري 2006. ويجب تحديد أي متطلبات وطنية معادلة في جوهرها وكما أن أى إعفاءات تمنحها دولة العلم يجب تحديدها في إعلان التقيد بشروط العمل البحري الجزء الأول، انظر المعيار ألف 5-1-3 الفقرة العاشرة، عن محتويات الجزء الأول مع توجيهات إضافية في المبدأ التوجيهي باء 5-1-3، الفقرة الأولى. ويوجد مثال للكيفية التي يمكن أن يملأ ويفصل بها في العنوان الخامس، في الملحق المسمى (باء 5-أولا).

12-1-2-3-2 إعلان التقيد بشروط العمل البحري (الجزء الثاني)

إعلان التقيد بشروط العمل البحري- الجزء الثاني يجب أن يملأ بواسطة مالك السفينة، ويجب أن يحدد التدابير المتخذة لضمان الامتثال المستمر مع المتطلبات الوطنية بين عمليات التفتيش، والتدابير المقترحة لضمان وجود تحسين مستمر. الجزء الثاني عرضة للتفتيش قبل إصدار شهادة من السلطة المختصة أو المنظمات المعترف بها نيابة عنها. انظر المعيار (ألف 5-1-3) الفقرة العاشرة، بخصوص محتويات الجزء الثاني مع توجيهات إضافية في المبدأ التوجيهي (باء 5-1-3) ، الفقرات 2 و3 و4. انظر العنوان الخامس من الاتفاقية، في الملحق المسمى (باء 5 أولا) ، للحصول على مثال للكيفية التي يمكن أن يملأ ويفصل بها.

12-1-2-4 تفويض المنظمات المعترف بها

في ظل اللائحة (5-1-1)، الفقرة الثالثة، فإن المؤسسات العامة أو غيرها من المنظمات، التي قد يعترف بها بأنها مختصة ومستقلة، قد يؤذن لها، وفقا للاتفاقية، من قبل دولة العلم للقيام بعمليات التفتيش أو إصدار الشهادات أو القيام بالأمرين معا نيابة عنها. والتي يطلق عليها "المنظمات المعترف بها" في اتفاقية العمل البحري 2006 .

عندما يتم تعيين المنظمات المعترف بها، فإن دولة العلم (أو سلطتها المختصة) تحتاج إلى تحديد نطاق ومدى دور المنظمات المعترف بها فيما يتعلق بالتحقق من المتطلبات الوطنية. وبالرغم من أن تركيز المنظمات المعترف بها ينصب على اكتشاف الأخطاء وأوجه القصور المحتمل حدوثها على سفينة بواسطة البحارة وتقوم بإرسال ذلك بتقرير لدولة العلم، إلا أن التحقيق في الشكاوى التي قدمت إلى دولة العلم فيما يتعلق بسفنها أو تطبيق المتطلبات الوطنية المنفذة لاتفاقية العمل البحري 2006، فينبغي أن تتم معالجتها بواسطة السلطة المختصة في كل دولة علم. وينبغي أيضا أن تتاح للبحارة المعلومات عن دور المنظمات المعترف بها ونطاق سلطتها في حال وجود شكوى لديهم.

معلومات حول عدم المطابقة أو أوجه القصور الخطيرة للأوضاع على متن سفينة أو التنفيذ على السفينة لإعلان التقيد بشروط العمل البحري- الجزء الثاني قد تأتي من عدد من المصادر بما في ذلك قضايا قد أثرت مع المنظمات المعترف بها من قبل البحارة أثناء عملية تفتيش.

ومن المتوقع لدولة العلم أن يكون لديها طريقة عملية للتلقي والاستجابة للشكاوى من هذا القبيل. كما تقع على عاتق دولة العلم مسؤولية تلقي الشكاوى والتحقيق فيها واتخاذ إجراءات تنفيذ مناسبة. كما يجوز للمنظمات المعترف بها في بعض الأحوال أن تكون مخولة بشكل خاص للتحقيق في شكوى معينة من قبل دولة العلم، ولكن المسؤولية عن حل الشكاوى لا تزال بيد دولة العلم.

12- 2 تفتيش العمل البحري

يمكن تقسيم عملية تفتيش العمل البحري إلى قسمين الأول يتعلق بالأشياء المادية مثل ظروف سكن ومطبخ البحارة، والقسم الثاني يتعلق بغيرها من عناصر العمل اللائق أو القضايا الإنسانية والتنشغيلية مثل دفع الأجور، وعقود توظيف البحارة، الحد الأدنى للسن، وإصدار الشهادات الطبية وساعات العمل أو الراحة.

بعض مجالات الاهتمام، مثل السلامة والصحة المهنية نجدها متداخلة، والتي تنطوي على بعض الجوانب المادية مثل (البناء/معدات الحماية)، والممارسات التشغيلية على سفينة. لإجراء فحص مرض والانتهاك منه، فمن المحتمل أن يحتاج المفتش الى استخدام استراتيجيات مختلفة والتي تشمل مراجعة المستندات، الملاحظة البصرية، مناقشات عامة ومقابلات خاصة مع البحارة. عندما يجرى المفتش مقابلات مع البحارة، فسيحتاج أن يكون حساسا حول ما يمكن اعتباره مسائل شخصية أو مثيرة للجدل.

بالإضافة لمراجعة إعلان التقييد بشروط العمل البحري- الجزء الثاني لسفينة، خاصة في حالة التفتيش الأولي، فينبغي لمفتش دولة العلم مراجعة مصادر معلومات مختلفة للحصول على فهم لتاريخ السفينة (إذا كان ذلك عمليا).

فيما يتعلق بالسفن الحالية سواء كان يصدر لها أو لا يصدر لها شهادة فإنه قبل إجراء وتنفيذ عملية تفتيش لسفينة، فينبغي على مفتش دولة العلم التأكد من خلال مصادر المعلومات المتاحة فيما إذا كان هناك أي أوجه قصور خطيرة والتي لم يتم معالجتها وتناولها من قبل مالك السفينة. إذا كان هناك أي أوجه قصور خطيرة معلقة لم يتم التصدي لها من قبل مالك السفينة فينبغي عندئذ لمفتش دولة العلم أو السلطة المختصة اتخاذ الإجراءات التنفيذية فيما يتعلق بتصحيحها في وقت مناسب.

ويجب على مفتش دولة العلم أيضا أن يكون على علم بأي تحديدات وقرارات وطنية، وإعفاءات، وأحكام معادلة في جوهرها واختلافات والتي قامت بها دولة العلم في إطار اتفاقية العمل البحري 2006.

وينبغي أن تكون شهادة العمل البحري وإعلان التقييد بشروط العمل البحري المرفق (حيثما تتوفر للسفن الحالية) هي نقطة الانطلاق لعمليات التفتيش لدولة العلم للسفن التي يصدر لها شهادة. بالنسبة للسفن التي لا يصدر لها شهادة (وما لم يتم طلب إصدار شهادة لها)، فإن متطلبات القوانين واللوائح الوطنية أو عقود المفاوضة الجماعية أو غيرها من التدابير التي تنفذ اتفاقية العمل البحري 2006، فهي نقطة الانطلاق لعمليات التفتيش لدولة العلم.

في كلتا الحالتين (سواء كانت السفينة يصدر أو لا يصدر لها شهادة) فهناك بالإضافة إلى الأربعة عشر منطقة والخاضعة لإصدار شهادة مسائل أخرى عديدة والتي تحتاج أيضا إلى أن يتم فحصها.

في حالة السفن التي تحمل شهادة العمل البحري، فإنه من المهم قبل أن يبدأ التفتيش الأولي، أو أي تفتيش آخر، لمفتشى دولة العلم الذين يحضرون لمراجعة إعلان التقييد بشروط العمل البحري- الجزء الثاني، الذي يضع مخطط إجراءات (تدابير) مالك السفينة للسفينة للتحقق من كيفية التطبيق المستمر للمتطلبات الوطنية لتنفيذ الاتفاقية (المشار إليها في الجزء الأول من إعلان التقييد بشروط العمل البحري) وإنه سيتم تحقيقها.

بالنسبة للسفن التي سيتم إصدار شهادة لها أو تحمل بالفعل شهادة العمل البحري، فيجب مراجعة إعلان التقيد بشروط العمل البحري- الجزء الثاني كخطوة أولى في عملية التفتيش للتأكد من أن تدابير مالك السفينة، لاستمرار الامتثال فيما يتعلق بالمناطق الأربعة عشر التي تخضع لإصدار شهادة، يتم اتباعها على السفينة.

المناطق الأربعة عشر هي الحد الأدنى للسن، الشهادة الطبية، مؤهلات البحارة، اتفاقات استخدام البحارة، اللجوء إلى إدارة خاصة أو مرخصة أو معتمدة أو منظمة للتعيين والتوظيف، ساعات العمل وساعات الراحة، مستويات تزويد السفن بالأطعم، أماكن الإقامة، تسهيلات الترفيه على متن السفينة، الغذاء وتقديم الوجبات، الصحة والسلامة والوقاية من الحوادث، الرعاية الطبية على متن السفن وعلى البر، إجراءات الشكاوى على متن السفن، دفع الأجور.

وسيتم أيضا تفتيش البنود التالية، على الرغم من عدم إصدار شهادة لها:

- الحق في الإجازة،
- العودة إلى الوطن،
- مسؤولية مالك السفينة (تقديم المساعدة المادية في حالة المرض أو الإصابة أو الموت على السفينة)،
- والضمان الاجتماعي،
- المبادئ العامة.

لكل بند سواء يصدر أو لا يصدر له شهادة، فإن التوجيهات تعطي ما يلي:

- المرجع في الاتفاقية،
- المتطلبات الأساسية،
- كيفية التحقق من المتطلبات الأساسية،
- أمثلة لأوجه القصور.

13- الإجراءات التي سيتم اتخاذها إذا تم تحديد أوجه القصور

في تحديد الخطوات التي يجب اتخاذها، هناك عامل مهم ألا وهو السؤال عن هو المسئول عن اتخاذ الإجراء. حيثما يتم تفويض سلطة التحقق من الامتثال لاتفاقية العمل البحري 2006 للمنظمات المعترف بها، فعندئذ، وحتى إذا تم تحديد أوجه القصور بواسطة المنظمات المعترف بها، فإنه لا يزال من اختصاص دولة العلم لاتخاذ القرار، في ضوء المعلومات عن أوجه القصور والتي تقدمت بها المنظمات المعترف بها، ومن ثم اتخاذ إجراءات التنفيذ.

واستنادا إلى عدد وخطورة أوجه القصور فإنه يمكن لمفتش دولة العلم النظر في الإجراءات التالية:

- تقديم المشورة المناسبة؛
- قائمة، مع جداول زمنية مناسبة، لتصحيح أوجه القصور، على سبيل المثال، قبل المغادرة، في غضون أربعة عشر يوما، أو قبل إصدار شهادة العمل البحري؛
- رفض التصديق على شهادة العمل البحري بعد عملية التفتيش الوسيط أو التفتيش من أجل التجديد؛
- منع السفينة من مغادرة الميناء حتى يتم اتخاذ الإجراءات اللازمة؛

- فرض أي عقوبات أو تدابير تصحيحية أخرى متاحة في إطار القانون الوطني؛
- في حالة السفن التي يصدر لها شهادة:
- سحب شهادة العمل البحري؛
- رفض التصديق على شهادة العمل البحري بعد عملية تفتيش وسيطة أو تفتيش من أجل التجديد في حالة السفن التي يصدر لها شهادة.

ينبغي لمفتشي دولة العلم استخدام الحكم المهني عند النظر في تحديد أي من الإجراءات والتي يجب اتخاذها. وبالإضافة إلى ذلك، فينبغي لمفتشي دولة العلم أن يأخذوا في الاعتبار ما يلي عند التوصل إلى قرار بشأن فيما إذا كان سيتم قبول خطة تصحيح من عدمه أو منع السفينة من مغادرة الميناء و/ أو أن يوصي بسحب شهادة العمل البحري:

- فيما إذا كان يمكن أو لا يمكن معالجة عدم المطابقة بشكل سريع في ميناء التفتيش؛
- هل أوجه القصور تشكل خطراً كبيراً على صحة البحارة، والسلامة أو الأمن؛
- خطورة خرق متطلبات اتفاقية العمل البحري 2006 (بما في ذلك حقوق البحارة)؛
- طول وطبيعة الرحلة أو الخدمة المقصودة؛
- حجم ونوع السفينة والمعدات المقدمة؛
- ويجب ملاحظة ما إذا كانت هناك فترات راحة مناسبة للبحارة من عدمه؛
- طبيعة البضائع؛
- التاريخ السابق لأوجه القصور المماثلة؛
- عدد أوجه القصور التي تم تحديدها في التفتيش؛
- متطلبات التقييم الآمن؛
- التاريخ السابق فيما يتعلق بالتصحيحات لأوجه القصور.

ذكرت الاتفاقية في (المعيار ألف 5-1-4) الفقرة الخامسة عشر أن جميع الجهود المعقولة ينبغي عملها لتجنب احتجاز أو تأخير سفينة بصورة غير معقولة، فإذا كان سجل السفينة السابق جيد ويعتبر المفتش الخرق للاتفاقية ليس خطيراً، فإن بإمكانه إسداء النصيحة بدلاً من اتخاذ إجراء، كما أن طبيعة القرارات التي تتخذ تعتمد بشكل كلي على خبرة وتقدير المفتش.

14- الوضع في مصر بالنسبة لتفتيش دولة العلم من خلال اتفاقية العمل البحري 2006

في ضوء نتائج اجتماعات اللجنة الثلاثية التحضيرية التي تم عقدها في قطاع النقل البحري والمتاحة في مكتبة قطاع النقل البحري بالإسكندرية لتسريع التصديق على الاتفاقية بحضور الشركاء الاجتماعيين من ممثلي ملاك السفن والبحارة وكذلك حضور ممثلي الحكومة والتي تمثلت بحضور الجهات المعنية في الدولة تتعدد مسؤوليات الدولة فيما يتعلق بمسؤولية دولة العلم والتي تندرج تحتها عدة لوائح كما يلي:

1-14 مبادئ عامة

بموجب انضمام مصر للاتفاقية 147 وكذلك القوانين والقرارات المنظمة على الوجه الموضح في كيفية إنفاذ البنود السابق ذكرها فإنه يتم في الممارسات الوطنية مراجعة عقد العمل البحري

أو الاتفاق الجماعي ومستندات التأمينات الاجتماعية من جانب الإدارة البحرية المختصة (الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية) قبل منح ترخيص السفر للسفن رافعة العلم المصري.

ويتم التفتيش على السفن والتأكد من توافر الأغذية ونظافة المطبخ والمياه قبل التصريح بالسفر، ويتم التفتيش على أماكن إعاشة البحارة، وبالنسبة للسفن الجديدة التي سيتم بناءها يجب تطبيق متطلبات الباب الثالث بعد دخول اتفاقية 2006 حيز النفاذ حتى تكون السفن التي سيتم بناءها حديثاً مطابقة لأحكام الاتفاقية، وبالنسبة للتفتيش فإنه يتم حالياً التفتيش بمعرفة مفتشي الإدارة البحرية المختصة مفتشي دولة العلم، ولا يصرح للسفينة بالإبحار إلا بعد استيفاء المتطلبات الدولية بخصوص ظروف إقامة وعمل البحارة وتحقيق التطبيق الآمن للسفينة، ويجب تقنين الممارسات الوطنية وعمل نظام للتفتيش كما تطالب به اتفاقية 2006.

2-14-2 اللائحة 2-1-5 "اعتماد المنظمات المعترف بها"

إذا ما تقرر الأمر مستقبلاً إسناد عملية التفتيش أو إصدار الشهادات إلى هيئة إشراف معتمدة فيجب أن يراعى أن تكون الهيئة لديها خبرات العمل في هذا المجال وأن تكون مسجلة في IACS (المؤسسة الدولية لتصنيف السفن) وهي معتمدة وفقاً لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية.

وحالياً تفوض الإدارة البحرية المختصة بعض هيئات الإشراف في إجراء المعاينات ومنح بعض الشهادات وفقاً للمتطلبات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة البحرية SOLAS وتعديلاتها ويتم تحديد نطاق التفويض ويتم عمل هيئات الإشراف تحت إشراف هيئة السلامة وبحضور بعض مهندسي ومفتشي الهيئة لاكتساب الخبرات، مع ملاحظة أن اتفاقية العمل البحري تحتاج لجيل جديد من المفتشين الذين يجب أن تتوافر بهم الشروط الواردة في الاتفاقية لدى هيئات الإشراف، والجدير بالذكر أنه يتم تفويض هيئات الإشراف بموجب اتفاق يحدد نطاق التفويض وشروطه وكيفية الإشراف وغيرها من البنود الأساسية.

3-14 شهادة العمل البحري وإعلان التقيد بشروط العمل البحري

حيث أنه لم يتم الانضمام بعد إلى اتفاقية العمل البحري 2006 فإنه لم يتم حتى الآن إصدار هذه الشهادة، فلا يوجد حالياً شهادة العمل البحري ولا إعلان التقيد بشروط العمل البحري والمطلوب مراعاة متطلبات اللائحة (3-1-5) والمعيار (أ) والمعيار (ب) ذات الصلة في الاتفاقية عند إعداد الشهادة وإعلان التقيد بشروط العمل البحري.

4-14 التفتيش والإنفاذ

يتم التفتيش على ظروف إقامة وعمل البحارة والتغذية من حيث كمياتها وسلامتها، وصلاحية مياه الشرب ولا يتم التصريح بالسفر للسفينة إلا بعد إتمام استيفاء كافة المتطلبات وفقاً للاتفاقية رقم 147 الصادرة عن منظمة العمل الدولية وكذلك التشريعات الوطنية. والمطلوب أن تتم مراجعة الممارسات الوطنية المعنية بالتفتيش والتشريعات الوطنية مع متطلبات اللائحتين (3-1-5) و (4-1-5) والمعايير والمبادئ ذات الصلة لضمان الامتثال للاتفاقية. ويجب أن يتمتع مفتشو دولة العلم بالاستقلالية ولا يجوز تدخل المصالح الشخصية بواجباتهم. يجب إرسال تقارير التفتيش لدولة العلم وإعطاء نسخة للقبطان وتعليق نسخة على متن السفينة وتكتب

التقارير بالإنجليزية أو اللغة المعمول بها على السفينة. كما لا يجوز للمفتش إبلاغ مالك السفينة أو من ينوب عنه عن مصدر شكوى قام بتقديمها بحار، وإذا ما تمت عملية تفتيش على متن سفينة فلا يجوز للمفتش أن يظهر أن التفتيش كان نتيجة شكوى، كما لا يجوز تجريم بحار لمجرد تقديمه لشكوى.

يجب على دولة العلم الاحتفاظ بسجلات التفتيشات التي تبين ظروف البحارة على السفينة وعليها إرسال تقارير سنوية حول نشاطات التفتيش. وتقع على دولة العلم مسؤولية التأكد من زوال الخروق وأن تقرر نوعية العقوبات. ويجب تسليم التقارير الخاصة بالحوادث الهامة خلال شهر واحد من التحقيق.

5-14 "إجراءات الشكاوى على متن السفن"

يمكن للبحار حين وصول السفينة رافعة العلم المصري إلى ميناء دولة أجنبية إخطار مفتش رقابة دولة الميناء ويقوم المفتش بالتفتيش على السفينة ويحث موضع الشكوى وفقاً لاتفاقية 147 باعتبارها عنصر أساسي من عناصر التفتيش دون إفصاح عن أن هناك شكوى من بحار معين حتى لا يتعرض للمساءلة.

ولا يوجد حالياً إجراءات محددة للشكاوى على متن السفن أثناء الرحلة البحرية والمطلوب وضع التعليمات والتشريعات اللازمة لإجراءات الشكاوى مع الأخذ في الاعتبار المعايير والمبادئ التوجيهية المذكورة في الاتفاقية.

وعند عودة السفينة إلى الميناء المصري يتم التقدم بالشكاوى إلى الإدارة البحرية المختصة (الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية) حيث توجد إدارة متخصصة للفصل في شكاوى البحارة.

وتطالب الاتفاقية أن يحصل البحار على نسخة من عقد الاستخدام ونسخة من إجراءات الشكاوى على متن السفينة، ووفقاً لأحكام المادة 116 من القانون 1990/8 يحرر عقد العمل البحري من 3 نسخ، نسخة تسلم في الإدارة البحرية المختصة ونسخة تسلم للبحار والثالثة تسلم إلى مالك السفينة.

وفي حالة عقود الاستخدام الجماعية يحتفظ مالك السفينة بالنسخة وللبحار أن يحصل على مستخرج بما يخصه فيها من بيانات، ويوجد على متن السفينة سجل لكل بحار به أصول شهادته من عقد العمل البحري أو عقد الاستخدام الجماعي وعلى مالك السفينة تسليم البحار إيصلاً بما يكون قد أودعه من مستندات، ولا يوجد تشريع بخصوص وجود نسخة من إجراءات الشكاوى السارية على متن السفن لكي تكون متاحة للبحارة.

وللموائمة مع متطلبات الاتفاقية فلا بد من توفير طرق على السفينة تمكن البحار من تقديم شكوى حول خرق الاتفاقية وحول الانتهاكات لحقوق البحار بما في ذلك حقه في العيش والعمل في ظروف لائقة ويجب التعامل معها بعدالة وبشكل فعال وسريع وعلى البحار أن يفهم وبشكل واضح الحدود الزمنية للتعامل مع الشكوى، وخاصة إذا كانت المشكلة جدية.

بداية على البحار محاولة حل المشكلة على أدنى المستويات وله الحق في رفع المشكلة مباشرة إلى الربان أو إلى سلطات خارجية مثل ممثل دولة العلم وله الحق أن يصطحب ممثلاً أو زميلاً من البحارة ولا يجب بأي حال تجريمه لمجرد قيامه بتقديم شكوى. وإذا لم تحل المشكلة على السفينة فإن عليه رفع المشكلة إلى البر إما لمالك السفينة أو إلى سلطات دولة العلم أو لدولة الميناء عند زيارتها للسفينة أو إلى المسؤولين في بلد البحار، ويوضح الملحق 1 شكل (1) تقديم شكوى على سفينة كما يوضح

الملحق (2) شكل (2) طريقة التعامل مع الشكوى على البر والتي يمكن للبحار استخدامها مثلاً إذا لم يجد سبل الانصاف في دولة العلم، وذلك للوصول إلى توحيد دولي في تطبيق المعايير. ويجب إعطاء البحار نسخة من نموذج تقديم الشكاوى على متن السفن والذي يجب أن يوفر للبحار عناوين الشخص المسؤول في دولة العلم أو في دولة البحار (إذا كانت الدولتان مختلفتان). كما يجب أن يحدد النموذج أيضاً الشخص أو الأشخاص على السفينة الذين يجب مراجعتهم طلباً للنصيحة والمساعدة في تقديم شكوى. (ITF, 2012)

6-14 "الحوادث البحرية"

يتم إجراء التحقيق على مستويين :

(1) تحقيق إداري: بمعرفة الإدارة البحرية المختصة (الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية) من خلال لجنة مشكلة من عدة أطراف.

(2) تحقيق جنائي: بمعرفة السلطة القضائية ويتم تطبيق كود التحقيق في الحوادث البحرية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية IMO.

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 فضلاً 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 اتفاقية العمل البحري 2006 ووضع التوجيهات نصب الاعتبار.

والذي يعكس أهداف الاتفاقية للترويج لاتفاقية واحدة تعالج كل مشاكل العمل اللائق والذي 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 دولة العلم وفي هذا الإطار فإن الاتفاقية وبالتبعية توجيهات تفتيش دولة العلم سيكون لها التأثير الإيجابي لمفتشي العمل البحريين كما سيكون هناك مرجع أساسي وحيد للجميع بدلاً من الوضع الراهن والذي سيعطى المفتشين ثقة بالنفس أثناء عمليات التفتيش وخاصة العمل الموحد على المستوى الدولي، فضلاً عن جعل البحارة على علم بأحكام الاتفاقية، وبالتبعية سيكونون أكثر وعياً بحقوقهم.

15- النتائج

تفتيش دولة العلم على مستوى العالم متفاوت ويثبت ذلك تقارير تفتيش رقابة الميناء ومع تطبيق اتفاقية العمل البحري 2006 فإن السفن ستكون عرضة للتفتيش المتعمق وربما الاحتجاز في الموانئ الأجنبية في حال انتهاك اشتراطات الاتفاقية، كما أن توجيهات دولة العلم الصادرة عن منظمة العمل تحوى نقاط رئيسية خاصة بتوحيد وتناغم عمليات تفتيش دولة العلم لأخذها في الاعتبار من قبل حكومات دولة العلم لصياغة التوجيهات الوطنية لديها كما أن مصر لديها بعض الآليات الخاصة بتفتيش دولة العلم ولكن لا ترقى إلى متطلبات اتفاقية العمل البحري 2006 .

16- التوصيات

على الحكومات الأخذ بعين الاعتبار توجيهات تفتيش دولة العلم الصادرة عن منظمة العمل الدولي لصياغة توجيهات وطنية تتفق مع قوانين الدولة، وإصدارها لمفتشي دولة العلم لأداء واجباتهم للعمل على التوحيد والتناغم في تنفيذ مسؤوليات دول العلم. وعمل اجراءات لمعالجة شكاوى البحارة لضمان تمكين البحارة من حقوقهم وعدم التهاون في حال وجود أوجه قصور، وعدم انتهاك القوانين في حال تعديلها للتوائم مع اتفاقية العمل البحري، لأنها ستعالج من قبل دولة أخرى، مما قد يؤثر سلبا على تصنيف أداء دولة العلم، وجعل سفنها أكثر عرضة للتفتيش.

17- المراجع

• (2012) ITF: اتفاقية العمل البحري 2006، ميثاق حقوق البحارة، الاتحاد الدولي لعمال النقل للنشر، لندن.

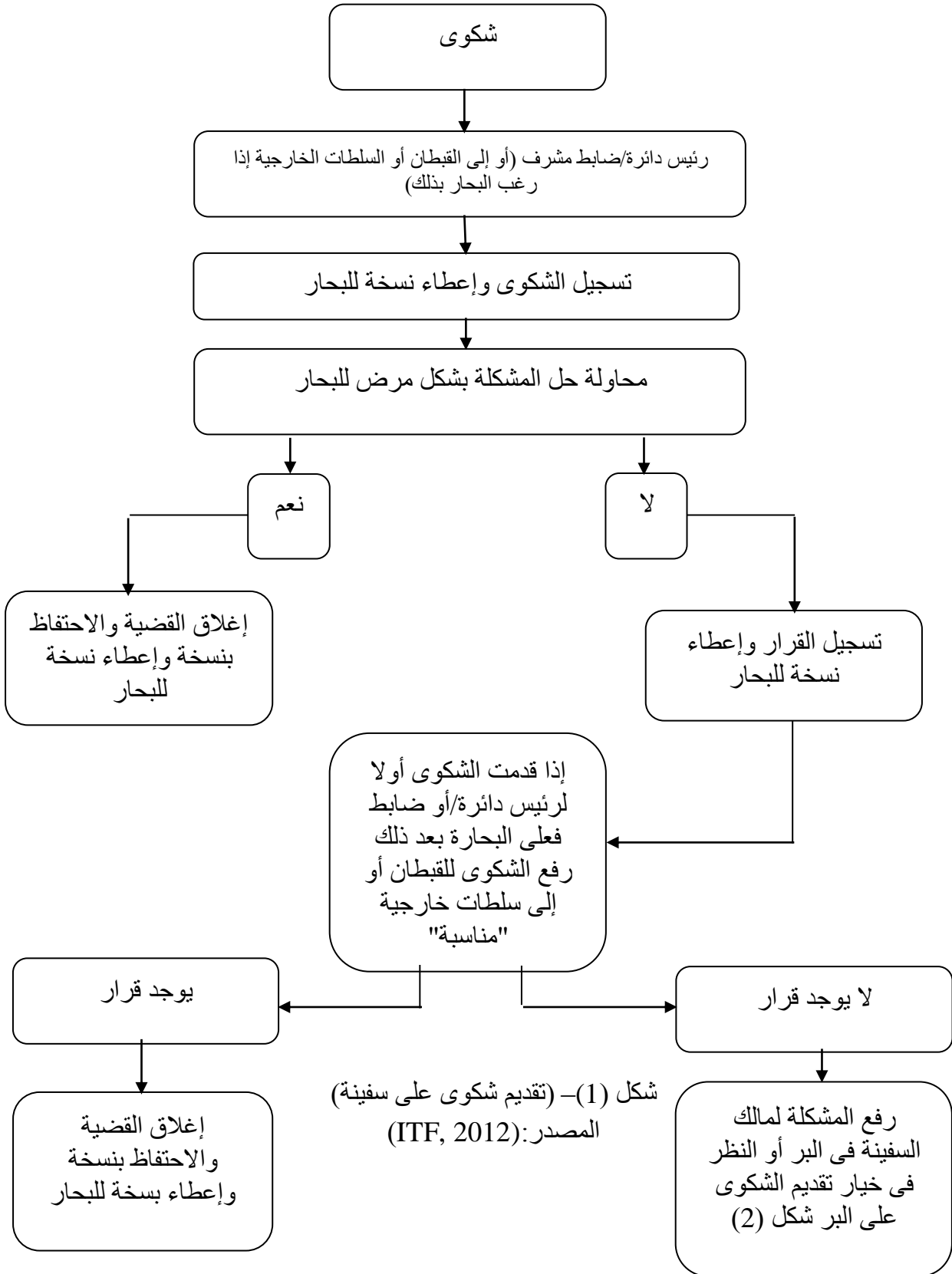
- ILO, (2006), Report I (1A), “Adoption of an instrument to consolidate maritime labour standards”, International Labour Conference, 94th (Maritime) Session, Geneva, Switzerland.
- ILO, (2009). Guidelines for Flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006, International Labour Office Geneva, Switzerland.

مواقع الإنترنت

- ILO, (2008): PROGRAMME OF MEETINGS, No. 2(Rev.), http://www.ilo.org/wcmsp5/groups-public/@ed_norm/@relconf/documents-meetingdocument-wcms_092053.pdf, Cited on 17th may - 2012 Available on line.
- ILO, (2010): <http://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/lang--en/index.htm>, Cited on 10th Jan - 2013 Available on line.
- ILO FAQ, (2012): MLC2006, Frequently Asked Questions, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_177371.pdf, Cited on 6th Nov - 2012 Available on line.
- ILO, (2012): Significance and Prospects of Maritime Labour Convention, <http://www.ilo.org/public/english/region/asro/tokyo/new/2006interview.htm>, Cited on 20th may - 2012 Available on line.
- ILO, (2013): Guidelines for flag State inspections under the MLC 2006, <http://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/lang--en/index.htm>, Cited on 21th Jan - 2013 Available on line.

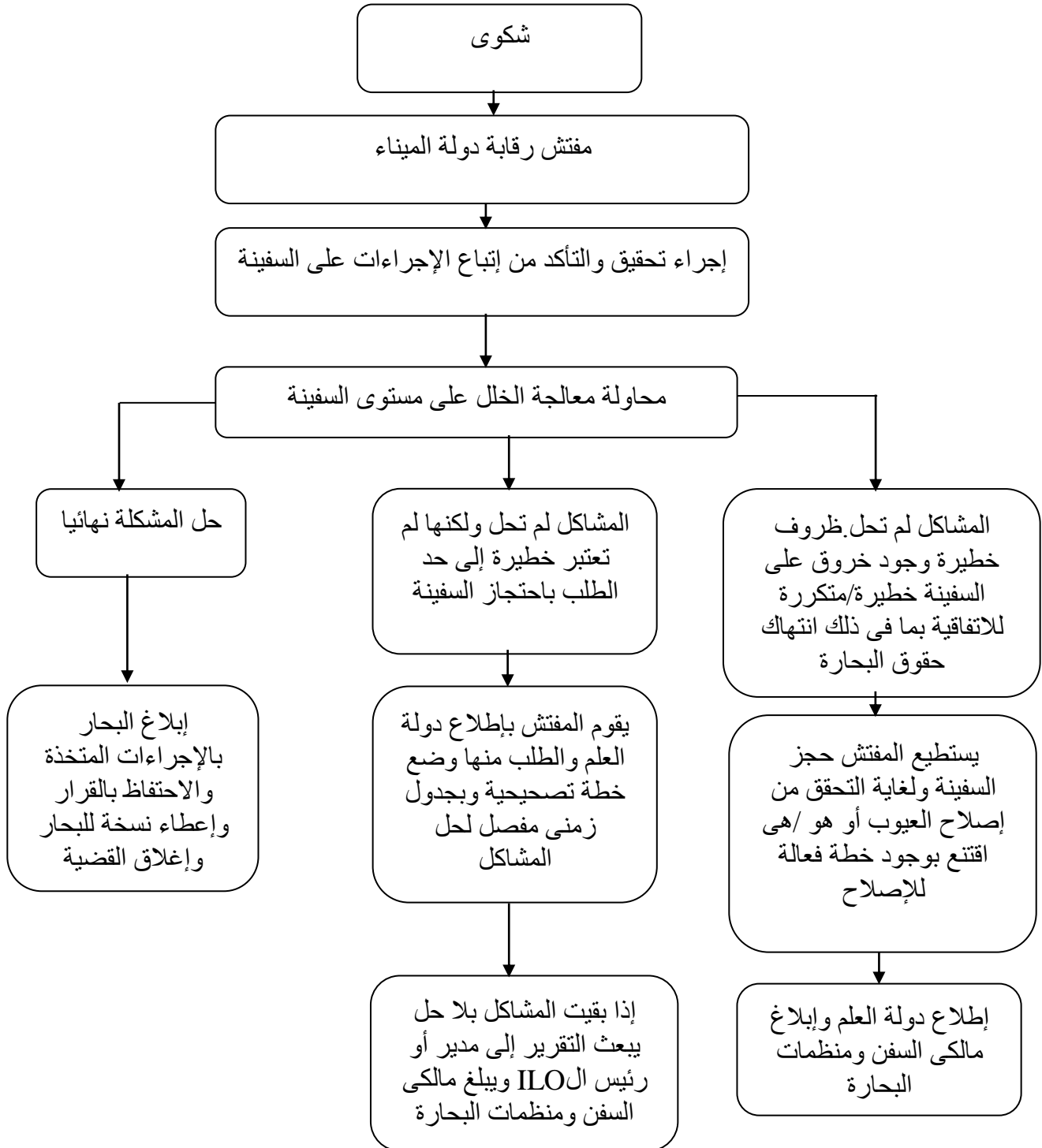
- ILO, GL, (2013): http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_101788/lang--en/index.htm, Cited on 11th Jan - 2013 Available on line.
- Med MoU, PSC, (2011): http://81.192.52.75/International_Roles.htm, Cited on 15th March 2011 Available on line.
- Pelaut, (2011): MLC 2006, <http://www.mail-archive.com/pelaut@yahoogroups.com/msg09790.html>, Cited on 19th Dec - 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 - 2011 Available on line

ملحق (1) تقديم شكوى على سفينة



شكل (1) - (تقديم شكوى على سفينة)
المصدر: (ITF, 2012)

ملحق (2)
طريقة التعامل مع الشكوى على البر



شكل (2) (طريقة التعامل مع الشكوى على البر)
المصدر: (ITF, 2012)