

**حق البحارة في زيارة البر وتأمين وثيقة هويته
(متطلبات تطبيق الاتفاقيات الدولية)**

عمرو محمد الدمرداش

محاضر بكلية النقل البحري

بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

ماجستير في

عمليات الأسطول والسلامة البحرية

Abstract

This research paper reviews some problems related to seafarer shore leave that may encounters seafarer during the voyage because of the difficulties in getting shore pass from the competent authorities in foreign ports as well as lack of visa. The paper outlines the international legislation which protects the right of the seafarer to shore leave. Moreover, legislation prevents all countries from requiring seafarers to obtain visas. Also, the paper reviews the ILO Convention 185(2003) which called on states to use the latest technology to verify the identity of the seafarers documented by their countries. This will replace the visas to go ashore in terms of the importance of the Convention No. 185 (2003) its objectives, the structure and the contents. The research paper discusses the Convention 185 application problems in Egypt and the international level.

المستخلص

تستعرض هذه الورقة البحثية بعض المشاكل التي قد تواجه البحار المتعلقة بالسماح للبحار بزيارة البر أثناء الرحلة البحرية بسبب الصعوبات في إصدار إذن زيارة البر من السلطات المختصة في دولة الميناء أو بسبب مطالبة دولة الميناء حصول البحار على تأشيرة دخول، وتوضح الورقة التشريعات الدولية التي تحمي حق البحار في زيارة البر، وتمنع التشريعات الدولية الدول من مطالبة البحار بالحصول على تأشيرة للحصول على إذن لزيارة البر. كما تستعرض الورقة اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 185 لسنة 2003، تلك الاتفاقية التي دعت الدول لاستخدام أحدث التكنولوجيا، للتحقق من هوية البحارة الصادرة من بلدانهم، والتي تقوم مقام التأشيرات لزيارة البر. وتستعرض الورقة أهمية الاتفاقية رقم 185 وأهدافها وهيكلها ومضمونها، كما تتناول مشاكل تطبيق الاتفاقية 185 في مصر وعلى المستوى الدولي.

The right of seafarers to go ashore and securing their identity document (Requirements for the application of international conventions)

حق البحارة في زيارة البر وتأمين وثيقة هويته

(متطلبات تطبيق الاتفاقيات الدولية)

عمرو محمد الدمرداش

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

1- مقدمة

يواجه البحارة العديد من المشاكل، بعض هذه المشاكل تواجه البحار بينما يكون على متن السفينة، مما يؤدي إلى تقليل الإنتاج وزيادة الأخطار والحوادث والمرض.

في السنوات الأخيرة حدثت تغييرات كبيرة في ظروف عمل البحارة على مستوى العالم مع ارتباط ذلك بطبيعة الحال مع التطور التكنولوجي المستمر والمتسارع والمتاح للبحارة، مما جعل مشاكل الحاضر مختلفة عن مشاكل الماضي، فمشاكل وظروف العمل لأعضاء الطاقم على متن السفن قد تغيرت من إجهادات عضلية وبدنية إلى إجهادات نفسية وعقلية، ولأن حياة البحار على السفينة تتأثر بالظروف التشغيلية والمعيشة التي يتعرض لها أثناء عمله فإنه يكون لها التأثير على كفاءة وإنتاجية البحار، كما أنها تؤثر على حقوق البحارة ورفاهيتهم.

إن المهمة الرئيسية للمسؤولين عن تحسين أداء البحارة، الحد من أو إزالة العوامل السلبية التي تواجه البحارة على قدر الإمكان، والسعي لحل هذه المشاكل أمر ضروري لتحقيق الأثر الإيجابي على صناعة النقل البحري وسلامة البيئة البحرية.

2- مشاكل البحارة المتعلقة بزيارة البر

يتعرض البحارة إلى بعض المشاكل أثناء رحلتهم البحرية مثل الحرمان من زيارة البر، وبما أن الحق في زيارة البحارة للبر هو من الحقوق القديمة والأصيلة للبحارة فينبغي أن لا يُنكر إلا لأسباب قهريّة. ويجب أن لا يكون هناك من السلطات المختصة من يضع العقبات أو من يُطالب البحار بالحصول على تأشيرة للسماح للبحار بزيارة البر.

قد لا يتمكن البحار من زيارة البر بسبب عاملين رئيسيين الأول هو وجود صعوبات في إصدار إذن زيارة للبر من السلطات المختصة في دولة الميناء والثاني هو "شرط الحصول على تأشيرة " أي مطالبة دولة الميناء حصول البحار على تأشيرة تلك الدولة للسماح للبحار بزيارة البر وذلك لأسباب تتعلق بأمن الموانئ والنقل البحري.

2-1 صعوبة إصدار إذن زيارة للبر من السلطات المختصة:

صعوبة الحصول على إذن زيارة البر من السلطات المختصة فى الموانئ المتفرقة من العالم أمر شائع ويعد من بين الأسباب التى تؤثر على حق البحارة فى الحصول على إجازة على البر، إن هذه المشكلة تم توثيقها فى تقرير مركز أبحاث البحارة العالمى فى جامعة كارديف بانجلترا بعنوان "خدمات رعاية لبحارة فى الميناء " "Port based welfare services for seafarers" وقد أظهرت نتائج التحليلات التى أجريت باستخدام مسحا على بحارة من أهم عشرين دولة تمد الصناعة البحرية بالعمالة البحرية والتى تضمنت بحارة مصريين، والتى أظهرت فى إحدى الدراسات التى أجريت لمعرفة مدى تأثير عامل (وجود صعوبات فى إصدار إذن زيارة للبر من السلطات المختصة) على عدم تمكن البحار من زيارة البر، وحددت الدراسة نسبته المئوية ما يقارب 76% فى مجمله، كما أظهرت الدراسة أن البحارة العاملين فى رحلات التجارة البحرية القصيرة فى جميع أنحاء أوروبا قد شهدت انخفاضا نسبيا بلغ 64% فى متوسط زيارة البحارة للبر. وكان منخفضا بشكل خاص للبحارة التى تبحر فى أنحاء المملكة المتحدة، والبحر الأيرلندي وبحر الشمال والذى كان معدله العام 60%. وعلى العكس من ذلك فإن البحارة الذين يبحرون فى أنحاء آسيا، وجنوب أفريقيا وأمريكا اللاتينية، والشرق الأوسط وشبه القارة الهندية قد أعربوا عن رأي آخر مفاده أن ذلك العامل (صعوبات فى إصدار إذن زيارة للبر من السلطات المختصة) كان له تأثير كبير فى عدم قدرة البحارة على الحصول على إذن زيارة البر. (Kahveci, 2007)

2-2 صعوبة الحصول على إذن زيارة البر بسبب التأشيرة

إن "شرط الحصول على تأشيرة " تسبب فى عدم قدرة البحار على زيارة البر، وما نصطدم به هنا ما أشارت إليه الدراسة فى نفس التقرير الصادر من مركز أبحاث البحارة العالمى عن أن تأثير (شرط الحصول على تأشيرة) على عدم تمكين البحار من زيارة البر قد بلغت نسبته المئوية 60% أى أنه أقل تأثيرا من العامل السابق (صعوبات فى إصدار إذن زيارة للبر من السلطات المختصة)، وأشارت البيانات بشكل غير مباشر إلى تشعب المشكلة. فوجود تأشيرة صالحة للدول التى ستبحر سفينتهم إليها هو تقريبا شرط مسبق على البحارة قبل إبرام العقد بين البحار والشركة. وعلى الرغم من ذلك تفيد التقارير أنها لا تزال تمثل مشكلة. ومع ذلك، فإن المدى الحقيقي للمشكلة قد تم توثيقه عندما أجريت مقابلات مع البحارة فى مجتمعاتهم وبلدانهم الأصلية فى إجازاتهم أثناء تواجدهم بين فترات عقودهم، والذين شددوا على وجود صعوبات خاصة فى الحصول على تأشيرة دخول الولايات المتحدة والذى مثل عائقا لهم فى الحصول على فرصة عمل فى البحر. (Kahveci, 2007)

وخلافا لاتفاقية تسهيلات المرور الدولى البحري لسنة 1965، بصيغتها المعدلة والمعروفة باسم FAL Convention تطالب دول عديدة، من بينها الولايات المتحدة، أفراد الطاقم الأجانب أن يكون لديهم تأشيرة لتقديم طلب زيارة البر فى الولايات المتحدة. كما أن البحارة الذين منعوا من زيارة البر فى موانئ الولايات المتحدة منعوا بسبب أنهم لا يملكون تأشيرة الولايات المتحدة، أو حرما من زيارة البر بسبب عملهم على أرصفة خاصة. (Stevenson, 2003)

وطبقا لتقارير الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) International Transport Federation فإن الحصول على تأشيرة الولايات المتحدة أمر صعب ومكلف بالنسبة للبحار ويتطلب الكثير من الوقت والمال. على سبيل المثال فقد ذكر تقرير صادر عن ITF بعنوان كيفية تأثير الوضع الحالي على البحارة الإندونيسيين أن إجراءات طلب استخراج تأشيرة الولايات المتحدة رسمياً تستغرق خمسة أسابيع في إندونيسيا. ومع ذلك فقد ذكر التقرير أن أحد البحارة تلقى تأشيرته "فقط" بعد (سبعة عشر) شهراً من تاريخ تقديم الطلب. أى في انتظار ما يقارب عام ونصف العام بدون وظيفة، قد يكون ذلك أمراً صعباً بالنسبة لأحد البحارة الذين يعيشون اعتماداً على العمل على متن السفن. (ITF, 2004)

ويصبح من الواضح أن المسألة الأكثر إثارة للقلق ليست المسألة المالية والوقت برغم أهميتها ولكن تأثير ذلك على حالة البحارة النفسية ورفاهيتهم.

3- حق البحارة في زيارة البر

اكتسب البحارة العاملین على السفن التجارية حق زيارة البر باعتباره حقاً أصيلاً منذ بدأ الإنسان العمل بالبحر -- لكنه ليس حقاً مطلقاً، وقد نصت عليه التشريعات الدولية. ومثل معظم حقوق الفرد، فإن حق البحار في زيارة البر يجب أن يكون متوازناً مع مصالح أخرى مثل الجدول التشغيلي الزمني للسفينة ومتطلبات السلامة.

3-1 التشريعات الدولية تحمي حق البحار في إجازة على البر:

شهدت السنوات الأولى من القرن الحالى نشاطاً متكاملاً من منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية للعمل على إيجاد سبل لجعل الحياة في البحر أفضل وأكثر أماناً بالنسبة لأولئك الذين يعملون كأطقم للسفن في العالم، وتعددت إصداراتها سواء في الاتفاقيات الدولية أو دورياتها ذات العلاقة بهذا الشأن.

تناولت اتفاقية المنظمة البحرية الدولية لتسهيلات المرور الدولي البحري ، 1965، بصيغتها المعدلة FAL Convention ، في الجزء الثالث-3- 19 الخاص "بالمزيد من تدابير التسهيل للأجانب الذين ينتمون لأطقم السفن التي تعمل في رحلات دولية – إجازة على البر".
" يجب السماح لأفراد الطاقم الأجانب بزيارة البر من قبل السلطات العامة أثناء تواجد السفينة التي وصلوا عليها في الميناء، شريطة أن تكون الإجراءات عند وصول السفينة قد استوفيت والسلطات العامة ليس لديها سبب لرفض إذن زيارة البر لأسباب الصحة العامة أو السلامة العامة أو النظام العام".

كما أن هذا النص قد جاء في الفقرة 11 من الديباجة في المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ، والتي قامت الولايات المتحدة بالتصديق عليها، كما نصت على أنه "ينبغي على الحكومات الموقعة (عند الموافقة على خطط أمن السفينة ومرافق الميناء) إدراك حقيقة أن بحارة السفينة تعيش وتعمل على السفينة وبحاجة لإذن زيارة البر، بما في ذلك الرعاية الطبية".

كما جاء في قرار لجنة السلامة البحرية MSC/Circ.1112 بتاريخ 7 يونيو 2004، أن المنظمة البحرية الدولية قد نبهت الحكومات الموقعة بمسؤولياتها في تنفيذ مدونة أمن السفن والموانئ لتوفير

حماية خاصة للبحارة وعلى أهمية زيارة البر بالنسبة للبحارة. وتستند النصائح الواردة في القرار على مبادئ منها أن البحارة لديهم واجبات أمن أساسية بموجب مدونة أمن السفن والموانئ، وينبغي أن يُنظر إليهم بوصفهم شركاء في النظام الأمني الجديد بدلا من اعتبارهم تهديدات للأمن.

وبالمثل فإن اتفاقية منظمة العمل الدولية (رقم 185) لسنة 2003 (المعدلة) والخاصة بوثائق هوية البحارة تؤكد حقهم في زيارة البر كما جاء فيها بالنص:

" أن البحارة يعملون ويعيشون على متن السفن المشاركة في التجارة الدولية وأن الحصول على تسهيلات على البر وزيارة البر تشكل عناصر حيوية للرفاهية العامة للبحارة، ولتحقيق سلامة أكبر للنقل البحري".

كما تطالب الاتفاقية أيضا، في الفقرة الخامسة من المادة السادسة، سلطات الموانئ بالسماح للبحارة بالحصول على إذن زيارة البر إلا إذا كان هناك سبب لرفض زيارة البر بسبب "الصحة العامة أو السلامة العامة أو النظام العام أو الأمن الوطني".

كما أن منظمة العمل الدولية في عملية توحيدها لجمع معايير العمل البحري في اتفاقية واحدة شاملة وهي اتفاقية العمل البحري الموحد لسنة 2006 تؤكد أيضا حق البحارة في زيارة البر.

2-3 التشريعات الدولية تمنع الدول أن تطالب البحارة بتأشيرات للحصول على إذن زيارة البر:

الاتفاقيات الدولية تقنن - أيضا - حق البحارة في زيارة البر والذي اكتسبه من خلال الممارسات العرفية البحرية الدولية، فلا ينبغي لطواقم السفن أن تُطالب بالحصول على تأشيرة حتى يتسنى لها الحصول على إذن زيارة البر. والاتفاقية الدولية لتسهيلات المرور الدولي البحري تمنع الدول الأعضاء من أن تطالب البحارة بالحصول على تأشيرة لاستخراج إذن زيارة البر، حيث أن المعيار 3-19 في الاتفاقية ينص على أنه "لا ينبغي لأفراد الطاقم أن يُطالبوا بحمل تأشيرة لغرض الحصول على إذن لزيارة البر".

وإضافة إلى تأكيد حق البحارة في زيارة البر، فإن اتفاقية منظمة العمل الدولية وثيقة هوية البحارة رقم (185)، تحدد بصراحة وبشكل واضح في المادة 6 أنه لا يُطلب من البحارة تأشيرة دخول لقضاء إجازة على البر. كما تطالب بالمزيد من دولة الميناء وهو السماح بزيارة البر للبحارة الذين يحملون وثائق هوية بحارة صالحة، وتعمل الاتفاقية على تعزيز الأمن البحري من خلال وضع المعايير الدولية لوثائق تحديد الهوية للبحار (بطاقة هوية البحارة) التي توفر الاعتمادية والتحقق الفعال بشكل إيجابي وهوية مقبولة دوليا. بالإضافة إلى تقنين حقوق البحارة لزيارة البر وتطالب الدول الأعضاء بقبول بطاقة هوية البحارة بدلا من تأشيرات الدخول لأغراض زيارة البر. ويجب على الدول الأعضاء الحفاظ على قواعد البيانات الإلكترونية لهذه الدول التي يمكن الوصول إليها من قبل السلطات من جميع الدول الأعضاء لمنظمة العمل الدولية، وقد دعت الاتفاقية الدول لاستخدام أحدث التكنولوجيا، للتحقق من هوية البحارة التي قد وثقتها بلدانهم. وهذه الوثائق ستراجع كل خمس سنوات. والتي سوف تقوم بالقضاء على الحاجة للحصول على التأشيرات لزيارة البر، من حيث أهمية الاتفاقية رقم 185 وأهداف الاتفاقية وهيكل الاتفاقية ومضمون الاتفاقية.

4- وثائق هوية البحارة فى اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 185

منظمة العمل الدولية هى منظمة متخصصة للأمم المتحدة ذات هيكل ثلاثي يضم كلاً من الحكومات، وأصحاب العمل، والعمال ومنذ إنشائها عام 1919، إعتمدت المنظمة معايير العمل الدولية، منها ما هو إلزامي كالاتفاقيات، مثل اتفاقية رقم 185 ، ومنها ما هو توصيات غير ملزمة.

4- 1 الأساس المنطقي لاتفاقية 185

بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 التى مرت بها الولايات المتحدة الأمريكية، كان هناك قلق شديد بشأن أمن الموانئ والنقل البحري بما فى ذلك هوية الأفراد على متن السفن، ونتيجة للاقتراح الذي تقدمت به الولايات المتحدة فى المنظمة البحرية الدولية. وضعت منظمة العمل الدولية تعديل للاتفاقية رقم (108) لعام 1958 الخاصة بوثائق الهوية الوطنية للبحارة، على جدول أعمال مؤتمر العمل الدولي وذلك فى مارس عام 2002 ، وذلك استجابة لطلب من المنظمة البحرية الدولية (IMO) لاتخاذ إجراءات سريعة بذلك.

وقد اعتمد مؤتمر العمل الدولي فى يونيو عام 2003، اتفاقية وثائق هوية البحارة، رقم (185) المعدلة والتى تكمل تعديلات معاهدة سلامة الأرواح (SOLAS) لعام 2002، لا سيما فيما يتعلق بالتدابير الخاصة الرامية إلى تعزيز أمن السفن ومرافق الموانئ .

4 - 2 أهمية الاتفاقية رقم 185

تدل المؤشرات الإحصائية على أن 90% من التجارة العالمية تنقل عن طريق البحر، وبناء عليه فإن إذن زيارة البر بالنسبة للبحارة ليست ترفاً بل ضرورة للحفاظ على صحة نفسية جيدة للطاقم. أى أنه أمر حيوي وذو أهمية بالغة لرفاهية البحار ورعايته الاجتماعية. تأخذ الاتفاقية بعين الاعتبار البعد الإنساني فيما يخص الأمن. فالأجهزة الأمنية سوف تكون غير كافية بدون الأخذ فى الاعتبار أولئك الذين يعملون على متن السفن وفي الموانئ، وبذلك فإن تأمين هوية للبحارة بحيث تكون أداة لمنح البحار إذن زيارة البر أمر مفيد للبحارة وبالتالي مفيد للتجارة الدولية.

4- 3 أهداف الاتفاقية

تحسين الأمن المرتبط بتحديد الهوية للبحارة عن طريق تعزيز وتقوية كلا من:

- السمات الأمنية المادية لوثائق هوية البحارة.
- درجة الاعتماد على وثائق هوية البحارة فى تحديد حاملها بوصفه البحار الذي أصدرت له وذلك باستخدام الخصائص البيولوجية مثل (بصمة الإصبع).

ولتمكين منح التسهيلات للبحارة فيما يتعلق بالحصول على إذن زيارة البر والقدرة على عمل التركات المهنية، وكذلك لتسهيل التجارة الدولية.

أى أن هذه الاتفاقية الجديدة، والتي تغطي معايير السماح للبحار بزيارة البر تهدف إلى المساعدة لتمكين البحارة من زيارة البر في الموانئ الأجنبية بالإضافة إلى تغطية موضوعات أخرى متعلقة بوثائق هوية البحارة. (Seafarer Int.Union,2010)

4-4 هيكل الاتفاقية

يتكون هيكل الاتفاقية من 18 مادة منها 9 مواد دائمة وغالبا ما تتكرر مثيلاتها في اتفاقيات منظمة العمل الدولية الأخرى، وثلاثة ملاحق تحتوي على:

- نموذج خاص بوثيقة هوية البحارة، أى شكلها ومحتواها.
- قاعدة البيانات الإلكترونية.
- الحد الأدنى من الاشتراطات والممارسات الموصى بها بشأن إصدار وثائق هوية البحارة

كما يحتوى هيكل الاتفاقية على خطوات مبسطة لإجراء تعديل على الاتفاقية.

4-5 مضمون الاتفاقية

وثائق هوية البحارة يمكن إصدارها فقط من الدولة التى يحمل البحار جنسيتها أو الدولة ذات الإقامة الدائمة للبحار.

كما أن وثائق هوية البحارة يجب أن تحتوي على عناصر محددة تتفق مع الملحق الأول من الاتفاقية كالاتى:

أولا – سلطة الاصدار

ثانيا – رقم (أرقام) هاتف السلطة وبريدها الإلكتروني وموقعها على الشبكة.

ثالثا – تاريخ ومكان الإصدار،

رابعا – الختم أو الطابع الرسمى لسلطة الإصدار.

كما تضمنت الاتفاقية البيانات الخاصة بالبحار الواجب إظهارها فى وثيقة هوية البحار مثل صورة رقمية أو أصلية للبحار، اسم وجنس وجنسية البحار، تاريخ ومكان الميلاد، التوقيع وأى سمات جسدية خاصة للبحار قد تساعد فى تحديد هويته، كما تضمنت نوع أو اسم ورقم وتاريخ انتهاء الوثيقة، وكذلك رقم الهوية الشخصية وبصمة الخصائص البيولوجية استنادا إلى بصمة أصابع مطبوعة كأرقام فى شفرة تتطابق مع معيار يتم وضعه، وكذلك منطقة مقروءة آليا وفقا لمواصفات منظمة الطيران المدنى الدولى فى الوثيقة رقم 9303

إذا فوثائق هوية البحارة تتبع معايير وثيقة 9303 لمنظمة الطيران المدنى الدولي (ICAO Document 9303 standards) لتسهيل هوية موحدة دوليا، ويجب أن تكون وثائق هوية البحارة مقروءة آليا وتحتوي على صورة رقمية أو أصلية وبصمة الخصائص البيولوجية استنادا إلى بصمة أصابع، كما أن الخصائص البيولوجية تعتمد على أساس معايير المنظمة الدولية للتوحيد القياسى ISO code.

4- 5 - 1 تحسين الاعتمادية

هناك شرط لتوفير قاعدة بيانات إلكترونية وطنية، كما أن المعلومات التي يجب ان يحويها كل سجل فى قاعدة البيانات واردة ومحددة فى الملحق الثانى من الاتفاقية وهى:

الجزء الأول

- سلطة الاصدار المذكورة على وثيقة الهوية.
- الاسم الكامل للبحار كما هو مكتوب على وثيقة الهوية.
- الرقم الوحيد لوثيقة الهوية.
- تاريخ انتهاء صلاحية وثيقة الهوية أو تاريخ وقف العمل بها أو سحبها.

الجزء الثانى

- بصمة الخصائص البيولوجية الواردة فى وثيقة الهوية.
 - صورة فوتوغرافية.
 - تفاصيل جميع التحقيقات التى أجريت بشأن وثيقة هوية البحارة.
- وتوفير مركز اتصال أو سبل الوصول الإلكترونية على مدى 24 ساعة وسبعة أيام فى الأسبوع؛ وتفاصيل عن مركز الاتصال تُرسل لمنظمة العمل الدولية وتكون متاحة للدول الأعضاء.

يجب على الدول الأعضاء إجراء مراقبة الجودة وإجراءات التقييم الدوري المطابقة للحد الأدنى الإلزامي للشروط والمتطلبات المتعلقة بشأن العمليات والإجراءات والممارسات الخاصة بإصدار وثائق هوية البحارة.

كما يجب الالتزام بمتطلبات أمن الوثيقة (كسجل مادي)، والبنية التحتية الأساسية للإصدار والتحقق، وذلك للأغراض الآتية :

- للتحقق من أن وثائق هوية البحارة تُصدر فقط لبحارة حقيقيين.
- لإمداد الدول الأعضاء الآخرين بوسائل التحقق من صلاحية وصحة وثائق هوية البحارة.
- للتأكد من ضمان أن الأنظمة الوطنية يتم رصدها ومراقبتها على النحو الصحيح.

تجرى الدول الأعضاء تقييما مستقلا لنظامها مرة على الأقل كل خمس سنوات، وتُرسل نسخ من التقييم لمنظمة العمل الدولية لتوفير تلك التقارير للدول الأعضاء الآخرين. وتقوم منظمة العمل الدولية بتقييم التقارير واعتماد قائمة بالدول الأعضاء التى قامت بالامتثال للحد الأدنى من متطلبات الاتفاقية، وفى حالة الخلاف حول تلك القائمة، هناك إجراءات تفصيلية

توضع لتسوية الخلافات، كما أن الاعتراف بوثائق هوية البحارة الخاصة بأى دولة عضو يتوقف على مدى تطبيق تلك الدولة العضو لمتطلبات الاتفاقية. يجب الاعتراف بكل بحار يحمل وثيقة هوية بحار سارية (كدليل واضح من أول وهلة)، كما أن الشكليات والتحقيقات من هوية البحارة ومعايير إجراءات عبور الحدود لا زال يُسمح بها. (المادة 6، الفقرة 2)، وتشمل التسهيلات التي تمنح للبحارة تسهيل زيارة البحارة للبر، ومرورهم العابر، وانتقالهم، والعودة إلى الوطن.

4- 5 - 2 منح البحارة إذن زيارة البر

مطلوب تقديم إشعار للسلطات المختصة قبل وقت معقول من وصول البحار حامل الوثيقة ويشمل الإشعار تفاصيل كاملة بشأن البحارة كما هو محدد في الملحق الثاني، كما ينبغي منح إذن زيارة البر دون طلب الحصول على تأشيرة دخول (VISA)، كما تسمح الاتفاقية لأى دولة ليست فى وضع يسمح لها بتنفيذ ذلك أن تقضى قوانينها ولوائحها أو ممارستها بترتيبات معادلة فى جوهرها للإعفاء من التأشيرة

4- 6 تفعيل وثائق هوية البحارة

عملت منظمة العمل الدولية مع منظمة الطيران المدني الدولي ICAO والمنظمة الدولية للتوحيد القياسى (الأيزو) ISO code لوضع معايير لدعم الجوانب التقنية لوثائق هوية البحارة. كما أجرت منظمة العمل الدولية اختبارات هوية تكنولوجية لبعض المنتجات لضمان توافقية عالمية حقيقية والامتثال للاتفاقية رقم (185) والوثائق الفنية ذات الصلة، وطبقا لمنظمة العمل الدولية فقد تم الموافقة على اثنا عشر من الإصدارات.

إنه لأمر حيوى لتفعيل وثائق هوية البحارة عمل مخطط لنقاط مركزية وطنية وجعلها متاحة 24 ساعة وسبعة أيام فى الأسبوع للرد على طلبات التحقق من شخصية البحارة، وكذلك تسمية مركز اتصال دائم للتنسيق مع توفير سبل الاتصال الالكترونية للرد على استفسارات السلطات المختصة الأخرى حول هذه المعلومات.

5- التصديق على الاتفاقيات الجديدة

تعتقد النقابات البحرية أن مثل هذه الوثيقة المتقدمة تكنولوجيا من شأنه أن يوفر المزيد من الأمن للموانئ فى الوقت الذي يُسمح فيه لبحارة السفن بالنزول من السفن وزيارة البر عندما ترسوا سفنهم فى الموانئ. ومع ذلك، (وعلى الرغم من كونها مصدر الاقتراح)، فإن الولايات المتحدة - وكذلك مصر -- هي من بين الدول التي لم تصدق على اتفاقية منظمة العمل الدولية 185.

على جانب آخر من معايير العمل فى منظمة العمل الدولية فإن اتفاقية العمل البحري الموحد 2006 (MLC)، والتي تتضمن أشياء من بينها عقد العمل بين مالك السفينة والبحار لضمان ظروف العمل والمعيشة على متن السفن، ودفع الأجر الشهرية بشكل كامل، ووضع حدا لساعات العمل خلال فترة 24 ساعة فى مدة سبعة أيام، كذلك الرعاية الطبية وغيرها من الاهتمامات.

وقد صممت الاتفاقية لصالح العمال وأصحاب السفن وهى تحمي الدول البحرية من انتهاكات الدول التي تسمح بأساليب الشحن دون المستوى (substandard shipping) ، كما تحمي حق البحارة فى زيارة البر بما يتفق مع صحتهم ورفاهيتهم ومع المتطلبات العملية لوظائفهم.

إن اتفاقية العمل البحري الموحد 2006 (MLC) مثل اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 185، تُدعم من قبل الاتحاد الدولي للنقل ITF والنقابات البحرية فى العالم.

وأيضاً مثل اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 185، فإن اتفاقية العمل البحري الموحد 2006 (MLC) لم تصدق عليها العديد من الدول، بما فى ذلك الولايات المتحدة ومصر.

تعتقد النقابات البحرية أن كلاً من هاتين الاتفاقيتين الصادرتين عن منظمة العمل الدولية تستحق الدعم والتصديق عليها. ويجب على الدول وكذلك مصر أن تأخذ زمام المبادرة فى القيام بذلك من أجل أن يكون البحارة فى جميع أنحاء العالم أكثر أمناً وفى ظروف عمل أفضل.

6- تحفيز التصديق على اتفاقية 185 فى مصر

بإلقاء الضوء على اجتماع مراجعة اتفاقية وثائق هوية البحارة "SID" 2003 والذى عقد بحضور ممثلين من مصر فى الفترة من 23- 24/ 9/ 2010 بمقر منظمة العمل الدولية بجنيف، فقد ورد بكلمة مصر لدى اجتماع مراجعة اتفاقية وثائق هوية البحارة أهمية توفير الدعم الفني (الأجهزة - البرامج - البنية الأساسية - التدريب - أجهزة الاتصال) بالإضافة إلى الدعم المادي اللازم لإجراء تطبيق بنود هذه الاتفاقية للدول النامية والتي كانت كلمتها كالتالى:

"قد تتعرض بعض الموانئ البحرية والسفن إلى التهديد وبالتالي يؤثر سلبيًا على التجارة الدولية المنقولة بحرا، وانطلاقاً من زيادة الأمن والسلامة لأطقم السفن وحفاظاً على المصالح الوطنية. بالإضافة إلى امتلاك مصر العديد من الموانئ البحرية المطلّة على البحرين المتوسط والاحمر تعتبر مصر إحدى الدول النامية التي تحتاج إلى الدعم الفني لتنفيذ اتفاقية هوية البحارة والمتمثل في الإمداد بالأجهزة والمعدات التكنولوجية والبنية الأساسية والبرامج الخاصة بتنفيذ بنود الاتفاقية بالإضافة إلى الدعم المادي والتدريب على تلك الأجهزة والمعدات، لذلك تحتاج مصر إلى الدعم الفني لإقامة تلك المنظومة ذات التقدم التكنولوجي."

كما قامت الدول الافريقية (جنوب افريقيا- نيجيريا- ناميبيا) فى نفس الاجتماع بمطالبة المدير العام لمكتب العمل بنفس طلب مصر، وقد قامت الدول الاوربية بالمطالبة بأهمية تقديم الجواز البحري مع هوية البحارة.

كما طالبت بعض الدول بإضافة التوقيع الرقمي الـ Barcode وأقر مدير مكتب العمل الدولي بأنه على الرغم من زيادة التكلفة للبنية الأساسية ولكنه من الضروري إضافته.

وقد نوه الاجتماع على أن تعمل كل دولة عضو بتسمية عضو يمثل مركز اتصال دائم بين الدول الاعضاء لحل مشاكل بعض السلطات التي تبحث عن تحقق قانوني عن صحة وصلاحيه هوية بحارة غير معروفه والتأكد من صحة هوية البحارة فى أي دولة أخرى عضو فى الاتفاقية.

كما اقترحت بعض الدول إدخال ثلاثة تعديلات على قاعدة البيانات الإلكترونية الواردة في المادة الرابعة من الاتفاقية والمنصوص عليها في الملحق الثاني من الاتفاقية وهي :

- أ- إضافة البيانات التي توضح أن التاريخ الموجود في قاعدة البيانات مصحح أو غير مصحح أو معلق.
- ب- أن تكون بصمة الإصبع إلزامي وأن تكفل الدول الاعضاء عدم استخدام البيانات المخزنة في قاعدة البيانات الإلكترونية إلا لغرض التحقق من هوية البحارة فقط.
- ج- يوجد إجماع من جميع الدول الأعضاء أن يتم التحقق من الجواز البحري إلكترونيا في حالة وجود مشكلة في بصمة هوية البحارة ويتم استخراج إذن زيارة Shore Leave للبحار المصدقة دولته على الاتفاقية.

7- مشاكل تطبيق اتفاقية 185 في مصر وعلى المستوى الدولي:

وقد أظهر اجتماع مراجعة اتفاقية وثائق هوية البحارة بعض المشاكل في تطبيق اتفاقية رقم (185) في مصر وعلى المستوى الدولي والتي تتلخص فيما يلي:

أ- حاجة مصر والدول النامية لتوفير الدعم الفني والتكنولوجي وكذلك الدعم المادي لإنشاء هذا النظام طبقا للاتفاقية.

ب - التساؤل حول كيفية ومتى تطبيق إجراءات التقييم ومراقبة الجودة الواردة في المادة الخامسة الفقرات 6 ، 2 ، والخاصة بموافقة مجلس إدارة مكتب العمل الدولي على قائمة الدول الأعضاء التي تستوفي أقل الاشتراطات الواردة بالاتفاقية.

ج- تعاقد المكتب الدولي مع شركة أو نظام دولي ليتولى توفير كافة المستلزمات الخاصة بإصدار هوية البحارة بتكلفة اقتصادية منخفضة وهذا سوف يوفر المنظومة المناسبة طبقا لطاقة الدولة وبسعر منخفض.

8 - النتائج

وثيقة هوية البحارة هي وثيقة هوية البحار وليست وثيقة سفر توفر أداة أمنية لتطبيقها على الممارسات الحالية التي تتيح للبحارة الحصول على إجازة على البر والمرور العابر والانتقال مع تحقيق أمن الموانئ والسفن.

من الواضح أن المجتمع الدولي يتقدم نحو تبنى الاتفاقيتين رقم 185 و2006 (MLC) على نطاق واسع بما يحقق الممارسات العالمية القائمة، كما أن المراجعات والتدقيقات المستقلة وإجراءات منظمة العمل الدولية الخاصة بالتقييمات المستمرة وعملية تسوية أية نزاعات الواردة في اتفاقية 185 تضمن نظام إصدار وثائق هوية بحار مؤمنة.

كما أن أي دولة ليست في وضع يسمح لها بتنفيذ متطلبات الاتفاقية رقم (185) ممكن أن تقضى قوانينها ولوائحها أو ممارساتها بترتيبات معادلة جوهريا لمتطلبات الاتفاقية وسوف يسمح ذلك للدول بالحفاظ والسيطرة على أمن حدودها.

9- التوصيات

اتفاقية 185 مهمة ليست فقط للبحارة المصريين بشكل خاص بل لجميع البحارة بشكل عام، فعندما تتوجه البحارة إلى الخارج، من المهم جدا أن يكون لدى البحارة من مصر وثيقة متوافقة لاتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 185 حتى يتسنى للبحارة المصريين الحصول على إذن زيارة البر في الموانئ الخارجية بدون تأخير. وعندما تُبحر البحارة من دول أخرى إلى الموانئ المصرية فينبغي ألا يتم وضع عراقيل تقيد السماح لهم بزيارة البر.

ولهذه الغاية، يتعين على مصر التصديق على هذه الاتفاقية الهامة، مع التأكيد على استمرارية مطالبة منظمة العمل الدولية بتقديم الدعم المادى والتكنولوجى لتطبيق الاتفاقية، وكذلك التصديق على اتفاقية العمل البحرى الموحد (MLC) 2006 والتي تضمن حق البحار فى زيارة البرعلى الفور.

10- المراجع

- اتفاقية رقم 185(2003). وثائق هوية البحارة، منظمة العمل الدولية، جنيف.
- اتفاقية (2006). اتفاقية العمل البحرى الموحد، منظمة العمل الدولية، جنيف.
- IMO, (1965): The International Maritime Organization Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, IMO, 9 April 1965, London, UK.
- ITF, (2004): "Description of how current situation affects Indonesian seafarers", 30 Sep 2004, London, UK.
- IMO,(2004),MSC/Circ.1112: "SHORE LEAVE AND ACCESS TO SHIPS UNDER THE ISPS CODE", I:\CIRC\MSC\1112.DOC, 7 June 2004, London, UK.
- Kahveci, Erol, (2007): "Port based welfare services for seafarers: A further analysis", (Addendum to the Summary Report), Seafarers International Research Centre, Cardiff University, 2007, P20, UK.
- Stevenson, Douglas B., (2003) ; The Burden that 9/11 Imposed on Seafarers, 77 Tul. L. Rev. 1407 (2002-2003), U.S.
- SOLAS, (1974). International Convention for the Safety of Life At Sea, as amended, London, UK.

موقع الإنترنت

- Seafarer Int.Union,(2010),"List of Nations to Ratify ILO 185 Grows", April 2010, <http://www.seafarers.org/log/2010/042010/ILO185.xml>, cited on 1th January 2011 Available on line.