بيان مشترك يدعو جميع الحكومات إلى الاعتراف فوراً بالبحّارة بوصفهم عمالاً رئيسيين ، واتخاذ إجراءات سريعة وفعّالة لإزالة العقبات التي تعترض تبديل أفراد الأطقم ، وذلك من أجل معالجة الأزمة الإنسانية التي يواجهها قطاع النقل البحري وضمان السلامة البحرية وتيسير التعافي الاقتصادي من جائحة فيروس كورونا (COVID-19)

11 أيلول/سبتمبر 2020

قطاع النقل البحري يواجه أزمة إنسانية

ينقل قطاع النقل البحري ما يزيد على 80 في المئة من التجارة العالمية وهو عنصر حاسم في الاقتصاد العالمي . وكنتيجة مباشرة لجائحة فيروس كورونا (COVID-19) ، فإن هذا القطاع ، ولا سيما البحّارة الذين يشكّلون قوة الدفع فيه ، يواجهون تحديات شديدة في إجراء عمليات التبديل اللازمة لأفراد أطقم السفن . ويُعزى ذلك ، في جملة أسباب أخرى ، إلى القيود المفروضة على السفر والالتحاق بالسفن والنزول منها في الموانئ ؛ وتدابير الحجر الصحي ؛ وانخفاض عدد الرحلات الجوية المتاحة ؛ والقيود المفروضة على إصدار التأشيرات وجوازات السفر .

وبسبب تضحيات البحّارة ، الذين واصلوا عملهم بعد انتهاء عقودهم ، ظلّت الموانئ مفتوحة للتجارة ، مما سمح بالقيام بعمليات البضائع التي يتعيّن نقلها بالسرعة المطلوبة واستمرار تداول السلع بسلاسة . والعالم مدين بشكل كبير للبحّارة الذين حافظوا على استمرارية سلاسل الإمداد طيلة هذه الجائحة .

وإن الإجراءات التي اتخذها العديد من الحكومات والتي تحدّ من قدرة مشغّلي السفن على تبديل أفراد أطقم السفن أو تحول دون ذلك تمثّل التحدّي الأكثر إلحاحاً الذي يواجهه تشغيل السفن وحركة التجارة العالمية بشكل آمن وفعّال . وقد تسبب ذلك بأزمة إنسانية ، حيث احتُجِزَ ما يقرب من 000 300 بحّار يعملون على متن السفن ولا يمكن إعادتهم إلى أوطانهم ، وعدد مساوٍ من البحّارة العاطلين عن العمل على اليابسة لأنهم غير قادرين على الالتحاق بالسفن . ومُدِّدَت عقود البحّارة المتواجدين على متن السفن ، أحياناً إلى أكثر من 17 شهراً ، وهم يواجهون مشاكل بسبب التعب ومشاكل صحية بدنية وعقلية ، مما يؤدي إلى مخاوف من احتمال لجوئهم إلى إيذاء النفس والانتحار . وتلقّت المنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة العمل الدولية (ILO) والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) آلاف النداءات العاجلة من البحّارة وأُسرهم .

ولم تحترم جميع الحكومات احتراماً كاملاً حقوق البحّارة ، على النحو المنصوص عليه في اتفاقية العمل البحري لعام 2006 (MLC 2006) ، بصيغتها المعدّلة ، وغيرها من الصكوك الدولية ، ولا سيما حقوقهم في الحصول على إذن النزول إلى اليابسة والإجازة السنوية ، وفي الحد الأقصى لفترة الخدمة على متن السفينة (11 شهراً) ، والإعادة إلى الوطن ، والحصول على الرعاية الطبية على متن السفينة وعلى اليابسة .

ويهدد الازدياد الحالي في إرهاق البحّارة سلامةَ الملاحة البحرية . واستمرار التجارة بشكل فعّال وعمل سلاسل الإمداد من دون انقطاع سيتأثّران أيضاً لأن السفن التي يتواجد على متنها بحّارة يعانون من الإرهاق لا يمكن أن تعمل إلى ما لا نهاية . ويواجه صيد الأسماك التجاري ، الذي يشكّل أحد القطاعات الهامة التي تُسهِم في الأمن الغذائي وفي سُبُل كسب العيش ، مشكلة مماثلة في تبديل أفراد الأطقم .

ولذلك ، من الضروري أن تعترف جميع الحكومات على وجه السرعة بالبحّارة بوصفهم عمالاً رئيسيين وأن تتخذ إجراءات فورية وملموسة لإزالة العقبات التي تعترض تبديل أفراد الأطقم ، ومن ثم معالجة هذه الأزمة الإنسانية وضمان السلامة البحرية والنقل البحري المستدام ، وتيسير التعافي الاقتصادي من جائحة فيروس كورونا (COVID-19) .

الحوار الاجتماعي والعمل المنسّق

منذ بداية الأزمة ، بذل الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) والغرفة الدولية للنقل البحري (ICS) وغيرهما من الجهات الفاعلة الرئيسية على الصعيدين الوطني والدولي جهوداً غير مسبوقة لاتّباع نهج التعاون والحوار الاجتماعي ، والعمل بشكل مستمر ومبتكر وبلا كلل لمعالجة هذه القضايا . وشمل ذلك وضع إطارٍ لبروتوكولات من أجل تبديل أفراد الأطقم بسلامة ، فضلاً عن إرشادات أخرى .

وقد تعاونت الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة بشكل نشط لمعالجة هذه الحالة . وتضمّن ذلك إقرار إطار البروتوكولات المتعلقة بتبديل أفراد الأطقم بسلامة وإصدار عدد من المنشورات لضمان حماية حقوق البحّارة أثناء الجائحة . وأصدرت بيانات فردية ومشتركة للفت الانتباه إلى إلحاح المشكلة ، وقاربت استراتيجياً الحكومات الرئيسية – بما في ذلك دول العَلَم الرئيسية ودول الميناء والدول التي توفّر اليد العاملة – لإزالة العقبات التي تعترض تبديل أفراد الأطقم مع السعي في الوقت نفسه إلى ضمان الصحة والسلامة العامة .

وتم إبراز الحاجة الملحّة لحلّ أزمة تبديل أفراد الأطقم في البيان المشترك الذي صدر عن القمة البحرية الدولية الافتراضية بشأن تبديل أفراد الأطقم (9 تموز/يوليو 2020) [1] وفي بيان مجموعة الدول السبع بشأن المبادئ العالية المستوى للنقل من أجل مواجهة جائحة فيروس كورونا (COVID-19) .[2]

وأقرّ مجلس حقوق الإنسان في قراره 15/44 ، الذي اعتُمِدَ في 17 تموز/يوليو 2020 ، بأهمية المبادئ التوجيهية بشأن الأعمال التجارية وحقوق الإنسان في سياق الأزمات العالمية مثل جائحة مرض فيروس كورونا (COVID-19) ، وحاجة الدول إلى ضمان السلوك التجاري المسؤول أثناء الأزمة وكجزء من التعافي الصلب .

التدابير العاجلة التي لا يزال يتعيّن اتخاذها

في حين أن العديد من الدول استجاب لهذه البيانات والدعوات إلى اتخاذ الإجراءات ، فإن معدل عمليات تبديل أفراد الأطقم لا يزال أقل بكثير مما هو مطلوب لتفادي كارثة إنسانية تؤثّر أيضاً على سلامة النقل البحري وحماية البيئة البحرية واستمرارية التجارة بفعالية وتعافي الاقتصاد العالمي . وتتطلّب هذه المسألة اهتماماً متزايداً وفورياً من جانب الحكومات .

[1] - https://www.gov.uk/government/news/joint-statement-of-the-international-maritime-virtual-summit-on-crew-changes

[2] /https://www.state.gov/g7-high-level-transportation-principles-in-response-to-covid-19

ولذلك ، يُطلَب إلى جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة أن تتخذ الإجراءات التالية :

- اعتبار البحّارة "عمّالاً رئيسيين" يقدّمون خدمة أساسية ، وتسهيل التحاقهم بالسفن والنزول منها إلى اليابسة من دون معوقات ؛

- إجراء مشاورات وطنية تشمل جميع الوزارات والوكالات والإدارات المختصة لتحديد العقبات التي تعترض تبديل أفراد الأطقم ، ووضع وتنفيذ خطط قابلة للقياس ومحددة زمنياً لزيادة معدل عمليات تبديل أفراد الأطقم هذه ؛

- التشاور مع ممثلي هيئات مالكي السفن والبحّارة عند وضع وتنفيذ تدابير تتعلق بتبديل أفراد أطقم البحّارة أو إجراءات تؤثّر في ذلك ؛ وعلى وجه الخصوص – بالنسبة للدول التي صدَّقت على اتفاقية العمل البحري لعام 2006 – في ما يتصل بالامتثال امتثالاً كاملاً للالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية ؛

- تنفيذ برتوكولات بشأن تبديل أفراد الأطقم استناداً إلى الصيغة الأحدث لإطار البروتوكولات المستصوَبة لتبديل أفراد أطقم السفن والسفر بشكل آمن أثناء جائحة فيروس كورونا (COVID-19) ؛[3]

- الامتناع عن الإذن بأي تمديد جديد لاتفاقات عمل البحّارة إلى ما بعد المدة القصوى المتعارف عليها وهي 11 شهراً ، بموجب اتفاقية العمل البحري لعام 2006 ؛

- تسهيل تحويل مسار السفن من طرقها التجارية المعتادة إلى الموانئ التي يُسمَح فيها بتبديل أفراد الأطقم ؛

- قبول المستندات المعترف بها دولياً كدليل على صفتهم كعمّال رئيسيين وأن الغرض من سفرهم وحركتهم هو تبديل أفراد الأطقم . وتتضمّن الأمثلة على هذه المستندات الشهادات التي تصدر بموجب الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاّحين ؛ ووثائق هوية البحّارة التي تصدر بموجب اتفاقية وثائق هوية البحّارة لعام 1958 (رقم 108) واتفاقية وثائق هوية البحّارة (المنقّحة) لعام 2003 ، بصيغتها المعدّلة (رقم 185) . وينبغي أيضاً اعتبار الرسائل التي تصدر عن الشركة التي توظّف البحّارة أو التي تصدر كجزء من اتفاق توظيف البحّارة (التي يحملها البحّارة) دليلاً على أنهم بحّارة يلتحقون بالسفن أو يغادرونها ؛

- تزويد البحّارة بإمكانية الوصول الفوري إلى المرافق الطبية في دولة الميناء . وعندما يتعذّر توفير الرعاية الطبية اللازمة في ميناء التوقف ، العمل على تيسير الإجلاء الطبي للبحّارة الذين يحتاجون إلى رعاية طبية عاجلة . ومعالجة حالة البحّارة الذين يواجهون ، بسبب التمديد غير المتوقع لفترات عملهم ، انتهاء مدة الوصفات الطبية الأساسية ؛

- إعادة النظر (جنباً إلى جنب مع وزارات ووكالات وهيئات الصحة والهجرة وغيرها من الوزارات والوكالات والهيئات المختصة) في جدوى وضرورة الاستمرار في فرض أي قيود وطنية و/أو محلية على حركة البحّارة وسفرهم في ما يتصل بتبديل أفراد الأطقم ، بما في ذلك السماح بالإعفاءات من الحجر الصحي أو ما شابه ذلك من القيود بموجب القواعد الدولية أو الخطوط التوجيهية التنظيمية الصحية ذات الصلة بذلك ؛

---

[3] إطار البروتوكولات المستصوَبة لتبديل أفراد أطقم السفن والسفر بشكل آمن أثناء جائحة فيروس كورونا (COVID-19) (http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20-%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf)

- زيادة الرحلات الجوية التجارية من وإلى البلدان الأصلية الرئيسية للبحّارة والمطارات القريبة من الموانئ البحرية حيث يتم تبديل أفراد الأطقم . وإذا لم تتوفّر رحلات جوية تجارية مقررة ، الإذن بمواعيد لإقلاع وهبوط طائرات الرحلات المستأجرة ، أو السماح للبحّارة بالسفر على متن الرحلات الأخرى لإعادة المواطنين والمقيمين الدائمين ؛

- السماح للبحّارة بالنزول من السفن في الميناء والعبور عبر أراضيها (أي إلى المطار) لغرض تبديل أفراد الأطقم والإعادة إلى الوطن ؛

- السماح للبحّارة الذين هم من مواطنيها أو المقيمين الدائمين فيها بالعودة إلى ديارهم ، واتخاذ جميع الإجراءات للتعجيل بعودتهم ؛

- تسهيل معاملات البحّارة من مواطني دولهم أو من المقيمين الدائمين فيها لكي يتمكنوا من السفر للالتحاق بالسفن ؛

- إجراء مناقشات ثنائية ومتعددة الأطراف بين الحكومات لإزالة العقبات التي تعترض حركة البحّارة الذين يغادرون السفن أو يلتحقون بها ؛

- تنفيذ الإرشادات الصادرة عن وكالات الأمم المتحدة وتعميم الإرشادات التي يعدّها القطاع البحري ، والتي ترمي إلى ضمان سلامة وصحة البحّارة والجمهور ؛

- اتخاذ أي إجراءات أخرى تُعتَبر مفيدة لمعالجة هذه المسألة .

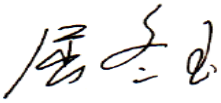
ونطلب من الحكومات أن توجّه انتباه السلطات المختصة وجميع الجهات المعنية الأخرى إلى مضمون هذا البيان المشترك .

Guy Ryder
المدير العام
منظمة العمل الدولية
(ILO)

Kitack Lim
الأمين العام
المنظمة البحرية الدولية
(IMO)

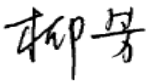
Mukhisa Kituyi
الأمين العام
مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
(UNCTAD)

António Vitorino
المدير العام
المنظمة الدولية للهجرة
(IOM)



Qu Dongyu
المدير العام
منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة
(FAO)

Michelle Bachelet
المفوضة السامية لحقوق الإنسان
(OHCHR)



Fang Liu
الأمين العام
منظمة الطيران المدني الدولي
(ICAO)

Sanda Ojiambo
المدير التنفيذي
الاتفاق العالمي للأمم المتحدة

A

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Fax: +44 (0)20 7587 3210 Telephone: +44 (0)20 7735 7611

Circular Letter No. 4204/Add.30
11 أيلول/سبتمبر 2020

إلى : جميع الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية
الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة
المنظمات المشتركة بين الحكومات
المنظمات غير الحكومية ذات الصفة الاستشارية لدى المنظمة البحرية الدولية

الموضوع : **مرض فيروس كورونا (COVID-19)– بيان مشترك يدعو جميع الحكومات إلى الاعتراف فوراً بالبحّارة بوصفهم عمالاً رئيسيين ، واتخاذ إجراءات سريعة وفعّالة لإزالة العقبات التي تعترض تبديل أفراد الأطقم ، وذلك من أجل معالجة الأزمة الإنسانية التي يواجهها قطاع النقل البحري وضمان السلامة البحرية وتيسير التعافي الاقتصادي من جائحة فيروس كورونا (COVID-19)**

أصدر كلّ من المدير العام لمنظمة العمل الدولية (ILO) والأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) والمدير العام للمنظمة الدولية للهجرة (IOM) والمدير العام لمنظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة (FAO) والمفوضة السامية لحقوق الإنسان (OHCHR) والأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) والمدير التنفيذي للاتفاق العالمي للأمم المتحدة (United Nations Global Compact) والأمين العام للمنظمة البحرية الدولية (IMO) البيان المشترك المرفق لحثّ جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة على اتخاذ إجراءات عاجلة لحلّ أزمة تبديل أفراد الأطقم تفادياً لكارثة إنسانية ستؤثّر أيضاً على سلامة النقل البحري وحماية البيئة البحرية واستمرارية التجارة الفعّالة وتعافي الاقتصاد العالمي .

وتُشجَّع الدول الأعضاء بشدة على اتخاذ إجراءات عاجلة لمعالجة هذه المسألة وإبلاغ السلطات المختصة بالصحة والهجرة ومراقبة الحدود والسلطات البحرية بمحتويات هذه الرسالة التعميمية ، على المستويين الوطني والمحلي ؛ وكذلك كل الأطراف الأخرى المعنية ، ولا سيما الموانئ والمطارات .

***

نقل بحري مستدام
لكوكب مستدام

مرفق

بيان مشترك يدعو جميع الحكومات إلى الاعتراف فوراً بالبحّارة بوصفهم عمالاً رئيسيين ، واتخاذ إجراءات سريعة وفعّالة لإزالة العقبات التي تعترض تبديل أفراد الأطقم ، وذلك من أجل معالجة الأزمة الإنسانية التي يواجهها قطاع النقل البحري وضمان السلامة البحرية وتيسير التعافي الاقتصادي من جائحة فيروس كورونا (COVID-19)

11 أيلول/سبتمبر 2020

قطاع النقل البحري يواجه أزمة إنسانية

ينقل قطاع النقل البحري ما يزيد على 80 في المئة من التجارة العالمية وهو عنصر حاسم في الاقتصاد العالمي . وكنتيجة مباشرة لجائحة فيروس كورونا (COVID-19) ، فإن هذا القطاع ، ولا سيما البحّارة الذين يشكّلون قوة الدفع فيه ، يواجهون تحديات شديدة في إجراء عمليات التبديل اللازمة لأفراد أطقم السفن . ويُعزى ذلك ، في جملة أسباب أخرى ، إلى القيود المفروضة على السفر والالتحاق بالسفن والنزول منها في الموانئ ؛ وتدابير الحجر الصحي ؛ وانخفاض عدد الرحلات الجوية المتاحة ؛ والقيود المفروضة على إصدار التأشيرات وجوازات السفر .

وبسبب تضحيات البحّارة ، الذين واصلوا عملهم بعد انتهاء عقودهم ، ظلّت الموانئ مفتوحة للتجارة ، مما سمح بالقيام بعمليات البضائع التي يتعيّن نقلها بالسرعة المطلوبة واستمرار تداول السلع بسلاسة . والعالم مدين بشكل كبير للبحّارة الذين حافظوا على استمرارية سلاسل الإمداد طيلة هذه الجائحة .

وإن الإجراءات التي اتخذها العديد من الحكومات والتي تحدّ من قدرة مشغّلي السفن على تبديل أفراد أطقم السفن أو تحول دون ذلك تمثّل التحدّي الأكثر إلحاحاً الذي يواجهه تشغيل السفن وحركة التجارة العالمية بشكل آمن وفعّال . وقد تسبب ذلك بأزمة إنسانية ، حيث احتُجِزَ ما يقرب من 000 300 بحّار يعملون على متن السفن ولا يمكن إعادتهم إلى أوطانهم ، وعدد مساوٍ من البحّارة العاطلين عن العمل على اليابسة لأنهم غير قادرين على الالتحاق بالسفن . ومُدِّدَت عقود البحّارة المتواجدين على متن السفن ، أحياناً إلى أكثر من 17 شهراً ، وهم يواجهون مشاكل بسبب التعب ومشاكل صحية بدنية وعقلية ، مما يؤدي إلى مخاوف من احتمال لجوئهم إلى إيذاء النفس والانتحار . وتلقّت المنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة العمل الدولية (ILO) والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) آلاف النداءات العاجلة من البحّارة وأُسرهم .

ولم تحترم جميع الحكومات احتراماً كاملاً حقوق البحّارة ، على النحو المنصوص عليه في اتفاقية العمل البحري لعام 2006 (MLC 2006) ، بصيغتها المعدّلة ، وغيرها من الصكوك الدولية ، ولا سيما حقوقهم في الحصول على إذن النزول إلى اليابسة والإجازة السنوية ، وفي الحد الأقصى لفترة الخدمة على متن السفينة (11 شهراً) ، والإعادة إلى الوطن ، والحصول على الرعاية الطبية على متن السفينة وعلى اليابسة .

ويهدد الازدياد الحالي في إرهاق البحّارة سلامةَ الملاحة البحرية . واستمرار التجارة بشكل فعّال وعمل سلاسل الإمداد من دون انقطاع سيتأثّران أيضاً لأن السفن التي يتواجد على متنها بحّارة يعانون من الإرهاق لا يمكن أن تعمل إلى ما لا نهاية . ويواجه صيد الأسماك التجاري ، الذي يشكّل أحد القطاعات الهامة التي تُسهِم في الأمن الغذائي وفي سُبُل كسب العيش ، مشكلة مماثلة في تبديل أفراد الأطقم .

ولذلك ، من الضروري أن تعترف جميع الحكومات على وجه السرعة بالبحّارة بوصفهم عمالاً رئيسيين وأن تتخذ إجراءات فورية وملموسة لإزالة العقبات التي تعترض تبديل أفراد الأطقم ، ومن ثم معالجة هذه الأزمة الإنسانية وضمان السلامة البحرية والنقل البحري المستدام ، وتيسير التعافي الاقتصادي من جائحة فيروس كورونا (COVID-19) .

الحوار الاجتماعي والعمل المنسّق

منذ بداية الأزمة ، بذل الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) والغرفة الدولية للنقل البحري (ICS) وغيرهما من الجهات الفاعلة الرئيسية على الصعيدين الوطني والدولي جهوداً غير مسبوقة لاتّباع نهج التعاون والحوار الاجتماعي ، والعمل بشكل مستمر ومبتكر وبلا كلل لمعالجة هذه القضايا . وشمل ذلك وضع إطارٍ لبروتوكولات من أجل تبديل أفراد الأطقم بسلامة ، فضلاً عن إرشادات أخرى .

وقد تعاونت الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة بشكل نشط لمعالجة هذه الحالة . وتضمّن ذلك إقرار إطار البروتوكولات المتعلقة بتبديل أفراد الأطقم بسلامة وإصدار عدد من المنشورات لضمان حماية حقوق البحّارة أثناء الجائحة . وأصدرت بيانات فردية ومشتركة للفت الانتباه إلى إلحاح المشكلة ، وقاربت استراتيجياً الحكومات الرئيسية – بما في ذلك دول العَلَم الرئيسية ودول الميناء والدول التي توفّر اليد العاملة – لإزالة العقبات التي تعترض تبديل أفراد الأطقم مع السعي في الوقت نفسه إلى ضمان الصحة والسلامة العامة .

وتم إبراز الحاجة الملحّة لحلّ أزمة تبديل أفراد الأطقم في البيان المشترك الذي صدر عن القمة البحرية الدولية الافتراضية بشأن تبديل أفراد الأطقم (9 تموز/يوليو 2020) [1] وفي بيان مجموعة الدول السبع بشأن المبادئ العالية المستوى للنقل من أجل مواجهة جائحة فيروس كورونا (COVID-19) .[2]

وأقرّ مجلس حقوق الإنسان في قراره 15/44 ، الذي اعتُمِدَ في 17 تموز/يوليو 2020 ، بأهمية المبادئ التوجيهية بشأن الأعمال التجارية وحقوق الإنسان في سياق الأزمات العالمية مثل جائحة مرض فيروس كورونا (COVID-19) ، وحاجة الدول إلى ضمان السلوك التجاري المسؤول أثناء الأزمة وكجزء من التعافي الصلب .

التدابير العاجلة التي لا يزال يتعيّن اتخاذها

في حين أن العديد من الدول استجاب لهذه البيانات والدعوات إلى اتخاذ الإجراءات ، فإن معدل عمليات تبديل أفراد الأطقم لا يزال أقل بكثير مما هو مطلوب لتفادي كارثة إنسانية تؤثّر أيضاً على سلامة النقل البحري وحماية البيئة البحرية واستمرارية التجارة بفعالية وتعافي الاقتصاد العالمي . وتتطلّب هذه المسألة اهتماماً متزايداً وفورياً من جانب الحكومات .

[1] - https://www.gov.uk/government/news/joint-statement-of-the-international-maritime-virtual-summit-on-crew-changes
[2] https://www.state.gov/g7-high-level-transportation-principles-in-response-to-covid-19/

ولذلك ، يُطلَب إلى جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة أن تتخذ الإجراءات التالية :

- اعتبار البحّارة "عمّالاً رئيسيين" يقدّمون خدمة أساسية ، وتسهيل التحاقهم بالسفن والنزول منها إلى اليابسة من دون معوقات ؛

- إجراء مشاورات وطنية تشمل جميع الوزارات والوكالات والإدارات المختصة لتحديد العقبات التي تعترض تبديل أفراد الأطقم ، ووضع وتنفيذ خطط قابلة للقياس ومحددة زمنياً لزيادة معدل عمليات تبديل أفراد الأطقم هذه ؛

- التشاور مع ممثلي هيئات مالكي السفن والبحّارة عند وضع وتنفيذ تدابير تتعلق بتبديل أفراد أطقم البحّارة أو إجراءات تؤثّر في ذلك ؛ وعلى وجه الخصوص – بالنسبة للدول التي صدَّقت على اتفاقية العمل البحري لعام 2006 – في ما يتصل بالامتثال امتثالاً كاملاً للالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية ؛

- تنفيذ برتوكولات بشأن تبديل أفراد الأطقم استناداً إلى الصيغة الأحدث لإطار البروتوكولات المستصوَبة لتبديل أفراد أطقم السفن والسفر بشكل آمن أثناء جائحة فيروس كورونا (COVID-19) ؛[3]

- الامتناع عن الإذن بأي تمديد جديد لاتفاقات عمل البحّارة إلى ما بعد المدة القصوى المتعارف عليها وهي 11 شهراً ، بموجب اتفاقية العمل البحري لعام 2006 ؛

- تسهيل تحويل مسار السفن من طرقها التجارية المعتادة إلى الموانئ التي يُسمَح فيها بتبديل أفراد الأطقم ؛

- قبول المستندات المعترف بها دولياً كدليل على صفتهم كعمّال رئيسيين وأن الغرض من سفرهم وحركتهم هو تبديل أفراد الأطقم . وتتضمّن الأمثلة على هذه المستندات الشهادات التي تصدر بموجب الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاّحين ؛ ووثائق هوية البحّارة التي تصدر بموجب اتفاقية وثائق هوية البحّارة لعام 1958 (رقم 108) واتفاقية وثائق هوية البحّارة (المنقّحة) لعام 2003 ، بصيغتها المعدّلة (رقم 185) . وينبغي أيضاً اعتبار الرسائل التي تصدر عن الشركة التي توظّف البحّارة أو التي تصدر كجزء من اتفاق توظيف البحّارة (التي يحملها البحّارة) دليلاً على أنهم بحّارة يلتحقون بالسفن أو يغادرونها ؛

- تزويد البحّارة بإمكانية الوصول الفوري إلى المرافق الطبية في دولة الميناء . وعندما يتعذّر توفير الرعاية الطبية اللازمة في ميناء التوقف ، العمل على تيسير الإجلاء الطبي للبحّارة الذين يحتاجون إلى رعاية طبية عاجلة . ومعالجة حالة البحّارة الذين يواجهون ، بسبب التمديد غير المتوقع لفترات عملهم ، انتهاء مدة الوصفات الطبية الأساسية ؛

- إعادة النظر (جنباً إلى جنب مع وزارات ووكالات وهيئات الصحة والهجرة وغيرها من الوزارات والوكالات والهيئات المختصة) في جدوى وضرورة الاستمرار في فرض أي قيود وطنية و/أو محلية على حركة البحّارة وسفرهم في ما يتصل بتبديل أفراد الأطقم ، بما في ذلك السماح بالإعفاءات من الحجر الصحي أو ما شابه ذلك من القيود بموجب القواعد الدولية أو الخطوط التوجيهية التنظيمية الصحية ذات الصلة بذلك ؛

[3] إطار البروتوكولات المستصوَبة لتبديل أفراد أطقم السفن والسفر بشكل آمن أثناء جائحة فيروس كورونا (COVID-19) (http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20-%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf)

- زيادة الرحلات الجوية التجارية من وإلى البلدان الأصلية الرئيسية للبحّارة والمطارات القريبة من الموانئ البحرية حيث يتم تبديل أفراد الأطقم . وإذا لم تتوفّر رحلات جوية تجارية مقررة ، الإذن بمواعيد لإقلاع وهبوط طائرات الرحلات المستأجرة ، أو السماح للبحّارة بالسفر على متن الرحلات الأخرى لإعادة المواطنين والمقيمين الدائمين ؛

- السماح للبحّارة بالنزول من السفن في الميناء والعبور عبر أراضيها (أي إلى المطار) لغرض تبديل أفراد الأطقم والإعادة إلى الوطن ؛

- السماح للبحّارة الذين هم من مواطنيها أو المقيمين الدائمين فيها بالعودة إلى ديارهم ، واتخاذ جميع الإجراءات للتعجيل بعودتهم ؛

- تسهيل معاملات البحّارة من مواطني دولهم أو من المقيمين الدائمين فيها لكي يتمكنوا من السفر للالتحاق بالسفن ؛

- إجراء مناقشات ثنائية ومتعددة الأطراف بين الحكومات لإزالة العقبات التي تعترض حركة البحّارة الذين يغادرون السفن أو يلتحقون بها ؛

- تنفيذ الإرشادات الصادرة عن وكالات الأمم المتحدة وتعميم الإرشادات التي يعدّها القطاع البحري ، والتي ترمي إلى ضمان سلامة وصحة البحّارة والجمهور ؛

- اتخاذ أي إجراءات أخرى تُعتَبر مفيدة لمعالجة هذه المسألة .

ونطلب من الحكومات أن توجّه انتباه السلطات المختصة وجميع الجهات المعنية الأخرى إلى مضمون هذا البيان المشترك .

Guy Ryder
المدير العام
منظمة العمل الدولية
(ILO)

Kitack Lim
الأمين العام
المنظمة البحرية الدولية
(IMO)

Mukhisa Kituyi
الأمين العام
مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
(UNCTAD)

António Vitorino
المدير العام
المنظمة الدولية للهجرة
(IOM)

Qu Dongyu
المدير العام
منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة
(FAO)

Michelle Bachelet
المفوضة السامية لحقوق الإنسان
(OHCHR)

Fang Liu
الأمين العام
منظمة الطيران المدني الدولي
(ICAO)

Sanda Ojiambo
المدير التنفيذي
الاتفاق العالمي للأمم المتحدة