

انعكاسات جائحة فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد

على علاقات العمل في الموانئ البحرية

*The repercussions of the Corona-Covid-19**Emerging pandemic on labor relations in seaports*

د. عزائز إلهام

أستاذة محاضرة قسم ب

كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة محمد بن احمد وهران 2

azaizilhem@gmail.com

تاريخ النشر: 2020/11/15

تاريخ القبول: 2020/10/26

تاريخ الاستلام: 2020/06/22

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى الوقوف على انعكاسات جائحة كورونا كوفيد-19 المستجد على علاقات العمل في الموانئ البحرية، وأثرها على الخدمات اللوجيستية المرتبطة بأنشطة النقل البحري للبضائع، خاصة منها عمليات القطر والإرشاد البحري والمناولة والتشوين، مع الإشارة إلى التدابير الوقائية التي اتخذتها الدول بشأن حماية العمال وكذلك السفن على مستوى الموانئ.

الكلمات المفتاحية: فيروس كورونا كوفيد، 19 المستجد، علاقات العمل، الموانئ البحرية، الخدمات اللوجيستية، التدابير الوقائية، العمال، السفن.

Abstract:

This study aims to identify the repercussions of the Corona-Covid-19 emerging pandemic on labor relations in seaports, and their impact on logistical services related to maritime transport activities of goods, especially towing, maritime guidance, handling and shipping, with reference to the preventive measures that countries have taken with regard to worker protection As well as ships at the port level.

Keywords: Corona virus Covid-19., the new., labour relations., seaports., logistics, preventive measures., workers., ships.

المؤلف المرسل: عزائز إلهام، الإيميل: azaizilhem@gmail.com

في ظل الظروف العالمية الراهنة المتسمة بالمخاطر الناتجة عن العولمة كالانتشار السريع للأمراض والأوبئة¹، يشكل فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد في الوقت الحاضر تهديدا خطيرا للبشرية جمعاء والاقتصاد العالمي على حد سواء.

الأمر الذي أدى إلى إعلان حالة طوارئ صحية في كل دول العالم، تبعها اتخاذ عدة تدابير احترازية صارمة محلية وإقليمية ووقائية للحد من انتشار الوباء ومكافحته حيث أصدرت معظم دول العالم قرارات بغلق كل من الحدود البرية والبحرية والجوية وتعليق الرحلات الجوية والملاحة البحرية، وهو ما يؤثر بشكل مباشر على المعاملات الدولية التجارية البحرية والجوية.

أما على المستوى الداخلي، فقد فرضت كل دولة على رعاياها اجراءاتها التحفظية الوقائية على كافة المستويات مع فرض الحجر الوقائي ناهيك عن الصحي، مما دفع بالدول إلى غلق المدارس والمعاهد والجامعات ودور الحضانه والمراكز التجارية وتعليق جل الأنشطة التجارية، وإلغاء البطولات الرياضية، والدورات المحلية. وقد طال ذلك التعطيل ممارسة الكثير من الشعائر الدينية والعقائدية، وذلك بمنع الصلاة والتعبد في العديد من المساجد والكنائس.

وقد سارعت الجزائر على غرار بقية دول العالم بتطبيق تدابير استثنائية ضمن خطة وقائية وضوابط صحية خاصة بمواجهة فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد تم تعميمها عبر كافة التراب الوطني، والتي تضمنها المرسوم التنفيذي رقم 20-69 المؤرخ في 2020/03/21² المتعلق بالتدابير الوقائية من أجل عدم تفشي وباء فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد، وكذا المرسوم رقم 20-127 المؤرخ في 2020/05/20³ يتعلق بالتدابير التكميلية الوقائية، ولذلك فإن فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد لم يمس بالصحة والسلامة البدنية فحسب، بل إن آثاره وانعكاساته امتدت لتشمل كل من القطاعات الاقتصادية والتجارية والمالية والثقافية والرياضية والسياحة والفندقة، البناء والأشغال العمومية، الصناعة، ناهيك عن تأثر العلاقات الدولية وحقوق الإنسان، لاسيما علاقات العمل

¹ العولمة التي تتمثل في الترابط الاقتصادي والتجاري بين دول العالم الذي أدى إلى وصولنا إلى مرحلة يمكن وصفها "عولمة الأوبئة"، حيث تجاوز هذا الوباء الصين في بضعة أسابيع ليصل إلى معظم دول العالم نتيجة النظام الدولي المعولم.

² المرسوم التنفيذي رقم 20-69 مؤرخ في 26 رجب عام 1441 الموافق لـ 21 مارس 2020، يتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا كوفيد 19 ومكافحته، الجريدة الرسمية، العدد 15، المؤرخة في 21 مارس 2020.

³ المرسوم التنفيذي رقم 20-127، مؤرخ في 27 رمضان عام 1441 الموافق لـ 20 ماي سنة 2020 يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 20-70، المؤرخ في 29 رجب عام 1441 الموافق لـ 24 مارس سنة 2020 الذي يحدد التدابير التكميلية الوقائية من انتشار فيروس كورونا كوفيد-19 ومكافحته، الجريدة الرسمية العدد 30 المؤرخة في 20 ماي 2020.

والأضرار التي ألحقتها جائحة كورونا بالطبقة الشغيلة وبأرباب العمل وبكافة الهيئات المستخدمة، وكذا بالطبقة العمالية سواء كانت من القطاع العام أو الخاص.

كما ضربت جائحة كورونا قطاع النقل البحري العالمي للبضائع، إذ تضررت كل موانئ العالم وعلى رأسها الطبقة العاملة التي تقدّم خدمات نوعية عديدة، نتيجة تقليص اليد العاملة التي تقدم خدمات نوعية عديدة في مختلف موانئ دول العالم، وهو ما يطرح عدة تساؤلات تتعلق أساسا بحقوق العمال ومصير مناصب عملهم بعد توقيفهم عن العمل سواء خلال فترة الحجر الصحي الوقائي وما بعده بالخصوص.

هذا الوضع غير الطبيعي يترتب عنه تراجع نشاط النقل البحري للبضائع عبر العالم، وإلغاء الكثير من العمليات التجارية والمبادلات الدولية الاقتصادية.

في ضوء هذه المعطيات، إذ يتوجب الوقوف على آثار هذا الوباء الفيروسي المستجد على علاقات العمل في الموانئ البحرية ومدى انعكاس ذلك على الخدمات اللوجيستية المرتبطة بأنشطة النقل البحري للبضائع، وعلى وضعية عمال الموانئ من جهة أخرى، وما هي التدابير الاحترازية الوقائية التي تم اللجوء إليها لأجل حماية العمال وكذلك السفن على مستوى الموانئ؟

اعتمدنا في الإجابة عن الإشكالية التي تثيرها هذه الدراسة على أسلوب البحث الوصفي التحليلي والمقارن، بغية وصف تداعيات هذه الجائحة وأبعادها على علاقات العمل في الموانئ البحرية، مع تحليل ومقارنة مختلف التدابير الاحترازية الوقائية المتخذة على مستوى موانئ العالم للتصدي لفيروس كورونا والحفاظ على سلامة العمال وكذلك السفن.

تم تقسيم هذه الدراسة إلى جزئيتين ترتبط الأولى بآثار فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد على علاقات العمل في الموانئ البحرية (المبحث الأول)، أما الجزئية الثانية فهي مخصصة لعرض التدابير الوقائية التي تبنتها دول الموانئ بشأن حماية العمال وكذلك السفن (المبحث الثاني).

المبحث الأول: آثار فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد على علاقات العمل في الموانئ البحرية
إن النشاط الاقتصادي للدول يعتمد أساسا على حركة التجارة الدولية المتبادلة بينها في تنفيذ العمليات والمبادلات التجارية، وغالبا ما يكون النقل البحري هو الوسيلة الرئيسية في عمليات النقل الدولي للبضائع وتداولها بسرعة¹.

ويعتبر الميناء المحور الرئيسي في منظومة النقل البحري للبضائع فهو يوفر خدمات نوعية على درجة عالية من الكفاءة، يقدمها عمال مؤهلون تابعون للسلطة المينائية للسفن القادمة والمغادرة من وإلى الميناء، كالخدمات الملاحية والإدارية وحتى المعلوماتية في موانئ الجيل الثالث¹.

¹ محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري بالحاويات، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004 ص 211.

ونظرا لتفشي فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد في العالم، والقادم من الشرق الآسيوي الصين بلد المنشأ والتصدير، تم تقليص بعض الخدمات البحرية المقدمة على مستوى موانئ العالم، كما عمدت دول أخرى إلى إغلاق موانئها وتسريح عمالها، كإجراء وقائي لحماية العمال، وهو ما ينجم عنه تراجع نشاط الموانئ في العالم.

وهذا ما يستدعي الإحاطة بمختلف الخدمات والمساعدات البحرية التي يقدمها العمال للسفن عند دخولها أو خروجها أو تحركها بالموانئ (المطلب الأول)، وما مدى تداعيات انتشار فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد على استمرارية العمل في الموانئ (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الخدمات المينائية المقدمة للسفن على مستوى الموانئ

يقدم عمال مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية خدمات عديدة لمختلف أنواع السفن، سواء عند دخولها إلى الميناء أو خروجها، وحتى أثناء تواجدها على أرصفة الميناء، هذه الخدمات تنظمها الأحكام والقواعد الخاصة المنصوص عليها في القانون البحري لكل دولة.

تناول المشرع الجزائري الخدمات الرئيسية المقدمة للسفن على مستوى الموانئ الجزائرية في المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 6 يناير 2002 (في الفصل الثالث) المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها²، هذه الخدمات التي تؤدي داخل الموانئ يمكن تقسيمها إلى خدمات ملاحية تندرج ضمن الملاحة المساعدة للسفن وخدمات أخرى مكملتها لما تحتاجه السفن داخل حيز ونطاق الميناء³.

الفرع الأول: الخدمات الملاحية التي يقدمها عمال الموانئ للسفن

تعمل كل دولة في العالم على تطوير وتحديث موانئها وإدارتها وتشغيلها وفق الأساليب الحديثة، مما يسهم في تحسين مستوى الخدمات والأنشطة المينائية التي يزاولها عمال أكفاء مؤهلين بما يضمن السير الحسن لحركة السفن والحفاظ على المنشآت المينائية.

وتنحصر أهم هذه الخدمات الملاحية التي تقدم للسفن التي تؤمّ الموانئ من لحظة دخولها الميناء وحتى خروجها، فيما يلي:

¹ أيمن النجراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، الطبعة الأولى 2009، ص 252.

² المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق لـ 06 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 01 المؤرخة في 6 يناير 2002.

³ محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص من 42 إلى 43.

أولاً: خدمات الإرشاد والقطر البحري

تكتسي عمليتي الإرشاد والقطر البحري الحصة الأكبر ضمن الخدمات الملاحية المقدمة

للسفن وتتمثل في:

1- الإرشاد البحري:

يعتبر الإرشاد البحري خدمة عمومية إجبارية في معظم موانئ العالم، بموجبه يتم تحصيل

رسوم من السفن الخاضعة لخدمة الإرشاد والتي يستعان بها لإصلاح الموانئ وصيانتها¹.

أكد المشرع الجزائري على إلزامية الاستعانة بخدمات المرشد البحري بالنسبة لكل السفن

الجزائرية والأجنبية عند الدخول إلى الموانئ أو الخروج منها²، باستثناء بعض السفن المذكورة في المادة

178 من القانون البحري الجزائري³.

ويقصد بعملية الإرشاد البحري طبقاً لنص المادة 171 من القانون البحري الجزائري:

"المساعدة التي يقدمها المرشد البحري إلى ربانة السفن من خلال توجيهها أثناء مدة دخولها وخروجها

من الميناء عبر الممرات الملاحية المؤدية إلى الميناء" وتوفر هذه الخدمة حماية للسفن لما قد يعترضها

من مخاطر الاصطدام بالصخور أو الشعاب أو المنشآت البحرية أو أجسام غارقة كحطام السفن⁴.

تتم عملية الإرشاد البحري، غالباً من قبل عمال مستخدمين تابعين للسلطة المينائية أو

شركة خاصة، يطلق عليهم اسم المرشدين يتمتعون بمؤهلات وخبرة مهنية في هذا المجال، وتحدد

شروط وكيفيات هذا النشاط عن طريق التنظيم⁵.

¹ محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص 79.

² أنظر المادة 172 من القانون البحري الجزائري.

³ أنظر المادة 178 من القانون البحري الجزائري.

⁴ درويش مريم، مدى مسؤولية مجرّز السفينة عن التصادم الناشئ عن عمليتي القطر والإرشاد، المجلة الجزائرية للقانون

البحري والنقل، تلمسان-الجزائر، العدد 06، ص 174.

⁵ أنظر المرسوم التنفيذي رقم 08-06، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 08-15 المؤرخ في 14 يناير 2015 يحدد تنظيم

الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ الجزائرية، الجريدة الرسمية، العدد 03 المؤرخة

في 27 يناير 2015.

2-القطر البحري:

يصنّف قطر البحرى ضمن الأنشطة التجارية المينائية، وهو خدمة مكّمة للإرشاد يخضع لقانون الدولة التي يقع في إقليمها¹.

قد يحدث أن تتعطل السفن الوافدة أو المغادرة من أو إلى الميناء بسبب حادث ألم بها في عرض البحر في محركاتها أو إحدى معدّاتها فتحتاج لمن يوصلها إلى بر الأمان² بالاستعانة بخدمة قطر البحرى.

تتم عملية قطر البحرى بموجب عقد يلتزم بموجبه مجّهز السفينة القاطرة بجر السفينة المعطلة، أو التي هي بحاجة إلى مساعدة، وهي السفينة المقطورة³، ويتم ذلك مقابل أجر معين⁴. كما أوردت المادة 861 من القانون البحرى الجزائرى، بعض الخدمات التي تقدم في ظل عملية قطر، التي ذكرها المشرع الجزائرى على سبيل المثال لا الحصر، نصّها كالآتي:

" تدخل في عداد خدمات قطر:

أ-العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة،

ب-مناورات الإرساء والانتقال وإبحار السفينة،

ج-المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة".

ثانيا: الخدمات المتعلقة بالمناولة المينائية والتشوين

ترتبط الأعمال المتعلقة بالمناولة والتشوين بخدمة البضائع سواء في ميناء القيام وحتى إلى غاية ميناء الوصول، وهي خدمات يوفرها الميناء بالاستعانة بعمال مؤهلين وعتاد ملائم هذه الخدمات اعتبرها المشرع الجزائرى نشاطات تجارية مينائية، ونظمها ضمن القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998⁵ المتضمن القانون البحرى في الباب الخامس من الكتاب الثالث، وفصل بين كل من المناولة المينائية في الفصل الأول، وعملية التشوين في الفصل الثاني.

¹ تحرص أغلب التشريعات على تقرير مبدأ القطر الإجبارى، لعدة اعتبارات تتمثل في مصلحة السفينة المقطورة، فضلا عن مصلحة الميناء ذاته، كي لا ترتطم السفن بالمباني والمنشآت المينائية أو سفن أخرى بالإضافة إلى مصلحة الخزينة العامة، لأن القطر ليس مجانيا بل تتقاضى عنه سلطة الميناء مقابلا، أنظر: اعتدال عبد الباقي العضب، عقد القطر البحرى- "دراسة مقارنة"، مجلة الخليج العربى، المجلد 38، العدد 1 و2، 2002، ص 128 وما بعدها.

² درويش مريم، المرجع السابق، ص 167.

³ كمال حمدى، القانون البحرى، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2000، ص 724.

⁴ أنظر المادة 860 من القانون البحرى الجزائرى.

⁵ القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحرى الجزائرى، الجريدة الرسمية، العدد 47 المؤرخة في 27 جوان 1998.

1- خدمة المناولة المينائية:

تشمل خدمة المناولة المينائية العمليات الخاصة بشحن البضائع ورسبها وفكها وانزالها ونظرا لأهمية هذه الخدمة اشترط المشرع الجزائري أن تنفذ في إطار الكفاءة المهنية وفقا لنص المادة 914 من القانون البحري الجزائري¹، ويجب أن تتم عمليات مناولة البضائع في أحسن الظروف التقنية والأمنية، والتي تحافظ على سلامة البضائع ولا سيما القابلة للكسر والتلف أثناء شحنها أو تفريغها من وإلى السفينة، وهناك عدة أنواع من المعدات المستعملة لمناولة البضائع في الميناء، منها الروافع الكبيرة والأوناش والرافعات الشوكية والرافعات المتخصصة².

كما يلتزم مداول المناولة المينائية طبقا للنظام المعمول به في الموانئ وهو نظام التوقيت المستمر بالقيام بعمليات الشحن والتفريغ فور رسو السفينة في الميناء وبدون انقطاع، مع احترام الأجال المحددة لهذه العمليات³.

2- خدمة التشوين:

يقصد بالتشوين العمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة أو حراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه⁴.

هذه العمليات المتعلقة بتشوين البضائع تتبع عملية المناولة ويقوم بها مداول التشوين وفقا لعقد مستقل، وهي عمليات ذات صبغة قانونية، ويعتبر من المسائل الشائعة في موانئ البحر الأبيض المتوسط الجمع بين مداول المناولة والتشوين معا⁵.

الفرع الثاني: الخدمات الصناعية والتموينية

بالإضافة إلى الخدمات الملاحية التي يقدمها العمال على مستوى الموانئ، منها ما هو إجباري يتمثل في الإرشاد والقطر البحري، ومنها ما هو اختياري يتعلق بخدمة البضائع ويتمثل في عقد المناولة والتشوين، توجد خدمات مينائية أخرى والتي تمارسها المؤسسات المينائية وهي تعد مكملة لما قد تحتاجه السفن من إصلاح وصيانة أو تموين خلال مدة بقائها في الميناء، وتتمثل في:

¹ تنص المادة 1/914 (قانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري): " يجب أن تجري عمليات المناولة المينائية طبقا لمطلوبات الكفاءة المهنية والتأهيل المطلوبين".

² بن عيسى حياء، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، تلمسان- الجزائر، العدد 02، ص 99.

³ المادة 23 و24 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 السالف الذكر.

⁴ أنظر المادة 920 (قانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 جوان 1998) المتضمن القانون البحري الجزائري.

⁵ R. Roudière et E du Pontavice, Droit maritime, 12^{ed}, Delta, Dalloz, 1997, P 252.

أولاً: خدمة إصلاح وصيانة السفن

يعد نشاط إصلاح وصيانة السفن أحد الخدمات المهمة التي تحتاجها السفن خلال مدة بقائها في الميناء، حيث أن الكثير من السفن قد تتعطل لأي سبب من الأسباب بالموانئ ويتطلب ذلك إجراء الإصلاحات اللازمة لها، كما أن الكثير من السفن تخطط لإجراء الإصلاحات اللازمة والصيانة الدورية لها أثناء توقفها في الموانئ، لإجراء عمليات الشحن والتفريغ، وتوفيراً للوقت والتكاليف¹.

ونظراً لتطور صناعة السفن، فقد أصبحت عملية إصلاح السفن تمتد بالإضافة إلى إصلاحات البدن والآلات الميكانيكية إلى إصلاح العديد من الأجهزة الحساسة كأجهزة الرادار واللاسلكي المتطور ومختلف أجهزة القيادة...إلخ، لذلك أصبح من الضروري أن تتوافر في الموانئ شركات متخصصة في عمليات إصلاح السفن، حتى لا تلجأ السفن إلى الموانئ القريبة للحصول على تلك الخدمة².

ثانياً: خدمة تشوين السفن

تقتضي طبيعة النقل البحري للبضائع أن تبقى السفن في البحر أو في حدود الميناء لمدة تطول أو تقصر بعيداً عن اليابسة، الأمر الذي يستلزم تموينها بالاحتياجات الحيوية الضرورية كالمواد الغذائية والمياه العذبة والوقود السائل والزيت والطاقة والإنارة الكهربائية والمواد الأخرى المخصصة لاحتياجات الطاقم، و/أو ركاب السفينة وغيرها³، من قبل مومنين معتمدين على مستوى ميناء كل دولة.

هذه الخدمة المتعلقة بتموين السفن تفتح باب المنافسة والاستثمار في كل موانئ العالم في مجال التموين بالمستلزمات الغذائية وغيرها خاصة في ظل وجود شركات عالمية ذات سمعة طيبة في هذا المجال.

المطلب الثاني: التداعيات السلبية لتفشي فيروس كورونا المستجد على استمرارية العمل في الموانئ مع تفشي وباء فيروس كورونا كوفيد 19 المستجد على مستوى العالم، تواجه كل الموانئ البحرية اليوم أزمة اقتصادية غير مسبوقة نتيجة تخفيض كل شركات الخطوط الملاحية العالمية خدماتها التجارية المتعلقة بنقل البضائع بين مختلف الدول، وهو ما يؤثر على الخدمات اللوجيستية

¹ أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 252.

² محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 43.

³ أنظر المادتين 96 و97 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 السالف الذكر

المرتبطة بأنشطة النقل البحري للبضائع من جهة (الفرع الأول) وعلى وضعية عمّال الموانئ من جهة أخرى (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تأثير فيروس كورونا على الخدمات اللوجيستية على مستوى موانئ العالم

سجّل نشاط النقل البحري العالمي للبضائع خسائر كبيرة، بسبب تراجع حركة التجارة البحرية بين معظم المرافئ العالمية على إثر انتشار وباء كورونا في العالم.

إن الانتشار الواسع للفيروس في الصين باعتبارها أكبر دولة تجارية في العالم، شلّ عجلة الإنتاج وحركة التصدير والاستيراد في عدد كبير من موانئ العالم، مما أدى إلى إجبار أهم وأكبر خطوط الملاحة البحرية العالمية كشركة "ميرسك" (Maersk) الدنماركية وشركة (CMA/CGM)¹ الفرنسية وغيرها، إلى تعليق رحلاتها إلى الموانئ الصينية وتغيير مسار إبحارها إلى موانئ الدول المجاورة لتفريغ البضائع المصدرة إلى الصين، وقد تراجعت صادرات الصين في الشهرين الأولين من العام الحالي بنسبة 17.2 بالمائة مقارنة مع الفترة ذاتها من العام الماضي، كما انخفضت وارداتها بنسبة 4 بالمائة².

ومع نكبة الصين أولا وبعدها نكبة جميع الدول بالفيروس، ألغيت العديد من الصفقات التجارية، وتعطل معها كثير من عمليات إيجار السفن التجارية، حيث بلغ إجمالي عدد رحلات السفن المملّغة منذ بداية شهر فبراير الجاري وحتى الآن 54 رحلة عبر شمال أوروبا والبحر المتوسط، كما تم إلغاء 10 رحلات بحرية بين آسيا وأوروبا أسفرت عن فقد تداول 151.500 حاوية مكافئة من السوق³.

ووصل عدد رحلات السفن الفارغة بسبب قلة عدد حجوزات الخطوط الملاحية البحرية لمساحات على متن السفينة لشحن حاوياتها إلى 82 رحلة، منها 61 رحلة بحرية فارغة بسبب الاحتفال بالسنة الصينية الجديدة، في حين قامت 21 رحلة بحرية بتفريغ شحناتها بالمحيط الهادي بسبب فيروس كورونا، ما أدى إلى وقف تداول 198.500 حاوية مكافئة بالموانئ الصينية⁴.

¹ تعتبر شركة Compagnie Méditerranéenne de Freightment من كبريات الشركات الملاحية العالمية، مقرها ميناء مرسيليا في فرنسا، وهي تمثل أهمية خاصة لحركة النقل بسفن الحاويات في منطقة البحر المتوسط، نظرا لتعدد عدد كبير من سفنها على موانئ هذه المنطقة، أنظر أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 151

² رولى راشد، قطاع النقل البحري يسد فاتورة باهظة مع انتشار "كورونا"، المتاح على موقع:

<https://www.eliktisad.com/news/show/441249> ، تاريخ الاطلاع: 2020/06/16

³ أماني العزازي، الخطوط الملاحية العالمية تتكبد خسائر 350 مليون دولار أسبوعيا بسبب كورونا، جريدة المال، جريدة اقتصادية مصرية يومية، الأحد 16 فبراير 2020، المتاح على موقع: <https://almaalnews.com> ، تاريخ الاطلاع: 2020/06/16 .

⁴ أماني العزازي، المرجع نفسه.

ومن جهة أخرى، أشارت وكالة ألفا لاينر (Alphaliner) الفرنسية المتخصصة في شؤون النقل البحري، أن "فيروس كورونا يقلل من حجم الحاويات المتداولة في الموانئ الصينية- بما في ذلك هونج كونج- بأكثر من 6 ملايين حاوية في الربع الأول من عام 2020"¹، ومن المتوقع أن تراجع حركة الحاويات التي تؤمن شحنها خطوط الملاحة البحرية في العام الحالي بأكثر من 17 مليون حاوية نمطية، ومحطات الحاويات العالمية انخفاضا بحركتها يتجاوز الـ50 مليون حاوية نمطية.

كما سجلت السعة الإجمالية للسفن التي وضعت خارج الخدمة بسبب تراجع حركة التجارة البحرية العالمية رقما قياسيا فبلغ أكثر من 3 ملايين حاوية نمطية، أي ما نسبته أكثر من 13 في المائة من السعة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي، وباللغة أكثر من 23 مليون حاوية نمطية². وليس ببعيد أن يشهد قطاع النقل البحري العالمي إسهام عدة شركات ملاحية عالمية إفلاسها في حال استمرار هذه الجائحة التي كبدتها خسائر تفوق 350 مليون دولار من عوائدها أسبوعيا³، بسبب تراجع معدل نشاطها خلال شهري مارس وأفريل.

أما بالنسبة إلى تأثير هذا الوباء على قطاع النقل البحري للبضائع في الجزائر فيشير المدير العام للمجمع الجزائري للنقل البحري: "أن السفن الجزائرية المخصصة لنقل البضائع والبالغ عددها 10 سفن مازالت تواصل نشاطاتها لاستيراد وتصدير البضائع من ونحو الجزائر، إذ أن نقل المواد الصناعية مثل الحديد والخردوات وقطع الغيار والمواد الكيماوية يتم بشكل عادي باستعمال بواخر جزائرية، في حين سجل نقل المواد الأخرى مثل الحبوب ومسحوق الحليب والمواد الصيدلانية ارتفاعا خلال هذه الفترة للأزمة الصحية، مؤكدا أن المجمع الجزائري للنقل البحري لا سيما نقل البضائع سيواصل تجنيده ليكون في خدمة الاقتصاد الوطني⁴.

الفرع الثاني: تأثير فيروس كورونا على وضعية عمال الموانئ

أدى انتشار فيروس كورونا وتزايد الخسائر البشرية الناجمة عنه وحالة الذعر وعدم اليقين التي سببها بين شعوب العالم إلى تسريح عدد كبير من الأيدي العاملة في عدة قطاعات حيوية حيث

¹ أماني العزاوي، المرجع نفسه.

² تحت عنوان "كورونا يشل المزيد من بواخر الحاويات، سألت وكالة الأنباء المركزية: هل تشهر شركات ملاحية عالمية إفلاسها؟، المصدر وكالة الأنباء المركزية، نشر في 20 أفريل 2020، المتاح على موقع: [https:// almarkazia.com](https://almarkazia.com) ، تاريخ الاطلاع: 2020/02/17.

³ أماني العزاوي، المرجع السابق.

⁴ تحت عنوان: الأزمة الصحية العالمية أدت إلى خسائر بـ 50 بالمائة من رقم أعمال المجمع الجزائري للنقل البحري، وكالة الأنباء الجزائرية، تاريخ الاطلاع: 2020/06/17، آخر تعديل على الخميس 16 أفريل 2020 - 09:28 ، المتاح على الموقع:

صرحت ميرسك (Maersk) أكبر الشركات الملاحية العالمية للنقل بسفن الحاويات بتوقيف تغيير طواقمها البحرية بهدف حمايتهم، بتقليل عدد التفاعلات الاجتماعية التي يحتاجون إليها¹. ولم تقف مشكلات النقل البحري والتحديات التي تواجهه الآن عند تلك الحدود ففي العالم يوجد نحو 50 ألف ناقلة شحن بحري تجوب البحار والمحيطات بفضل جهود نحو 1.6 مليون بحار في العالم، أغلبهم اليوم بات حبيس الموانئ وغير قادر على مغادرة سفنته أو عالقا في فندق لم يعد قادرا على تحمل تكاليفه².

رغم عدم توفر أي أرقام أو دراسات رسمية من طرف مختلف الدول وكذا المنظمة البحرية الدولية تبين عدد العمال الذين فقدوا مناصب عملهم في قطاع النقل البحري للبضائع، وما يترتب على ذلك من آثار اقتصادية واجتماعية ونفسية على هؤلاء العمال، إلا أنه يمكن تقدير الآثار السلبية على العمال الذين أنهيت عقود عملهم في هذا القطاع من خلال مؤشرين أساسيين هما:

1- انخفاض حركة التجارة البحرية على مستوى العالم يشل عددا كبيرا من السفن المخصصة لنقل البضائع، بسبب توقف العمل في العديد من الشركات البحرية العالمية، هذا سيؤدي إلى تخفيض الطلب على اليد العاملة وتقليصها.

2- من خلال تراجع أعداد الحاويات المنقولة على متن السفن على المستوى العالمي تقلصت عمليات شحن البضائع وتفريغها، ومختلف الخدمات الأخرى المرتبطة بأنشطة النقل البحري، والتي يتولى القيام بها عمال مؤهلون تحت إشراف شركات متخصصة في هذه المجالات، وهو ما يؤثر حتما على الطبقة العاملة في الموانئ نتيجة فقدان أجورهم التي كانوا يتقاضونها نظير تقديم هذه الخدمات.

ومن جهة أخرى حافظت الموانئ الجزائرية على نفس حركة النشاط التجاري رغم تقليص حوالي النصف من تعداد العمال للحد من انتشار فيروس كورونا، حيث قامت مؤسسة ميناء وهران بتقليص 45 بالمائة من تعداد العمال البالغ 2344، غير أن التقليص اقتصر على المستخدمين الإداريين وأعوان الدعم، وتم الإبقاء على كل العمال بالمصالح التقنية والمكلفين بالأمن الداخلي وكل من لهم علاقة بنشاطات الشحن والتفريغ حتى لا تتأثر الحركة التجارية للمؤسسة المينائية³.

¹ هشام محمود، كورونا يهدد بإغراق النقل البحري العالمي بخسائر تشغيله قيمتها 23 مليار دولار، جريدة العرب الاقتصادية الدولية، 18 أبريل 2020، المتاح على موقع: <https://www.aleqt.com>، تاريخ الاطلاع: 2020/06/16.

² هشام محمود، المرجع السابق.

³ تحت عنوان: كوفيد 19: ميناء وهران يحافظ على نفس حركية النشاط التجاري مع التطبيق الصارم للتدابير الوقائية، وكالة الأنباء الجزائري، آخر تعديل: الثلاثاء 21 أبريل 2020، على الساعة: 12:55 المتاح على موقع: www.aps.dz

المبحث الثاني: التدابير الاحترازية المتبعة للوقاية من فيروس كورونا في الموانئ

لمواجهة تفشي فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد، تبنت كل الموانئ البحرية على مستوى العالم خطط طوارئ صحية داخل موانئها لضمان سلامة العمال في مكان العمل، لا سيما عند مزاولتهم أعمال المناولة والتشوين، وتقديم المساعدات والإمدادات للسفن القادمة إلى موانئها، ومن جهة أخرى تلتزم السفن التجارية التي تنتقل في المياه الدولية بالتدابير الوقائية التي تفرضها دولة الميناء على السفن الوافدة إليها، وأفراد طواقمها والبحارة العاملين على متنها، وذلك في إطار التعاون مع سلطات دولة الميناء للوقاية من الوباء ومكافحته (المطلب الأول)، كما اتخذت الموانئ الجزائرية على غرار غيرها من موانئ العالم التدابير الوقائية الملائمة والصارمة للتصدي لفيروس كورونا، والحفاظ على سلامة المستخدمين وكذلك السفن داخل المؤسسة المينائية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الاجراءات الوقائية المتخذة في موانئ العالم

وفقا للتعليمات والإرشادات الصادرة عن منظمتي الصحة العالمية والبحرية الدولية لمواجهة جائحة وباء فيروس كورونا في المنافذ البحرية، يتوجب على كل الدول تطبيق الاجراءات الصحية وتدابير الوقاية ومعايير السلامة على مستوى موانئها للحفاظ على سلامة العمال وأمنهم من جهة، وفي مواجهة السفن القادمة والمغادرة من وإلى الميناء.

الفرع الأول: الاجراءات المتخذة لوقاية العمال في موانئ العالم

في إطار الاحتياطات الوقائية والجهود التي تبذلها الموانئ للحفاظ على صحة وسلامة العاملين في القطاع البحري وكل من يتواجد داخل مرافقها، اتخذت كل الدول مجموعة من التدابير والاجراءات التي تهدف إلى حماية الطبقة العاملة داخل الموانئ بطريقة منسقة لضمان استمرارية الخدمات في ظل بيئة عمل آمنة، وتتمثل فيما يلي:

1- توفير معدات الوقاية الشخصية لجميع الموظفين والعاملين في الميناء وتتمثل في الأقنعة ونظارات الوقاية والقفازات ومواد التعقيم والواقيات الطبية.

2- توفير وسائل المسح الحراري في جميع نقاط التفتيش البحرية، واجراء فحص درجات الحرارة لكافة العمال بدءا من البوابات الرئيسية للميناء وحتى أرصفة الموانئ.¹

¹ تحت عنوان: موانئ أبو ظبي توفر فحص " كورونا" لكواردها التشغيلية في مينائي خليفة وزايد، المصدر أبو ظبي، الإمارات

اليوم، 28 أبريل 2020، والمتاح على موقع: <https://www.emaratalyom.com>، تاريخ الاطلاع: 21 جوان 2020

- 3- توفير معدات السلامة اللازمة للعمال عند تقديم خدمات الإرشاد البحري والقطر ومختلف الامدادات اللازمة للسفن، بالإضافة إلى عمليات المناولة والتشوين المتعلقة بخدمة البضائع، وذلك دون الاحتكاك بطواقم السفن.
- 4- تبني نظام متكامل لإدارة ومراقبة السفن بواسطة الاتصالات اللاسلكية المتقدمة وتقنيات المراقبة بواسطة الرادار بين مشرفي ومشغلي خدمات حركات السفن.
- 5- التعقيم والتطهير المستمر لجميع المباني والمرافق لخدماتية والمعدات والوحدات البحرية على مستوى الموانئ¹.

الفرع الثاني: التدابير المتخذة في مواجهة السفن عند دخولها ومغادرتها الميناء

وفقا لاتفاقية (Fal) المتعلقة بتسهيل حركة المرور البحري الدولي² للسفن التجارية بدخول الموانئ، فإنه لا يمكن لدولة الميناء رفض إعطاء السفن إذن دخول أو مغادرة الميناء، أو إنزال أو تحميل البضائع وتقديم المساعدات، إلا في حالات استثنائية، قد يكون مرجعها بعض التدابير الصحية كالاختياط من انتشار أوبئة معينة إلى غيرها من الأسباب الوجيهة³.

وبناء على التوصيات المشتركة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الصحة العالمية بشأن مواجهة تفشي فيروس كورونا المستجد، يتعين على السفن التقيد بهذه اللوائح الصحية الدولية.

فهي ملزمة قبل دخولها للموانئ بقضاء فترة حجر صحي مدتها 14 يوما، وذلك بهدف رصد الحالة الصحية لطواقم السفن والبحارة العاملين على متنها.

وفي السياق ذاته، أصدرت الغرفة الدولية للنقل البحري إرشادات وقائية لمشغلي السفن لحماية صحة البحارة، كما وضعت قيودا خاصة على عمليات دخول السفن إلى الموانئ⁴ وبالتالي لا يكون أمام شركات النقل البحري للبضائع سوى الالتزام بها.

¹ محمد عبد العال، 19 إجراءات احترازية لمواجهة كورونا في الموانئ البحرية، جريدة لوسيل، 20 مارس 2020، والمتاح على موقع: <https://www.lusailnews.net>، تاريخ للاطلاع: 21 جوان 2020.

² الاتفاقية الدولية المتعلقة بتسهيل حركة الملاحة الدولية (FAL) تم اعتمادها في 9 أبريل 1965، ودخلت حيز العمل في 5 مارس 1967.

³ محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، دون ذكر بلد وتاريخ النشر، ص 116.

⁴ تحت عنوان: الغرفة الدولية للنقل البحري ICS تصدر دليلا لوقائية رجال البحر من تفشي كورونا والمتاح على موقع: <https://www.marocbleu.com>، تاريخ الاطلاع: 21 جوان 2020.

وتطبيقا لذلك يخضع طاقم السفينة القادمة في منطقة الانتظار خارج حدود الميناء للفحص الصحي، إلى جانب تعقيم السفن المحملة بالبضائع أو الحاويات خارج الموانئ وقبل سحبها للأرصفة، كما يتم تعقيم الميناء قبل خروجهم.

ولا يسمح بتفريغ نفايات السفن والعاملين على متنها إلا ضمن شروط صحية وفحص بيئي، كما يجب على سلطات الميناء ضمان الرعاية الطبية الفورية لأي بحار على متن السفن التي في أراضيها، وتوفير وسيلة مواصلات خاصة، لأي حالة مشتبه فيها لنقلها لإجراء الفحوصات الطبية¹.

وعلى وجه الخصوص، ينبغي على سلطات دولة العلم وسلطات دولة الميناء ونظم الرقابة على السفن وشركات الملاحة البحرية وربابنة السفن تعزيز التعاون فيما بينهم في هذا النطاق لمواجهة التحديات التي يشكلها فيروس كورونا على قطاع لنقل البحري العالمي.

المطلب الثاني: التدابير والاجراءات الوقائية المتخذة على مستوى موانئ الجزائر

في إطار التدابير الوقائية لمواجهة الوضع الاستثنائي المتعلق بخطر تفشي وباء كورونا المستجد ومكافحته في الجزائر، تم اتخاذ كافة الاحتياطات الوقائية على مستوى موانئ الجزائر وتسخير كافة الوسائل الضرورية لحماية العمال في ميدان العمل، وكذلك بشأن التعامل مع أطقم السفن المحملة بالبضائع القادمة من الخارج.

الفرع الأول: توفير ظروف العمل الملائمة والوقائية في الموانئ

تتمثل هذه الاجراءات الوقائية الميدانية للحد من انتشار فيروس كورونا المستجد على مستخدمي الموانئ فيما يلي²:

1- تزويد مختلف العاملين داخل الميناء بوسائل الوقاية اللازمة من بدلات وأقنعة وقفازات ونظارات واقية، إضافة إلى أدوات التعقيم.

2- التكفل بنقل العمال من وإلى موقع العمل باستخدام وسائل نقل المؤسسة أو كراء وسائل نقل الخواص.

3- تنظيم العمل من خلال نمط الورديات، تنشيط بالتناوب على مدار الساعة، تبدأ أولها من الساعة الثامنة صباحا إلى غاية الساعة الواحدة ظهرا، مما يسمح بانتظام عمليات الشحن والتفريغ دون توقف.

¹ أنظر دليل ارشادات لمشغلي السفن لحماية البحارة من فيروس كورونا (كوفيد 19)، القسم الخاص بالقيود على الدخول للموانئ، ص 04.

² تحت عنوان: كوفيد 19: ميناء وهران يحافظ على نفس حركية النشاط التجاري مع التطبيق الصارم للتدابير الوقائية، وكالة الأنباء الجزائرية، المرجع السابق.

الفرع الثاني: تطبيق اجراءات احترازية على السفن القادمة إلى الميناء

يسهر المسؤولون على مستوى الموانئ الجزائرية وبشكل دوري على تطهير وتعقيم المباني والمعدات والوحدات البحرية، وذلك على مساحة مبنية تفوق ثمانين هكتارا للتصدي لفيروس كورونا المستجد والحفاظ على سلامة عمالها ومختلف الوافدين إلى الميناء.

ومن ناحية أخرى لا يسمح للبواخر التجارية القادمة من الخارج أن ترسو في الميناء إلا بعد تقديم الشهادة الصحية للباخرة وقائمة بأعضاء طاقم الباخرة وأخرى للموانئ التي مرّت بها، ثم يخضع مرة أخرى أعضاء طاقمها للمراقبة الصحية، كما أن السفن المغادرة لا يسمح لها بذلك إلا بعد خضوع أعضاء طواقمها إلى المراقبة الطبية من قبل الفريق الطبي للميناء المتشكل من طبيب وتقنيين اثنين في الصحة.

ويهدف التقليل من الحركة داخل الميناء قامت اللجنة الأمنية للميناء بالتنسيق مع مصالح الشرطة بتقليص 50 بالمائة من رخص الدخول إلى الميناء لمختلف المتدخلين الذين لهم علاقة بالميناء، كالمعاملين الاقتصاديين والخبراء البحريين¹.

الخاتمة:

لقد ضرب فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد قطاع النقل البحري العالمي للبضائع وألحق به خسائر تقدّر بملايين الدولارات، إذ أوقفت العديد من شركات الخطوط الملاحية البحرية رحلاتها وعلقت معظم خدماتها من وإلى الصين باعتبارها بؤرة الوباء مما كان له تداعيات سلبية على حركة التصدير والاستيراد، لا سيما في ظل الترابط الكبير بين دول العالم ودولة الصين أكبر دولة تجارية في العالم.

ومن التأثيرات السلبية لفيروس كورونا على الخدمات اللوجيستية المرتبطة بأنشطة النقل البحري هي تقليص عمليات شحن البضائع، ومن جهة تقليص الأيدي العاملة، ما أدى إلى تراجع حركة تداول الحاويات في العالم، وهذا ما يعني عمليا تراجع حجم التجارة الدولية والداخلية. والجدير بالإشارة، أن نشاط النقل البحري للبضائع سجّل تراجعا ملحوظا بعد اتخاذ الدول قرارا بتعليق النقل البحري الدولي في منتصف شهر مارس من أجل تعزيز التدابير الوقائية للحد من انتشار الفيروس، ولكن الضرورة الملحة التي استوجبتها الوضعية الاقتصادية لهذا القطاع في تأمين الخدمات الحيوية، واحتياجات المتعاملين الاقتصاديين وأصحاب السفن عبر العالم في الحفاظ على

¹ تحت عنوان: كوفيد 19: ميناء وهران يحافظ على نفس حركية النشاط التجاري مع التطبيق الصارم للتدابير الوقائية، وكالة الأنباء الجزائرية، المرجع السابق.

أسواقهم وتموين شبكاتهم للتوزيع من أجل الإبقاء على مناصب الشغل، دفعت قطاع النقل البحري العالمي إلى استئناف نشاطاته البحرية جزئيا في معظم موانئ العالم، خصوصا بعد إعلان الصين أنها تمكنت من احتواء الفيروس واستيعابه، والبدء في استعادة عافيتها، والعودة التدريجية لعجلة العمل في مصانعها ومعاملها واستئناف النشاط في موانئها.

قائمة المراجع:

- المؤلفات باللغة العربية:

- أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي الاسكندرية، الطبعة الأولى، 2009.
- محمد سلامة مسلم الديوك، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، دون ذكر بلد وتاريخ النشر.
- محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري بالحاويات، منشأة المعارف الاسكندرية، 2004.
- محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر الجزائر، 2014.
- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2000.

- المقالات:

- أماني العزازي، الخطوط الملاحية العالمية تتكبد خسائر 350 مليون دولار أسبوعيا بسبب كورونا، جريدة المال، جريدة اقتصادية مصرية يومية، الأحد 16 فبراير 2020، المتاح على موقع: <https://almalnews.com>، تاريخ الاطلاع: 2020/06/16.
- اعتدال عبد الباقي العضب، عقد القطر البحري- دراسة مقارنة، مجلة الخليج العربي، المجلد 38، العدد 1 و2، 2002.
- بن عيسى حياة، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، تلمسان- الجزائر، العدد 02.
- درويش مريم، مدى مسؤولية مَجَهِّز السفينة عن التصادم الناشئ عن عمليتي القطر والإرشاد، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، تلمسان- الجزائر العدد 06.
- هشام محمود، كورونا يهدد بإغراق النقل البحري العالمي بخسائر تشغيله قيمتها 23 مليار دولار، جريدة العرب الاقتصادية الدولية، 18 أبريل 2020، والمتاح على موقع : <https://www.aleqt.com> ، تاريخ الاطلاع: 2020/06/16.

انعكاسات جائحة فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد على علاقات العمل في الموانئ البحرية

- محمد عبد العال، 19 اجراءات احترازية لمواجهة كورونا في الموانئ البحرية، جريدة لوسيل، 20 مارس 2020، والمتاح على موقع: <https://www.lusailnews.net>، تاريخ لاطلاع: 21 جوان 2020.
- رولى راشد، قطاع النقل البحري يسد فاتورة باهظة مع انتشار "كورونا"، المتاح على موقع: <https://www.eliktisad.com/news/show/441249>، تاريخ الاطلاع: 2020/06/16
- تحت عنوان "كورونا يشل المزيد من بواخر الحاويات، سألت وكالة الأنباء المركزية: هل تشهر شركات ملاحه عالمية إفلاسها؟، المصدر وكالة الأنباء المركزية، نشر في 20 أفريل 2020، المتاح على موقع: <https://almarkazia.com>، تاريخ الاطلاع: 2020/02/17.
- تحت عنوان: الأزمة الصحية العالمية أدت إلى خسائر بـ 50 بالمائة من رقم أعمال المجمع الجزائري للنقل البحري، وكالة الأنباء الجزائرية، تاريخ الاطلاع: 2020/06/17، آخر تعديل على الخميس 16 أفريل 2020- 09:28 والمتاح على الموقع: www.aps.dz
- تحت عنوان: كوفيد 19: ميناء وهران يحافظ على نفس حركية النشاط التجاري مع التطبيق الصارم للتدابير الوقائية، وكالة الأنباء الجزائرية، آخر تعديل: الثلاثاء 21 أفريل 2020، على الساعة: 12:55، المتاح على موقع: www.aps.dz
- تحت عنوان: الغرفة الدولية للنقل البحري ICS تصدر دليلا لوقائية رجال البحر من تفشي كورونا، والمتاح على موقع: <https://www.marocbleu.com> تاريخ الاطلاع: 21 جوان 2020.
- تحت عنوان: موانئ أبو ظبي توفر فحص " كورونا" لكوادرها التشغيلية في مينائي خليفة وزايد، المصدر أبو ظبي، الإمارات اليوم، 28 أفريل 2020 والمتاح على موقع: <https://www.emaratalyoum.com>، تاريخ الاطلاع: 21 جوان 2020
- النصوص القانونية:
- الاتفاقيات الدولية:
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بتسهيل حركة الملاحة الدولية (FAL) تم اعتمادها في 9 أفريل 1965، ودخلت حيز العمل في 5 مارس 1967.
- القوانين والأوامر:
- الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 29، المؤرخة في 10 أفريل 1977.
- القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 47 المؤرخة في 27 جوان 1998.

- المراسيم:

- المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 22 شوال 1422 هـ الموافق لـ 06 يناير 2002، يحدد النظام لعام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية، عدد 01 المؤرخة في 6 يناير 2002.
- المرسوم التنفيذي رقم 08-06، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 15-08 المؤرخ في 14 يناير 2015، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ الجزائرية، الجريدة الرسمية، العدد 03 المؤرخة في 27 يناير 2015 .
- المرسوم التنفيذي رقم 20-69 مؤرخ في 26 رجب عام 1441 الموافق لـ 21 مارس 2020، يتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا ومكافحته، الجريدة الرسمية، العدد 15، المؤرخة في 21 مارس 2020 .
- المرسوم التنفيذي رقم 20-127، مؤرخ في 27 رمضان عام 1441 الموافق لـ 20 ماي سنة 2020، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 20-70، المؤرخ في 29 رجب عام 1441 الموافق لـ 24 مارس سنة 2020، الذي يحدد التدابير التكميلية للوقاية من انتشار فيروس كورونا كوفيد-19 ومكافحته، الجريدة الرسمية، العدد 30 المؤرخة في 20 ماي سنة 2020 .
- المراجع باللغة الفرنسية:
- R. Roudière et E du Pontavice, Droit maritime, 12^{ed}, Delta, Dalloz, 1997.