



هيومن رايتس آت سي (مُنظمة  
حُقوق الإنسان في البحر)  
مذكرة إحاطة مستقلة  
بشأن ما حققته

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة  
من تطورات في القوانين والسياسات  
الداعمة لسُبل الحماية البحرية للبحارة

# مذكرة إحاطة صادرة عن هيومن رايتس آت سي (مُنظمة حُقوق الإنسان في البحر)

مذكرة إحاطة مستقلة بشأن ما حققته حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة من تطورات في القوانين والسياسات الداعمة لسُبل الحماية البحرية للبحارة



## نظرة عامة - هيومن رايتس آت سي

تتوالى التقارير الإعلامية منذ شهر أكتوبر 2018 بشأن الأحداث التي وقعت في الآونة الأخيرة من قيام بعض مُلاك السفن، عديمي الأخلاق، بهجر البحارة والتخلي عنهم في عرض البحر داخل المياه الإقليمية والمياه الدولية قبالة سواحل دولة الإمارات العربية المتحدة ("دولة الإمارات") لمدد زمنية طويلة بلغت في بعض الأحيان 33 شهرًا حتى وقت كتابة هذه المذكرة وهو ما أدى إلى ضرورة تسليط الضوء مجددًا على تلك الممارسة البغيضة. ونظرًا إلى حقيقة توافر الحد الأدنى من إمكانية الوصول واللجوء مُباشرةً إلى سُبل الانتصاف القانونية والقضائية الفعالة وما لم تكن السفينة مدعومة من الدولة التي ترفع علمها أو من السلطات الحكومية في دولة الميناء، أو ما لم تُثار القضية علنًا من خلال منظمات المجتمع المدني ومنظمات الرعاية البحرية، كما هو الحال في هذه القضية، سوف تستمر هذه الممارسات غير المقبولة دون عقوبة أو ردع على المستوى العالمي.

تهدف مذكرة الإحاطة المستقلة التالية إلى تسليط الضوء على التطورات التي أدخلتها حكومة دولة الإمارات على القوانين والسياسات المعنية بمكافحة هذه القضايا وبحماية البحارة المسؤولين عن نقل ما يزيد عن 90% من بضائع العالم عبر البحر من ظروف العمل القاسية ومن الانتهاكات غير المقبولة لحقوق الإنسان. وفي حين أن دولة الإمارات لم تُصادق حتى تاريخه على اتفاقية العمل البحري لعام 2006، فإن الحقائق والأدلة الحالية بشأن حالات هجر البحارة والتخلي عنهم داخل مياه دولة الإمارات وقبالة سواحلها تستدعي مراجعة حكومية مستمرة لهذا الموقف بغرض حماية التجارة العالمية في سلسلة الإمداد البحرية.

## 1. مقدمة وخلفية عامة عن التجارة البحرية في دولة الإمارات

- 1.1 إن الغرض من هذه المذكرة هو تقديم مُلخص عن بعض سُبل الحماية المتاحة للبحارة<sup>1</sup> بموجب قوانين دولة الإمارات ومُنقشة آخر التطورات المعنية بحالات التخلي عن البحارة التي تقع ضمن الاختصاص القضائي لدولة الإمارات. وقبل الشروع في ذلك، نستعرض فيما يلي مُقدمة موجزة عن دولة الإمارات فيما يتعلّق بنظامها القانوني وباعتبارها من كبرى مراكز التجارة البحرية.
- 1.2 دولة الإمارات العربية المتحدة هي دولة اتحادية رئاسية تتألف من سبع إمارات: أبوظبي (العاصمة) و عجمان ودبي ورأس الخيمة وأم القيوين (لدي كل منهم سواحل تطل على الخليج العربي)، والفجيرة (لديها شريط ساحلي يطل على خليج عمان)، والشارقة (لديها شريط ساحلي يطل على كلا الخليجين).
- 1.3 تُطبق دولة الإمارات نظام القانون المدني (بدلاً من نظام القانون العام المعروف باسم "common law")<sup>2</sup>. ويُستدل من ذلك أن تلك القوانين مقننة ولا يوجد مفهوم السوابق القضائية المُلزِمة (ويُشار إليها أحياناً بلفظ "تشریح القاضي"). وبناء عليه يكون للقضاة في دولة الإمارات عادةً سلطة تقديرية، في تطبيق القانون على كل قضية على حدة، أوسع من تلك الموجودة في البلدان التي تطبق القانون العام<sup>3</sup>.
- 1.4 وتختلف دولة الإمارات عن البلدان الأخرى (مثل المملكة العربية السعودية) التي تُطبق فيها أحكام الشريعة الإسلامية بالدرجة الأولى. ومع ذلك، فإن مبادئ أحكام الشريعة الإسلامية حاضرة في القانون الإماراتي، ويوجد نظام مستقل للمحاكم الشرعية التي تختص -حسب الإمارة- بنظر بعض القضايا الجنائية وقضايا الأحوال الشخصية<sup>4</sup>.

# مذكرة إحاطة صادرة عن هيومن رايتس آت سي (مُنظمة حُقوق الإنسان في البحر)

مذكرة إحاطة مستقلة بشأن ما حققته حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة من تطورات في القوانين والسياسات الداعمة لسُبل الحماية البحرية للبحارة

- 1.5 في الماضي، تركز قطاع التجارة البحرية في دولة الإمارات في صيد الأسماك واللؤلؤ تحديداً في إمارة دبي. ومع ذلك، شهد هذا القطاع توسعاً هائلاً من أجل دعم عمليات تصدير البترول في مطلع الستينيات من القرن الماضي<sup>1</sup>. واليوم، تضم الموانئ التجارية والبترولية الرئيسية في الدولة كل من ميناء خليفة وميناء زايد وميناء جبل الظنة في الرويس وميناء جزيرة داس وجزيرة زركو وجزيرة المبرز (في أبوظبي)، وجبل على وميناء راشد (في دبي)، وميناء الفجيرة (في الفجيرة)، وميناء رأس الخيمة وميناء صقر (في رأس الخيمة)، وميناء خورفكان وميناء خالد (في الشارقة).
- 1.6 احتلت دولة الإمارات وفق تصنيف منظمة الأمم المتحدة<sup>2</sup>: (1) المرتبة الخامسة والعشرين عالمياً من ناحية امتلاكها للأسطول حسب الحمولة الطننية الساكنة<sup>3</sup>، و(2) المرتبة التاسعة عشر عالمياً من ناحية امتلاك أسطول سفن الحاويات<sup>4</sup>. واحتلت دبي المرتبة التاسعة عالمياً في جدول أهم موانئ الحاويات في العالم<sup>5</sup>.
- 1.7 يشير استعراض الأونكتاد "مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية" 2018 أيضاً إلى مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، ويُشير إلى أنها تمثل مؤشراً لموقع الدولة داخل شبكة خطوط النقل البحري المنتظمة العالمية، وأنه "... ثمة صلة وثيقة بين الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة وتكاليف التجارة وقدرتها التنافسية". وشهدت دولة الإمارات تقدماً هائلاً في مؤشر 2018 مقارنة بمؤشر 2017، وتحتل الآن المركز الأول آسيوياً على هذا المقياس<sup>6</sup>.
- 1.8 في عام 2018، تألف أسطول سفن دولة الإمارات من: (1) 249 ناقلة نفط صهرجية، و(2) 113 سفينة بضائع عامة، و(3) 221 سفينة حاويات، و(4) 358 أنواع أخرى من السفن<sup>7</sup>. وشهد قطاعا المراكب الترفيهية والرحلات البحرية في دبي نمواً على مدار الأعوام الماضية، وكذلك مجال بناء السفن<sup>8</sup>. وفي إمارة دبي، شكل قطاع التجارة البحرية 7% من إجمالي الناتج المحلي (7.3 مليار دولار أمريكي) في 2018، وهي ضعف النسبة التي شهدتها في 2015 (3.9 مليار دولار أمريكي)<sup>9</sup>.
- 1.9 فيما يتعلق بعامي 2018/2019، أشادت الغرفة الدولية للشحن البحري ("الغرفة الدولية للشحن البحري")<sup>10</sup> بما حققته دولة الإمارات من مؤشرات أداء إيجابية عند تقييمها لمدى فاعلية إنفاذ القواعد البحرية الدولية، بما فيها تلك المعنية بسلامة الأرواح في البحر، وحماية البيئة البحرية، وتوفير ظروف عمل ومعيشة كريمة للبحارة. وفي الواقع، كان مؤشر الأداء الوحيد الذي قد يكون سلبياً هو عدم تصديق دولة الإمارات على اتفاقية العمل البحري (وهو ما سنتناوله فيما يلي).

## 2. اتفاقية العمل البحري وسبل حماية البحارة بموجب قانون الإمارات

- 2.1 تُعد اتفاقية العمل البحري لعام 2006<sup>15</sup> ("اتفاقية العمل البحري") من أهم المعاهدات الدولية الرئيسية المعنية بحماية حقوق البحارة.
- 2.2 إن قيام فرادى الدول بالتصديق على اتفاقية العمل البحري وبضمان تطبيق تشريعات محلية تفرض على السفن التي ترفع علمها الامتثال إليها تعد الوسيلة الرئيسية التي تكفل منح البحارة سبل حماية بموجب اتفاقية العمل البحري<sup>16</sup>، ومع ذلك، قد يكون لاتفاقية العمل البحري تأثير غير مباشر أيضاً. ويُعزى ذلك إلى أن السفن التي ترفع أعلام دول لم تصادق على اتفاقية العمل البحري، قد تخضع في بعض الظروف إلى التفتيش عند دخولها ميناء دولة من الدول الأعضاء في الاتفاقية لضمان الامتثال إليها. وقد تمنع الدولة العضو السفينة من الإبحار في حالة اكتشاف حدوث عدم امتثال خطير أو متكرر لاتفاقية العمل البحري<sup>17</sup>.
- 2.3 لم تُصادق دولة الإمارات على اتفاقية العمل البحري<sup>18</sup>. وبدلاً من ذلك، ترد سبل حماية البحارة بالأساس في تشريعات محليتين، وهما: (1) القانون البحري الاتحادي لسنة 1981 ("القانون البحري")، و(2) القانون الاتحادي رقم 8 لعام 1980 بشأن تنظيم علاقات العمل ("قانون العمل")
- 2.4 إن نطاق هذه المذكرة غير معني بإجراء مقارنة مفصلة بين سُبل الحماية الممنوحة للبحارة بموجب اتفاقية العمل البحري وتلك الممنوحة لهم بموجب قوانين دولة الإمارات. ومع ذلك، فإن القانون الإماراتي يتناول بالفعل جوانب مشابهة لتلك الواردة في اتفاقية العمل البحري، وإن لم تتشابه المعايير المعتمدة بعينها. ونستعرض توضيح ذلك بالإشارة إلى أول أربعة "أبواب" من اتفاقية العمل البحري<sup>19</sup>:

1 نستخدم مصطلح "بحار" في هذه الوثيقة للإشارة إلى أي شخص يعمل على متن السفينة، وذلك للحفاظ على توحيد المصطلحات في هذه المذكرة عند مناقشة المعاهدات والقوانين ذات الصلة. ويسري ذلك أيضاً على "السيديين". يُرجى العلم أن المعاهدات والتشريعات ذات الصلة لا تستعمل نفس المصطلحات على وجه الدقة.

2 يُرجى العلم أن دولة الإمارات تمتلك العديد من المناطق الحرة "البحرية" وتمتلك بعض المناطق محاكمها وقوانينها الخاصة غير الجنائية (على سبيل المثال: سوق أبوظبي العالمي ومركز دبي المالي العالمي). ولأغراض هذه المذكرة، قُصدنا بحثنا على القوانين الاتحادية والمحلية "الداخلية" المعمول بها خارج تلك المناطق الحرة.

3 بما في ذلك إنكترا وويتر والولايات المتحدة الأمريكية. يُرجى ملاحظة أن لا شيء في هذه المذكرة يشكل مشورة قانونية. في حالة وجود استفسارات بشأن حقوق والتزامات البحارة المعنيين في الإمارات (أو أية سلطة قضائية أخرى)، نوصي بطلب المشورة من مستشار محلي ينفذ الإشارة إلى أن قوانين دولة الإمارات مُصاغة باللغة العربية، وعليه ينبغي التعامل مع ترجمتها بحذر.

4 تتناول قضايا الأحوال الشخصية أموراً مثل تلك المتعلقة بحقوق الفُصّر وحمايتهم وبإلصاقية الزواج والطلاق والنفقات.

5 قسم البحوث الاقتصادية بغرفة دبي للتجارة والصناعة، "تقرير لمحة عامة عن اقتصاد دولة الإمارات والقطاع البحري في دبي" بتاريخ مايو 2018 "تقرير غرفة دبي للتجارة والصناعة لعام 2018"، صفحة 10.

6 انظر استعراض النقل البحري الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لعام 2018 (ويُشار إليه فيما يلي بلقب "استعراض الأونكتاد 2018").

7 استعراض الأونكتاد 2018، جدول 2.3.

8 استعراض الأونكتاد 2018، جدول 2.4.

9 استعراض الأونكتاد 2018، جدول 2.5.

10 استعراض الأونكتاد 2018، صفحة 33 والجدول 2.7.

11 تقرير غرفة دبي للتجارة والصناعة لعام 2018، صفحة 10.

12 تقرير غرفة دبي للتجارة والصناعة لعام 2018، صفحة 12.

13 تقرير غرفة دبي للتجارة والصناعة لعام 2018، صفحة 15.

14 انظر جدول قياس أداء العلم في صناعة الشحن البحري الصادر عن الغرفة الدولية للشحن البحري لعام 2018/2019. صدرت تقارير مشابهة من منظمات مختلفة تابعة لرقابة دولة الميناء، بما فيها منكرتا تفاهم باريس وطوكيو. تنشر مذكرة تفاهم باريس "قوائم بيضاء ورمادية وسوداء" سنوياً، وهي معنية بوصف وعرض "... النطاق الكامل، بداية من أفضل الأعلام إلى أظلم من جهة الأداء والتي تعتبر مخاطرة مرتفعة أو مرتفعة جداً. وتعتمد على إجمالي عدد عمليات التفتيش والحجز على مدار 3 أعوام متجددة بالنسبة إلى الأعلام التي أُجريت بها 30 تفتيشاً على الأقل خلال هذه المدة". لم تُذكر دولة الإمارات على أي من قوائم مذكرة تفاهم باريس البيضاء أو الرمادية أو السوداء منذ يوليو 2011 حتى الآن. ويذكر التقرير السنوي بشأن رقابة دولة الميناء في منطقة آسيا والمحيط الهادئ الصادر عن مذكرة تفاهم طوكيو لعام 2018 إجراء أربع عمليات تفتيش على سفن ترافع علم دولة الإمارات بين العامين 2016 و2018، لكن لم ينتج عن أي منهم حجز للسفينة.

15 بصيغتها المعدلة في عامي 2014 و2016.

16 اتفاقية العمل البحري، اللوحة 1-5 (11).

17 ينص المعيار ألف 2-5 (6) من اتفاقية العمل البحري، على ما يلي: "... حينما يتكثف عبء إجراء تفتيش متسق من قبل موظف معتمد أن السفينة لا تلتزم بالتزامات هذه الاتفاقية وأن: (أ) الظروف على متنها تشكل خطراً واضحاً على سلامة أو صحة أو أمن البحارة؛ أو (ب) عدم الالتزام بشكل قاطعاً خطيراً أو متكرراً بالتزامات هذه الاتفاقية (بما في ذلك حقوق البحارة)؛ فيخذ الموظف المعتمد تدابير لضمان عدم إبحار السفينة...".

18 [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/?p=NORMLEXPUB:11210:0:NO::P11210\\_COUNTRY\\_ID:103495](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/?p=NORMLEXPUB:11210:0:NO::P11210_COUNTRY_ID:103495)

19 يرجى ملاحظة عدم الالتفات إلى اللوائح من 2.6 إلى 2.8 و4.4 و4.5 لغرض الإيجاز. تنقسم اتفاقية العمل البحري إلى المواد واللوائح والمودنة. الاختلاف الجوهرى هو أن المواد واللوائح تحدد الحقوق الأساسية، إنما المودنة تحتوي على تفاصيل تنفيذ اللوائح. وتنقسم المودنة إلى جزء ألف "المعايير" وجزء غير مُلزم، وهو الجزء باء "المبادئ التوجيهية". وبناءً عليه، فإن الالتزامات الملزمة التي تنص عليها اتفاقية العمل البحري تقتصر على محتوى المواد واللوائح والجزء ألف "المعايير" من المودنة (اتفاقية العمل البحري، المادة 2، (4)).

# مذكرة إحاطة صادرة عن هيومن رايتس آت سي (مُنظمة حُقوق الإنسان في البحر)

مذكرة إحاطة مستقلة بشأن ما حققته حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة من تطورات في القوانين والسياسات الداعمة لسُبل الحماية البحرية للبحارة

## عنوان 1: الاشتراطات الدنيا لعمل البحارة على متن السفن

- 2.5 تحظر اللائحة 1 من اتفاقية العمل البحري على البحارة دون سن (16) السادسة عشر العمل على متن السفن، وتقيّد قدرة البحارة دون سن (18) الثامنة عشر على العمل ليلاً وعلى العمل في أي نوع من أنواع الأعمال الأخرى التي من المرجح أن تعرض صحتهم وسلامتهم للخطر.
- 2.6 لا ينص القانون البحري على أي قيود بشأن سن البحارة، لكن ينص قانون العمل على بعض سُبل الحماية التي تحظر تشغيل من هم دون 15 عاماً<sup>20</sup>، ويفرض قيوداً على تشغيل من تتراوح أعمارهم بين 15 و18 عاماً<sup>21</sup>.
- 2.7 تحظر اللائحة 1.2 من اتفاقية العمل البحري على البحار العمل ما لم يخضع لفحوص طبية من قبل طبيب مؤهل حسب الأصول ومالم يُعتمد باعتباره لائقاً طبيّاً لأداء واجباته. وتحظر اللائحة 3.1 من اتفاقية العمل البحري على البحار العمل ما لم يكن مؤهلاً لأداء واجباته وما لم يجتاز بنجاح تدريب السلامة الشخصية.
- 2.8 يقتضي القانون البحري امتثال مُلاك السفن<sup>22</sup> للتشريع الثانوي ذي الصلة بشأن الخدمات الصحية والطبية على متن السفن<sup>23</sup>، كما يفرض أن يكون بحارة السفن التي تحمل علم دولة الإمارات مؤهلين بما يتفق والمعايير المحددة في التشريع الثانوي<sup>24</sup>.
- 2.9 تقتضي اللائحة 1.4 من اتفاقية العمل البحري إمكانية وصول البحارة إلى نظام تعيين وتوظيف يتسم بالكفاءة والكفاية والمساءلة للعثور على عمل دون مقابل على متن السفينة. لا ينص أي من القانون البحري أو قانون العمل لدولة الإمارات على هذه الأحكام<sup>25</sup>.

## عنوان 2: شروط الاستخدام

- 2.10 تقتضي اللائحة 2.1 من اتفاقية العمل البحري أن يحصل البحارة على عقود عمل واضحة مكتوبة وواجبة النفاذ. وبعض الاشتراطات المنصوص عليها تتعلق (من بين أمور أخرى) بعدد النسخ الأصلية الموقعة والجهات التي تودع لديها، وكيفية وصول البحار إلى هذه النسخ، ومتطلبات الحد الأدنى من الشروط الإلزامية ومتطلبات الحد الأدنى لفترات الإنذار.
- 2.11 الموقف الأساسي بموجب قانون دولة الإمارات هو لزوم سريان قانون العمل على عقد عمل البحارة، مع مراعاة أي أحكام ينص عليها القانون البحري أو تشريع ثانوي صادر بموجبه<sup>26</sup>. ينص القانون البحري على أن يُصاغ عقد عمل البحارة كتابياً وأن يحتفظ ريان السفينة بنسخ منه<sup>27</sup>.
- 2.12 تقتضي اللائحة 2.2 من اتفاقية العمل البحري أنه يجب أن يُدفع للبحارة أجورهم بانتظام على فترات فاصلة لا تتجاوز الشهر، وأن يتخذ مُلاك السفن تدابير تكفل للبحارة تحويل مدخولاتهم إلى عائلاتهم أو المعالين.
- 2.13 وينص القانون البحري على أن تُدفع أجور البحارة في الزمان والمكان المعيّنين في العقد أو الذين يقضي بهما العرف البحري إذا لم يتم تحديدها في العقد<sup>28</sup>. وينص قانون العمل على أن تُدفع الأجور شهرياً على الأقل<sup>29</sup>. لا يوجد في القانون البحري أو قانون العمل نص بشأن ضمان تحويل البحارة مدخولاتهم إلى عائلاتهم والمعالين.
- 2.14 تقتضي اللائحة 2.3 من اتفاقية العمل البحري أن ينظم الدول الأعضاء ساعات العمل والراحة للبحارة. وتقتضي بالأخص ألا يتخطى الحد الأقصى لساعات العمل 14 ساعة في فترة 24 ساعة و72 ساعة في فترة سبعة أيام<sup>30</sup>. ويحظر القانون البحري أن تتجاوز ساعات العمل 12 ساعة يومياً<sup>31</sup>، فيما عدا حالات الطوارئ<sup>32</sup>.
- 2.15 تقتضي اللائحة 2.4 من اتفاقية العمل البحري أن يُمنح البحارة إجازة سنوية مدفوعة الأجر (يومين ونصف اليوم شهرياً)، وأن يُمنح البحارة إجازة على البر. ينص قانون العمل على أنه يحق للبحارة الحصول على إجازة سنوية مدفوعة الأجر، شريطة أن تتجاوز مدة خدمتهم العام<sup>33</sup>.
- 2.16 تنص اللائحة 2.5 من اتفاقية العمل البحري على أنه للبحارة الحق في الإعادة إلى أوطانهم دون أن يتحملوا أية تكلفة في الظروف التي ينقضي فيها أجل عقد عمل البحارة أثناء رحلة في الخارج أو في حال إنهاء عقد عمل البحارة<sup>34</sup>، أو في حالة عدم قدرة البحار على الاستمرار في أداء واجباتهم بموجب عقد العمل. وتقضي اتفاقية العمل البحري على الدول الأعضاء أن تُقدم ضمانات مالية لأغراض الإعادة إلى الوطن (وأمر أخرى).
- 2.17 ينص القانون البحري على أن مالك السفينة يلتزم بإعادة البحار إلى وطنه إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزاله<sup>35</sup>. وفي هذه الظروف، يتحمل مالك السفينة المسؤولية عن نفقات النقل والإقامة والمعيشة المتكبدة خلال عملية الإعادة إلى الدولة. وينص قانون العمل على أنه عند إنهاء عقد العمل البحري، يجب إعادة البحار إلى مكان تعيينه، أو أي مكان آخر اتفق عليه الطرفان، على حساب صاحب العمل<sup>36</sup>. طبقت دولة الإمارات مؤخراً تدابير متعلقة بتقديم تأمين لإعادة البحارة إلى الوطن بموجب هذه اللائحة (ولحمايتهم في حالة التخلي عنهم، انظر القسم 3 أدناه).

20 قانون العمل، المادة 20.

21 انظر قانون العمل، المادة 23. بما في ذلك القيود المفروضة على العمل ليلاً في "المشروعات الصناعية". وهذا المصطلح ليس له تعريف في قانون العمل. لكن صادقت دولة الإمارات على اتفاقية تحديد ساعات العمل (في المنشآت الصناعية) لعام 1919، والتي تنص على أن هذا المصطلح يُضمن " ... (د) نقل الركاب أو البضائع بطريق البر أو السفن الحديدية أو البحر أو الطرق المائية الداخلية، بما في ذلك تحميل وتفريغ البضائع في الأحواض والأرصفة والمرافق والمخازن، باستثناء النقل باليد". تُقرض أيضاً بعض القيود بشأن ساعات العمل. تنص المادة 25 من قانون العمل على ألا يُسمح لمن تتراوح أعمارهم بين 15 و18 عاماً بالعمل إلا ست ساعات يومياً (على أن تتخلل ساعات العمل فترات راحة لا تقل في مجموعها عن ساعة واحدة) ولا يجوز إجبارهم على العمل ساعات إضافية أو خلال أيام الراحة.

22 تستخدم المصطلح "مالك السفينة" في الويئة بغرض الحفاظ على توحيد المصطلحات. لكن يجدر ملاحظة أن اتفاقية العمل البحري وقوانين دولة الإمارات ذات الصلة لا تستخدم المصطلحات نفسها بالمعنى، ويشير بالأخص إلى المادة (1)2(ب) من اتفاقية العمل البحري والمادة 135 من القانون البحري.

23 القانون البحري، المادة 62.

24 القانون البحري، المادة 164. يرجى الرجوع إلى القرار الوزاري رقم 127 لعام 2001 والقرار الإداري رقم 34 لعام 2016 الخاصين باللائحة المعايير ومستويات تجهيز السفينة بالأطقم. يحتوي القرار الإداري رقم 7 لعام 2018 على مزيد من المعايير ذات الصلة بتنفيذ دولة الإمارات للاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين لعام 1978.

25 يجدر ملاحظة أن قانون العمل ينص على إنشاء دائرة داخل وزارة الموارد البشرية والتوطين (بشأن إليها فيما يلي بلفظ "الوزارة") لأغراض مساعدة مواطنين دولة الإمارات على إيجاد وظائف.

26 القانون البحري، المادة 169(2).

# مذكرة إحاطة صادرة عن هيومن رايتس آت سي (مُنظمة حُقوق الإنسان في البحر)

مذكرة إحاطة مستقلة بشأن ما حققته حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة من تطورات في القوانين والسياسات الداعمة لسُبل الحماية البحرية للبحارة

## عنوان 3: أماكن الإقامة وتسهيلات الترفيه والغذاء وتقديم الوجبات

**2.18** تقتضي اللائحة 3.1 من اتفاقية العمل البحري توفير أماكن إقامة وتسهيلات ترفيهية لائقة وأمنة للبحارة<sup>37</sup>. وينص القانون البحري على أنه يجب توفيرها مجاناً وبمعايير يعينها من المقرر تحديدها في التشريع الثانوي<sup>38</sup>.

**2.19** تقتضي اللائحة 3.2 من اتفاقية العمل البحري تزويد البحارة بمواد غذائية ومياه شرب كافية وجيدة النوعية والقيمة الغذائية، وتراعي مختلف الخلفيات الثقافية والدينية. وعلاوة على ذلك، فإن اللائحة ذاتها تنص على توفير هذه المواد الغذائية مجاناً للبحارة، وأن يكون البحارة الذين تعهد إليهم مسؤولية إعداد الغذاء مدربين على هذا العمل وأن يكونوا مؤهلين له. وينص القانون البحري على أنه يجب على مالك السفينة توفير المواد الغذائية مجاناً وبمعايير يعينها من المقرر تحديدها في التشريع الثانوي<sup>39</sup>.

## عنوان 4: الحماية الصحية والرعاية الطبية والرعاية وحماية الضمان الاجتماعي

**2.20** تقتضي اللائحة 4.1 من اتفاقية العمل البحري توافر التدابير الملائمة لصالح البحارة لحماية صحتهم وحصولهم على الرعاية الطبية الملائمة على الفور أثناء عملهم على متن السفينة دون أن يتحملوا أية تكلفة. وينص القانون البحري على ضرورة توفير العلاج مجاناً لصالح البحارة من مالك السفينة في حالة تعرض أي منهم لمرض أو جرح أثناء الخدمة على السفينة<sup>40</sup>. ويحق للبحارة المتضررين الحصول على كامل أجورهم خلال الرحلة<sup>41</sup>. تُترك المعايير يعينها ليتم تحديدها في التشريع الثانوي<sup>42</sup>.

**2.21** تقتضي اللائحة 4.2 من اتفاقية العمل البحري ضرورة توفير مساعدة ودعم ماديين من مالك السفينة لصالح البحارة، فيما يخص العواقب المالية للمرض أو الإصابة أو الوفاة أثناء الخدمة بموجب عقد عمل البحارة<sup>43</sup>. وتقتضي اتفاقية العمل البحري أيضاً وضع نظام ضمانات مالية فيما يتعلق "بالمستحقات التعاقدية"<sup>44</sup> للبحارة.

**2.22** الفقرة 3.20 مكررة. بالإضافة إلى ذلك، ينص القانون البحري على أنه يحق للبحار الحصول على أجره كاملاً إذا توفي بعد بداية الرحلة<sup>45</sup>، ويجب على مالك السفينة أداء نفقات دفنه إذا توفي البحار أثناء الخدمة على السفينة، ويودع لدى خزانة الإدارة البحرية المختصة الأجر التقدي وغيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفي<sup>46</sup>. وعلاوة على ذلك، يحق لورثته البحار الحصول على مبلغ مالي مكافئ لأجر ثلاثة أشهر، إذا توفي هذا البحار نتيجة الدفاع عن السفينة أو بضائعها أو ركابها<sup>47</sup>. وطبقت دولة الإمارات مؤخرًا تدابير متعلقة بتوفير التأمين لصالح البحارة بموجب هذه اللائحة (انظر القسم 3 أدناه).

**2.23** تقتضي اللائحة 3.4 توفير حماية الصحة المهنية لصالح البحارة، وأن يعيشوا ويعملوا ويبتدروا على متن السفينة في بيئة آمنة وصحية. ولاسيما أن اتفاقية العمل البحري تقتضي اعتماد برامج بشأن السلامة والصحة المهنية وتنفيذها وتزويدها بفعالية على السفن، فضلاً عن تدريب البحارة<sup>48</sup>، واعتماد التدابير الاحترازية المعقولة للوقاية من الإصابات والأمراض المهنية على متن السفن<sup>49</sup>، وتنفيذ الاشتراطات الخاصة بالتنقيش وتقديم التقارير وتدارك الظروف غير الآمنة وتقديم تقارير بشأن الحوادث<sup>50</sup>.

**2.24** وينص القانون البحري على وجوب حصول السفن المسجلة في دولة الإمارات على شهادة سلامة، وسيضع التشريع الثانوي المعايير الخاصة بهذه الشهادة<sup>51</sup>، ويحدد أيضاً معدات السلامة اللازمة على متن السفينة<sup>52</sup>. وينص أيضاً على أن يحتفظ ربان السفينة بسجل يومي لتسجيل -من بين أمور أخرى- أي حوادث<sup>53</sup>، وتعد التقارير في حالة وقوع أي حادث غير عادي<sup>54</sup>.

27 القانون البحري المادة 170. يجب أن يبين في عقد العمل البحري تاريخ ومكان إيرامه واسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه ونوع العمل الذي يلتزم بأدائه وأجره وكيفية تحديده وأدائه ورقم وتاريخ ومكان إصدار الجواز البحري والترخيص البحري وتاريخ السفر والميناء الذي تبدأ منه الرحلة والميناء الذي تنتهي فيه. انظر القانون البحري، المادة 171. وردت أحكام مشابهة في المادتين 36 و35 من قانون العمل. يتضمن قانون العمل أحكام أخرى ذات صلة، بما فيها تلك المتعلقة بقرات الإخطار. وفي هذا الشأن، نلاحظ أن أقصر فترة إخطار واردة في قانون العمل تبلغ سبعة أيام في حال كان العامل يتلقى أجره يومياً ويخضع لمدة نقل عن عام (قانون العمل، المادة 117/2)

28 القانون البحري المادة 180.

29 قانون العمل، المادة 56.

30 ويقضي ألا تقل ساعات الراحة عن عشر ساعات في فترة 24 ساعة و77 ساعة في فترة سبعة أيام.

31 القانون البحري المادة 172.

32 القانون البحري المادتين 127 و178.

33 قانون العمل، المادة 75. وفي ذلك، يحق للبحارة الحصول على يومين شهرياً عندما تتراوح فترة الخدمة بين ستة أشهر وعام.

34 في حالة الإتهام من طرف البحار، يجب أن توجد "سبب مبررة".

35 القانون البحري، المادة 190 (1). هناك استثناءات عندما يكون الإنزال بأمر السلطة الأجنبية في الميناء الموجودة به السفينة أو بناء على اتفاق بين مالك السفينة والبحار.

36 لأغراض قانون العمل، فإن تكاليف الإعادة إلى الوطن تشمل قيمة تذكره السفر وأي استحقاقات أخرى إضافية تم الاتفاق عليها بموجب عقد العمل البحري (على سبيل المثال، فيما يتعلق بإفراد العيلة وشحن الممتلكات). انظر قانون العمل، المادة 131 مكرر. لكن على البحار أن يتحمل التكاليف إن استطاع في حال كان الإنهاء لسبب يرجع إلى

البحار. انظر قانون العمل، المادة 131.

37 تلتفت اتفاقية العمل البحري الانتباه بشكل خاص إلى: (أ) حجم الغرف، و(ب) التهوية، و(ج) الضوضاء والاهتزازات، و(د) المرافق الصحية، و(هـ) الإضاءة، و(و) العيادة.

38 القانون البحري، المادة 186.

39 القانون البحري، المادة 186.

40 القانون البحري، المادة 187(1).

41 القانون البحري، المادة 188(1).

42 القانون البحري، المادتين 62 و164.

43 ولاسيما أن مالك السفينة يُطلب توفير حصص مالية تكفي التعويض في حالة الوفاة أو في حالة إعاقة طويلة الأجل تصيب البحار، تكون ناجمة عن إصابة مهنية أو مرض مهني أو خطر مهني (المعيار ألف 4-2(1)1-2(ب) من اتفاقية العمل البحري). ويتحمل مالك السفينة دفع تكاليف الرعاية الطبية إلى أن يتم شفاء البحار المريض أو إلى أن يعلن

نفس البحار بأن هذا المرض نزع طبع دائم (المعيار ألف 4-2(1)1-2(ج) من اتفاقية العمل البحري). ويتحمل مالك السفينة أيضاً دفع تكاليف النقل إذا حدثت الوفاة على متن السفينة أو على البر خلال فترة التعاقد (المعيار ألف 4-2(1)1-2(د) من اتفاقية العمل البحري).

44 يحدد (المعيار ألف 4-2(1)2-2) من اتفاقية العمل البحري المستحقات التعاقدية على أنها "... أي مستحقات ترتبط بالوفاء أو بحالة إعاقة طويلة الأجل تصيب البحار، تكون ناجمة عن إصابة مهنية أو مرض مهني أو خطر مهني كما هو محدد في القانون الوطني أو في اتفاق استخدام البحار أو في الاتفاق الجماعي."

45 عند العمل في رحلة ذهاب، في حالة رحلة العودة، يُستحق له نصف الأجر (إذا توفي أثناء رحلة الذهاب) وكامل الأجر (إذا توفي أثناء رحلة الإياب). انظر القانون البحري، المادة 183.

46 القانون البحري، المادة 189.

47 في حالة قيام البحار برحلة ما، فيحق لورثته الحصول على مبلغ مالي مكافئ لأجر الرحلة. انظر القانون البحري، المادة 194.

48 اتفاقية العمل البحري، المعيار ألف 4-3(1)3(ب).

49 اتفاقية العمل البحري، المعيار ألف 4-3(1)3(أ).

50 اتفاقية العمل البحري، المعيار ألف 4-3(1)3(د).

# مذكرة إحاطة صادرة عن هيومن رايتس آت سي (مُنظمة حُقوق الإنسان في البحر)

مذكرة إحاطة مستقلة بشأن ما حققته حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة من تطورات في القوانين والسياسات الداعمة لسُبل الحماية البحرية للبحارة

## 3. التخلي عن البحار

- 3.1 يعرف التخلي عن البحار بموجب اتفاقية العمل البحري بأنه إذا قام مالك السفينة بما يلي: (أ) لم يأخذ على عاتقه تكلفة إعادة البحار إلى وطنه؛ أو (ب) ترك البحارة بدون الرعاية والدعم اللازمين؛ أو (ج) فضلاً عن ذلك، عمد من طرف واحد، إلى قطع العلاقات مع البحار، بما في ذلك عدم دفع الأجر التعاقدية لفترة لا تقل عن شهرين<sup>55</sup>. إن التخلي عن البحارة مشكلة عالمية. سجلت المنظمة البحرية الدولية، منذ إنشائها لقاعدة بيانات في 2004، 366 حالة تخلٍ أثرت في حياة 4,866 بحار. تضمنت الحالات المبلغ عنها في عام 2018 عدد من دول العلم التي لم تُصادق على اتفاقية العمل البحري، وهي البحرين وجمهورية الكونغو الديمقراطية ودومينيكا وجمهورية تنزانيا المتحدة والإمارات العربية المتحدة<sup>56</sup>.
- 3.2 نشرنا دراسة حالة<sup>57</sup> في ديسمبر 2018 سلطنا فيها الضوء على حالات تخلٍ عن حوالي 40 بحارًا في مياه دولة الإمارات بالإضافة إلى عدم سداد أجورهم لفترات طويلة ونقص في الإمدادات الغذائية والمياه والوقود والمستلزمات الطبية. ولم تكن تلك الحالة هي أول حالة موثقة<sup>58</sup>، بل تبعتها سلسلة من دراسات الحالة المنفردة وذات الصلة التي تهدف إلى زيادة الوعي بعواقب التخلي عن البحارة وأسره<sup>59</sup> وسرد تفاصيل عنها. ونُشرت قصص مماثلة في الصحف الإماراتية<sup>60</sup>.
- 3.3 استجابت السلطات الإماراتية لهذه الحالات. ونشير إلى القرار الإداري رقم 1 لعام 2018 بشأن متطلبات التأمين الإلزامي المتعلقة بمسؤوليات مُلاك السفن تجاه البحارة في دولة الإمارات<sup>61</sup>، بصيغته المعدلة بموجب القرار الاتحادي رقم 95 لعام 2018<sup>62</sup> (ويشار إليه فيما يلي بلفظ "القرار 1 لعام 2018"). ويسري الأمر نفسه على (1) السفن التي ترفع علم دولة الإمارات<sup>63</sup>، (2) السفن التجارية الأجنبية المرخص لها من الهيئة الاتحادية للمواصلات البرية والبحرية ("الهيئة الاتحادية للمواصلات")<sup>64</sup>، و(3) السفن التجارية الأجنبية التي تدخل مياه دولة الإمارات<sup>65</sup>.
- 3.4 ينص القرار نفسه على أن مالك السفينة<sup>66</sup>:  
"... يوفر تغطية تأمينية لكل [بحار]<sup>67</sup> يعمل على متن السفينة بموجب وثيقة تأمين تضمن تغطية المسؤوليات التأمينية التالية:  
1- مصاريف الترحيل ومصاريف توفير الاحتياجات الضرورية مثل المأوى والإعاشة والرعاية الصحية والرواتب المستحقة [للبحارة] لغاية أربعة شهور، في حالة الهجر<sup>68</sup> تماشيًا مع اللائحة 2.5 والمعايير ألف 2-5-2 والمبدأ التوجيهي باء 2.5. من [اتفاقية العمل البحري].  
2- تعويضات حالات بالوفاة أو الإعاقة طويلة الأمد والنتيجة عن مخاطر المهنة والمنصوص عليها في عقد العمل البحري أو عقد الاتفاق الجماعي استنادًا إلى اللائحة 4.2 والمعايير 4.2 ألف والمبدأ التوجيهي باء 4.2 من [اتفاقية العمل البحري]"
- 3.5 يتعين على ملاك (1) السفن التي ترفع علم دولة الإمارات، و(2) السفن التجارية الأجنبية المرخصة من الهيئة الاتحادية للمواصلات الحصول على تأمين من إحدى شركات التأمين المعتمدة لدى الهيئة الاتحادية للمواصلات وتقديم نسخة من شهادة التأمين إلى تلك الهيئة في غضون سبعة أيام من الحصول على التأمين<sup>69</sup>. ويلتزم ملاك السفن التجارية الأجنبية التي تدخل مياه دولة الإمارات بالحصول على تأمين من شركات التأمين المعتمدة لدى دولة العلم الخاصة بهم<sup>70</sup>. يجب أن تتضمن شهادات التأمين تفاصيل معينة تتعلق بكل فرد من البحارة<sup>71</sup>، ويجب عرضها بوضوح في مكان يمكن لجميع البحارة على متن السفينة الوصول إليه<sup>72</sup>.
- 3.6 يحق للهيئة الاتحادية للمواصلات تفتيش السفن التي ينطبق عليها القرار 1 لعام 2018 من أجل مراقبة الامتثال له. في حالة عدم امتثال إلى القرار من جانب (1) السفن التي ترفع علم دولة الإمارات، و(2) السفن التجارية الأجنبية المرخصة من الهيئة الاتحادية للمواصلات، فقد يؤدي ذلك إلى تعليق التراخيص ذات الصلة<sup>73</sup>. في حالة دخول السفن التجارية الأجنبية إلى مياه دولة الإمارات، فإن عدم الامتثال من شأنه أن يؤدي إلى إصدار تحذير. وفي حالة تكرار عدم الامتثال، يجوز للهيئة الاتحادية للمواصلات حظر دخول السفينة التجارية الأجنبية إلى مياه دولة الإمارات<sup>74</sup>.
- 3.7 وعليه فإن تأثير القرار 1 لعام 2018 هو تطبيق دولة الإمارات لسُبل حماية ضد التخلي عن البحارة، وأيضًا تطبيق تلك المتعلقة بالتعويض عن الوفاة أو الإعاقة طويلة الأجل، حسبما تنص عليه اتفاقية العمل البحري. ويتنفيذ سُبل الحماية المذكورة، فإن دولة الإمارات تكون قد تجاوزت الاشتراطات الإلزامية الخاصة باتفاقية العمل البحري باشرطاتها تنفيذ الجزء باء "المبادئ التوجيهية" أيضًا. واشترطت دولة الإمارات على السفن الداخلة إلى مياهها التي ترفع أعلامًا أجنبية ضمان سريان التأمينات ذات الصلة.
- 3.8 وليس من المعلوم بعد إلى أي مدى سيلتزم ملاك السفن التي ترفع علم دولة الإمارات، أو غيرها من تلك السفن التي تعمل في مياه دولة الإمارات، بالامتثال طواعية إلى القرار 1 لعام 2018. ومع ذلك، أكد التعميم رقم 11 لعام 2018<sup>75</sup> الصادر عن الهيئة الاتحادية للمواصلات على أن الهيئة على استعداد لطرد السفن التي يمتلكها ملاك السفن المتورطين في حوادث التخلي عن البحارة في مياه دولة الإمارات<sup>76</sup>.

51 القانون البحري، المادة 50.

52 القانون البحري، المادة 136. يُرجى الاطلاع على القرار الوزاري رقم 22 لعام 1988 والذي يتضمن معايير توفير مُعدات السلامة (قوارب النجاة وسترات النجاة، وأجهزة الاتصال وإرسال الإشارات في حالات الطوارئ، ومعدات مكافحة الحرائق، ومع إلى ذلك).

53 القانون البحري، المادة 156.

54 القانون البحري، المادة 159.

55 اتفاقية العمل البحري، المعيار ألف 2-5-2(2).

56 اتفاقية العمل البحري، المعيار ألف 2-5-2(2) <http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Seafarer-abandonment.aspx>

57 "انتهاك لحقوق الإنسان: ترك أكثر من ثلاثين بحارًا من ثلاث سفن في الإمارات لمدة عامين في انتظار الإغاث من الخدمة" بتاريخ 11 ديسمبر 2018، <https://www.humanrightsatsea.org/2018/12/11/hras-exposes-case-of-40-abandoned-seafarers-in-uae>.

58 "قصر حالة جديدة من الانتهاكات في حق البحارة على متن سفينة ترفع علم الإمارات" بتاريخ 13 يوليو 2017، <https://www.humanrightsatsea.org/2017/07/13/new-case-of-seafarer-abuse-exposed-on-uae-flagged-vessel/>.

59 انظر (1) "بيان عائلي عن الكابتن إيمان سواميثانان" بتاريخ 8 مارس 2019، 2، <https://www.humanrightsatsea.org/2019/03/08/abandoned-indian-seafarer-family-statement-on-behalf-of-captain-swaminathan/>، و(2) "كفص عائلة هندية تعاني تبعات التخلي عن بحار: عائلة البحار التغيير مايور جواد، بونة، الهند" بتاريخ 24 مارس 2019، 3، <https://www.humanrightsatsea.org/2019/03/13/abandoned-indian-seafarer-family-statement-on-behalf-of-chief-engineer-gorropoto-venkatarao/>.

60 <https://www.humanrightsatsea.org/2019/03/24/abandoned-indian-seafarer-family-statement-on-behalf-of-ab-mayur-gawade-off-uae-coast/>.

61 بتاريخ 14 يناير 2018. صدر توجيه بشأن تنفيذ (بما في ذلك قائمة شركات التأمين المعتمدة من الهيئة الاتحادية للمواصلات) بموجب تعميم الهيئة الاتحادية للمواصلات رقم 6 لعام 2018، والذي خُذت لاحقًا بموجب تعميم الهيئة الاتحادية للمواصلات رقم 1 لعام 2019 (يشار إليه فيما يلي بلفظ "الهيئة الاتحادية للمواصلات رقم 1 لعام 2019").

62 بتاريخ 26 ديسمبر 2018.

63 القرار 1 لعام 2018، المادة (2)(1).

64 القرار 1 لعام 2018، المادة (2)(2).

65 القرار 1 لعام 2018، المادة (2)(3). يُرجى ملاحظة أن نطاق التنفيذ خضع للتعديل بموجب الهيئة الاتحادية للمواصلات 1 لعام 2019 ليشمل السفن من تلك الفئات من جميع الأحجام (بما في ذلك مع إجمالية حمولة تقل عن 200 طن).

# مذكرة إحاطة صادرة عن هيومن رايتس آت سي (مُنظمة حُقوق الإنسان في البحر)

مذكرة إحاطة مستقلة بشأن ما حققته حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة من تطورات في القوانين والسياسات الداعمة لسُبل الحماية البحرية للبحارة

## 4. سبل الانتصاف الأخرى بموجب قانون دولة الإمارات

- 4.1 إن التطورات التي ورد سردها في القسم السابق هي خطوات واعدة، وعلى افتراض تنفيذها، ستدفع دولة الإمارات نحو الامتثال إلى الأحكام ذات الصلة من اتفاقية العمل البحري. ورغم ذلك فإن احتمال وقوع حالات عدم الامتثال مازال قائماً، وفي حال وقوعها لن يحصل البحار على سُبل الحماية ذات الصلة. لا يشمل نطاق هذه المذكرة تحليلاً مفصلاً عن سُبل الانتصاف المتاحة بموجب قانون دولة الإمارات تحت هذه الظروف. لكننا نلفت الانتباه إلى ما يلي:
- 4.2 بموجب القانون البحري، فإن الأجور غير المدفوعة بموجب عقد عمل بحري تعتبر "دينياً بحرياً"<sup>77</sup>. هذا المفهوم مطابق إلى حد كبير لمفهوم "الامتياز البحري" أو "الرهن البحري" على النحو المشار إليه في معاهدات دولية مختلفة<sup>78</sup>. يمكن للبحار الذي يرغب في استرداد الدين البحري أن يطلب من المحكمة توقيع الحجز على السفينة أو أي سفينة أخرى يملكها مالك السفينة المعني<sup>79</sup>. وبمجرد الحجز على السفينة، يُتخذ إجراء مُعجل لإصدار حكم بشأن الدين، وتُباع السفينة، في حال الحكم بصحة الدين، لغرض الوفاء بالدين<sup>80</sup>.
- 4.3 إن كان مالك السفينة شركة إماراتية أو كان عقد العمل مسجلاً لدى وزارة الموارد البشرية والتوطين الإماراتية ("الوزارة")، فعلى الأرجح سيحصل البحار على سُبل الحماية الواردة في قانون العمل. يتضمن ذلك إجراء التسوية الودية أمام الوزارة<sup>81</sup>. وفي حال تعذر حل النزاع من خلال التسوية الودية خلال أسبوعين، يُحال النزاع إلى المحكمة المختصة. وعلى حسب علمنا، فإن الفترة بين رفع الشكوى أمام الوزارة واستصدار حكم المحكمة تعد قصيرة جداً بحيث لا تزيد عن بضعة أشهر. ويجوز للمحاكم أيضاً إصدار حكم مشمول بالنفاذ المُعجل (أي التنفيذ رغم المعارضة والاستئناف) وذلك أمام المحكمة الابتدائية، حتى وإن كانت القضية قيد الاستئناف، طالما أن هذا الطلب قد تم التماسه على وجه التحديد<sup>82</sup>.
- 4.4 والجدير بالذكر أيضاً أنه بتاريخ 7 يوليو 2019، تناولت الصحف في دولة الإمارات<sup>83</sup> أخبار تُفيد بأنه يجري إعداد مسودة القانون البحري الجديد، وسيُنص هذا القانون -من بين أمور أخرى- على سبل حماية جديدة للبحارة المهجورين والمتخلي عنهم. ومن المتوقع أن ينتهي إعداد مسودة القانون في 2019 ويدخل القانون حيز النفاذ في 2020. ورغم عدم الإعلان عن تفاصيل سبل الحماية، أفادت مصادر بأنه ستمُنح الهيئة الاتحادية للمواصلات وسلطات دولة الإمارات الأخرى صلاحيات أكبر للتدخل في هذه الحالات.

## 5. الخلاصة

- 5.1 في حين أنها لم تُصادق على اتفاقية العمل البحري، تمنح دولة الإمارات البحارة سبل حماية بموجب التشريعات المعمول بها في الدولة. وشهدت الأونة الأخيرة توسعاً كبيراً في نطاق سُبل الحماية المقدمة والتي من شأنها منح البحارة سبل حماية وتغطية تأمينية فعالة في حالات التخلي عنهم شريطة الامتثال إلى القرارات والتدابير ذات الصلة.
- 5.2 وفي حال عدم حصول البحارة على مزايا التأمين المستهدفة، فما زالت هناك طرق محتملة للحصول على سبل انتصاف بموجب قانون دولة الإمارات وتجدر الإشارة إلى أن مدد التقادم بموجب قانون دولة الإمارات قد تنتهي سريعاً ونتيجة لذلك قد لا يستطيع البحارة الحصول على أي تعويض<sup>83</sup>.
- 5.3 إن تطوير مشروع قانون بحري جديد ليُدخل حيز التنفيذ في 2020 من شأنه تعزيز سبل حماية البحارة في البر والبحر، ومع ذلك يجب ضمان فاعلية الأحكام التفصيلية وطريقة التطبيق في تقديم سبل انتصاف قانونية رادعة لانتهاكات حقوق الإنسان في حق البحارة، وينبغي أن تتضمن هذه الصياغة نصوص تقضي بمنع تجريم البحارة وملاحقة الجناة قضائياً.

## إخلاء المسؤولية

لا يوجد نص في مذكرة الإحاطة الصادرة عن هيومن رايتس آت سي ما يُشكل بأي شكل من الأشكال، مشورة قانونية رسمية. يتعين طلب أي مشورة قانونية من محامين مؤهلين يمارسون مهنة المحاماة في الولاية القضائية المعنية. تنشر هيومن رايتس آت سي هذه الوثيقة المستقلة باعتبارها أداة مساعدة ودعم في عملية إيلاء الاعتبار الواجب لقضية التخلي عن البحارة فيما يتعلق بوقوع هذه الأحداث داخل المياه الإقليمية لدولة الإمارات وتحت سلطتها. خضعت مذكرة الإحاطة هذه للمراجعة القانونية من داخل الولاية القضائية المعنية. تُوجه أي أسئلة أو استفسارات بخصوص نص هذه الوثيقة على البريد الإلكتروني: [enquiries@humanrightsatsea.org](mailto:enquiries@humanrightsatsea.org).

66 يُعرّف بأنه "... المالك المسجل كما هو منكور في شهادة تسجيل السفينة أو أي كيان أو شخص مسؤول عن إدارة أو تشغيل السفينة بدلاً من المالك، مثل شركة إدارة السفينة أو المستأجر في حالة إيجار سفينة غير مجزئة".

67 المصطلح المستخدم في الترجمة باللغة الإنجليزية هو "ملاح"، ويُعرّف بأنه "الشخص الملزم بعقد عمل على السفينة، ويعتبر قائد البحارة فيما يتعلق بعمل".

68 يُعرّف بأنه "... قطع مالك السفينة للعلاقات مع البحار قبل انتهاء اتفاق استخدامه وهجره بدون ضمان حصوله على تكاليف المعيشة، مثل السكن والغذاء والرعاية والصحية، وترحيله إلى وطنه دون دفع الأجور أو الرسوم التعاقدية المسحقة له لمدة لا تقل عن شهرين".

69 القرار 1 لعام 2018، المادة (14).

70 القرار 1 لعام 2018، المادة (24).

71 بما في ذلك أسمائهم وأسماء المستفيدين منهم. انظر القرار 1 لعام 2018، المادة (34).

72 القرار 1 لعام 2018، المادة (44) و(5).

73 القرار 1 لعام 2017، المادة (17) و(2).

74 القرار 1 لعام 2018، المادة (37).

75 بتاريخ 6 يونيو 2018. تنشر الهيئة الاتحادية للمواصلات التعليم الصادر عنها عبر الإنترنت على الموقع الإلكتروني <https://fta.gov.ae/en/home.aspx>.

76 حظرت الهيئة الاتحادية للمواصلات السفن التابعة لكيبكين من العمل في مياه دولة الإمارات "... من أجل حماية حقوق البحارة، وبسبب الحالات المتكررة للتخلي عن البحارة ...".

77 القانون البحري، المادة 115.

78 انظر (1) توحيد القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهن البحرية لعام 1926، و(2) الاتفاقية الدولية لتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهن البحرية لعام 1967، و(3) الاتفاقية الدولية بشأن حقوق الامتياز والرهن البحرية لعام 1993.

79 القانون البحري، المادة 116. إن أجرت السفينة إلى مستأجر يتمتع بحق الإدارة، فحده مستأجر السفينة من يتحمل مسؤولية الدين البحري، ويجوز للبحار حجز أي سفينة يملكها مستأجر السفينة. انظر القانون البحري، المادة 117.

80 القانون البحري، المادة 120 وما بعدها.

81 قانون العمل، المادة 6.

82 قرار مجلس الوزراء الإماراتي رقم 57 لعام 2018، المادة (5/79).

83 صحيفة ذا ناشيونال، "الإمارات تعزز تجديد القوانين البحرية لحماية البحارة والسماح بتلك الأجانب"، بتاريخ 7 يوليو 2019 وخليج تايمز "إصدار قانون بحري جديد لدولة الإمارات في 2020" بتاريخ 7 يوليو 2019.



enquiries@humanrightsatsea.org



www.facebook.com/humanrightsatsea/



twitter.com/hratsea



www.linkedin.com/company/human-rights-at-sea



https://m.youtube.com/channel/UCNcoh1wNdMkjJLRNSKap7w



”منظمة هيومن رايتس آت سي هي مؤسسة خيرية في إنجلترا وويلز مسجلة برقم 1161673، أنشئت هذه المنظمة بشكل مستقل لخدمة مصالح المجتمع الدولي فيما يتعلق بقضايا ومواضيع حقوق الإنسان في بيئة العمل البحرية. وتهدف المنظمة صراحةً إلى رفع مستوى الوعي بحقوق الإنسان في بيئة العمل البحرية وضمان تطبيقها ومحاسبة المسؤولين عن انتهاكها لاسيما في المناطق التي تكون فيها تلك الحقوق غائبة أو يتم تجاهلها أو انتهاكها.“

نحن نشجع ونندعم:



هيومن رايتس آت سي (منظمة  
حقوق الإنسان في البحر)  
مذكرة إحاطة مستقلة  
بشأن ما حققته  
حكومة دولة الإمارات العربية  
المتحدة

من تطورات في القوانين والسياسات  
الداعمة لسبيل الحماية البحرية للبحارة

© يوليو 2019 منظمة حقوق الإنسان في البحر  
جميع الحقوق محفوظة.

www.humanrightsatsea.org

www.humanrightsatsea.org/case-studies/

VBS Langstone Technology Park, Langstone Road

HAVANT PO9 1SA, United Kingdom

ISBN 978-1-913252-04-5