

العمل البحري في ظل اتفاقات منظمة العمل الدولية Maritime work in light of the International Labor Organization agreements

محمد محمد الأمين

جامعة تيارت / الجزائر

malikbenabimoh@gmail.com

تاريخ النشر: 2021/06/29

تاريخ القبول: 2021/05/21

تاريخ الإرسال: 2021/05/05

الملخص:

ما من أحد يستطيع إنكار الدور الهام الذي يلعبه البحارة في مجال النقل البحري والتجارة البحرية على حد سواء، كما لا يستطيع أي أحد جمود عمل وسائل النقل البحرية في الدور الجد مهم الذي يقوم عليه الاقتصاد العالمي من تجارة وصناعة وتنقل الأشخاص. وبين هذا وذاك تستفيد الدول من الأموال التي تدر عليها من هذا القطاع والذي يعتبر من الاقتصاديات التي تعتمد عليها الدول، وبالتالي كان لزاما على المجتمع الدولي أن ينظم هذا القطاع حتى يستطيع ضبط التوازن بين منظمات أصحاب السفن من جهة وبين منظمات البحارة في إعطائها حقوقها من جهة أخرى، وبإشراف الدول الحامية لهذه الحقوق. الكلمات المفتاحية: البحارة، مالك السفينة، السلطة المختصة، الأطقم، الرعاية.

Abstract:

No one could deny the predominant role of seafarers on the maritime transportation and shipping business as well. Thus, shipping business is essential to the development of international economy: (trade, industry, and means of transport).

Furthermore, actually countries benefit a lot from this industry since it is fundamental to the growth and sustainable development. That is why it is high time international authorities ensures the adequate welfare and rights of seafarers and create balance between the both seafarers and ship owners organization.

Keywords: Sailors, ship owner, competent authority, crews, welfare.

العمل البحري في ظل اتفاقات منظمة العمل الدولية

مقدمة:

تعتبر منظمة العمل الدولية أعرق منظمة دولية، ذلك لأنها عايشت كل من منظمة عصبة الأمم ومنظمة الأمم المتحدة، حيث كان إنشائها تزامناً مع إنشاء عصبة الأمم في سنة 1919، وبعد سنة 1945 تم إنشاء منظمة الأمم المتحدة التي خلفت عصبة الأمم نظراً لفشلها في الدور الذي أنيط بها، إلا أنها ورثت عنها منظمة العمل الدولية كجهاز تابع لها وذلك لنشاطها الجيد الذي قامت به آنذاك.

ومن جهة أخرى تعتبر منظمة العمل الدولية السبابة للدفاع عن حقوق الإنسان قبل ظهور ما يسمى بالشرعة الدولية لحقوق الإنسان، وذلك من خلال إحراز أهداف وقيم إنسانية سعت لتحقيقها للطبقة العاملة في العالم أجمع، وبالتالي اعتبرت حجر الأساس لوجود حقوق الإنسان التي أصبح يتغنى بها الجميع.

وتعتبر منظمة العمل الدولية الوكالة الوحيدة ضمن منظومة الأمم المتحدة ذات التمثيل الثلاثي (الحكومات وأصحاب العمل والعمال)، من أجل دعم الأنشطة والبرامج الفنية، للمساهمة في تطوير برامج التشغيل والحد من البطالة، والعمل على تعديل قوانين العمالة، والتي تضر بمصالح العمال وتهدد السلام والأمن الاجتماعي، كما تعتبر مصدراً لبعض المبادئ في المجتمع الصناعي، كتحديد ساعات العمل وسياسات الاستخدام، بما يُعزز السلامة في مكان العمل والعلاقات الصناعية السلمية.

كما لعبت منظمة العمل الدولية دوراً هاماً في إصدار العديد من اتفاقيات العمل الدولية التي جرت العادة على تسميتها بـ "القانون الدولي للعمل"، ومن بين أهم الموضوعات التي كانت من ثمار القانون الدولي للعمل الضمان الاجتماعي، وتحريم العمل الجبري، والحرية النقابية، وحماية القصر، وعدد ساعات العمل، وإصابات العمل، ونظام عمل النساء ليلاً، ومساواة العاملات بالعمال في الأجور، والحد الأدنى للأجور، والأمراض المهنية، وإلغاء جميع أشكال السخرة وقد ظهرت بصاتها من خلال الحماية الاجتماعية بحيث تعمل المنظمة جاهدة على وضع استراتيجيات لمحاربة الفقر واستقرار الوضع الاجتماعي، من خلال توسيع نطاق التغطية للقطاعات العمالية، عن طريق مساعدة الدول الأعضاء في وضع هذه الاستراتيجيات، بهدف تعزيز نظم الضمان الاجتماعي إضافة إلى الحقوق في العمل وتذلك عن طريق توفير العمل اللائق الذي تكون فيه الحقوق محمية، والذي يدر دخلاً كافياً، مع توفر حماية اجتماعية كافية، بمعنى تحقيق العمالة والدخل والحماية الاجتماعية دون النيل من حقوق العمال ومن المعايير الاجتماعية، والحوار الاجتماعي على اعتبار أن منظمة العمل الدولية منبراً للتفاهم، فإن أفضل الحلول تأتي من خلال الحوار الثلاثي بين العمال وأصحاب العمل والحكومات بأشكاله ومستوياته العديدة، ابتداء من المشاورات الثلاثية والتعاون، ووصولاً إلى المفاوضات الجماعية بهدف إقامة مؤسسات لسوق العمل للعمل على ترسيخ الاستقرار الاجتماعي والاقتصادي على المدى الطويل.

وعلى اعتبار أن العمل البحري هو من أهم الموضوعات التي اهتمت به المنظمة فقد سعت لإبرام الكثير من الاتفاقات في هذا الصدد، حتى يمكن تنظيم هذا الموضوع واستطاعة الدول من مراقبته من جهة، وتوفير الكثير من الحقوق التي كان يفتقدها البحار من جهة أخرى.

وعليه يمكن طرح الإشكالية التالية:

إلى أي مدى استطاعت منظمة العمل الدولية تحقيق المكاسب الأساسية للبحارة؟

وتهدف دراسة هذا الموضوع إلى إبراز الدور الذي قامت به منظمة العمل الدولية في استحداث اتفاقات بين الدول والمنظمات وارباب العمل من أجل تحسين مستوى العمل البحري بصفة عامة، كما تهدف أيضا إلى تبين هذا الموضوع على أساس أنه غير متداول لدى الأوساط الاجتماعية وبالتالي إهماله.

كما تظهر أهمية الدراسة في الدور الهام الذي يلعبه البحارة في صناعة النقل والتجارة البحرية وخاصة أن مسؤولية سلامة وكفاءة تشغيل السفينة تقع على عاتقهم، ولا شك أنه كلما زاد الاهتمام بهم تحسن مردودهم المهني، كما أن وضع معايير خاصة بهم لا يساعد فقط في رفع أداء الشركة أو الصناعة بل سيساعدهم أيضا في تحسين حياتهم على الصعيد الشخصي.

ومن أجل هذا فقد اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج التحليلي وذلك للتركيز على مواد الاتفاقيات المنشئة في هذا الصدد، وتحليلها واستنباط الأفكار التي اعتمد عليها المشرع الدولي حتى تتمكن من الدراسة والامام بهذا الموضوع.

وعليه فقد قسمنا هذا الموضوع إلى مبحثين أساسيين، كان الأول منها بعنوان المفاهيم والمبادئ العامة للعمل البحري، حيث قسم هو الآخر إلى مطلبين، الأول منها خصص لمفهوم العمل البحري أما الثاني فكان للتعاون الدولي في مجال العمل البحري.

أما بخصوص المبحث الثاني فقد كان تحت عنوان الحقوق الأساسية الدولية للعمل البحري، وقد قسم هو الآخر إلى مطلبين، الأول منها كان للمبادئ العامة والحقوق الأساسية، أما الثاني فكان لحقوق الاستخدام والحقوق الاجتماعية للبحارة.

1. المبحث الأول: المفاهيم والمبادئ العامة للعمل البحري

تعددت محاولات منظمة العمل الدولية لإقرار معايير تخدم البحارة وتحسن ظروف معيشتهم وعملهم على ظهر السفينة، ولم يقتصر الأمر على منظمة العمل الدولية فقط، بل سعت بعض الحكومات والوكالات المتخصصة للوصول إلى نفس الهدف على صعيد إقليمي أو دولي، لكن تعدد المحاولات أدى إلى نتائج سلبية بسبب اختلاف

المعايير، وإعاقة الانتشار كما يجب، وبقيت كل محاولة منها محصورة في عدد محدود من الدول¹.

1.1 المطلب الأول: مفهوم العمل البحري

إن التشريع البحري والاتفاقيات الدولية الخاصة بالعمل البحري والتوصيات الصادرة عن منظمة العمل الدولية تهدف كلها إلى إسباغ الحماية القانونية اللازمة والضرورية للبحار والعمل البحري²، وتضع المادة الثانية

¹ محمد داود، اتفاقية العمل البحري انجاز يحتسب لمنظمة العمل الدولية، مجلة الدومان الالكترونية، مقال نشر- في 26 أبريل 2016، الرابط من الانترنت: <http://www.aldouman.com/articles/mlc-2006/#>، أطلع عليه بتاريخ: 2020/03/21 على الساعة 10:33

² فيلسي زهور، عقد العمل البحري، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر 1، بدون سنة الجامعية، ص9.

العمل البحري في ظل اتفاقات منظمة العمل الدولية

من اتفاقية العمل البحري لسنة 2006، تعاريف عامة " الفقرة 1" للمصطلحات الواردة في مختلف أجزاء الاتفاقية، فضلا عن النطاق العام لتطبيق الاتفاقية " الفقرات من 2 إلى 6"¹.

1.1.1 الفرع الأول: تعاريف خاصة بالعمل البحري

جاءت اتفاقية العمل البحري لسنة 2006، بمجموعة من التعاريف التي تخص العمل البحري والتي يكون من شأنها اعتماد مجموعة من المعايير التي لها صلة وطيدة بهذا العمل وبالتالي رسم إطار قانوني يختص بإرساء أسس من أجل وضع حقوق وواجبات توضح هذا العمل.

حيث جاء في الفقرة الأولى من نص المادة الثانية الجزء (أ) أنه يعني تعبير السلطة المختصة الوزير أو الإدارة الحكومية أو أي سلطة أخرى تكون مخولة بإصدار وإفاد لوائح أو أوامر أو تعليمات أخرى لها قوة القانون فيما يتعلق بموضوع الأحكام المعنية، والمقصود بهذه الاحكام هي قواعد اتفاقية العمل البحري لسنة 2006.

وجاء في مفهوم اتفاقية بشأن تعيين وتوظيف البحارة لسنة 1996، معنى تعبير السلطة المختصة هو الوزير أو الموظف المختص أو الإدارة الحكومية أو أي سلطة أخرى تكون مخولة بإصدار لوائح أو أوامر أو تعليمات أخرى تكون لها قوة القانون وتتعلق بتعيين وتوظيف البحارة.²

كما جاء في الجزء (ب) يعني تعبير إعلان التقيد بشروط العمل البحري، الإعلان المشار إليه في اللائحة 5-1-3، وهو اللائحة المختصة لشهادة العمل البحري وإعلان التقيد بشروط العمل البحري، وقد جاء في الجزء "و" بأنه يعني تعبير البحار كل شخص يكون مستخدماً أو مشتغلاً أو عاملاً بأي صفة كانت على متن سفينة تنطبق عليها هذه الاتفاقية" كما جاء في مفهوم اتفاقية وثائق هوية البحارة لسنة 2003، بأنه يعني تعبير "بحار" أي شخص يكون مستخدماً أو معيناً أو عاملاً بأي صفة على ظهر سفينة غير حربية، تعمل عادة في الملاحة البحرية، وعند وجود أي شك في تحديد ما إذا كان ينبغي اعتبار أي فئات من الأشخاص بحارة، تبت السلطة المختصة لدولة جنسية هؤلاء الأشخاص أو دولة إقامتهم الدائمة في هذه المسألة وفقاً لهذه الاتفاقية وبعد التشاور مع منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة المعنية³، وأتم الجزء "ز" المعنى بقوله "يشمل تعبير اتفاق استخدام البحارة كلا من عقد الاستخدام وبنود الاتفاق"، وأضاف الجزء "ح" بأنه "يعني تعبير إدارة تعيين وتوظيف البحارة أي شخص أو شركة أو مؤسسة أو وكالة أو أي منظمة أخرى، سواء في القطاع العام أو الخاص، تقوم بتعيين البحارة بالنيابة عن ملاك السفن أو توظيفهم لدى ملاك السفن"، وجاء في اتفاقية بشأن تعيين وتوظيف البحارة لسنة 1996، يعني تعبير "إدارة التعيين والتوظيف" أي شخص أو شركة أو مؤسسة أو وكالة أو منظمة أخرى سواء كانت تابعة للقطاع العام أو الخاص، تعمل في أنشطة تتعلق بتعيين البحارة نيابة عن أصحاب العمل أو توظيفهم لدى أصحاب العمل.⁴

¹ المؤتمر البحري التقني التحضيري، اتفاقية العمل البحري الموحدة، تعليق على مشروع الموصي به، التعليق 3 (نص المادة 2)، ص.5.

⁴ المادة الأولى فقرة "أ" من اتفاقية بشأن تعيين وتوظيف البحارة لسنة 1996.

³ المادة الأولى من اتفاقية وثائق هوية البحارة لسنة 2003.

⁴ المادة الأولى فقرة "ب" من اتفاقية بشأن تعيين وتوظيف البحارة لسنة 1996.

محمدي محمد الأمين

كما أوضحت الاتفاقية في نفس المادة من نفس الفقرة من الجزء "ط" بأنه "يعني تعبير سفينة أي سفينة بخلاف السفن التي تبحر على وجه الحصر في المياه الداخلية أو في مياه محمية أو في المياه المتاخمة القريبة منها، أو في المناطق التي تنطبق عليها لوائح الموانئ"، وجاء كذلك في اتفاقية الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري لسنة 1936، بأنه في مفهوم هذه الاتفاقية تعني كلمة "سفينة" جميع أنواع السفن والمراكب التي تعمل في الملاحة البحرية، سواء كانت مملوكة ملكية عامة أو خاصة فيما عدا السفن الحربية¹. وفي الجزء "ي" يعني تعبير مالك السفينة، مالك السفينة أو أي منظمة أخرى أو شخص آخر، مثل مدير السفينة أو وكيلها أو مستأجرها فارغة، يتولى مسؤولية تشغيل السفينة من مالكةا، وبوافق، في سياق تحمله هذه المسؤولية، على تحمل الواجبات والمسؤوليات المفروضة على ملاك السفن وفقاً لهذه الاتفاقية، بصرف النظر عما إذا كانت أي منظمة أخرى أو شخص آخر يتولى بعض الواجبات أو المسؤوليات بالنيابة عن مالك السفينة، وجاء في اتفاقية بشأن تعيين وتوظيف البحارة لسنة 1996، يعني تعبير "مالك السفينة"، مالك السفينة أو أي منظمة أخرى أو شخص آخر، مثل مدير السفينة أو وكيلها أو مستأجرها فارغة، يتولى مسؤولية تشغيل السفينة نيابة عن مالكةا، وبوافق، في سياق تحمله لهذه المسؤوليات على تحمل الواجبات والمسؤوليات المترتبة على ذلك².

2.1.1 الفرع الثاني: مجال تطبيق العمل البحري

تم تبني اتفاقية العمل البحري في شهر فيفري من سنة 2006 على أن يتم تصديقها من قبل 30 دولة على الأقل بحيث تمثل تلك الدول على الأقل ثلث أسطول السفن العالمية فيما يتعلق بالحمولة الإجمالية، وسوف تصبح الاتفاقية نافذة بعد مضي اثني عشر شهراً من تحقيق ذلك الشرط، وتوجد بعض الميزات الهامة لاتفاقية العمل البحري والتي تجعل من السهل على الحكومات تصديقها وتطبيق شروطها على أرض الواقع بشكل عادل، بعض شروط الاتفاقية ملزمة، وبعضها الآخر يتخذ شكل تقديم النصح والإرشاد، النية هي التأكد من حماية البحارة دون تحديد كامل للكيفية. وذلك لتشجيع أكبر عدد من الدول على تصديقها³. حيث نصت الفقرة الثانية من المادة الثانية من اتفاقية العمل البحري لسنة 2006، على أنه يتم تطبيق هذه الاتفاقية على جميع البحارة ما لم ينص على خلاف ذلك صراحة. وتسمح عبارة "ما لم ينص على خلاف ذلك" في الفقرة 1 بأن تكون التعاريف العامة موضع تباينات محددة لأغراض أحكام بعينها في اللوائح أو في المدونة، ومع ذلك، وفيما يتعلق بمصطلح "البحار" يمكن الإبقاء على التعريف العام الوارد في الفقرة الفرعية (و) في كل الاتفاقية، على أن يتم إجراء أي مواءمة لازمة لفئات محددة من البحارة⁴. وفي حالة الشك فيما إذا كان يتعين اعتبار أي فئة من الأشخاص بحارة أم لا في مفهوم هذه الاتفاقية، تبت السلطة المختصة في كل دولة عضو في هذه المسألة بعد التشاور مع منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة

¹ المادة الأولى من اتفاقية الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري لسنة 1936.

² المادة الأولى فقرة "ج" من اتفاقية بشأن تعيين وتوظيف البحارة لسنة 1996.

³ دليل من الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية منظمة العمل الدولية للعمل البحري 2006، الاتحاد الدولي لعمال النقل، لندن، ص 2.

⁴ المؤتمر البحري التقني التحضيري، اتفاقية العمل البحري الموحدة، تعليق على مشروع الموصي به، التعليق 3 (نص المادة 2)، ص 6.

العمل البحري في ظل اتفاقات منظمة العمل الدولية

المعنية بهذه المسألة، حيث توفر الفقرة 3 للحكومات القدرة على استبعاد بعض فئات الناس من الاتفاقية حين يكون إدراجها في فئة "بحار" غير ملائم على الإطلاق. ويكون مثل هذا التحديد رهناً بالتشاور الثلاثي بشأن الفئة المحددة التي يتعين استبعادها.

كذلك اشترطت هذه الاتفاقية ما لم ينص على خلاف ذلك صراحة، تنطبق على جميع السفن، سواء كانت مملوكة ملكية عامة أو خاصة، التي تعمل عادة في الأنشطة التجارية خلاف السفن العاملة في الصيد أو في عمليات ممانعة، والسفن المبنية بناء تقليدياً مثل السفن العربية أو الصينية القديمة، إذ أن الكثير من هذه الاشتراطات يؤثر على تصميم هيكل السفينة وجوانب أخرى من التصميمات الهيكلية للسفن الحالية، ولا تنطبق هذه الاتفاقية على السفن الحربية ولا على السفن الحربية المساعدة، في حالة الشك فيما إذا كانت هذه الاتفاقية تنطبق على سفينة ما أو على فئة معينة من السفن أم لا، تبت السلطة المختصة في كل دولة عضو في هذه المسألة بعد التشاور مع منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة المعنية.

وحيثما تحدد السلطة المختصة أنه لن يكون من المعقول أو من الممكن عملياً في الوقت الحاضر تطبيق بعض عناصر المدونة المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة السادسة، على سفينة ما أو على فئات معينة من السفن التي ترفع علم الدولة العضو، لا تنطبق الأحكام ذات الصلة من المدونة، بالقدر الذي يكون فيه الموضوع قد عولج على نحو مختلف في القوانين واللوائح الوطنية أو اتفاقات المفاوضة الجماعية أو أي تدابير أخرى. ولا تحدد السلطة المختصة ذلك إلا بالتشاور مع منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة المعنية، ولا تقوم بذلك إلا فيما يتعلق بالسفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 200 طن ولا تعمل في رحلات دولية.

كما يبلغ أي تحديد تقوم به الدولة العضو بموجب الفقرات 3 أو 5 أو 6 من هذه المادة، إلى المدير العام لمكتب العمل الدولي، ويقوم المدير العام بإبلاغ الدول الأعضاء في المنظمة بذلك، وتعتبر أي إشارة إلى هذه الاتفاقية، إشارة في الوقت ذاته إلى اللوائح والمدونة، ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك. وعليه فإن كل السفن مشمولة باستثناء:

السفن التي تبحر فقط في المياه الداخلية، أو فقط بالقرب من الشاطئ، أو في مياه محمية أو مناطق تطبق عليها قوانين الميناء، سفن صيد السمك، السفن ذات البناء التقليدي، مثل المراكب والسفن الشراعية، السفن الحربية والمساعدات البحرية.

2.1 المطلب الثاني: التعاون الدولي في مجال العمل البحري

إن اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 تهدف إلى تحقيق العمل اللائق للبحارة وإلى تأمين المصالح الاقتصادية من خلال ضمان المنافسة العادلة بين أصحاب السفن، وتغطي الاتفاقية جميع جوانب عمل البحارة وحياتهم على متن السفن وقد وُضعت الاتفاقية بحيث تكون قابلة للتطبيق على الصعيد العالمي وبشكل موحد، وبحيث يسهل فهمها وتحديثها، وهي الركن الرابع من أركان النظام التنظيمي الدولي الخاص بالشحن ذي الجودة الممتازة، مكملة بذلك الاتفاقيات الرئيسية للمنظمة البحرية الدولية المعنية بأمن وسلامة السفن وحماية البيئة البحرية.

1.2.1 الفرع الأول: التشاور مع منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة

أحت اتفاقية العمل البحري لسنة 2006، على ضرورة التشاور مع منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة حيث جاء فيه بأنه لا يجوز أن يتقرر أي إعفاء أو استثناء أو أي تطبيق من آخر لهذه الاتفاقية، تشترط له الاتفاقية التشاور مع منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة، في حال عدم وجود منظمات ممثلة لملاك السفن أو منظمات ممثلة للبحارة في الدولة العضو، من قبل تلك الدولة العضو إلا عن طريق التشاور مع اللجنة المشار إليها في المادة الثالثة عشر، والمقصود باللجنة المشار إليها في المادة الثالثة عشر هي اللجنة الثلاثية الخاصة¹.

وقدم ممثلو البحارة هذا الاقتراح في الاجتماع الثالث للفريق رفيع المستوى كوسيلة للاستجابة لحالة قد لا توجد فيها منظمة ممثلة لملاك السفن أو للبحارة في نطاق ولاية قضائية ما يمكن التشاور معها (كما يشترط في عدد من الأحكام). وقدم هذا الاقتراح في المقام الأول في معرض مناقشة استثناءات المادة الثانية المتعلقة بالتجارة الساحلية بيد أن الحكم يبدو وكأنه يتناول الالتزام الأوسع بالاضطلاع بالمشاورة الثلاثية، الموجود في كل الاتفاقية، وبالتالي فقد أخذ في الاعتبار كإداة منفصلة².

2.1.1 الفرع الثاني: اللجنة الثلاثية الخاصة

يدعو مجلس إدارة مكتب العمل الدولي إلى إنشاء لجنة ثلاثية خاصة، وتسندها إلى هذه اللجنة مسؤولية استعراض كيفية عمل الاتفاقية بشكل عام، وتمنح وظائف محددة فيما يتعلق بإجراء التعديلات المبسط المقترح للمدونة، وتتألف اللجنة من ممثلين للحكومات التي صدقت على الاتفاقية وممثلي ملاك السفن وممثلي البحارة الذين يختارهم مجلس الإدارة وقد يكونون هم ذاتهم أعضاء اللجنة البحرية المشتركة، وهكذا، لن تكون هناك وفود ثلاثية وطنية كما هو الشأن في مؤتمر العمل الدولي. ويجري الحوار الاجتماعي في هذه الحالة على الصعيد العالمي، على غرار نموذج مجلس الإدارة، ولذلك ما يبرره نظراً للطبيعة العالمية أساساً للقطاع البحري، ويمكن لممثلي حكومات الدول الأعضاء غير المصدقة أن تشارك في اللجنة دون أن يكون لها حق التصويت.

وخلال المناقشات التي دارت في الاجتماع الثاني للفريق رفيع المستوى، أعرب عدد من ممثلي الحكومات عن رأي مفاده أن الدول الأعضاء غير المصدقة ينبغي أن يكون لها هي أيضاً حق التصويت، وفي إطار المسودة الحالية، لا يحق لهذه الدول الأعضاء التصويت على التعديلات التي قد تعتمد اللجنة، وسيكون لها الحق في تقديم تعديلات والمشاركة في عملية إقرار هذه التعديلات في مؤتمر العمل الدولي شأن الدول الأعضاء التي صدقت على الاتفاقية. وتنص الفقرة الرابعة من المادة الثالثة عشر- من اتفاقية 2006 على حق الحكومات أعضاء اللجنة في أن يكون لها ضعف أصوات ممثلي ملاك السفن وممثلي البحارة أعضاء اللجنة، ويعني هذا التوزيع ضرورة إجراء تصويت رسمي في اللجنة، أن يكون للحكومات 50 في المائة من الأصوات، ولكل من

¹ - المادة السابعة من اتفاقية العمل البحري لسنة 2006.

² - المؤتمر البحري التقني التحضيري، اتفاقية العمل البحري الموحدة، تعليق على مشروع الموصي به، التعليق 7، ص 10.

العمل البحري في ظل اتفاقات منظمة العمل الدولية

ممثلي ملاك السفن وممثلي البحارة 25 في المائة من الأصوات، ومن شأن هذا الإجراء أن يبدد مشاعر القلق التي أعرب عنها بعض ممثلي الحكومات من مغبة أن يخسروا التصويت تلقائياً، خاصة في حالة اعتماد تعديلات، عندما يتطلب الأمر أغلبية الثلثين (66،67 في المائة).

وبالإضافة إلى ذلك، وفي حالة اعتماد تعديلات، ثمة حكم آخر مقترح (المادة الخامسة عشرة، الفقرة 4(ج)) لحماية أي مجموعة منفردة من المجموعات الثلاث، من أن تخسر- التصويت: لن يفوز أي تصويت ما لم يحصل على دعم من نصف عدد الأصوات المقترعة على الأقل من كل مجموعة من المجموعات الثلاث.

ويمكن توضيح كيفية عمل هذا الاشتراط عن طريق المثال التالي للجنة مؤلفة من 100 عضو، 50 عضواً حكومياً، و25 من ممثلي ملاك السفن و25 من ممثلي البحارة: فإذا صوت جميع البحارة وملاك السفن لصالح تعديل مقترح، وأيدته 17 حكومة أيضاً، فلن يمر التعديل حتى وإن كان قد حصل على 67 (25+25+17) صوتاً من أصل 100 صوت ويكون بذلك قد حقق أغلبية الثلثين المطلوبة (بموجب المادة الخامسة عشرة، الفقرة 4(ب))، لأن أقل من نصف عدد الحكومات البالغ 50 حكومة يكون قد صوت لصالح التعديل¹.

2. المبحث الثاني: المبادئ العامة الدولية للعمل البحري

حتى تكون هناك عدالة واضحة في العمل البحري يجب أن هذا على مبادئ عامة تكون بمثابة الركيزة والخلفية الأساسية التي يعتمد عليها بناء مجموعة من القواعد القانونية.

1.2 المطلب الأول: الحريات الأساسية للعمل البحري

يتوجب على كل دولة عضو أن تتحقق من أن أحكام قوانينها ولوائحها وتحترم في سياق العمل البحري الحريات الأساسية.

1.1.2 الفرع الأول: الحرية النقابية والإقرار الفعلي بالحق في المفاوضة الجماعية

جاء في اتفاقية الحرية النقابية وحماية حق التنظيم لسنة 1948 بأن للعمال وأصحاب العمل دون أي تمييز، الحق دون ترخيص سابق في تكوين منظمات يختارونها، وكذلك الحق في الانضمام إليها، بشرط التقيد بلوائح هذه المنظمات²، كما أشارت نفس الاتفاقية إلى أنه يعني مصطلح "منظمة" في مفهوم هذه الاتفاقية أي منظمة للعمال أو أصحاب العمال تقام من أجل تعزيز مصالح العمال أو أصحاب العمل والدفاع عنها³. ولا يجوز للسلطة الإدارية حل منظمات العمال ومنظمات أصحاب العمل أو وقف نشاطها⁴، وبالمقابل يجب أن يحترم العمال وأصحاب العمل ومنظمات كل منهم قانون البلد في ممارستهم لحقوقهم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، شأنهم في ذلك شأن غيرهم من الأشخاص أو الجماعات المنظمة⁵.

¹ - المؤتمر البحري التقني التحضيري، اتفاقية العمل البحري الموحدة، تعليق على مشروع الموصي به، التعليق 11، ص 13.

² - المادة الثانية من اتفاقية الحرية النقابية وحماية حق التنظيم لسنة 1948.

³ - المادة العاشرة من اتفاقية الحرية النقابية وحماية حق التنظيم لسنة 1948.

⁴ - المادة الرابعة من اتفاقية الحرية النقابية وحماية حق التنظيم لسنة 1948.

⁵ - المادة الثامنة فقرة 1 من اتفاقية الحرية النقابية وحماية حق التنظيم لسنة 1948.

محمدي محمد الأمين

كما جاء في اتفاقية بشأن تطبيق مبادئ حق التنظيم والمفاوضة الجماعية لسنة 1949 بأن يتمتع العمال بحماية كافية من كل عمل ينطوي على تمييز في مجال الاستخدام بسبب انتمائهم النقابي¹، وتكون هذه الحماية بوجه الخصوص على الأعمال المقصود بها جعل استخدام عامل مشروطا بعدم انضمامه إلى نقابة أو تخليه عن عضوية نقابة²، أو تسريح عامل أو الإساءة إليه بأي وسائل أخرى بسبب انضمامه إلى نقابة أو مشاركته في أنشطة نقابية خارج ساعات العمل، أو أيضا لمشاركته فيها بموافقة صاحب العمل أثناء ساعات العمل³.

2.1.2 الفرع الثاني: القضاء على التمييز فيما يخص الاستخدام والمهنة

في هذا الشأن أشارت الاتفاقية بشأن التمييز في الاستخدام والمهنة لسنة 1958، إلى أنه في مفهوم هذه الاتفاقية يشمل تعبيراً "الاستخدام" و"المهنة" إمكانية الوصول إلى التدريب المهني، والوصول إلى الاستخدام وإلى مهن معينة، وكذلك شروط الاستخدام وظروفه⁴.

كما أشارت إلى أنه في مفهوم هذه الاتفاقية، يعني مصطلح "التمييز"، أي تفرقة أو استبعاد أو تفضيل يقوم على أساس العرق أو اللون أو الجنس أو الدين أو الرأي السياسي أو الأصل الوطني أو الأصل الاجتماعي، ويكون من شأنه إبطال أو إضعاف تطبيق تكافؤ الفرص أو المعاملة في الاستخدام أو المهنة، كذلك أي تمييز أو استبعاد أو تفضيل آخر يكون من أثره إبطال أو إضعاف تطبيق تكافؤ الفرص أو المساواة في المعاملة في الاستخدام أو المهنة تحده الدولة العضو المعنية بعد التشاور مع ممثلي منظمات أصحاب العمل ومنظمات العمال، إن وجدت ومع هيئات مختصة أخرى⁵، وألا يعتبر أي تفرقة أو استبعاد أو تفضيل على أساس مؤهلات يقتضيها شغل وظيفة معينة من قبيل التمييز⁶.

2.2 المطلب الثاني: الشروط الأساسية للعمل البحري

من بين أهم ما جاءت به الاتفاقات الدولية فيما يخص العمل البحري مجموعة من الشروط الدنيا التي يجب احترامها من طرف الجميع.

1.2.2 الفرع الأول: القضاء الفعلي على عمل الأطفال

من خلال اتفاقية الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري لسنة 1936، أشارت هذه الاتفاقية إلى أنه في مفهوم هذه الاتفاقية تعني كلمة "سفينة" جميع أنواع السفن والمراكب التي تعمل في الملاحة البحرية، سواء كانت مملوكة ملكية عامة أو خاصة، فيما عدا السفن الحربية⁷.

¹ - المادة الأولى فقرة 1 من اتفاقية بشأن تطبيق مبادئ حق التنظيم والمفاوضة الجماعية لسنة 1949.

² - المادة الأولى فقرة 2/أ من اتفاقية بشأن تطبيق مبادئ حق التنظيم والمفاوضة الجماعية لسنة 1949.

³ - المادة الأولى فقرة 2/ب من اتفاقية بشأن تطبيق مبادئ حق التنظيم والمفاوضة الجماعية لسنة 1949.

⁴ - المادة الأولى فقرة 3 من الاتفاقية بشأن التمييز في الاستخدام والمهنة لسنة 1958.

⁵ - المادة الأولى فقر 1 من الاتفاقية بشأن التمييز في الاستخدام والمهنة لسنة 1958.

⁶ - المادة الأولى فقر 2 من الاتفاقية بشأن التمييز في الاستخدام والمهنة لسنة 1958.

⁷ - المادة الأولى من اتفاقية الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري لسنة 1936.

العمل البحري في ظل اتفاقات منظمة العمل الدولية

وأنة لا يجوز استخدام أو تشغيل الأحداث الذين تقل سنهم عن الخامسة عشرة على ظهر أي سفينة بخلاف السفن التي لا يعمل عليها سوى أفراد من نفس الأسرة¹، وأضافت بأنه تسهلاً لإنفاذ أحكام هذه الاتفاقية يلزم كل ربان بأن يمسك سجلاً أو قائمة بجميع الأشخاص العاملين على سفينته ممن تقل سنهم عن السادسة عشر، مع بيان تاريخ ميلادهم².

ويبقى في الأخير الرأي للمذكرة التفسيرية بشأن لوائح ومدونة اتفاقية العمل البحري لسنة 2006، في بابها الأول، الاشتراطات الدنيا لعمل البحارة على متن السفن التي تبين الحد الأدنى للسفن بقولها يحظر استخدام أو تشغيل أو عمل أي شخص دون سن السادسة عشر سنة على متن أي سفينة، كذلك يحظر العمل ليلاً على أي بحار دون سن الثامنة عشر سنة، كما أضافت أن فترة الليل تغطي مدة تسع ساعات على الأقل تبدأ في وقت أقصاه منتصف الليل وتنتهي في وقت أدناه الخامسة صباحاً³.

2.2.2 الفرع الثاني: القضاء على جميع أشكال العمل الجبري أو الإلزامي

أظهرت الاتفاقية المتعلقة بالعمل الجبري أو الإلزامي والتي أقرها المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية بجنيف في 10 جويلية من سنة 1930، وفي المادة الثانية بأنه في مفهوم هذه الاتفاقية يقصد بتعبير " العمل الجبري أو الإلزامي" كل الأعمال أو خدمات تفتصب من أي شخص تحت تهديد بأي عقوبة ولم يتطوع هذا الشخص بأدائها بمحض اختياره⁴.

كما ألحت هذه الاتفاقية من خلال مادتها الأولى بأن " تتعهد كل دولة عضو في منظمة العمل الدولية تصدق هذه الاتفاقية بحظر استخدام العمل الجبري أو الإلزامي بكل أشكاله خطراً تاماً في أقرب وقت ممكن"⁵.

الخاتمة:

من خلال هذه الدراسة نجد أن منظمة العمل الدولية قد لعبت دوراً هاماً في اكتساب الكثير من الحقوق الأساسية الخاصة بالعمل البحري وبالبحارة على حد السواء، كما أعطت تنظيمياً معيناً لهذا النشاط البحري ووضع في أطر معينة حتى تتمكن الدول الأطراف وكذا المنظمات الدولية المتخصصة باحتوائه والتمكن من التعامل مع هذا الموضوع.

النتائج:

- 1-إن موضوع العمل البحري لم يبقى حكراً على جهة معينة، مثل أرباب العمل أو الحكومات أو البحارة وإنما أصبح شريعة عالمية منظمة بإرادة كل الأطراف.
- 2-إعتماد معايير معينة لتأطير العمل البحري مثل المفاهيم الخاصة بالسفن والبحارة وكذا السلطة المختصة.

¹ - المادة الثانية فقر 1 من اتفاقية الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري لسنة 1936.

² - المادة الرابعة من اتفاقية الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري لسنة 1936.

³ - اللائحة 1/1، المذكرة التفسيرية بشأن لوائح ومدونة اتفاقية العمل البحري لسنة 2006.

⁴ - المادة الثانية من الاتفاقية المتعلقة بالعمل الجبري أو الإلزامي لسنة 1930.

⁵ - المادة الأولى من الاتفاقية المتعلقة بالعمل الجبري أو الإلزامي لسنة 1930.

محمدي محمد الأمين

- 3-تحقيق الكثير من الأهداف التي أصبحت تخدم البحارة لاسيما فيما يخص الجانب المادي والاجتماعي والذاتي والبدني وكذا الضمان الاجتماعي مثل معايير السلامة وشروط استخدام عادلة وتمتية المهارات وظروف عمل ومعيشة لائقة على متن السفينة والحماية الصحية والرعاية الطبية.
- 4-تحقيق الأهداف المتعلقة بالصالح العام للبحارة مثل تأسيس النقابات والقضاء على جميع اشكال العمل الجبري والالزامي، والقضاء على التمييز فيما يخص الاستخدام والمهنة.
- 5-توحيد اتفاقية خاصة بالعمل البحري لسنة 2006 والتي عرفت على نطاق واسع بميثاق حقوق البحارة، عوضا عن الاتفاقيات السابقة والتي كانت بمثابة مرجعية ومصادر لهذه الأخيرة.

التوصيات:

- 1-وضع تعديلات على الاتفاقية تماشى والأوضاع الراهنة التي تواكب العمل البحري على اختلاف التقلبات التي طرأت على هذا النشاط.
- 2-حث الدول التي لم تصادق لحد الساعة على هذه الاتفاقية من اجل تدعيم المجتمع الدولي للنظر لمثل هذه النشاطات التي كانت دون اهتمام في السابق.
- 3-توحيد التشريعات الوطنية إلى تشريع عالمي ووضعه في نموذج معين قصد الامام وجعله منظومة موحدة، حتى يتمكن البحارة من تسهيل الإجراءات أينما وجدوا.
- 4-إنشاء مدارس عالمية وذات جودة عالية من أجل تكوين وتأهيل البحارة، حتى يتم الحفاظ على السلامة لكل أساطيل العالم.
- 5-التحفيز على العمل البحري كونه من اهم القطاعات الحيوية التي تلعب دورا مهما في صناعة النقل والتجارة البحرية.

قائمة المراجع:

المصادر:

- 1-الاتفاقية المتعلقة بالعمل الجبري أو الالزامي لسنة 1930.
- 2-اتفاقية الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري لسنة 1936.
- 3-اتفاقية الحرية النقابية وحماية حق التنظيم لسنة 1948.
- 4-اتفاقية بشأن تطبيق مبادئ حق التنظيم والمفاوضة الجماعية لسنة 1949.
- 5-الاتفاقية بشأن التمييز في الاستخدام والمهنة لسنة 1958.
- 6-اتفاقية بشأن تعيين وتوظيف البحارة لسنة 1996.
- 7-اتفاقية وثائق هوية البحارة لسنة 2003.
- 8-اتفاقية العمل البحري لسنة 2006.
- 9-المذكرة التفسيرية بشأن لوائح ومدونة اتفاقية العمل البحري لسنة 2006.

العمل البحري في ظل اتفاقات منظمة العمل الدولية

المراجع:

المؤلفات

1- المؤتمر البحري التقني التحضيري، اتفاقية العمل البحري الموحدة، تعليق على مشروع الموصي به، جنيف، الطبعة الأولى 2004.

2- دليل من الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية منظمة العمل الدولية للعمل البحري 2006، الاتحاد الدولي لعمال النقل، لندن، طبعة 2016.

الاطروحات

1- فليسي زهور، عقد العمل البحري، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر 1، بدون سنة الجامعية.

مواقع الانترنت

1- محمد داود، اتفاقية العمل البحري انجاز يحنسب لمنظمة العمل الدولية، مجلة الدومان الالكترونية، مقال نشر- في 26 أبريل 2016، الرابط من الانترنت: <http://www.aldouman.com/articles/-mlc-2006/#>، أطلع عليه بتاريخ: 2020/03/21 على الساعة 10:33.