

إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 و أهميتها في تحسين ظروف العمل على متن سفن النقل البحري و موقف المشرع الجزائري منها

عبدالصمد عوايل

أستاذ مساعد قسم أ

كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس – مستغانم

ملخص :

إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 تم إعتماها بهدف تحديد المعايير الدولية لعمل البحارة على متن السفن على المستوى العالمي ، و قد تضمنت هذه الإتفاقية مجموعة من المبادئ و الحقوق الأساسية و لا سيما ما يتعلق منها في حق البحار في شروط إستخدام عادلة مع الإقرار له الحق في مكان عمل مأمون و خال من المخاطر مستوفي لمعايير السلامة ، وكذا حقه في ظروف عمل و معيشة لائقة تشمل جميع جوانب عملهم وحياتهم على متن السفينة المبحرين عليها. إلا أن المشرع الجزائري بالرغم من الترسانة من التشريعات التي أصدرها من خلال تنظيمه لعلاقة العمل البحري ، و التي في مجملها توافق الإتفاقيات الدولية السابقة المبرمة في هذا الشأن تحت مظلة منظمة العمل الدولية ، إلا أننا نلاحظ تأخره في المصادقة على هذه الإتفاقية.

Résumé

L'adoption de la convention du travail maritime 2006 , avait pour but de déterminer les critères internationaux du travail des gens de mer à bord des navires.

La convention porte un ensemble des droits et principes fondamentaux , notamment en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer , tels que la sécurité contre les risques , l'assurance d'une vie décente a bord des navires Sauf que nous constatons que législateur algérien , retarde la ratification de cette convention du travail maritime 2006 , malgré la promulgation de sa part ,un nombre considérable des textes relatifs à la relation de travail des gens de mer , conforme aux conventions internationaux dans le domaine , sous l'égide de l'organisation internationale du travail .

مقدمة :

إذا كانت السفينة هي الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، فإن نجاح الرحلة البحرية يتطلب تضافر جهود مجموعة من الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة، يتولون الأعمال المتعلقة بإدارتها و تسييرها و صيانتها و يتولون شؤونها بما لهم من خبرة و دراية في المجال البحري. و يأتي على رأس هؤلاء الأشخاص الربان الذي يتمتع بسلطات واسعة في قيادة السفينة و إدارتها، و يساعده في أداء مهامه عدد من البحارة يقومون بخدمة السفينة، و الذين يرتبطون مع تجهزها بعقد عمل بحري. إلا أن ظروف العمل في البحر والأخطار التي تحيط بالعاملين على متن السفن فرضت استحداث العديد من القواعد الخاصة بعمل البحارة المؤدى على متن السفينة لتحقيق سلامتهم وسلامة الركاب و الرحلة البحرية ذاتها. الأمر الذي دفع بالمشرع لتنظيم معظم أحكام العقد مستهدفاً من ذلك عدم استغلال البحار من ناحية ، و سلامة الرحلة البحرية من ناحية أخرى. فنراه يحدد سن البحارة ويشترط لياقته الصحية وحصوله على مؤهل علمي بالنسبة لبعض المناصب، ويلزم المجهز بغذائه وإيوائه وعلاجه وإرجاعه إلى أرض الوطن. ونص المشرع كذلك على نظم

وإجراءات خاصة يجب إتباعها لحماية الأمن والنظام على متن السفينة وتأديب العاملين عليها، كما فرض التزامات معينة على الربان وأخرى على البحارة وأخرى على المجهز، يتعرض من يخلّ بهذه الالتزامات لعقوبات تأديبية و في بعض الأحوال لعقوبات جزائية. كما أورد أحكاماً تتعلق بمكافأة البحار إذا ما اشترك في أعمال تتعلق بإنقاذ السفينة أو حمولتها أثناء سيرها، وهذه كلها أوضاع لا تعرفها قوانين العمل البرية¹.

إلا أن القواعد التي تنظم عقد العمل البحري تستوجب توحيد دولي لأحكامه بسبب تشابه ظروف العمل على متن السفن أياً كانت جنسيتها ومهما كان الميناء المتجهة إليه. فالملاحة البحرية هي في أغلبها ملاحه دولية، إذ أن السفن الكبيرة تقوم برحلاتها عبر دول مختلفة، وأن اتصال العلاقات القانونية بين الدول وبين أفراد يحملون جنسيات مختلفة من شأنه أن يخلق مشكلة تحديد القانون الواجب التطبيق. وقد نجم عن هذه الصفة الدولية للملاحة وما يترتب عليها من إشكالات دعوة المهتمين بالمسائل البحرية إلى السعي لتوحيد قواعد القانون البحري بما في ذلك القواعد التي تنظم عقد العمل البحري².

ولقد حظي قانون العمل البحري و مسائل البحارة بوجه عام باهتمام دولي متزايد من جانب مؤتمر العمل الدولي ، ونظمت مؤتمرات عديدة خاصة بمسائل البحارة دعى إليها مبعوثون من مختلف الدول يمثلون الحكومات وشركات الملاحة ونقابات البحارة، وقد أصدرت هذه المؤتمرات أكثر من 38 إتفاقية حتى سنة 2007 تناولت المسائل المتعلقة بعلاقات العمل البحرية وتنظيمها . وقد كان أحدث و أشمل و أهم هذه الإتفاقيات المبرمة في هذا الشأن إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 ، المبرمة بجنيف - سويسرا- بتاريخ 23 فيفري 2006 ، والتي تبنتها منظمة العمل الدولية والتي حددت من خلالها الشروط الأساسية الخاصة بالعمل في قطاع الملاحة البحرية.

¹ كمال حمدي- أشخاص الملاحة البحرية و المرشد و مجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 - نشأة المعارف بالإسكندرية - ص.95.

² علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دراسة القانون المصري وقوانين البلاد العربية مقارنة بالقانون الفرنسي والإنجليزي، دار النهضة العربية، سنة 1969 ص 09 - 10.

ففيما تكمن أهم الأحكام التي تبنتها هذه الإتفاقية ؟ و هل يتم نفاذ هذه الإتفاقية فقط في مواجهة الدول الأعضاء بعد مصادقتهم عليها؟ أم أن هناك إجراء دولي موحد أتخذ من أجل نفاذها على سفن جميع الدول بما في ذلك السفن الجزائرية ؟ فإذا كان الأمر كذلك فهل يشكل نفاذها تهديداً على السفن الجزائرية بسبب عدم المصادقة عليها من قبل السلطات الجزائرية؟ فمن أجل حل هذا الإشكال سوف نقسم موضوع بحثنا إلى مبحثين ، الأول نتطرق فيه إلى نشأة إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 و أهم الأحكام التي تبنتها منظمة العمل الدولية بموجب هذه الإتفاقية ، ثم بعد ذلك نتطرق إلى موضوع نفاذ الإتفاقية و ما مدى خطورة نفاذها على السفن التي ترفع الراية الجزائرية في حال تأخر المصادقة عليها من طرف الجزائر.

المبحث الأول : نشأة إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 و أهم الأحكام التي تبنتها

نشأة إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 يعتبر حدث تاريخي يستدعي بنا التطرق إلى الظروف التي أحاطت و سبقت هذه النشأة ، و كذا إلى إبراز و تحديد الفئة المعنية بالأحكام هذه التي تبنتها منظمة العمل الدولية في ظل هذه الإتفاقية ، ثم بعد ذلك نتطرق إلى محاولة تعداد لأهم الأحكام المنظمة لعلاقة العمل البحري التي شملتها الإتفاقية .

المطلب الأول : نشأة إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 و مجال تطبيقها:

بالنسبة لموضوع النشأة سوف نتناوله من خلال إلقاء نبذة وجيزة عن الظروف والكيفية التي من خلالها تم اعتماد هذه الإتفاقية، و كذا محاولة تبيان الطريقة التي إعتمدت من أجل صياغة بنود الإتفاقية، و ذلك حتى تتيح الفرصة لأكثر عدد ممكن من الدول الأعضاء من أجل المصادقة عليها حسب ظروف و إمكانيات كل دولة مع التقيد بالشروط الدنيا الواردة في الإتفاقية . هذا مع الإشارة إلى تحديد نوع السفن التي عنيتها هذه الإتفاقية .

الفرع الأول : ظروف نشأة الإتفاقية و الكيفية التي إعتمدت في تحريرها

أولاً : ظروف نشأة الإتفاقية

تمّ اعتماد هذه إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 ، بهدف تحديد المعايير الدولية لأول صناعة عالمية حقيقية في العالم ، وهذه الإتفاقية أنشئت في منظمة العمل الدولية منذ 2001 واستمرت بالمداولات والمناقشات على مدى 5 سنوات تقريبا، وتم إدراج هذه الإتفاقية تحت مظلة منظمة العمل الدولية بموافقة أغلبية الدول و ذلك بتصويت قياسي، 314 دولة موافقة بدون أي إعتراض و 4 دول إمتنعت عن التصويت¹ . و قد رأت منظمة العمل الدولية أن هذه الإتفاقية المعروفة على نطاق واسع باسم _ ميثاق حقوق البحارة _ فريدة من نوعها لتأثيرها على ظروف عمل البحارة وعلى تجهزي السفن في أن واحد.

وتشمل هذه الإتفاقية 3 أطراف، حيث جرت العادة على أن الإتفاقيات الدولية ترأسها الحكومات، لكن هذه الإتفاقية كانت مميزة باحتوائها لثلاثة أطراف وهي الحكومات وملاك السفن والبحارة، وكان هناك ممثلون لهذه الأطراف الثلاثة خلال الاجتماعات التشاورية، وكل طرف دافع عن حقوقه حتى تم التوصل إلى إتفاقية موحدة تضمن مصالح جميع الأطراف المشاركة، وهذه الإتفاقية إذا ما دخلت حيز التنفيذ ستلغي ما يعادل 40 إتفاقية حالية و 29 توصية في مجال النقل البحري الدولي ، لذلك تعتبر إنجازا كبيرا جدا لهذا القطاع².

ثانياً : كيفية تحرير الإتفاقية

من أجل ضمان التصديق على هذه الإتفاقية و تنفيذ أحكامها من قبل الدول الأعضاء فإنه تم تحريرها بكيفية مختلفة عن باقي الإتفاقيات الصادرة في هذا المجال ، فهي تتألف من ثلاثة أجزاء مختلفة و لكن مترابطة و هي المواد و اللوائح و المدونة ، و التي بموجبها تم وضع الحقوق و المبادئ و الإلتزامات الأساسية للدول الأعضاء المصادقة على

¹ Patrick CHAUMETTE professeur a l'université de Nantes – colloque organise par l'université de pays Basque le 8 novembre 2013 - BILBAO

² نبيل الغربي _ خلال الندوة لتعريف ملاك السفن بإتفاقية العمل البحري – الدوحة في 2010/08/03.

الإتفاقية ، و التي لا يمكن تغييرها إلا من جانب المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية وذلك في إطار المادة 19 من الدستور منظمة العمل الدولية¹ .

أما المدونة فتتضمن التفاصيل من أجل تنفيذ اللوائح و هي تتكون من جزئين ، الأول و الذي يسمى بالمعيار "أ" تضمن معايير ملزمة ، أما الجزء الثاني من المدونة والذي سمي بالمعيار "ب" فتتضمن معايير توجيهية غير ملزمة. و اللوائح و المدونة نظمت في شكل مبادئ عامة تتألف من خمسة 5 أبواب : الأول تضمن الإشتراطات الدنيا لعمل البحارة على متن السفن ، أما الباب الثاني تضمن شروط الإستخدم ، و الباب الثالث تعلق بأماكن الإقامة والترفيه والغذاء، أما الباب الرابع تضمن الحماية الصحية و الرعاية الطبية والضمان الإجتماعي، و في الأخير فإن الباب الخامس تضمن مسألة التقييد و الإنفاذ .

و من أجل ضمان تنفيذ أحكام هذه الإتفاقية هناك مجالان رئيسان للمرونة في التنفيذ: فالأول تمثل في الإمكانية المتاحة لكل دولة عضو ، ليست في وضع يمكنها من تنفيذ الحقوق و المبادئ بالطريقة الواردة في الجزء ألف من المدونة (ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك في هذه الإتفاقية) تنفيذ هذه الحقوق و المبادئ من خلال الأحكام الواردة في قوانينها ولوائحها أو أي تدابير أخرى تعادل في جوهرها أحكام الجزء "أ"²

أما المجال الثاني للمرونة في التنفيذ يظهر من خلال صياغة الإشتراطات الملزمة لعدد كبير من أحكام الجزء ألف بطريقة أكثر عمومية ، بحيث يبقى مجال أكبر للتقدير من حيث الإجراءات الدقيقة التي يتعين اتخاذها على المستوى الوطني ، و مثال ذلك عند اشتراط الإتفاقية أن تكون على متن السفن صيدلية ، فلتنفيذ هذا الإلتزام يكفي وجود مجرد صيدلية على متن كل سفينة، أما من حيث ضمان حسن تخزين محتويات الصيدلية وإستخدامها وإستكمال موجوداتها ورد ذكره في المبدأ التوجيهي المقابل الغير الملزم.

¹ المادة 14 من إتفاقية العمل البحري لسنة 2006.
² المادة 6 فقرة 4 من إتفاقية العمل البحري لسنة 2006.

الفرع الثاني: مجال تطبيقها

تغطي الاتفاقية جميع البحارة العاملين على متن سفن ترفع علم دولة صادقت عليها، وأصبحت الاتفاقية سارية فيها بعد مرور عام على تسجيل مصادقتها لدى منظمة العمل الدولية.

وتعرّف الاتفاقية البحارة بأنهم "جميع الموظفين أو المشاركين أو العاملين بأي صفة كانت على متن سفينة تسري عليها الاتفاقية". وهذا لا يتضمن الطاقم المشارك في الإبحار أو تشغيل السفينة فحسب، بل يشمل أيضاً العاملين في وظائف فندقية تقدم باقة خدمات للركاب على متن السفن السياحية و كذا عمال النظافة المتواجدين على متن السفينة . و طبقاً لنص المادة 2 من ذات الإتفاقية ، تشمل أحكامها على جميع السفن سواء كانت مملوكة ملكية عامة أو خاصة ، التي تعمل عادة في الأنشطة التجارية ، فاتفاقية العمل البحري 2006 تسري على طائفة واسعة من السفن العاملة في رحلات دولية أو وطنية أو محلية بإستثناء السفن العاملة في الصيد و السفن المبنية بناءً تقليدياً مثل السفن العربية أو الصينية القديمة ، و لا تنطبق هذه الإتفاقية أيضاً على السفن الحربية و السفن الحربية المساعدة . و يستثنى كذلك من أحكام هذه الإتفاقية السفن التي تبحر على وجه الحصر في المياه الداخلية، أو المياه المحمية أو في المياه المتاخمة القريبة منها أو في المناطق التي تطبق عليها قوانين الميناء.

المطلب الثاني : أهم الأحكام التي شملتها الإتفاقية

تضمنت إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 مجموعة من المبادئ و الحقوق الأساسية التي ألزمت من خلالها الدول الأعضاء التحقق من أن قوانينها تحترمها في سياق هذه الإتفاقية ، و لا سيما ما يتعلق منها بالحرية النقابية و الإقرار الفعلي في المفاوضات الجماعية ، القضاء على جميع أنواع العمل الجبري و الإلزامي ، القضاء الفعلي على عمل الأطفال ، وكذا القضاء على التمييز فيما يخص الإستخدام و المهنة، من خلال الإقرار بحقه في شروط

إستخدام عادلة مع الإقرار للبحار الحق في مكان عمل مأمون و خال من المخاطر مستوفي لمعايير السلامة ، و كذا حقه في ظروف عمل و معيشة لائقة تشمل جميع جوانب عملهم وحياتهم على متن السفينة المبحرين على متنها. هذا بالإضافة إلى حقهم في الحماية الصحية و الرعاية الطبية و التمتع بتدابير الرفاهية و سائر أشكال الحماية الإجتماعية. و هذا ما سوف نحاول إستعراضه من خلال ما يلي :

أولاً : بالنسبة للسن : لقد نصت الإتفاقية على عدم جواز تشغيل أو عمل أي شخص دون الحد الأدنى للسن على متن السفينة ، على أن يكون هذا الحد عند الدخول الأولي لهذه الإتفاقية حيز النفاذ 16 سنة مع منعها العمل ليلاً لأي بحار دون السن 18 ، على أن تكون الفترة المعبر عنها بالليل تغطي مدة تسع ساعات على الأقل تبدأ في وقت أقصاه منتصف الليل و تنتهي في وقت أدناه الخامسة صباحاً ، مع منعها إستخدام أو تشغيل البحارة دون السن الثامنة عشر في العمل المرجح أن يعرض صحتهم أو سلامتهم للخطر¹.

ثانياً : ساعات العمل و الراحة : يقصد بساعات العمل بمفهوم إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 الوقت الذي يطلب فيه من البحار القيام بعمل لحساب السفينة ، أما ساعات الراحة هي خلاف ساعات العمل دون أن تشمل فترات الراحة القصيرة². هذا مع الإشارة إلى أن الإتفاقية وضعت حدود ساعات العمل أو الراحة على النحو الآتي : فبالنسبة لساعات العمل لا يجوز أن تتعدى 14 ساعة خلال فترة 24 ساعة و ألا يعمل البحار لأكثر من 72 ساعة خلال فترة مدتها 7 أيام . أما فيما يتعلق بساعات الراحة فيجب ألا تقل عن عشر ساعات في فترة 24 ساعة و ألا تقل عن 77 ساعة في فترة 7 أيام ، هذا بالإضافة إلى أن الإتفاقية لا تجيز أن تقسم ساعات الراحة إلى ما يزيد عن فترتين على ألا يقل طول إحدى هاتين الفترتين عن ست ساعات ، و ألا تتجاوز الفترة الفاصلة بين فترتي الراحة فترة 14 ساعة . فمن هنا يمكن القول بأن إتفاقية العمل البحري 2006 تدخلت في أدق التفاصيل

¹ إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 - المعيار "أ" - اللائحة 1 من الباب الأول . ص 17 .

² نفس الإتفاقية - رقم 1 من المعيار "أ" 2-3 من اللائحة 3-2 الباب الثاني ص 29 .

المتعلقة في كيفية منح فترات الراحة للبحار ، من أجل تفادي أي حالة من الحالات التي يمكن من خلالها إرهاق البحار من خلال منحه لفترات راحة مخالفة لما ورد في بنود الإتفاقية¹.

ثالثاً : الحق في الإجازة السنوية : فيما يتعلق بالإجازة السنوية فلقد نصت الإتفاقية

على أن حساب مدتها يكون على أساس حد أدنى من 2،5 يوم عن كل شهر خدمة ، على أن تحدد السلطة المختصة أو الهيئة ذات الصلة في كل بلد طريقة حساب مدة الخدمة . و في هذا الإطار أوجبت الإتفاقية على مالك السفينة أو تجهزها أن يحدد الفترة التي يمكن من خلالها للبحار القيام بإجازة ، بعد التشاور مع البحارة المعنيين أو ممثليهم و بقدر الإمكان بالإتفاق معهم . و قد أشارت الإتفاقية أنه من حيث المبدأ يكون الحق للبحارة القيام بإجازة سنوية في المكان الذي تربطهم به صلات قوية و هو المكان ذاته الذي يحق لهم الإعادة إليه ، بحيث لا يجوز للمجهز أن يطلب من البحار القيام بإجازة مستحقة في مكان آخر دون رضاه ، و هذا ما لم ينص على خلاف ذلك في عقد العمل الذي يربط الطرفين أو في القوانين أو اللوائح الوطنية².

رابعاً : شرط اللياقة البدنية : من أجل ضمان تمتع جميع البحارة باللياقة الصحية

لأداء واجباتهم في البحر، إشتطت الإتفاقية أن يكون بحوزة كل بحار قبل البدء في العمل على متن السفينة شهادة طبية صالحة تثبت لياقته طبيياً لأداء الواجبات المطلوبة منه في البحر. و لكي يتسنى أن تعكس الشهادة الطبية الحالة الصحية الحقيقية للبحارة في ضوء الواجبات التي يتعين عليهم إنجازها تقرر السلطة المختصة بعد التشاور مع منظمات ملاك السفن و منظمات البحارة المعنية طبيعة الفحص الطبي و الشهادة الطبية. على أن يتم إصدار هذه الشهادة من قبل طبيب مؤهل معترف به من طرف السلطة البحرية المختصة، على أنه يجب أن تثبت الشهادة على الخصوص أن سمع الشخص و بصره في حالة مرضية ، و كذلك تمييزه للألوان في حالة الأشخاص الذين يستخدمون على ظهر السفينة ، إلا بالنسبة لبعض العاملين المتخصصين الذين لا تتأثر لياقتهم للعمل الذي يؤديه بنقص تمييز الألوان. كما

3 نفس الإتفاقية - رقم 5 من المعيار "أ" 2-3 من اللائحة 2-3 الباب الثاني ص 30 .

² نفس الإتفاقية - المعيار "أ" 2-4 من اللائحة 2-3 الباب الثاني ص 32 .

يجب أن تثبت الشهادة أن البحار لا يعاني من أي مرض يمكن أن يتفاقم أو يجعله غير لائق للخدمة في البحر ، أو يمكن أن يعرض للخطر في البحر صحة الآخرين على ظهر السفينة .
أما بالنسبة لمدى صلاحية الشهادة الطبية ، فحسب المادة 5 من نفس الإتفاقية فإنها تظل سارية المفعول لمدة لا تتجاوز العامين من تاريخ تسليمها ، أما بالنسبة للشهادة الطبية الخاصة بتمييز الألوان فإنها تبقى سارية المفعول لفترة لا تتجاوز ست سنوات من تاريخ تسليمها . و في حالة ما إذا انقضت فترة صلاحية الشهادة أثناء رحلة ما تظل الشهادة سارية إلى حين إنتهاء الرحلة .

خامساً : حق الترحيل أو الإعادة إلى الوطن: خولت الإتفاقية للبحارة الحق في إعادة

البحارة إلى أوطانهم ، و ذلك بتكليفها كل دولة عضو بضمنان هذا الحق للبحارة العاملين على متن السفن التي ترفع علمها و ذلك في حالة ما إذا إنقضى أجل عقد عمل البحار أثناء الرحلة بالخارج ، أو في حال إنهاء إستخدام البحار إما من قبل مالك السفينة ، أو من قبل البحار نفسه لأسباب مبررة . و قد نصت الإتفاقية على الحد الأقصى لفترات الخدمة على متن السفينة التي يجب ألا تقل عن 12 شهر، التي يحق من خلالها للبحارة بعدها الإعادة إلى الوطن¹.

و إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 نصت على أنه في حال عدم قيام مالك السفينة بإتخاذ ترتيبات إعادة البحار الذي له حق الإعادة إلى وطنه أو إذا لم يدفع تكاليف إعادته إلى وطنه، تقوم السلطة المختصة في الدولة العضو التي ترفع السفينة علمها بإتخاذ ترتيبات إعادة البحار المعني إلى وطنه . أما إذا لم تقم هذه السلطة بذلك يجوز للدولة التي سيعود البحار منها إلى وطنه أو الدولة التي يكون البحار من مواطنيها أن تتكفل بذلك ، على أنه يجوز لها إسترداد ما تحملته من تكاليف من الدولة العضو التي ترفع السفينة علمها ، هذه الأخيرة التي يجوز لها بدورها أن تسترد من مالك السفينة التكاليف التي تحملتها في إعادة البحار إلى وطنه .

¹ نفس الإتفاقية - المعيار "أ" 2-5 من اللائحة 2-5 الباب الثاني ص 34.

سادساً : حق التعويض في حالة الإصابة أو البطالة: شددت الإتفاقية على ضرورة وضع الدول الأعضاء قواعد تضمن حصول البحارة على تعويض مناسب في حالة الإصابة أو الخسارة أو البطالة الناشئة عن فقد السفينة أو غرقها. على أن يتم حساب هذا التعويض عن الأيام التي يكون فيها البحار عاطلاً فعلاً عن العمل بنفس معدل الأجر المتفق عليه في عقد العمل ، و لكن أجازت الإتفاقية أن يقتصر مجموع التعويض المستحق لكل بحار على أجر شهرين .

هذا مع الإشارة إلى أن الإتفاقية تعرضت لبقية ظروف عمل البحار من حيث ضرورة ضمان إستفاء السفن المعايير الدنيا لتوفير أماكن إقامة ، و تسهيلات ترفيه لائقة للبحارة الذين يعملون على متن السفينة ، وضرورة تزود السفينة بطاقم متكون من عدد كاف من البحارة .

المبحث الثاني :خطورة نفاذ الإتفاقية على السفن الجزائرية العاملة في مجال النقل البحري

بالنسبة لمسألة نفاذ الإتفاقية يستدعي بنا التطرق إلى الطريقة أو الخطة المعتمدة من أجل نفاذها على جميع السفن ، من أجل ضمان حماية شاملة لجميع البحارة العاملين في القطاع على الصعيد العالمي . ثم بعد ذلك نتطرق إلى دراسة خطورة نفاذ الإتفاقية على السفن الجزائرية بسبب موقف المشرع الجزائري من الإتفاقية و كذا محاولة إبراز بعض الأسباب التي أخرت الجزائر من أجل المصادقة على الإتفاقية.

المطلب الأول : الطريقة التي إعتمدت من أجل تنفيذ بنود الإتفاقية

من أجل ضمان تطبيق أحكام الإتفاقية بصفة شاملة ، تم إشتراط بلوغ تصديق عدد معين من أعضاء منظمة العمل الدولية الذين يمثلون نسبة حمولة عالمية معينة لنفاذ بنود الإتفاقية سنة بعد تحقق الشرطين معاً، هذا بالإضافة إلى أنه بعد نفاذ الإتفاقية تم تخويل السلطة لدولة الميناء من أجل القيام بعمليات تفتيش السفن من أجل التأكد من إحترامها لبنود الإتفاقية ، و هذا ما سوف نتطرق إليه تباعاً فيما يلي :

الفرع الأول : شرط العدد و نسبة الحمولة للدول المصادقة على الإتفاقية

فيما يتعلق بمسألة تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية فبالرغم من أنها من المتعارف عليه لا تكون ملزمة سوى على الدول الأعضاء في منظمة العمل الدولية التي يكون المدير العام قد سجل تصديقاتها عليها ، إلا أنه يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية على جميع السفن التي تعمل عادة في الأنشطة التجارية ، بعد مضي إثني عشر شهرا على تاريخ تسجيل تصديقات ما لا يقل عن 30 دولة عضوا تبلغ حصتها معاً 33 في المائة على الأقل من الحمولة الإجمالية للسفن في العالم . هذا مع الإشارة إلى أن الدول الثلاثين الأولى المصادقة على الإتفاقية فبعد أن تصبح نافذة في حقها تستفيد من أجل إضافي من أجل إصدارها لشهادات العمل البحري للسفن التي ترفع علمها ، و هذا من أجل تخفيف الضغط على إدارتها الوطنية ، و هذا الإمتياز الذي وضعت المنظمة الممنوح لهذه الدول من أجل تحفيز أعضائها على الإسراع للمصادقة على الإتفاقية¹.

و تكون كل دولة عضو مسؤولة عن ضمان تنفيذ إلتزاماتها بموجب هذه الإتفاقية على السفن التي ترفع علمها ، و ذلك بأن تضع هذه الدول نظاماً فعالاً للتفتيش و إصدار الشهادات لفترة لا تتجاوز خمس سنوات بشروط العمل البحري ، و التي تكفل بأن ظروف عمل و معيشة البحارة على متن السفن التي ترفع علمها تستوفي المعايير الواردة في هذه الإتفاقية ، و هذا مع إلتزام كل دولة عضو بأن تشترط على السفن التي ترفع علمها بأن تحمل على متنها نسخة من هذه الإتفاقية . كما أجازت الإتفاقية للدولة العضو عند الإقتضاء عندما تضع نظاماً فعالاً للتفتيش و إصدار الشهادات بشروط العمل البحري ، أن ترخص لمؤسسات عامة معتمدة أو لمنظمات أخرى بما في ذلك مؤسسات و منظمات دولة عضو أخرى ، تعترف بها كهيئة مختصة و مستقلة للإضطلاع بعمليات التفتيش و إصدار الشهادات أو القيام بالأمرين معاً . و في جميع الأحوال تظل الدولة العضو مسؤولة مسؤولية كاملة عن التفتيش و إصدار شهادات بشأن ظروف عمل و معيشة البحارة على متن السفن التي ترفع علمها.

¹ MAZOUZ Mohamed-La Protection des gens de mer en Algérie -Mémoire de Magistère- institut supérieur maritime -p 134

الفرع الثاني : قيام دولة الميناء الموقعة على الإتفاقية بعملية تفتيش السفن

ما يمكن الإشارة في هذا الصدد أنه في حال نفاذ الإتفاقية بعد إستفائها للشرط المشار إليه أعلاه فإنه بالرغم من أن أي دولة في العالم لديها حق سيادي في التوقيع أو عدمه على إتفاقية العمل البحري لسنة 2006، إلا أنه في حال عدم توقيعها على الإتفاقية فإن السفن التي تنتمي لهذه الدولة والتي ستبحر لأسفار دولية سيفرض عليها أن تطبق شروط الإتفاقية ، حيث سوف تكون هناك عمليات تفتيش للسفن يتم تنفيذها من قبل الدول المستقبلة الموقعة على الإتفاقية -دولة الميناء- للسهر على تطبيق مواصفات الإتفاقية المتعلقة خاصة بظروف العمل و المعيشة على متن السفينة و ذلك من خلال إطلاعها على شهادة العمل البحري التي يجب أن تكون بحوزة ربانها و كذا إعلان التقييد بشروط العمل البحري ، فهاتين الوثيقتين تعتبران بينة ظاهرة على أن السفينة قد تم التفتيش عليها حسب الأصول من جانب الدولة العضو التي ترفع علمها و أن إشتراطات هذه الإتفاقية بشأن ظروف عمل و معيشة البحارة قد إستوفيت على متن السفينة الخاضعة للتفتيش . وتصدر كلا الشهادتان من الدولة صاحبة العلم ، وتبين هذه الوثائق التي تزودها الدولة صاحبة العمل تفاصيل حول كيفية مطابقة السفينة لمطالباتها الإتفاقية ، على أن تشكل هذه التفاصيل الأساس لنظم التفتيش الذي نقوم به سلطات الدولة صاحبة الميناء للتأكد من المطابقة ، وعند تنفيذ نظام المطابقة مع الإتفاقية فإنه على السلطات التأكد من عدم إعطاء أي أفضلية للسفن التي ترفع علم دول غير مصادقة على الإتفاقية على سفن ترفع أعلام دول قامت بالمصادقة ، و في حال غياب هاتين الشهادتين يتم حجز السفينة¹.

و من أجل هذا الغرض وضعت منظمة العمل الدولية عدداً من المواد مثل المبادئ التوجيهية لتفتيش الدول صاحبة العلم، والأحكام القانونية الوطنية النموذجية، فضلاً عن ورشات عمل تساعد في تدريب المفتشين وتساعد المستشار القانوني الوطني والموظفين المعنيين بالمصادقة على الإتفاقية وتنفيذها بشكل قانوني. وتقدم المنظمة من خلال أكاديمية

¹مجلة أكتوبر- أهم بنود إتفاقية العمل البحري الموحدة- نشر يوم 14 - 04 - 2013.

العمل البحري المتواجد مقرها في مركز التدريب الدولي التابع للمنظمة في مدينة تورين بإيطاليا، مجموعة شاملة من الأنشطة التدريبية الخاصة بالاتفاقية¹.

المطلب الثاني : خطورة بدأ نفاذ الإتفاقية على السفن الجزائرية

فبالرغم من الأهمية التي تتميز بها إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 في تحسين ظروف العمل على متن السفن التي تنقيد بأحكامها ، فإن هذه الإتفاقية تشكل خطر حقيقي على سفن الدول التي لم تصادق عليها ، و هذا من خلال الحجز الذي يمكن أن توقعه دولة الميناء المصادقة على الإتفاقية ، من خلال عمليات التفتيش التي هي مكلفة للقيام بها وفقاً لما تضمنته أحكام الإتفاقية . لذى سوف نحاول من خلال هذا المطلب التطرق أولاً إلى مسألة نفاذ الإتفاقية و الآثار المترتبة عنها ، ثم بعد ذلك نتطرق إلى موقف المشرع الجزائري منها .

الفرع الأول : بدأ نفاذ الإتفاقية

بعد إعلان منظمة العمل الدولية في جنيف يوم 21 أوت 2012 ، أن 30 دولة قد صادقت بالفعل على اتفاقية العمل البحري لسنة 2006، وذلك بعد تصديق كل من روسيا و الفلبين، وأنها سوف تدخل الاتفاقية حيز النفاذ في غضون عام. فإن المنظمة و بتاريخ 21 أوت 2013 أعلنت من جديد أن اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 قد دخلت حيز التنفيذ، وتدشن بذلك عهداً جديداً من العمل اللائق للبحارة و المنافسة العادلة لأصحاب السفن في صناعة النقل البحري العالمية.

و أوضحت المنظمة في بيان لها أن بنود الاتفاقية أصبحت اعتباراً من اليوم ملزمة في القانون الدولي والتي تحدد المعايير الدنيا لعمل ومعيشة جميع البحارة العاملين على سفن تستوعب أكثر من 75 في المائة من إجمالي حمولات السفن في العالم. و إعتبرت الاتفاقية خطوة أساسية نحو تحقيق منافسة عادلة بين أصحاب السفن الجيدة التي ترفع أعلام الدول التي صادقت على الاتفاقية. و نقل البيان عن مديرة قسم معايير العمل الدولية في

¹منظمة العمل الدولية – دليل موجز حول إتفاقية العمل البحري 2006 – مقالة بعنوان: إتفاقية العمل البحري لعام 2006 : ما هي ، ما دورها ، وآلياتها؟ - 14 / 08 / 2013 .

منظمة العمل الدولية كليوباترا دومبيا هنري قولها "توضح هذه الاتفاقية كيف يستطيع الحوار الثلاثي والتعاون الدولي العمل بصورة بناءة في معظم الصناعات المعولمة بهدف التصدي بشكل ملموس للتحديات التي تعيق تأمين ظروف عمل ومعيشة لائقة للبحارة.¹"

وقال مدير عام منظمة العمل الدولية غاي رايدر ، إن دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ سيكفل للعاملين من البحارة شروط العمل العادلة واللائقة ، بما يعنيه ذلك من ظروف المعيشة على متن السفينة، مع المنافسة العادلة لأصحاب السفن في أكثر الصناعات عولمة. واصفا الإتفاقية بأنها "معلم في تاريخ النقل البحري ، معتبراً هذا الإنجاز أنه يمثل خيراً عظيماً لأكثر من 1.2 مليون من البحارة في العالم، كما يحقق حلماً للمنظمة الدولية منذ عام 1920، مشيداً بجهود المجتمع البحري الدولي الذي نجح أخيراً في جعل هذه الاتفاقية حقيقة واقعة. و قد وجه مدير المنظمة دعوة لجميع الدول ذات الصلة للتصديق عليها إن لم تكن قد فعلت ذلك بعد، كما حث الحكومات وملاك السفن على العمل على التنفيذ الفعال لها².

وأشارت منظمة العمل الدولية إلى أن دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ سوف يكفل للعاملين من البحارة شروط العمل العادلة واللائقة بما في ذلك الظروف المعيشية للبحارة على متن السفينة، من الحماية الصحية والرعاية الطبية، وشروط العمل والراحة والسكن والمرافق الترفيهية والأغذية، إضافة إلى تدابير الرعاية وغيرها من أشكال الحماية الاجتماعية. وبدخول الإتفاقية الجديدة حيز التنفيذ ، فإنها أصبحت قانوناً دولياً ملزماً إعتباراً من يوم نفاذها. حيث صادقت عليها أكثر من 45 دولة من الأعضاء في المنظمة والتي تمثل أكثر من 70 في المائة من إجمالي حمولة الشحن العالمي³. وقد تم تدعيم هذه الإتفاقية من الاتحاد الدولي لعمال النقل الذي يمثل البحارة والاتحاد الدولي لملاكي السفن. و يذكر أن هذين الاتحادين لعبا دوراً رئيسياً على مدى خمس سنوات في تطوير وإعتماد الاتفاقية في مؤتمر العمل الدولي لمنظمة العمل الدولية عام 2006. و تحظى الاتفاقية أيضاً بدعم من المنظمة

¹ منظمة العمل الدولية تصف اتفاقية العمل البحري بالميثاق التاريخي لحقوق البحارة-تم النشر بتاريخ 20 أوت 2013.

² المرصد العمالي- إتفاقية العمل البحري لمنظمة العمل الدولية تدخل حيز النفاذ - تم النشر بتاريخ 21 أوت 2013.

³ وكالة أنباء العمال العرب-إتفاقية العمل البحري لمنظمة العمل الدولية تدخل حيز النفاذ و تدشن بذلك عهداً جديداً من العمل اللائق للبحارة-نشر بتاريخ الأربعاء 21 أوت 2013.

البحرية الدولية، التي تشرف على قطاع الشحن العالمي، الذي يحرك نحو 90 في المائة من التجارة العالمية¹.

ومن جانبها صرحت مديرة إدارة معايير العمل الدولية لمنظمة العمل الدولية كليوباترا هنري: "إن بدء سريان اتفاقية العمل البحري لعام 2006 هو حدث فريد من نوعه في تاريخ قانون العمل البحري الدولي. ويتعين الآن على الجميع العمل على ضمان ترجمة التصديق والتنفيذ القانوني إلى قانون وممارسة حقيقية، بحيث يستفيد البحارة في العالم حقاً من حماية الاتفاقية، كما يتمكن مالكو السفن الذين يستوفون متطلبات العمل اللائق للاتفاقية من التمتع بالفوائد التي توفرها". هذا وقد سبق و أن ذكرت كليوباترا هنري أنه بموجب هذه الاتفاقية، فإن الدول ستقوم بمنح شهادة للسفن بعد التأكد أنها تلبى تلك المتطلبات المتعلقة بظروف العمل، كما ستسهل عملية تفتيش السفن في إطار ما يسمى بمراقبة دولة الميناء، إضافة إلى ما تشمله الاتفاقية الدولية من آلية لتسجيل شكاوى البحارة².

الفرع الثاني : خطورة الإتفاقية على السفن الجزائرية بعد بدأ نفاذها

قبل التطرق إلى دراسة الأثر الذي يمكن أن تحدثه الإتفاقية على السفن الجزائرية عند تنقلها إلى الدول المصادقة على الإتفاقية، يجدر أن نخرج إلى موقف المشرع الجزائري الداخلي و الدولي من مسألة تنظيمه لعلاقة العمل المؤدى على متن السفينة عند ملاحقتها، ثم بعد ذلك نتطرق إلى محاولة إبراز الأثر السلبي الناجم عن عدم أو بالأحرى نفضل القول عن تأخر الجزائر في المصادقة على هذه الإتفاقية و كذا إبراز الأسباب الحقيقية التي حالت دون هذا التصديق المنتظر.

أولاً : موقف المشرع الجزائري من مسألة تنظيمه لعلاقة العمل البحري

1/ على الصعيد الداخلي : المشرع الجزائري في الماضي لم يكن يتدخل في مسألة تجهيز المالك لسفينته، و لكن مع التطور المستمر والتدخل التدريجي للدولة في سائر

¹مجلة الخبر - إتفاقية العمل البحري 2006- قطاع الشحن العالمي ببحر بمعيار جديد- نشر بتاريخ 20 أوت 2013.

²وكالة أنباء العمال العرب-نفس المرجع.

الأنشطة الاقتصادية و لا سيما تلك المتعلقة بحياة وأموال مواطنيها، فإن المشرع بدأ يتطلب شروطاً في السفينة وأخرى في بحارتها من أجل الإقلال من المخاطر وكفالة سلامة أرواح وأموال العاملين في مجال إستغلال السفينة. و من أجل هذا الغرض فإن المشرع الجزائري تدخل في هذه المسألة من خلال تنظيمه للعلاقة التي تربط البحارة بمجهزي السفن ، و التي تطرق إليها بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري، وهذا في الباب الثاني من الكتاب الأول في المواد 384 وما بعدها. أين تطرق أولاً إلى التعريف بالبحار وإلى وشروط ممارسة المهنة ، ثم بعد ذلك قام بتحديد الإلتزامات المتبادلة بين رجال البحر والمجهز، مختتماً هذا التدخل بوضعه للنظام التأديبي لرجال البحر.

ثم قام المشرع الجزائري بعد ذلك بتنظيم هذه العلاقة بإصداره للقانون رقم 88-171 المؤرخ في 13 سبتمبر 1988 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر، الذي يضبط القواعد المطبقة على العمال الملاحون في قطاع الملاحة البحرية و الذين أسماهم بموجب هذا القانون برجال البحر أو البحارة . إلا أن هذا القانون تم إلغاؤه فيما بعد بإصدار المشرع الجزائري للمرسوم تنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005 و الذي بموجبه حدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري¹. والذي بموجبه قام المشرع الجزائري بتنظيم علاقة العمل البحري محاولاً التوفيق بين الأحكام التي سبق وأن أوردها في القانون البحري المتعلقة بالبحار وبين الأحكام المنظمة لعلاقات العمل البري و لا سيما قانون 90-11 المتعلق بعلاقات العمل. و هذا في عدة جوانب خاصة منها ما يتعلق بكيفية إبرام العقد وساعات العمل والعطل وحتى في كيفية إنهاء علاقة العمل البحري و التي أحال في الكثير من هذه المواضيع إلى الأحكام المطبقة على عقد العمل البري.

¹ المنشور بالجريدة الرسمية، العدد 22، الصادر بتاريخ 27 مارس 2005.

2/ على الصعيد الدولي : فبالرغم من أن منظمة العمل الدولية تبنت في هذا

الشأن أكثر من 37 إتفاقية تناولت المسائل المتعلقة بعلاقات العمل البحرية وتنظيمها، فإن الجزائر صادقت فقط على 9 إتفاقيات منها ، 7 إتفاقيات صادقت عليها مباشرة بعد نيلها السيادة الوطنية و بالتحديد في 19 أكتوبر 1962 .

فالمشرع الجزائري بالرغم من الترسانة من التشريعات التي أصدرها من خلال تنظيمه لعلاقة العمل البحري من جميع جوانبها ، و التي في مجملها توافق الإتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الشأن تحت مظلة منظمة العمل الدولية ، إلا أننا نلاحظ تأخره في المصادقة على الإتفاقيات الخاصة بالعمل البحري ، فمثلاً الإتفاقية الدولية لسنة 1978، الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر، المحررة بلندن يوم 07 جويلية 1978، فإن الجزائر لم تنظم إلى هذه الإتفاقية إلا بعد مرور قرابة 10 سنوات و ذلك بموجب المرسوم رقم 88-88 المؤرخ في 26 أفريل 1988، والمتضمن الإنضمام إلى هذه الإتفاقية¹. أما الإتفاقية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية المبرمة بجنيف في 13 أكتوبر 1976 فالجزائر لم تنظم إلى هذه الإتفاقية إلا بعد مرور قرابة 20 سنة و ذلك بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-134 المؤرخ في 10 أبريل سنة 2006 المتضمن التصديق على هذه الإتفاقية². و هو نفس الموقف الذي تبنته الجزائر في تعاملها مع إتفاقية العمل البحري لسنة 2006. فبالرغم من مرور أكثر من ثمان سنوات على تبني هذه الإتفاقية من طرف منظمة العمل الدولية، إلا أن الجزائر لم تنظم إلى هذه الإتفاقية لحد كتابة هذه الأسطر بالرغم من الأهمية التي تتميز بها هذه الإتفاقية و ما ينجر عنها من عواقب وخيمة في حالة عدم التقيد بأحكامها في حال نفاذها على سفن الدول الغير المنظمة إليها.

إلا أنه يجدر بنا أن نشير بأنه بدأت تظهر بوادر نية المصادقة من قبل الجزائر على الإتفاقية محل الدراسة من خلال الندوة الدولية الأولى حول العمل البحري المنعقدة بالجزائر

1 المنشور بالجريدة الرسمية، العدد 17 لسنة 1988.

2 المنشور بالجريدة الرسمية، العدد 23 لسنة 2006.

بتاريخ 18 فيفري 2014 و بعد أن أكد المشاركون على ضرورة توقيع الحكومات على الاتفاقية الدولية البحرية لسنة 2006 ووضعها حيز التنفيذ في بلدانهم. ففي هذا الصدد أوضح الأمين العام للاتحاد العام للعمال الجزائريين عبد المجيد سيدي السعيد، بأن الاتحاد يشتغل حالياً بالتنسيق مع الحكومة لتمكين الجزائر من الانضمام للاتفاقية الدولية للعمل البحري التي دخلت حيز التطبيق في 20 أوت 2013 ، مشيراً إلى انعكاساتها الايجابية على عالم البحارة في حال تطبيقها.

أما نائب مدير النقل البحري بوزارة النقل قليل جيلالي فذكر أن الجزائر ستوقع "لاحقاً" على الاتفاقية البحرية لسنة 2006 والتي من شأنها تحسين شروط العمل على متن البواخر. وأوضح أن الجزائر صادقت على 7 اتفاقيات اخرى تخص العمل البحري لافتاً إلى أهمية قطاع النقل البحري والذي يشغل 3.500 إلى 4.000 بحري مما يستلزم بالجهات المعنية حسب قوله بتوقيع الاتفاق الدولي الذي دخل حيز التنفيذ في 20 أوت 2013¹.

ثانياً : التهديد الذي قد يصيب السفن الجزائرية نتيجة التأخر في المصادقة على

الاتفاقية

نظراً للأهمية الكبيرة التي تتميز بها إتفاقية العمل البحري 2006 فإنها و منذ نفاذها أصبحت تشكل تهديداً على السفن الجزائرية بالرغم من عدم مصادقة الجزائر على الإتفاقية و من ثم الإلتزام بأحكامها . فبالرغم أن إتفاقيات منظمة العمل الدولية عادة ما تصبح سارية المفعول و ملزمة بموجب القانون الدولي بعد مرور عام على مصادقة الدولة المعنية، إلا أن شروط دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ فقد كانت الأكثر صرامة بين جميع اتفاقيات المنظمة طوال تاريخها الذي يمتد 94 عاماً. و لقد تحققت شروط دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في 20 أوت 2012 ، حيث تمثل الدول الموقعة حالياً أكثر من 50 في المائة من بحارة العالم وأكثر من ثلاثة أرباع إجمالي حمولات سفن العالم. و الأهم من ذلك هو أن

¹ وكالة الأنباء الجزائرية - نشر بتاريخ 18 فيفري 2014.

العديد من البلدان التي صادقت على الاتفاقية تضم بحارة يشكلون قوة عمل الملاحة البحرية في العالم. وتزداد وتيرة المصادقة يوماً بعد يوم، و من المتوقع أن تحصل الاتفاقية في نهاية المطاف على مصادقة عالمية من الدول الأعضاء ذات الصلة في منظمة العمل الدولية¹.

فإنفاقية العمل البحري و من بداية تاريخ نفاذها أي منذ 20 أوت 2013 ، سيتعين على جميع السفن التجارية العاملة في رحلات دولية و التي يبلغ إجمالي حمولتها 500 طن فأكثر وترفع علم أي من الدول الثلاثين التي أصبحت الاتفاقية سارية فيها، أن يكون بحوزة ربابنتها بالإضافة إلى الوثائق التي يجب أن تكون على متن السفينة يجب أن تكون كذلك بحوزتهم ، وثيقتين محددتين هما: شهادة العمل البحري، وإعلان الالتزام بالعمل البحري، حيث تعتبر هاتين الوثيقتين دليلاً ظاهرياً على أن هذه السفن تمتثل لشروط الاتفاقية. وستجري معاينة هاتين الوثيقتين عند وصول السفن إلى موانئ دول أخرى صادقت على الاتفاقية. هذا بالإضافة إلى أن السفن التي ترفع أعلام بلدان لم تصادق على الاتفاقية كما هو الشأن بالنسبة للجزائر ستخضع للتفتيش لدى دخولها موانئ دول بدأت بتطبيق الاتفاقية وذلك للتحقق من ظروف عمل البحارة ومعيشتهم. ويُعتبر هذا التفتيش أحد الجوانب المهمة والخطيرة في الاتفاقية. بسبب ما ينجر عن هذه العملية من حجز للسفينة من قبل الدولة صاحبة الميناء المصادقة على الإتفاقية في حال عدم التقيد بأحكام الإتفاقية أو بالأحرى في حال عدم المصادقة من قبل الدولة صاحبة السفينة التي ترفع علمها و التي قد تكون محل تفتيش .

و إذا لم توقع الجزائر على إتفاقية العمل البحري 2006 فهذا يعنى أن السفن التي ترفع العلم الجزائري ستمنع من دخول موانئ الدول الموقعة على الاتفاقية، بحجة وتحت زعم أن الجزائر لا تراعى المعايير الدولية المتفق عليها بموجب الإتفاقية، و أيضا ستعرض السفن الجزائرية للتفتيش الإجباري في الموانئ الأجنبية مع إمكانية حجزها. وإمكانية التفتيش مفروضة وحق لكل دولة صاحبة ميناء وحتى ولم تكن الدولة صاحبة السفينة لم تصادق

¹ منظمة العمل الدولية - دليل موجز حول إتفاقية العمل البحري 2006 - مقالة بعنوان: إتفاقية العمل البحري لعام 2006 : ما هي ، ما دورها ، وآلياتها؟ - 2013/08/ 14 .

على الاتفاقية. و الجزائر سواء صادقت على الإتفاقية أو لم تصادق عليها سيتم إجبارها على توفير أوضاع سفنها مع الاتفاقية و من ثم أصبح التصديق على الإتفاقية ضرورة ملحة. بينما في حال تصديق الجزائر على الاتفاقية فإن شهادة الانضمام ستكون حماية للسفن الجزائرية يستطيع ربان كل سفينة إظهارها في وجه جهات التفتيش.

إلا أنه و ما يجب الإشارة إليه بأن الجزائر من المفروض ألا تتخوف من المصادقة على هذه الإتفاقية، ذلك أنه ليس لديها أسطول كبير و حقيقي لكي تتحفظ على التصديق على هذه الاتفاقية، لأن الجزائر تمر في الوقت الحالي بوضع إقتصادي لا يحسد عليه في مجال النقل البحري، الذي أصبح يتخبط في الكثير من المشاكل و التي باتت تشكل عائقاً حقيقياً في إتخاذ قرارها بكل حرية و تحت أي ضغوطات و ذلك بالمصادقة على إتفاقية العمل البحري لسنة 2006.

ولعل أهم هذه المشكلات هي الفوضى الذي يعيشها قطاع الشحن البحري في الجزائر، إذ أصبحت تسيطر الشركات الأجنبية في الجزائر على 80 في المائة من أنشطة تجهيز السفن للشحن البحري وبالتالي على 80 في المائة من الحركة التجارية الخارجية للبلاد، بعد تحييد نشاط الشركات العمومية للشحن البحري ومنها شركات "كنان" و"ناشكو" و"جيما" لصالح شركات أجنبية ومنها "سي. أم. أ. سي. جي أم" الفرنسية و"ميرسك" و"ميديتيرانيين شوبينغ كومباني" الإيطالية التي مقرها جنيف، والتركية "اركاس" و"طاروس" الإيطالية، حيث تسيطر هذه الشركات مجتمعة على 80 في المائة من إجمالي تدفق الحاويات من وإلى الجزائر سنوياً. هذا و قد كشفت جمعية تجهيز السفن الجزائريين أن الفوضى التي يعيشها القطاع جعلت الجزائر لا تستفيد من المداخل بالعملة الصعبة، بل أصبحت تصدر إلى الخارج حوالي 600 مليون دولار فوائد الشركات الأجنبية الخاضعة للقانون الجزائري، والتي يملك رأسمالها أجنبى بنسبة 100 بالمائة، مما يسمح لهم بتحويل الفوائد الإجمالية محلياً إلى بلدانهم الأصلية بدون أن تستفيد الخزينة العمومية من أي دولار، و ذلك بعد حصول هذه الشركات على ترخيص بالنشاط من وزارة النقل، على الرغم من أن المواطنين

من جنسية جزائرية لا يمكنهم التمتع بنفس المعاملة في إطار ما يسمى بمبدأ المعاملة بالمثل في أي دولة في العالم و منها فرنسا¹.

و في هذا الإطار كشف الخبير في النقل البحري عبد الحميد بوعروج، أن الجزائر تخسر ما قيمته ثلاثة ملايين دولار من العملة الصعبة سنوياً، كتكاليف تدفعها لضمان خدمات قطاع النقل البحري، نتيجة محدودية الخدمات المقدمة من طرف الأسطول البحري الوطني. و أكد بوعروج خلال مداخلة بمقر منتدى رؤساء المؤسسات بتاريخ 02 أكتوبر 2012، في الملتقى الذي تطرّق إلى النقل البحري في الجزائر ومشاكله، أن الجزائر تستورد من الخدمات ما قيمته 12 مليار دولار، منها 3 ملايين دولار للخدمات البحرية فقط . وحسب نفس الخبير، فإن عدم الإستثمار في هذا المجال هو ما يعيق تطوره، خاصة أن عدد البواخر التابعة للأسطول الوطني قد تقلص إلى 16 باخرة، منها 14 تابعة للشركة الوطنية للنقل البحري "كنان"، وسفينتين يمتلكها مجمّع سيفيتال، ما يجعل المتعاملين الاقتصاديين الوطنيين تحت رحمة الأجانب الذين يفرضون شروطهم في هذا المجال².

و عليه فإن المشاكل الاقتصادية التي تتخبط فيها الجزائر في الوقت الراهن في مجال النقل البحري تعتبر سبباً مباشراً في تأخرها بالمصادقة على إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 بسبب إحتكار الشركات الأجنبية هذا النشاط ، إذ أنه أي قرار يتخذ في هذا المجال لا يتماشى مع المصالح المباشرة لهذه الشركات يمكن أن يكبد الجزائر خسائر فادحة نتيجة أي قرار مفاجئ يمكن أن يتخذ من جانبها.

¹ السباعي عبد الرؤوف. النشرة الإخبارية نقودي. مقال بعنوان: ثغرات خطيرة في النشاط البحري في الجزائر. 26 ماي 2011.
² سمية يوسف. الأسطول البحري الجزائري يتقلص إلى 16 باخرة. خسائر بأكثر من ثلاثة ملايين دولار سنوياً في مجال خدمات النقل البحري. جريدة الخبر. الأربعاء 03 أكتوبر 2012.

الخاتمة

و على هذا يمكن القول بأن إتفاقية العمل البحري أنشئت لتعمل جنباً إلى جنب مع تشريعات السلامة والأمن والإدارة العادلة على السفن ، والتي سبق أن تم وضعها من قبل منظمة الملاحة البحرية IMO . هذه التشريعات البحرية التي تتعامل بشكل كبير مع السفن وطريقة عملها ، فيما تتعامل إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 MLC بشكل أكبر مع حقوق البحارة. هذا و كما و أن سبق و أن أشرنا فشرط هذه الإتفاقية ملزمة في بعض بنودها والبعض الآخر يتخذ شكل تقديم النصح والإرشاد ، على أن تظل النية تكمن في كون هذه الإتفاقية بمثابة حماية للبحارة دون تحديد كامل للكيفية وذلك لتشجيع أكبر عدد من الدول على المصادقة عليها.

و بهذه المناسبة ندعو السلطات الجزائرية المعنية بالإهتمام بشكل أكبر بمجال النقل البحري ، من خلال إقتناء أكبر عدد ممكن من السفن ، و التي قيمة شرائها سوف لن يكلفها مبلغاً أكبر مما تتكبدته من نفقات أو بتعبير أصح من خسائر سنوياً و بالعملة الصعبة لفائدة الشركات الأجنبية العاملة في مجال النقل البحري في الجزائر . و هذا حتى تتمكن بلادنا من إتخاذ قراراتها إتجاه الدول و المنظمات الدولية بكل حرية في مجال النقل البحري و لا سيما في مجال نقل المحر وقات، و ذلك بإنضمامها للإتفاقيات الدولية التي تخدم مصالحها ومصالح البحارة العاملين في هذا القطاع على متن السفن التي ترفع رايتها، لأن النهوض من جديد و محاولة التمكين الإقتصادي في هذا القطاع سوف يوفر المناخ الذي يسمح للجزائر بالمصادقة و بالأخص على إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 و التي تعتبر إتفاقية شاملة لجميع الإتفاقيات الخاصة بتنظيم العمل البحري من جميع جوانبه و التي سبق و أن تبنتها منظمة العمل الدولية منذ نشأتها سنة 1919.

للإحالة لهذا المقال :

عوايل عبد الصمد : " إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 و أهميتها في تحسين ظروف العمل على متن سفن النقل البحري و موقف المشرع الجزائري منها" ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 02، العدد 01، السنة 2015 ،ص ص (109-131).