

موجز قطاعي لمنظمة العمل الدولية

التاريخ: ١٧ نيسان/ أبريل ٢٠٢٠

أزمة كوفيد-١٩ والشحن البحري وصيد الأسماك



© MTWTU

نقابة عمال النقل البحري في أوكرانيا

يمثل قطاع الشحن ٩٠ في المائة من التجارة العالمية، وهو عصب سلاسل التوريد والإمداد الدولية. ومنذ منتصف نيسان/ أبريل، انخفض حجم التجارة في البضائع حول العالم بنسبة ١٣ في المائة، وهناك تقديرات تشير إلى انخفاض بنسبة ٣٢ في المائة أو أكثر^١. وعقب إلغاء ٣٨٤ رحلة بحرية، قد يشهد النصف الأول من عام ٢٠٢٠ انخفاضاً بنسبة ٢٥ في المائة في الشحن، بتراجع سنوي بنسبة ١٠ في المائة عام ٢٠٢٠. وبالتالي فإن أزمة كوفيد-١٩ تترك أثراً بليغاً على الوظائف في قطاع الشحن، إذ يعمل فيه مليوناً بحار. أما قطاع السياحة البحرية الذي يعمل فيه ٢٥٠٠٠٠ بحار، فقد تضرر على وجه الخصوص تضرراً شديداً بعد أن نصحت بعض البلدان بالامتناع عن السفر في سفينة سياحية^٢ وأوقفت شركات السياحة البحرية الرئيسية عملياتها^٣.

أما قطاع صيد الأسماك البحرية، الذي يعمل فيه عشرات الملايين من الصيادين، فهو مورّد رئيسي للغذاء، وخصوصاً البروتين الحيواني. ويتعذر على العديد من سفن الصيد مغادرة موانئها وانخفاض الطلب على الكثير من منتجات ثمار البحر انخفاضاً ملحوظاً^٤.

وتؤثر أزمة كوفيد-١٩ على السلامة والصحة الشخصيتين للبحارة والصيادين وعلى ظروف عملهم وقدرتهم على الالتحاق بسفنهم ومغادرتها، إضافة إلى ما ينتج عن ذلك من تأثير على قدرتهم على تأدية دورهم الرئيسي في ضمان النقل بحراً وخدمة الركاب وجني ثمار البحر.

^١ انظر: WTO: Remarks by DG Azevedo, 8 April 2020.

^٢ انظر: Bowler, T.: Seafarers in limbo as coronavirus hits shipping, BBC News 16 April 2020.

^٣ انظر: United States Department of State: Cruise ship passengers, updated 8 March 2020.

^٤ انظر: CLIA: CLIA announces voluntary suspension in U.S. cruise operations, Cruise Lines International Association, 13 March 2020.

^٥ انظر: FAO: How is COVID-19 affecting the fisheries and aquaculture food systems, Rome, 10 April 2020.

◀ ١- أثر أزمة كوفيد-19

وقد أثرت هذه المسائل المتعلقة بكوفيد-19 وغيرها على عمليات الشحن أيضاً، على سبيل المثال عن طريق منع الموظفين المتخصصين، بما في ذلك الخبراء البحريين والتقنيين، من تأدية عملهم، من قبيل التفتيش على سلامة السفينة وإصلاح المعدات. وهناك نقص في التنسيق بين دول الميناء، وحتى بين الموانئ في البلد الواحد، فيما يتعلق بالقواعد والقيود السارية، إضافة إلى عدم كفاية رصد زوار السفن (مثل القباطنة وعمال الموانئ) بما يضمن أنهم مجهزون بمعدات الحماية الشخصية اللازمة بهدف الحد من انتشار العدوى. بالإضافة إلى ذلك، سُجل الكثير من التأخير في معالجة حالات التخلي عن البحارة، وهناك مخاوف من ازدياد هذه الحالات إذا فقد أصحاب السفن القدرة المالية على دعم عمليات أسطولهم.

وقد حُجر على السفن السياحية التي قد توظف مئات البحارة، بعيداً عن شواطئ دول الميناء بعد أن أثبت الفحص إصابة ركابها بالفيروس^٦، وهي تواجه منعها من دخول موانئ العديد من البلدان^٧. ويواجه البحارة على متن السفن السياحية مشاكل محددة. فعقب إنزال الركاب أمرت السفن السياحية بأن ترسو أو تبيت عند أرصفة بعيدة وعُزل البحارة على متنها وحرّموا من المساعدة الطبية أو العودة إلى الوطن. وما زال العديد من هؤلاء البحارة في البحر. وعلى الرغم من أنه قد يكون ممكناً معالجة الحالات الخفيفة على متن السفينة، إلا أنه قد يتعذر على البحارة ذوي العدوى الأكثر خطورة الحصول على الرعاية الطبية على البر.

ويواجه الكثير من الصيادين وأصحاب سفن الصيد مشاكل مماثلة، بما في ذلك تعذر تبديل الطاقم وانتهاء صلاحية الشهادات الطبية وشهادات الكفاءة ونقص معدات الحماية الشخصية الضرورية وفرض قيود على الالتحاق بالسفن أو مغادرتها وعلى السفر وعدم كفاية الرعاية الطبية على متن السفن وتعذر الحصول على الرعاية الطبية على البر. ويثير تعذر تبديل الطواقم، المؤدي إلى إطالة مدة البقاء على متن السفينة، المصاعب بصورة خاصة بالنسبة إلى الصيادين نظراً إلى طبيعة عملهم المجهدة والمرهقة^٨.

بالإضافة إلى الانخفاض المحتمل في فرص العمل، يواجه البحارة ما يلي:

- ◀ مشاكل جمّة في الالتحاق بسفنهم ومغادرتها في الميناء، مع الأخذ في الاعتبار أن عملية تبديل الطواقم تتناول نحو ١٠٠٠٠٠٠ بحار كل شهر؛
- ◀ قيود على السفر وقيود الحجر الصحي المفروضة على البحارة الدوليين، حتى بعد إجراء فحص طبي؛
- ◀ منع العودة إلى الوطن، أو على الأقل تأخيرها؛
- ◀ قيود على إمكانية الذهاب إلى البر من أجل العلاج الطبي؛
- ◀ قيود على تسليم السفن التجهيزات الطبية الأساسية والوقود والماء وقطع التبديل والمؤن، بما في ذلك في الحالات التي تمنع فيها السفن من الدخول إلى الموانئ؛
- ◀ نقص في الكمادات وبدلات العمل وغيرها من معدات الحماية الشخصية، ويعزى ذلك عادة إلى القيود المفروضة على تسليم البضائع؛
- ◀ إطالة جولات العمل لفترة تتجاوز المدة المحددة في اتفاقات العمل أو القوانين الوطنية، مما يفضي إلى الإرهاق؛
- ◀ مشاكل في إجراء تدريب أو دورات تنشيطية من أجل الحصول على شهادات الكفاءة؛
- ◀ انتهاء صلاحية شهادات الكفاءة والشهادات الطبية، وهي ذات مدة محدودة؛
- ◀ زيادة الإجهاد والعزلة والضغط الاجتماعية على البحارة وعائلاتهم؛
- ◀ قيود على الوصول إلى خدمات الرفاه الموجودة في الميناء.

^٦ انظر: Bert, A: The impact of Covid-19 on the global shipping sector: Part 2, silver linings, Ship Technology, 2 April 2020.

^٧ انظر: Doherty, B., and Phillips, D.: Coronavirus: Cruise passengers stranded as countries turn them away, The Guardian, 16 March 2020.

^٨ انظر:

◀ ٢- استجابات الهيئات المكونة والشركاء

المنظمات الدولية لملاك السفن

أصدرت الغرفة الدولية للشحن البحري عدة منشورات في سياق التصدي للأزمة، بما في ذلك منشور بعنوان فيروس كورونا (كوفيد-19): إرشادات إلى مشغلي السفن من أجل حماية صحة البحارة^٩، يهدف إلى مساعدة شركات الشحن في اتباع المشورة التي تقدمها منظمة الصحة العالمية والمنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية، وكذلك المركز الأوروبي للوقاية من الأمراض ومكافحتها. كما نظمت "فريق استراتيجي فيروس كورونا" الذي يشمل مشاركة المنظمات الممثلة للبحارة. ويجتمع الفريق أسبوعياً على شبكة الانترنت من أجل تحديد المسائل الرئيسية وتبادل المعلومات وتقديم التوصيات.

منظمات العمال الدولية

وجه الاتحاد الدولي لعمال النقل دعوة عامة من أجل اتخاذ الإجراءات وقدم طلبات في خمس نواح رئيسية هي^{١٠}:

- حماية العمال أمر حيوي في سياق الاستجابة إلى كوفيد-19؛
- إيلاء الأولوية إلى الصحة والسلامة؛
- توفير حماية الدخل لجميع العمال؛
- اتخاذ تدابير محفزة تقودها الحكومات من أجل استمرار دوران عجلة الاقتصاد؛
- المحافظة على استدامة سلاسل التوريد والإمداد.

وقد سلط الاتحاد الدولي لعمال النقل الضوء على الوضع الذي يعيشه البحارة، بما في ذلك البحارة من فئات محددة، مثل البحارة على السفن السياحية. وقدم المعلومات وأصدر المشورة إلى العمال بشأن الفيروس وساعد أعضائه وطواقم السفن وفرادى البحارة الذين لديهم أسئلة ومشاكل تتعلق بكوفيد-19. وأنشأ صفحة على شبكة الانترنت مكرسة لأزمة كوفيد-19، بما في ذلك خريطة تظهر أثر قيود كوفيد-19 على البلدان والموانئ في جميع أرجاء العالم^{١١}.

استجابات منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة على المستويين الوطني والإقليمي

تعاضدت جهود المنظمات الوطنية لملاك السفن والمنظمات الوطنية للبحارة من أجل إثارة الشواغل واقتراح الحلول بشأن قضايا كوفيد-19. وعلى سبيل المثال، وجهت النقابة الوطنية لعمال السكك الحديدية والنقل البحري والبري ونقابة نوتيلوس الدولية وغرفة المملكة المتحدة للشحن البحري دعوة مشتركة إلى الحكومة والإدارات المحلية من أجل استخدام جميع الرافعات السياسية المتاحة لديها بهدف حماية وظائف البحارة ومؤهلاتهم^{١٢}.

اضطلعت الهيئات المكونة لمنظمة العمل الدولية وشركاؤها الآخرون بأنشطة يُعتمد بها على جميع المستويات من أجل معالجة أثر كوفيد-19 على الشحن البحري وصيد الأسماك، بما في ذلك من جانب هيئة مكتب اللجنة الثلاثية الخاصة المعنية باتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦، بصيغتها المعدلة (اتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦)، على النحو المبين أدناه.

استجابات منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة

ضافر ملاك السفن والبحارة جهودهم عبر الحوار الاجتماعي من أجل معالجة قضايا كوفيد-19 بكفاءة وفعالية.

وقد شددت الغرفة الدولية للشحن البحري والاتحاد الدولي لعمال النقل في رسالة مفتوحة مشتركة موجهة إلى وكالات الأمم المتحدة من قطاع النقل البحري العالمي، على الأهمية الحيوية بالنسبة إلى جميع الحكومات في استمرار دوران عجلة التجارة البحرية عن طريق الاستمرار بالسماح للسفن التجارية بالدخول إلى الموانئ في جميع أرجاء العالم وتسهيل حركة تنقل وتبديل طواقم السفن بسرعة. وقد وجهها دعوة ملحة من أجل إضافة هذا الموضوع إلى جدول أعمال الاجتماعات المعنية رفيعة المستوى، وإلى السلطات الوطنية كي تعمل على الفور مع الرابطات الوطنية لملاك السفن ونقابات البحارة.

وتسعى الغرفة الدولية للشحن البحري والاتحاد الدولي لعمال النقل بالعمل جنباً إلى جنب مع أصحاب المصلحة الآخرين، بما في ذلك وكالات الأمم المتحدة المتخصصة، إلى تسهيل نقل وعبور البحارة، على سبيل المثال عن طريق وثائق تحدد دورهم الأساسي.

وفيما يتعلق بالسفن السياحية، فقد ناشدت الغرفة الدولية للشحن البحري والاتحاد الدولي لعمال النقل معاً منظمة العمل الدولية أن تقوم بما يلي:

- إحاطة الحكومات علماً بأهمية معاملة عمال السفن السياحية على قدم المساواة وحفظ كرامتهم واحترام حقوق الإنسان الواجبة لهم، وفقاً لمبادئ اتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦ وصكوك منظمة العمل الدولية المعنية الأخرى؛
- التشديد على أهمية أن تسمح/تسهل الدول حصول البحارة على المساعدة القنصلية؛
- دعوة الدول إلى ضمان عودة آلاف البحارة العاملين على متن السفن السياحية إلى أوطانهم بأمان؛
- بالنسبة إلى من بقي من البحارة على متن السفن، دعوة الدول الأعضاء إلى الحفاظ على السفن آمنة وتعمل بكفاءة، بما في ذلك عن طريق توفير كل ما يلزم من معدات وأغذية ومساعدة ووصول إلى الرعاية الطبية على البر دون عائق.

^٩ انظر: ICS: Coronavirus (COVID-19): Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers, Marisec, London, 3 March 2020.

^{١٠} انظر: ITF: Covid-19: ITF global demands for governments and employers, 7 April 2020.

^{١١} انظر: ITF: Covid-19: ITF launches global port map for seafarers, 7 April 2020.

^{١٢} انظر: UK Chamber of Shipping: Government must act to protect shipping jobs, 23 March 2020.

عقد عملهم مرة إضافية؛ الأسباب العائلية، مثل وفاة أحد أفراد العائلة؛ حين لا يعود البحار قادراً صحياً على العمل على متن السفينة^{١٧}.

- في المملكة المتحدة، أصدرت وزارة النقل وإدارة الملاحة البحرية وخفر السواحل والصحة العامة في إنكلترا، إرشادات من أجل الشحن والموانئ البحرية فيما يتعلق بكوفيد-19^{١٨}، تتضمن أقساماً تقدم معلومات أساسية عن كوفيد-19 وأعراضه وما يتوجب فعله مع حالات الإصابة المؤكدة به وإجراءات السفن وشركات الشحن وللحد من انتشار كوفيد-19 والتنظيف والتخلص من النفايات ومغادرة السفينة.

استجابات المنظمات الإقليمية

أصدرت المفوضية الأوروبية وثيقة بعنوان فيروس كورونا: إرشادات بشأن إعادة ركاب السفن السياحية وحماية طواقم السفن^{١٩}، وتتضمن نصائح صحية وتوصيات بشأن تبديل الطواقم ومغادرة السفينة وإعادة البحارة والركاب إلى أوطانهم. وتشير الإرشادات إلى بلاغات الاتحاد الأوروبي الأخرى، بما في ذلك البلاغ جيم (٢٠٢٠) ١٨٩٧ النسخة النهائية بشأن تنفيذ الممرات الخضراء. كما سهلت الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية تبادل المعلومات بين الدول الأعضاء وبلدان رابطة التجارة الحرة الأوروبية^{٢٠}.

أما الاتفاقات الإقليمية المتعلقة برقابة دول الميناء والتي تسعى إلى تنسيق تفتيش السفن في الموانئ الأجنبية بهدف التحقق من الامتثال لاتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية، بما في ذلك مذكرات تفاهم باريس وطوكيو والمحيط الهندي، فقد تقاسمت المعلومات ونشرت الإرشادات بشأن تفتيش السفن أثناء الجائحة. وتدعو مذكرة تفاهم باريس، كمبدأ عام، إلى اتباع نهج عملي في هذه المسائل على غرار السماح بتمديد فترات صلاحية شهادات السفن والبحارة، بما في ذلك الشهادات الطبية^{٢١}.

◀ استجابات المنظمات الإقليمية لملاك سفن الصيد ومنظمات صيادي الأسماك

ناشد الشركاء الاجتماعيون في قطاع صيد الأسماك في الاتحاد الأوروبي، المفوضية الأوروبية لاعتماد تدابير تنظيمية خاصة واتخاذ إجراءات تضمن حرية تنقل الصيادين. كما لفتوا الانتباه في رسالتهم إلى المشاكل المحددة المتعلقة بصحة الصيادين والحد الأقصى لمدة العمل وشهادات الكفاءة.

◀ استجابات فرادى منشآت الشحن البحري

لا تصدر فرادى الشركات الإرشادات الخاصة بها إلى سفنها وبحارتها فحسب، بل تساعد أيضاً في تقاسم المعلومات. وعلى سبيل المثال، أصدرت شركة إنشكيب شيبينغ سيرفس منشوراً بعنوان "الأثار المترتبة على الموانئ/البلدان بسبب فيروس كورونا (كوفيد-19)"، يتقصى مجموعة مسائل منها وضع تبديل الطواقم في كل بلد^{٢٢}.

استجابات الحكومات

أصدرت الحكومات، بصفتها دول علم ودول ميناء على السواء، تعاميم وغيرها من أشكال التواصل بشأن كوفيد-19 والقطاع البحري^{٢٣}، تتضمن ما يلي:

- في الصين، عالجت وزارات النقل والموارد البشرية والضمان الاجتماعي مسألة تمديد اتفاقات عمل البحارة عندما تنتهي مدتها، واعتمد ميناء التردد التالي تدابير وقاية ومراقبة تمنع استبدال الطواقم. وقد حددت أن تمديد هذه الاتفاقات ينبغي أن يكون بموافقة خطية من البحارة، بشرط ألا تزيد مدة العمل المتواصل على متن السفينة على ١٢ شهراً وأن يسجل اتفاق العمل الإضافي ضمن فترة شهر واحد لدى الإدارة البحرية المعنية^{٢٤}.
- أعدت الهيئة البحرية النرويجية، بموافقة منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة، مبادئ توجيهية بشأن تبديل الطواقم ونقل البضائع والأدوية، بما في ذلك إجراءات التحاق البحارة بالسفن وإجراءات مغادرتها، والوثائق اللازمة عن مؤهلات البحارة والصيادين وتدريبهم ومشاكلهم الصحية^{٢٥}.
- أصدرت هيئة الملاحة البحرية والموانئ في سنغافورة عدداً من تعاميم الموانئ البحرية المتعلقة بكوفيد-19. وبعد الإعلان أولاً عن تعليق تغيير الطواقم، وفي أعقاب تعليقات من هذه الصناعة ونقاباتهما، أرسيت عملية مقررّة تأخذ في الاعتبار: ما إذا كان البحارة قد قضاوا الحد الأقصى من مدة عملهم على متن السفينة ولم تمدد دولة العلم

^{١٣} انظر: INCHCAPE: CORONAVIRUS (COVID-19) port / Country Implications.

^{١٤} انظر: IMO: Coronavirus pandemic (COVID-19), Communications received from Member States.

^{١٥} إعلان مشترك صدر عن وزارة النقل ووزارة الموارد البشرية والضمان الاجتماعي في جمهورية الصين الشعبية بشأن التنظيم المناسب لتبديل طواقم السفن الصينية المبحرة في رحلات دولية أثناء تفشي كوفيد-19، الإعلان رقم ١٦، ١٢ آذار/مارس ٢٠٢٠.

^{١٦} انظر: Norwegian Port Authority: Guidelines regarding change of crew, 6 April 2020.

^{١٧} انظر: Marine and Port Authority of Singapore: Port Marine Circular No 19 of 2020, 27 March 2020.

^{١٨} انظر: Government of the United Kingdom: Guidance for shipping and sea ports on coronavirus (COVID-19), 26 March 2020.

^{١٩} انظر: European Commission: Coronavirus: Guidance on repatriating cruise ship passengers and protecting ship crews, 8 April 2020.

^{٢٠} انظر: EMSA: COVID-19 Member States measures: Alphabetical list by country.

^{٢١} انظر: Paris MOU: Paris MOU guidance regarding the impact of COVID-19, 26 March 2020.

إلى نقاط الاتصال الوطنية وهيئات صحة الموانئ ونظم المراقبة والاستجابة الصحية المحلية والإقليمية والوطنية ومشغلي الموانئ والسفن.

وتتكب منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية ومنظمة الصحة العالمية، بموجب ولاياتها ومقدرتها على الوصول إلى وزارات العمل والإدارات البحرية وهيئات الصحة العامة على التوالي، على العمل جنباً إلى جنب على نحو أوثق من أي وقت مضى من أجل معالجة أثر كوفيد-19 على قطاعات الشحن البحري وصيد الأسماك، تمشياً مع الدعوة إلى اتباع نهج دولي منسق في القطاعات.

وقد أصدرت المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الصحة العالمية بياناً مشتركاً بشأن مواجهة تفشي فيروس كورونا (كوفيد-19). وأصدرت منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية ومنظمة الصحة العالمية بياناً مشتركاً بشأن كوفيد-19 والشحن البحري، يركز على الرعاية الطبية للبحارة وتمديد صلاحية شهاداتهم الطبية (وهي قضية عالجتها اتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦ والاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على سفن الصيد) وعلى شهادات المرافق الصحية على متن السفن.

استجابات المنظمات الدولية غير الحكومية

توفر الرابطة الدولية للصحة البحرية على موقعها الإلكتروني المكرس لجائحة كوفيد-19^{٢٥}، إرشادات موجهة إلى شركات الشحن البحري بشأن تقديم المساعدة الطبية للبحارة في الموانئ وإجراء فحوصات كوفيد-19. كما تشير إلى أداة تفاعلية من أجل تقييم كوفيد-19 أنشأها المركز النرويجي للطب البحري والغوص وراديو ميديكو^{٢٦}.

وقد أنشأت الشبكة الدولية لرعاية ومساعدة البحارة صفحة على شبكة الانترنت تزود البحارة وملاك السفن وشركات إدارة السفن بالموارد^{٢٧}، بما في ذلك مقطع فيديو بعنوان الحفاظ على صحتك العقلية أثناء جائحة كوفيد-19^{٢٨}.

استجابات وكالات الأمم المتحدة المتخصصة الأخرى

تعمل المنظمة البحرية الدولية على تسهيل تبادل المعلومات بين الدول الأعضاء على موقعها الإلكتروني المكرس لأزمة كوفيد-19. وتتضمن تعاميم المنظمة البحرية الدولية المنشورة على الموقع الإلكتروني نصائح مفصلة موجهة إلى الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية والبحارة وقطاع الشحن البحري^{٢٩}، بما في ذلك: معلومات وإرشادات مستندة إلى توصيات منظمة الصحة العالمية؛ نصائح بشأن تنفيذ وإنفاذ صكوك المنظمة البحرية الدولية المعنية؛ إرشادات بشأن شهادات البحارة وعمال سفن الصيد؛ إرشادات بشأن حالات التأخير غير المتوقعة في تسليم السفن.

وفي نيسان/أبريل، قام مجلس المنظمة البحرية الدولية بما يلي:

- حث دول الميناء ودول العلم على ضمان سلاسة حركة الملاحة البحرية وتوافر خدمات الشحن للتجارة العالمية، لصالح البشرية؛
 - حث كذلك دول الميناء ودول العلم على ضمان رفاه البحارة، وخصوصاً حفظ حقهم في الأجور والإجازات على البر والإجازات المرضية والحصول على المساعدة الطبية والغذاء والعودة إلى الوطن؛
 - أيد اعتماد نهج عملي وبرغماتي من أجل عمليات الإصلاح والاستقصاءات وشهادات وتراخيص البحارة؛
 - شجع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية على مراعاة الإرشادات المتعلقة بحالات التأخير غير المتوقعة في تسليم السفن؛
 - شجع كذلك الحكومات على تبادل أفضل الممارسات الرامية إلى الحفاظ على سلامة عمال النقل البحري من كوفيد-19، مع مراعاة الظروف الوطنية^{٣٠}.
- وأصدرت منظمة الصحة العالمية منشوراً بعنوان اعتبارات تشغيلية من أجل معالجة إصابات/حالات تفشي كوفيد-19 على متن السفن^{٣١}، موجهاً

^{٢٢} انظر: IMO: Coronavirus (COVID-19): Guidance relating to the certification of seafarers and fishing vessel personnel, 2 April 2020.

^{٢٣} انظر: IMO: Council, 31st Extraordinary Session, Summary of Decisions, 8 April 2020.

^{٢٤} انظر:

An issue addressed by both the MLC, 2006, and the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

^{٢٥} انظر: IMHA: Information - COVID-19.

^{٢٦} انظر: Norwegian Centre for Maritime and Diving Medicine: Management of Suspected COVID-19 on Board.

^{٢٧} انظر: ISWAN: Coronavirus (COVID-29).

^{٢٨} انظر: ISWAN: Managing your mental health during the COVID-19 pandemic, 25 March 2020.

◀ ٣- أدوات واستجابات منظمة العمل الدولية

أصدرت منظمة العمل الدولية تقييماً ومجموعة من الخيارات السياسية الرامية إلى تخفيف أثر الأزمة وتسهيل الانتعاش بسرعة وقوة^{٢٩}. ووضعت عدداً من الإرشادات والمذكرات التقنية بشأن جائحة كوفيد-19 استناداً إلى أربع دعائم.

الشكل ١: أربع دعائم رئيسية لمكافحة فيروس كوفيد-19 على أساس معايير العمل الدولية



المصدر: ILO (2020). COVID and the world of work: Updated estimates and analysis, op. Cit.

وأصدرت منظمة العمل الدولية أيضاً ما يلي:

- ◀ إرشادات جديدة من أجل مساعدة أصحاب العمل في دعم الأسر أثناء أزمة كوفيد-19، منظمة العمل الدولية ومنظمة الأمم المتحدة للطفولة (اليونيسف)، ٣٠ آذار/ مارس؛
- ◀ مرصد الحماية الاجتماعية بشأن كوفيد-19، يجري تحديثه بصورة منتظمة؛
- ◀ معايير منظمة العمل الدولية وكوفيد-19 (فيروس كورونا) - أسئلة يتكرر طرحها: الأحكام الأساسية التي تنص عليها معايير العمل الدولية فيما يتعلق بتطور تفشي كوفيد-19، ٢٧ آذار/ مارس؛
- ◀ مرصد منظمة العمل الدولية، الإصدار الثاني: كوفيد-19 وعالم العمل: تقديرات وتحليلات محدثة، ٧ نيسان/ أبريل؛
- ◀ إدارة النزاعات والكوارث: استكشاف سبل التعاون بين منظمات أصحاب العمل ومنظمات العمال، ٢٠٢٠.

ويوفر الموقع الإلكتروني لمنظمة العمل الدولية روابط تحيل إلى ما قامت به منظمة العمل الدولية بشأن كوفيد-19، بما في ذلك مقالات محدثة بصورة منتظمة بشأن أثر الفيروس على عالم العمل.

استجابات منظمة العمل الدولية الخاصة بالقطاع البحري

في أعقاب الطلبات الرسمية التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل إلى منظمة العمل الدولية من أجل التدخل، ذكرت المنظمة الدول الأعضاء بمسؤولياتها بموجب اتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦^{٣٠}، في سياق مواجهة الفيروس، بما في ذلك ما يتعلق بمعدات الحماية الشخصية والرعاية الطبية على متن السفن والحصول على الرعاية الطبية على البر. وقد أجاب المكتب على أسئلة تتعلق بتطبيق أحكام اتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦ في سياق أزمة كوفيد-19. كما عمل مع هيئة مكتب اللجنة الثلاثية الخاصة المعنية باتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦^{٣١} من أجل الاستجابة بأنسب الطرق الممكنة إلى التحديات التي تواجه القطاع البحري.

^{٢٩} انظر: ILO: COVID-19 and world of work: Impacts and responses, ILO Monitor 1st Edition, 18 March 2020.

^{٣٠} في ١٥ نيسان/ أبريل ٢٠٢٠، كانت ٩٦ دولة عضواً قد صدقت على اتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦.

^{٣١} اللجنة الثلاثية الخاصة هي الهيئة الثلاثية التي أنشئت بموجب المادة الثالثة عشرة من اتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦، من أجل الاستمرار في الإبقاء على تفعيل الاتفاقية قيد الاستعراض. ويعين مجلس الإدارة أعضاء هيئة مكتب اللجنة الثلاثية الخاصة لمدة ثلاث سنوات.

وتوفر المذكرة روابط تحيل إلى مصادر معلومات وجهات اتصال من أجل شكاوى البحارة الفردية، يمكن أن تستخدمها الطواقم وفرادى البحارة من أجل الحصول على المعلومات أو إثارة الشواغل فيما يتعلق بالجائحة.

وفي مناسبة إصدار بيان هيئة مكتب اللجنة الثلاثية الخاصة، دعا غاي رايدر، المدير العام لمنظمة العمل الدولية، الحكومات "إلى أن تضمن في هذه الأوقات الصعبة الحماية المناسبة للبحارة من جائحة كوفيد-19 وحصولهم على الرعاية الطبية وتمكنهم من السفر إلى سفنهم والعودة منها، حسب مقتضى الحال، بهدف استمرار تأدية دورهم الهام"^{٢٢}. وقد تواصل تحديث قاعدة بيانات منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية، فيما يتعلق بحالات التخلي عن البحارة المبلغ عنها^{٢٣}، بحيث يطلب من كل جهة تبليغ عن حالة أن تشير في التقرير إلى ما إذا كانت الحالة تعزى إلى كوفيد-19.

وينظر المكتب إلى الجائحة أيضاً في سياق تطبيق اتفاقية العمل في قطاع صيد الأسماك، ٢٠٠٧ (رقم ١٨٨)^{٢٤}.

وسعى منظمة العمل الدولية إلى وضع استجابة في مواجهة الجائحة وأثرها على قطاعي الشحن البحري وصيد الأسماك، يجري على قدم وساق. وسيواصل المكتب بلورة استجابته بالتشاور مع الهيئات المكونة الثلاثية وبالتعاون الوثيق مع وكالات الأمم المتحدة المتخصصة الأخرى.

ويسترعي أعضاء هيئة مكتب اللجنة الثلاثية الخاصة المعنية باتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦ في بيان بشأن مرض فيروس كورونا (كوفيد-19)، الانتباه إلى الظروف القاسية التي تعيشها صناعة الشحن البحري والبحارة بسبب الفيروس. ويشيرون إلى أن القيود الثقيلة تكبل الحياة اليومية في العديد من البلدان، وإلى أن المجتمعات لا تزال مع ذلك بحاجة إلى التزود بالغذاء والدواء والسلع اليومية، ولا تزال المصانع بحاجة إلى المواد الأولية والخدمات اللوجستية من أجل شحن منتجاتها. ويشدد هذا الأمر على الحاجة إلى سلاسل توريد وإمداد دولية متينة وعلى الأهمية القصوى التي تنتم بها التجارة البحرية بالنسبة إلى الاقتصاد العالمي. كما يدعون إلى الاعتراف الرسمي بالبحارة بصفتهم عمالاً أساسيين وإلى استثنائهم من القيود على السفر وإيلائهم اعتباراً خاصاً كي يتسنى لهم الالتحاق بسفنهم ومغادرتها والعودة إلى أوطانهم دون مصاعب، وفي الوقت نفسه الالتزام بالممارسات الجيدة المتبعة بشأن مكافحة العدوى.

واستجابة إلى الطلبات الواردة من الهيئات المكونة، وفي أعقاب المشاورات مع هيئة مكتب اللجنة الثلاثية الخاصة، أصدر المكتب مذكرة معلومات بشأن قضايا العمل البحري وفيروس كورونا (كوفيد-19)، توفر إرشادات بشأن معالجة تعقيدات الأزمة الراهنة في ضوء اتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦، وخصوصاً فيما يتعلق بما يلي:

- سلامة وصحة البحارة؛
- تسهيل عبور ونقل البحارة وإعادتهم إلى أوطانهم؛
- انتهاء مدة اتفاقات عمل البحارة؛
- الفترة القصوى للخدمة على متن السفينة والضمانات؛
- خفض الحد الأدنى من عدد العمال؛
- انتهاء صلاحية الشهادات الطبية؛
- إصدار الشهادات فيما يتعلق بالتدريب والمؤهلات؛
- شهادة العمل البحري والفحوصات؛
- الحماية الاجتماعية - حق البحارة في إجازة مرضية مدفوعة الأجر في حال العدوى أو الحجر الصحي؛
- الإجازة على البر ومرافق الرعاية أثناء الجائحة؛
- التخلي عن البحارة.

^{٢٢} انظر: ILO: Treat seafarers with "dignity and respect" during COVID-19 crisis, News, 31 March 2020.

^{٢٣} انظر: ILO: Database on reported incidents of abandonment of seafarers

^{٢٤} الاتفاقية سارية المفعول، وكان عدد الدول الأعضاء التي صدقت عليها ١٨ دولة، كما في ١٣ نيسان/ أبريل ٢٠٢٠.