

Mechanisms of international organizations to protect workers in the marine fishing sector

Zahraa Shatti Ibrahim Musa*, Shahad Ali Noori*

**Al-Hikma College - Department of Law*, Al-Bayan University -
College of Law***

shahada@albayan.edu.iq

zahraa.alnauimi@hiuc.edu.iq

Abstract

The fisheries sector is one of the most vulnerable sectors to risks and violations, prompting international organizations to intervene in order to enhance the protection of its workers. The Food and Agriculture Organization (FAO) plays a key role in developing policies and standards to improve working conditions by issuing codes of conduct and guidelines to ensure food safety and sustainability. The International Maritime Organization (IMO) contributes through international agreements, such as the STCW-F Convention, which promotes maritime safety and professional training for fishers. The two organizations work together to strengthen the legal and humanitarian protection of workers in this sector by coordinating with member states to implement these standards. Despite the progress made, there is still a pressing need to activate these agreements and monitor their enforcement to ensure effective and comprehensive protection. These organizations also aim to combat forced labor and human trafficking within the sector, which remains a growing challenge in some developing countries. FAO and IMO encourage the use of technology to enhance safety, such as vessel tracking and monitoring systems. They also promote the ratification of international conventions and the updating of national legislation in line with global standards. Moreover, they emphasize the importance of involving workers' and employers' organizations in social dialogue to improve working conditions. Regional training programs help raise fishers' awareness of their rights. In light of climate change, the role of these organizations is increasingly crucial in supporting the shift toward sustainable fishing practices.

KEYWORDS: FOOD, LABOR AGREEMENT, HUMAN TRAFFICKING, MARINE FISHING.

ليات المنظمات الدولية لحماية العاملين في قطاع الصيد البحري

م.م زهراء شاطي ابراهيم* ، م.م شهد علي نوري*

كلية الحكمة- قسم القانون*، جامعة البيان-كلية القانون*

shahada@albayan.edu.iq

zahraa.alnauimi@hiuc.edu.iq

المخلص

يُعد قطاع الصيد البحري من أكثر القطاعات عرضة للمخاطر والانتهاكات، مما استدعى تدخل المنظمات الدولية لتعزيز حماية العاملين فيه. تسهم منظمة الأغذية والزراعة (FAO) دوراً مهماً في تطوير السياسات والمعايير لتحسين ظروف العمل، من خلال إصدار مدونات سلوك ومعايير لضمان سلامة الغذاء والاستدامة، أما المنظمة البحرية الدولية (IMO)، فتسهم عبر الاتفاقيات الدولية كاتفاقية العمل في قطاع الصيد (STCW-F) في تعزيز السلامة البحرية والتدريب المهني للبحارة، يتكامل دور المنظمين في تعزيز الحماية القانونية والإنسانية للعاملين في هذا القطاع، من خلال التنسيق مع الدول الأعضاء لتطبيق هذه المعايير، ورغم التقدم المحرز، لا تزال الحاجة قائمة لتفعيل هذه الاتفاقيات ومراقبة تنفيذها لضمان حماية فاعلة وشاملة، كما تسعى المنظمات إلى مكافحة العمل القسري والاتجار بالبشر داخل القطاع، وهو تحدٍ متنامٍ في بعض الدول النامية، وتشجع FAO و IMO على استخدام التكنولوجيا لتعزيز السلامة، مثل أنظمة التتبع والمراقبة للسفن، فضلاً عن ذلك، تُشجع الدول على الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية وتحديث تشريعاتها الوطنية بما يتماشى مع المعايير العالمية، من المهم أيضاً إشراك منظمات العمال وأصحاب العمل في الحوار الاجتماعي لتحسين ظروف العمل، كما تسهم برامج التدريب الإقليمي في رفع وعي الصيادين بحقوقهم. وفي ظل تغير المناخ، تزداد أهمية دور هذه المنظمات في دعم التحول نحو ممارسات صيد مستدامة.

الكلمات المفتاحية: الأغذية، اتفاقية العمل، الاتجار بالبشر، الصيد البحري.

المقدمة:

في ظلّ التطور التكنولوجي العالمي، ظهرت تحديات مهنية متعددة تستوجب من العاملين الوعي بها أثناء ممارسة مهامهم، تختلف هذه المخاطر باختلاف طبيعة العمل وبيئاته، لذا فإنّ تقليلها، وتوفير بيئة عمل آمنة، وتعزيز الكفاءة للوقاية منها، تُعدّ وسائل حيوية لحماية العمال في جميع القطاعات، بما في ذلك العاملون في قطاع الصيد البحري، تُنفذ هذه الوقاية من خلال التشريعات الوطنية التي تطبقها السلطات المختصة في كل دولة، على الصعيد الدولي، تتم الحماية عبر الاتفاقيات والمنظمات الدولية المعنية.

هذا وتتعدد المنظمات الدولية، منها العالمية والإقليمية، والتي يكون لها دور في حماية البحارة بطرق مباشرة أو غير مباشرة، فبعضها يركز بشكل أساسي على حماية البحارة، ومنع التلوث البحري، وضمان سلامة البحار بشكل عام، فضلاً عن ذلك، تتعاون هذه المنظمات لتعزيز حماية البحارة، وغالباً ما يتم ذلك بين المنظمات المتخصصة في المجال البحري، من خلال مبادئ توجيهية وتوصيات بشأن سلامة السفن، أو في شكل مدونات حول سلامة الصيادين وقواربهم، أو توجيهات متخصصة في معالجة عمالة الأطفال في قطاع الصيد البحري، سيوضح هذا البحث بالتفصيل أهم المنظمات الدولية المعنية بتوفير الحماية الدولية للعاملين في قطاع الصيد البحري.

موضوع البحث :

ان موضوع البحث يتكلم عن مدى فاعلية تدخلات المنظمات الدولية في حماية عمال الصيد البحري من خلال تقييم الاطر القانونية الدولية المتعلقة بحماية العاملين في قطاع الصيد ومن اهم هذه الاطر القانونية هي الاتفاقيات الصادرة عن منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية ، مع تسليط الضوء على فاعلية الاليات القانونية للمنظمات من اجل حماية العاملين .

أهمية البحث :

ان اهمية موضوع حماية العاملين في قطاع الصيد البحري تتبع من كون قطاع الصيد البحري يُشغل العديد من العمال حول العالم، اذ ان الكثير منهم يعمل في بيئات غير منظمة وذات طبيعة خطيرة وفي كثير من الاحيان يتعرضون لانتهاكات جسيمة مثل اجبارهم على العمل فيكون العمل جبري وقسري

أو جعلهم يعملون في بيئات ذات طبيعة غير آمنة ولهذا ينجم عنها تحديات على مستوى السلامة المهنية والاجتماعية التي تتطلب معرفة الآليات اللازمة لحماية هؤلاء العمال ودور القانون الدولي في ذلك .

اشكالية البحث :

تتمثل اشكالية البحث في بيان مدى فاعلية الآليات المتبعة لممارسة الحماية اتجاه العاملين في الصيد البحري وما هو دور الاتفاقيات الصادرة عن منظمة العمل الدولية في ممارسة تلك الحماية ؟ وهل قامت المنظمة البحرية الدولية بدور فاعل في تدريب وتأهيل العاملين في قطاع الصيد البحري

منهجية البحث :-

سنتبع في بحثنا هذا المنهج التأصيلي والمنهج التحليلي من خلال بيان وتوضيح النصوص القانونية للاتفاقيات الدولية التي عملت على حماية العاملين في قطاع الصيد البحري .

خطة البحث :يقسم البحث الى

المبحث الأول: آليات الدولية للحماية ضمن إطار المنظمة البحرية الدولية IMO

المبحث الثاني: آليات الحماية الدولية ضمن منظمة الأغذية والزراعة (فاو)

المبحث الأول

الآليات الدولية للحماية ضمن إطار المنظمة البحرية الدولية (IMO)

تعد المنظمة البحرية الدولية من أبرز المؤسسات العالمية التي أدت دوراً بارزاً في مجال حماية العاملين في المجال البحري، والتي تعد وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، وتختص بضمان سلامة وأمن عمليات الشحن، فضلاً عن منع التلوث البحري والجوي الناتج عن السفن، يقع مقرها الرئيسي في لندن، وتضم في عضويتها 174 دولة، فضلاً عن أكثر من 145 منظمة مراقبة، تُشكل هذه المنظمة الهيئة العالمية المخولة بوضع المتطلبات والمعايير الخاصة بسلامة البحارة وأمنهم، فضلاً عن الأداء البيئي للسفن، يتم ذلك من خلال إنشاء إطار تنظيمي يتسم بالعدالة والفاعلية، وذلك لصالح صناعة الشحن العالمية. للمنظمة البحرية الدولية خمس لجان مكلفة بوضع السياسات وتطوير القواعد والإرشادات، ومراجعتها وتحديثها، بهدف توزيع المهام وضمان اهتمام المنظمة بجميع المجالات ذات الصلة.

من بين هذه اللجان، تبرز لجنة السلامة البحرية، وهي "هيئة فنية تابعة لقسم البحارة، أنشئت لتمثيل مصالحهم في المنتديات البحرية ذات الصلة، بهدف تعزيز السياسات، وتأمين الحماية أو تعزيز حقوق البحارة، وكذلك بيئة عملهم وظروف معيشتهم، وذلك ضمن نطاق المنظمة البحرية الدولية والمحافل الأخرى ذات الصلة"، تعطي هذه اللجنة الأولوية للمشاريع الهادفة إلى تبسيط وتعزيز سلامة البحارة وحقوقهم. وتستند في عملها إلى عدد من المبادئ التوجيهية لتفعيل تمثيلها، وتشمل حقوق البحارة وقضايا التجريم، الصحة والسلامة المهنية، توفير العمالة والتدريب، سلامة السفن وأمن البحارة، ظروف العمل والمعيشة، بالإضافة إلى دراسة آثار الاتفاقيات البيئية.

بناءً على ذلك، لدى المنظمة البحرية الدولية العديد من الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية البحارة، والتي سنعمل على توضيحها على النحو التالي:

المطلب الاول

الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة ١٩٧٤

تُعد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، والتي تعرف بـ "SOLAS"، من أبرز إنجازات المنظمة البحرية الدولية، وأهم المعاهدات الدولية التي تُعنى بسلامة السفن التجارية على الإطلاق، ظهرت النسخة الأولى منها عام ١٩١٤، كاستجابة لكارثة تيتانك، ثم توالى النسخ: الثانية عام ١٩٢٩، الثالثة عام ١٩٤٨، والرابعة عام ١٩٦٠، أما النسخة الحالية، التي صدرت عام ١٩٧٤، فتتكون من ١٤ فصلاً، وتشمل نصوصاً تحدد الالتزامات العامة مع التعديلات، فضلاً عن الملاحق.^١

وعليه يشمل الفصل الأول من الاتفاقية الأحكام العامة، والتي تحدد الأنظمة واللوائح المتعلقة بأنواع السفن المختلفة، وكذلك الإجراءات الخاصة بإصدار الوثائق التي تثبت مطابقة السفينة لشروط الاتفاقية، ويتضمن هذا الفصل أيضاً الأحكام المتعلقة بالرقابة على السفن في الموانئ المختلفة.^٢

^١ الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS ام الاتفاقيات وأولى منجزات المنظمة البحرية الدولية، بحث منشور على الانترنت على الرابط ادناه، <https://www.aldouman.com/articles/>، تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/٦/٢ وقت الزيارة ٩:٤٠

^٢ المادة (١،٢) من اتفاقية سلامة الأرواح في البحار والتي تم اعتمها في الاول من تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٧٤ وتم العمل بها في ٢٥ أيار/ مايو ١٩٨٠ من خلال المنظمة البحرية الدولية وذلك لتحديد الحد الأدنى من معايير بناء وتجهيز السفن بشكل لم يعرض سلامتها للخطر

بينما يتناول الفصل الثاني الأحكام الخاصة بتقسيم السفن، والاتزان، والمنشآت الكهربائية، يشترط هذا الفصل تقسيم سفن الركاب إلى قطاعات منفصلة، لضمان استقرار السفينة في حالة حدوث أضرار، وتحدد الاتفاقية أيضاً الترتيبات الخاصة بشطف المياه المتسربة، فضلاً عن تحديد درجة التقسيم، والتي تعني المسافة القصوى المسموح بها بين الحواجز المتجاورة.¹

يشتمل الفصل كذلك على المتطلبات المتعلقة بالآلات والمنشآت الكهربائية، لتحديد التجهيزات والمتطلبات الخدمية الضرورية للحفاظ على سلامة الطاقم والسفينة، وضمان عمل هذه الخدمات بكفاءتها.

فيما يخص العمل في كل حالات الطوارئ، فضلاً عن ذلك، يعرض هذا الفصل أحكاماً مفصلة للوقاية من الحرائق لكل السفن، وفقاً لإجراءات محددة لسفن الركاب وناقلات النفط وسفن البضائع. يتناول الفصل أيضاً مبادئ مثل تقسيم السفينة إلى أقسام رئيسية، مع مراعاة الحدود الحرارية والبنائية، والفصل بين مناطق المعيشة وبقية السفينة، يشمل الفصل أيضاً مبادئ بشأن تقييد استخدام المواد القابلة للاشتعال، وتعليمات للكشف عن الحرائق وتحديد مصدرها، ومبادئ لاحتواء وإخماد الحرائق، وحماية طرق النجاة، وتوفير سهولة الوصول إلى معدات إطفاء الحرائق.²

أما الفصل الثالث، فيحتوي على الأحكام الخاصة بمعدات وتقنيات حماية الأرواح، والتي تتعلق بمعايير ومتطلبات قوارب النجاة وقوارب الإنقاذ، إلى جانب سترات النجاة، وذلك بناءً على نوع السفينة، يفرض الفصل كذلك ضرورة توافق جميع الأجهزة والتقنيات المستخدمة مع معايير ومتطلبات المدونة الدولية لتقنيات حماية الأرواح، التي اعتبرت إلزامية بموجب المادة ٣٤ من اتفاقية سولاس.³

وبالنسبة للفصل الرابع من الاتفاقية، فإنه يعالج الأحكام المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية، ويتضمن متطلبات نظام الاستغاثة والأمن والسلامة البحرية، إذ يهدف هذا الفصل إلى توفير الحماية للعاملين في قطاع الصيد البحري، من خلال إلزام جميع الدول الأعضاء بتجهيز السفن، بما في ذلك سفن الركاب

¹ اللائحة الأولى من الجزء أ-عام من الفصل الثاني من نفس الاتفاقية.

² اللائحة الثانية من الجزء ب- من الفصل الثاني من اتفاقية سلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤.

³ international convention for the safety of life at sea solas convention, online search

publication, on the link below, <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/08/8->

[03/safety-life.xml](https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/08/8-03/safety-life.xml) تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/٦/١ وقت الزيارة

وسفن البضائع وسفن الصيد والسفن الأخرى التي تزيد حمولتها عن ٣٠٠ طن، بمعدات مصممة لتحسين فرص الإنقاذ بعد الحوادث، مثل الراشدة اللاسلكية لتحديد الموقع عبر الأقمار الصناعية.^١

بينما يتناول الفصل الخامس من الاتفاقية سلامة الملاحة، وذلك بتحديد الخدمات الخاصة بسلامة الرحلات البحرية، والتي يجب على الحكومات المتعاقدة توفيرها، ويضع الفصل أيضاً بعض الأحكام التشغيلية العامة التي تنطبق على مختلف أنواع السفن والرحلات، على عكس الاتفاقية التي تقتصر على أنواع معينة من السفن، من بين الخدمات الرئيسية التي يغطيها هذا الفصل، صيانة خدمات الأرصاد الجوية للسفن، وخدمات دوريات الجليد، وتوجيه السفن، وصيانة خدمات البحث والإنقاذ، لتعزيز عمليات البحث والإنقاذ، تطلب الاتفاقية تعهدات من القادة بتقديم المساعدة للبحارة المنكوبين، فضلاً عن ذلك تعهد الدول المتعاقدة بضمان تجهيز السفن بالعاملين المؤهلين، وتركيب مسجل بيانات الرحلة ونظام التعريف الأتوماتيكي.^٢

فيما يخص الفصل السادس، فإنه يعرض الأحكام المتعلقة بسلامة السفن والطواقم من المخاطر الناجمة عن بعض أنواع البضائع، والتي تتطلب احتياطات خاصة أثناء النقل، باستثناء السوائل والغازات بكميات كبيرة. يتم ذلك من خلال تحديد متطلبات التخزين وتأمين وحدات الشحن، مثل الحاويات، يتناول الفصل السابع نقل البضائع الخطرة، بينما يتناول الفصل الثامن المتطلبات الأساسية للسفن النووية، هذه الأجزاء الخاصة بأنواع معينة من السفن لا ترتبط بشكل مباشر بأحكام السفن المخصصة للملاحة وصيد الأسماك.^٣

علاوة على ذلك، يلزم الفصل التاسع من اتفاقية سلامة الأرواح في البحار بالإدارة التشغيلية الآمنة للسفن من خلال المدونة الدولية لإدارة السلامة، والتي تختص بنظام إدارة السلامة الذي يتم وضعه من قبل مالك السفينة أو ممثله القانوني أو الربان أو أي شخص مسؤول عن الشركة، أما الفصل العاشر،

^١ اللائحة الثانية من الجزء ب- من الفصل الرابعة من نفس الاتفاقية.

^٢ المادة العاشرة من اللائحة التاسعة من الفصل الخامس من اتفاقية سلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤.

^٣ اللائحة الثانية من الفصل السادس من نفس الاتفاقية

فيختص بتدابير السلامة للزوارق السريعة، والتي يتم مراعاتها بالرجوع إلى المدونة الدولية لسلامة الزوارق السريعة.¹

أما الفصل الحادي عشر من اتفاقية سلامة الأرواح في البحار، فيتضمن بعض المتطلبات الخاصة بالحصول على إذن من قبل المنظمات المعتمدة، والتي تتولى مسؤولية التفتيش وإجراء الكشوفات لصالح الإدارات. كما يحدد أرقام تعريف السفن، والسلطات المسؤولة في دولة الميناء، والمتعلقة بالمتطلبات التشغيلية، يؤكد هذا الفصل أيضاً على دور القبطان في اتخاذ القرارات اللازمة للحفاظ على سلامة السفينة والطاقم، مع مراعاة معرفته وقدراته، ويشدد على عدم تقييد صلاحيات القبطان من قبل الشركة المالكة أو المستأجر، لتعزيز الحماية، تحت الاتفاقية الدول المنظمة على تزويد السفن بنظام إنذار أمني، وتلبية جميع متطلبات مرافق الميناء، كما تؤكد على ضرورة حصول الدول المتعاقدة على ضمانات تتعلق بتنفيذ مجموعة من الإجراءات لتقييم أمن المرافق المينائية، وتقديم المعلومات للمنظمة البحرية الدولية حول "الرقابة على السفن والإجراءات المتعلقة بالتأخير والاحتجاز وتقييد العمليات، بما في ذلك الحركة داخل الميناء أو طرد السفينة من الميناء".²

أخيراً، يتناول الفصل الثاني عشر المتطلبات الإنشائية لناقلات البضائع السائبة التي يزيد طولها عن ١٥٠ متراً، مع إضافة فصلين آخرين مؤخراً إلى الاتفاقية، يتناول الفصل الأول نظام التحقيق من التزام الدول الأعضاء بالاتفاقية، بينما يتناول الفصل الثاني تدابير السلامة الخاصة في السفن العاملة في المياه القطبية.³

المطلب الثاني

اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة ١٩٨٨

¹ international convention for the safety of life at sea SOLAS, 1974 online search publication, on the link below,

<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-SOLAS,-1974.aspx>, وقت الزيارة ٣:١٠ تاريخ الزيارة 3/٦/202٥

² المادة من (٨_٢) من نفس الفصل من اتفاقية سلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤.

³ الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار solas ام الاتفاقيات وأولى منجزات المنظمة البحرية الدولية، مرجع سابق.

تُعد اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية من أهم الاتفاقيات الدولية المعنية بسلامة الملاحة، وهي معاهدة جماعية متعددة الأطراف، انبثقت بهدف حظر ومعاينة السلوكيات والأعمال التي تهدد سلامة الملاحة البحرية، جاء ذلك نتيجةً للقلق المتزايد من الأفعال غير المشروعة التي تهدد أمن وسلامة السفن والركاب وأطقمهم، وكذلك في ضوء تقارير عن عمليات اختطاف الأطقم أو تفجير السفن، فضلاً عن ذلك تلقي العديد من العاملين على متن السفن لتهديدات وعمليات قتل متكررة.^١

تُكافح هذه الاتفاقية جميع الجرائم التي تُرتكب على السفن وطواقمها، فقد نصت على اعتبار أي شخص يرتكب جريمة إذا استولى أو سيطر على سفينة بالقوة أو التهديد باستخدامها، أو مارس عملاً من أعمال العنف ضد أي عامل على متن السفينة، كما عدت من الجرائم تدمير السفينة أو إلحاق الضرر بحمولتها أو طاقمها، فضلاً عن وضع أي مادة على ظهر السفينة تؤدي إلى تدميرها أو إلحاق الأذى بطاقمها، أو نقل معلومات يعلم أنها زائفة مما يهدد سلامة أمن السفينة، فضلاً عن ذلك التحريض على ارتكاب الجرائم أو القيام بالتهديد المباشر أو ارتكاب الجريمة في حق أحد أفراد الطاقم.^٢

تسري هذه الاتفاقية عندما تبحر السفينة في المياه الواقعة خارج الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لدولة ما، وتنطبق أيضاً على جميع الدول الأطراف فيها، ويقع على عاتق هذه الدول تعزيز الحماية للعاملين في قطاع الصيد البحري والقضاء على الجرائم المرتكبة ضدهم، وذلك بتطبيق عقوبات مناسبة على الأفعال المحددة في المادة الثالثة، مع الأخذ في الاعتبار درجة خطورتها.^٣

هذا و يحق لكل دولة طرف في الاتفاقية أن تفرض ولايتها على جميع الأفعال الإجرامية المذكورة، وتعاقب على الجرائم المرتكبة ضد سفن ترفع علمها، أو إذا ارتكب الجريمة أحد مواطنيها، كما يمكنها فرض ولايتها ومعاينة الجرائم التي يرتكبها شخص عديم الجنسية، أو إذا تعرض أحد مواطني تلك الدولة للتهديد أو الاحتجاز، بعدها، تقوم السلطات المختصة في هذه الدولة باحتجاز الجاني وإجراء تحقيق وفقاً لتشريعاتها، ويقع عليها إبلاغ الدولة التي ينتمي إليها مرتكب الأفعال غير المشروعة على الفور، مع ذكر

^١ اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة في روما في ١٠ آذار/ مارس ١٩٨٨ وذلك من أجل قمع جميع أنواع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد السفن او طاقمها او ركابها.

^٢ المادة (٣) من اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة ١٩٨٨.

^٣ المادة (٥) من اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة ١٩٨٨.

سبب اعتقال مواطنها، ولتعزيز حماية البحارة، يسمح لربان السفينة، بموجب هذه الاتفاقية، بتسليم أي شخص يرتكب أفعالاً غير مشروعة بعد التأكد منها إلى الدولة التي ينتمي إليها المجرم بجنسيته، ويقع على عاتق الدولة التي ينتمي إليها المتهم بجنسيته العمل على مقاضاته دون تأخير غير مبرر، على أن تتم محاكمته بطريقة عادلة في جميع مراحل الدعوى.¹

هذا و تُعد الأفعال الإجرامية المشار إليها في المادة الثالثة أعمالاً تستوجب التسليم في كل معاهدات التسليم التي تبرم بين الدول، ولضمان سلامة وأمن السفن والطاغم، يجب على جميع الدول الأطراف التعاون إلى أقصى حد ممكن في ما يتعلق بالإجراءات الجنائية والقضائية المتبادلة، بالإضافة إلى التعاون في مجال تبادل المعلومات وتنسيق الإجراءات الإدارية المتخذة لتجنب ارتكاب الأفعال الإجرامية، في حال ارتكاب جريمة أدت إلى تأخر مرور سفينة، يجب على أي دولة طرف تتواجد فيها السفينة أو الركاب أو الطاقم أن تبذل قصارى جهدها لإعادة السفينة والطاغم دون تأخير،² تُلزم الاتفاقية الحكومات المتعاقدة إما بالتسليم أو المحاكمة، وقد اعتمدت بعض التعديلات الهامة على اتفاقية عام ١٩٨٨، من بينها تعديلات البروتوكول الأول لعام ١٩٩٢ "بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة الموجودة في الجرف القاري"³ فضلاً عن ذلك البروتوكول الآخر الملحق بالاتفاقية، وهو بروتوكول عام ٢٠٠٥ "بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية".⁴

المطلب الثالث

اتفاقية كيب تاون لعام ٢٠١٢

تُعد اتفاقية كيب تاون اتفاقية دولية ذات أهمية بالغة، فهي معنية بحماية العمال في قطاع الصيد البحري. هي وثيقة مُلزمة دولياً تحدد المعايير الدنيا المتعلقة بتصميم وبناء وتجهيز وتفنيش سفن الصيد

¹ المادة من (٦-١٠) من اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة ١٩٨٨.

¹⁰ المادة ١٢ و١٣ نفس الاتفاقية.

² المادة ١٢ و١٣ نفس الاتفاقية

³ البروتوكول الاول بروتوكول قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة الموجودة في الجرف القاري

١٩٩٢ الملحق باتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة الدولية

⁴ البروتوكول الثاني لاتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ٢٠٠٥

التي يبلغ طولها ٢٤ متراً أو أكثر، تشمل الاتفاقية متطلبات دولية إجبارية للاستقرار والسلامة وصلاحيات الإبحار المرتبطة بها، وتساهم بشكل كبير في رفع مستوى معايير السلامة لما يزيد عن ٦٤,٠٠٠ سفينة حول العالم، فضلاً عن ذلك تهدف إلى تسهيل رقابة أفضل على سلامة سفن الصيد من قبل الدولة التي ترفع العلم، ودولة الميناء، والدولة الساحلية.^١

هذا و تُشير الاتفاقية إلى بعض الالتزامات العامة التي تقع على عاتق الدول الأطراف، وذلك في مجالات التطبيق والأهلية والنطاق، تسري الاتفاقية على السفن التي يبلغ طولها ٢٤ متراً أو ما يعادلها بالطن الإجمالي، وتشمل السفن الجديدة والقديمة، كما منحت الاتفاقية الدول بعض المرونة في تطبيق أحكام الاتصالات اللاسلكية، إذ حددت مهلةً أقصاها ١٠ سنوات لوضع هذه الأحكام موضع التنفيذ، مع إمكانية تمديدتها إلى خمس سنوات إضافية ، هذا يمنح الدول فترة زمنية كافية للاستعداد قبل الالتزام الكامل باللوائح، ولضمان سلامة السفن، يجب فحص وتفتيش تصميمها وبنائها وتجهيزاتها، ويتم ذلك من خلال دولة العلم أو سلطة مفوضة، فضلاً عن ذلك، بهدف تعزيز حماية سلامة السفن وطواقمها، يتعين على الدول فحص جميع الأجهزة والمعدات.^٢

هذا و تتضمن الاتفاقية أحكاماً فنيةً تتعلق بتفاصيل التصميم والبناء ومتطلبات المعدات لسفن الصيد، وذلك من خلال تقسيمها إلى ثلاث فئات، ولكل فئة منها أحكام معينة تختلف عن الأخرى في تفاصيل التصميم، وإن الفئات هي: ٢٤-٤٥ متراً، ٤٥-٦٠ متراً، وأكثر من ٦٠ متراً، وتهدف هذه المتطلبات الخاصة بالتصميم والبناء إلى ضمان بقاء السفن مقاومة لتسرب الماء، ومقاومة للعوامل الجوية، وقوية، ومستقرة، حتى في ظل الظروف الصعبة مثل الجليد والأحوال الجوية القاسية، يتم تقديم الإرشادات للتأكد من أن المساحات غير خطرة على الطاقم، وأن الأجهزة المنقذة للحياة متوفرة وكافية، وأن إجراءات الطوارئ المناسبة موجودة، إذ تنص الاتفاقية على وجوب إجراء تدريبات منتظمة على السفن تشمل جميع أفراد الطاقم والمراقبين، فضلاً عن ذلك، يجب أن تكون السفن مجهزة بمعدات

^١ the cape town agreement explained, how one international treaty could combat illegal fishing and save lives, online search publication, on the link below, <https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/issue-briefs/2018/10/the-cape-town-agreement-explained>, وقت الزيارة ٢٠٢٥/٦/١، و٩:٤٥ تاريخ الزيارة ٢٠١٢/١٠/١٠

^٢ المادة (١) من اتفاقية كيب تاون ٢٠١٢ والتي تم انعقادها من قبل المنظمة البحرية الدولية وذلك من أجل تعزيز الحماية للسفن البحرية ولسلامة طواقمها اثناء الإبحار .

اتصالات لاسلكية قادرة على إرسال واستقبال معلومات البحث والإنقاذ وإشارات الاستغاثة وجميع الاتصالات الأخرى ذات الصلة، كما يجب أن تكون السفن قادرة على الإبحار والإشارة بأمان.¹

هذا و من بين فوائد التصديق على اتفاقية كيب تاون، نذكر العمل على تقليل معدل إصابات الصيادين سنويا والحد من الحوادث، وتعزيز ثقافة السلامة بين البحارة، وحفظ وإدارة المحيطات ومصايد الأسماك، علاوة على ذلك، يجب على الدول الأعضاء في الاتفاقية مراعاة استراتيجية السلامة والمتطلبات القانونية والإدارية أثناء تنفيذ هذه الاتفاقية، والعمل على تدريب الطاقم وإنفاذ اللوائح، ومن مميزات اتفاقية كيب تاون أنها لم تفرض تنفيذ أحكامها فوراً في عمليات تصميم السفن وبنائها، بل أعطت الدول مهلة أقصاها ١٠ سنوات لتطبيق هذه الأحكام، وهذا ما يشجع الدول على الانضمام إليها بأعداد كبيرة.²

وأما من جانب التطبيق، فتسري الاتفاقية على سفن الصيد التي يبلغ طولها ٢٤ متراً أو أكثر، لأن هذا الطول يمثل النمط السائد للسفن التي تمارس عمليات الصيد التجاري في أعالي البحار أو خارج المياه الوطنية، فضلاً عن ذلك، هناك ملايين من سفن الصيد التي يقل طولها عن ٢٤ متراً، ولكنها تعمل بشكل عام داخل المناطق الاقتصادية الخالصة للبلدان وتخضع لأي لوائح وطنية للسلامة.³

المبحث الثاني

آليات الحماية الدولية ضمن منظمة الأغذية والزراعة (فاو)

إن منظمة الأغذية والزراعة، المعروفة اختصاراً بـ"فاو"، هي مؤسسة دولية متخصصة تابعة للأمم المتحدة، تختص هذه المنظمة بجهود عالمية ترمي إلى القضاء على الجوع والحد منه قدر الإمكان، تأسست في ١٦ أكتوبر ١٩٤٥ بمدينة كيبك، ويقع مقرها الرئيس في واشنطن، وتسهم الفاو بدور هام في تقديم الدعم للدول النامية والمتقدمة على حد سواء، كما تعد مرجعاً للمعرفة وتساعد البلدان في تطويرها وتحسين ممارسات الزراعة ومصايد الأسماك، هذا وتهدف المنظمة إلى توفير الأمن الغذائي

¹ the cape town agreement explained, how one international treaty could combat illegal fishing and save lives, online search publication, on the link below,

<https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/issue-briefs/2018/10/the-cape-town-agreement-explained>, 9:45 تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/٦/٤، وقت الزيارة

² cape town agreement "saving lives through enhancement of fishing vessel safety".

³ thomas traschler, principles of implementation a comparative analysis of the cape town conventions remedies, Harris Manchester college, trinity, 2017, p 78.

لجميع، إذ تقوم الفاو أيضاً بحماية العاملين في قطاع الصيد البحري على المستوى الدولي، وذلك من خلال مكافحة القرصنة التي تضر بهم، سواء من الناحية المادية أو الجسدية، وتلحق الضرر بالسفن والطواقم، تنفذ المنظمة برامج ومشاريع للقضاء على القرصنة، سواء بشكل مباشر أو غير مباشر، أو عن طريق دعم الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في البلدان التي تشهد تفشياً للقرصنة.¹

هذا وقد تعاونت الفاو مع "مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة" لدعم الصندوق الاستثماري لمكافحة جرائم القرصنة البحرية، شمل هذا التعاون مراقبة التدفقات المالية الناتجة عن عمليات القرصنة، وتعزيز قدرات الدول على المستوى المحلي والإقليمي لمحاكمة المشتبه بهم من خلال دعم القضاء والنيابة العامة، فضلاً عن ذلك، تم العمل على إنشاء مراكز متخصصة لمكافحة جرائم القرصنة التي تستهدف البحارة والسفن، وتوفير قاعدة بيانات شاملة حول أنشطة القرصنة البحرية²

هذا وقد شاركت منظمة الأغذية والزراعة مع عدة منظمات أخرى لتعزيز الحماية ومكافحة جرائم القرصنة، من خلال وضع مسودة استراتيجية للأمن البحري والموارد البحرية بشكل عام مع توزيع المهام على المنظمات المشاركة، هذا وتختص الفاو أيضاً في مجال الاقتصاد البحري، وتحديدًا في معالجة جرائم القرصنة البحرية التي تستهدف السفن والممتلكات والأموال والبحارة.³

فضلاً عن ذلك، تساهم الفاو بدور فاعل في حماية الأمن الغذائي والبحارة، سواء بطرق مباشرة أو غير مباشرة، يتم ذلك من خلال العديد من المدونات الدولية، والخطوط التوجيهية، والاتفاقيات المتعلقة بحماية العاملين في قطاع مصايد الأسماك.

المطلب الأول

مدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد لعام ١٩٩٥

إن هذه المدونة، وُضعت للاستخدام الاختياري، لكن أسس أحكامها ترجع إلى قواعد القانون الدولي، وعلى الأخص تلك المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، المدونة ذات طابع عالمي

¹ حسام حميد شهاب المشهداني، التعاون الدولي في مكافحة جريمة القرصنة البحرية، ط١، القاهرة، دار النهضة العربية، ٢٠١٩، ص٢١٣.

² malivina halbestram, terrorism on the high seas: the Achilles lauro, piracy and the IMO convention on maritime safety, the American society of international law, 2009, p291.

³ حسام حميد شهاب المشهداني، المرجع السابق، ص ٢١٣.

في نطاقها، وهي موجهة إلى جميع الدول الأعضاء في منظمة الفاو، وإلى المنظمات الإقليمية كذلك، كما أنها تستهدف كيانات صيد الأسماك، وإدارة وتطوير مصايد الأسماك تحديداً، مثل العاملين في صيد الأسماك وتسويقها، عبر تطبيق ضوابط معينة وردت في المدونة¹

هذا و إن أهم أهداف المدونة: وضع أسس وفقاً لقواعد القانون الدولي لمعايير ومبادئ الصيد، مع مراعاة الجوانب التكنولوجية والبيولوجية والبيئية والاقتصادية، وتهدف أيضاً إلى إعداد معايير لتفعيل سياسات وطنية لإدارة وصيانة الموارد السمكية، وأن تكون مرجعاً للدول لتحسين الإطار القانوني لعمليات الصيد الرشيد، كذلك، أن تكون دليلاً في صياغة وتنفيذ الاتفاقيات الدولية، وتشجيع حماية الموارد المائية الحية، وتعزيز التجارة في الأسماك، والأهم، وضع المعايير المتعلقة بسلوك جميع العاملين في قطاع مصايد الأسماك² وأوضحت المدونة في مجال حماية السفن وطواقمها، الالتزام الذي يقع على الدول بالسماح لسفن الصيد برفع أعلامها، مع ممارسة رقابة فعلية عليها تشمل التنفيذ السليم للمدونة، يجب ألا تقل أنشطة هذه السفن بأي حال عن فاعلية تدابير الصيانة المتخذة وفقاً للقانون الدولي، وعلى المستويات الإقليمية والدولية، وأن تضمن الدول، قدر الإمكان، التزام سفنها بجميع الالتزامات الدولية³

هذا و تبرز الحماية المقررة للبحارة بموجب هذه المدونة، من خلال واجبات الدول في التأكد من أن عمليات الصيد المرخصة تجري في المياه التابعة لها، بطريقة رشيدة، ويتوجب عليها أيضاً الاحتفاظ بسجل لتراخيص الصيد الصادرة منها، علاوة على ذلك، يجب عليها ضمان تطبيق معايير الصحة على جميع العاملين البحريين، إذ لا تقل عن المستوى المنصوص عليه في الاتفاقيات الدولية، وتعمل الدول على التعاون والمشاركة مع الدول والمنظمات لإدراج عمليات الصيد في أنظمة الإنقاذ البحري، فضلاً عن ذلك يقع على عاتق الدول تنمية مهارات الصيادين عبر برامج التعليم والتدريب، وتوفير سجل خاص لهم، يتضمن معلوماتهم ومؤهلاتهم، وتشمل مسؤولياتها التأكد من تنفيذ الإجراءات بحق ربابنة السفن

¹ السلوك بشأن الصيد الرشيد منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة روما، ١٩٩٥ بحث منشور على الانترنت، على الرابط ادناه، <https://www.fao.org/3/v9878a/v9878a00.htm>، تاريخ الزيارة ٢/٦/٢٠٢٥، وقت الزيارة ٧:٥٣

² المادة (٢) من مدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد لسنة ١٩٩٥.

³ المادة (٦) اللائحة (٦_١١) من مدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد لسنة ١٩٩٥.

وغيرهم من العاملين المتهمين بارتكاب مخالفات، تتضمن أحكاماً تسمح برفض أو سحب أو إيقاف التراخيص أو العمل كريان أو ضابط سفينة¹

هذا و ينبغي على دولة العلم التأكد من وضع علامات على معدات الصيد لتسهيل التعرف على أصحاب الأدوات، وفقاً للمعايير الدولية، وكذلك، على دولة العلم الالتزام بشروط السلامة اللازمة لسفن الصيد، ووفقاً للمبادئ التوجيهية والمعايير الدولية، الاختيارية منها والإلزامية، يجب عليها توفير معايير السلامة في السفن الصغيرة التي لا تنطبق عليها المعايير الدولية، فضلاً عن ذلك، يجب على دولة العلم تشجيع ربان السفينة أو مالكها أو المستأجر على الحصول على تغطية تأمينية، وفي حال وقوع حادث، يجب على دولة العلم تسجيل جميع التفاصيل المتعلقة بالحادث ونقلها إلى المنظمة البحرية الدولية²

أما فيما يخص عمليات الصيد، فيجب على الدول ضمان الاهتمام بسلامة الصيادين أثناء ممارسة عمليات الصيد، لتجنب التصادم في البحار، ولتنظيم حركة المرور، وحماية البيئة البحرية، وعليها أيضاً حظر استخدام المتفجرات والسموم في عمليات الصيد، ويقع على عاتق الدول تضمين استخدام التكنولوجيا، بهدف الاستفادة من المصيد، وتقليل الكميات التي يعاد إلقاؤها في البحار، والعمل على التشجيع على استخدام الأدوات الخاصة بالصيد التي تزيد من مجموع ومعدلات الأسماك الهاربة، وتشجيع الدراسات حول تأثيرات معدات الصيد الفاسدة على الثروة السمكية والبيئة البحرية ككل³

فضلاً عن ذلك، يجب على مالكي سفن الصيد أو مستأجريها التأكد من تجهيز سفنهم بالمعدات المناسبة لضمان سلامة الإبحار، ويجب عليهم أيضاً توفير محرقة حديثة للتخلص من النفايات ومخلفات السفن الأخرى، فضلاً عن ذلك، عليهم الإلمام بالإجراءات السليمة على متن السفينة، لضمان عدم تجاوز الكميات المسموح بها للتصريف من السفينة، وفقاً للمستويات المحددة في بروتوكول عام ١٩٧٨⁴

هذا ومن الخدمات الأخرى التي أشارت إليها المدونة، يجب على الدول عند تصميم الموانئ وأماكن الإنزال، توفير أماكن آمنة لسفن الصيد، وكذلك للعاملين على السفن، وتوفير مرافق أخرى لخدمتهم،

¹ المادة (٨) اللائحة (١٠-١-٨) مدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد لسنة ١٩٩٥.

² المادة (٨) اللائحة (٣-٢-٨) من نفس المدونة.

³ اللائحة ٤-٣-٨ من المادة الثامنة من مدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد لسنة ١٩٩٥.

⁴ اللائحة ٢-٧-٨ من المادة الثامنة من نفس المدونة.

وتوفير إمدادات كافية من المياه النظيفة لتغطية احتياجاتهم، هذه هي أهم الأحكام التي وردت بها المدونة لحماية وتأمين سلامة السفن والبحارة¹

المطلب الثاني

توصيات السلامة للسفن الصغيرة التي يبلغ طولها ١٢ مترًا أو أقل والسفن المكشوفة لعام ٢٠١٢

تُعد هذه المدونة بمثابة مرجع أساسي يسعى لتحسين معايير السلامة في قطاع صيد الأسماك، مع التركيز بشكل خاص على السفن التي يقل طولها الإجمالي عن ١٢ مترًا، يتم ذلك من خلال تعزيز الوعي بأهمية السلامة بين جميع الأطراف المعنية، سواء كانوا يعملون على متن السفن أو يشاركون في بنائها أو تشغيلها أو صيانتها، تجدر الإشارة إلى أن هذه المدونة تمثل إنجازاً بارزاً لمنظمة الأغذية والزراعة، بالتعاون مع منظمة العمل الدولية ومنظمة البحرية الدولية.²

هذا و تُحدد هذه المدونة المتطلبات القياسية التي يجب على السفينة استيفائها قبل تسجيلها كسفينة صيد تجارية، فضلاً عن المساحات التي يجب أن تخضع لها السفينة لإثبات امتثالها لهذه المعايير، بعبارة أخرى، تحدد الحد الأدنى من المتطلبات التي يُتوقع أن تلتزم بها السفن للحصول على شهادة سفينة صيد صغيرة. تشمل هذه المتطلبات جوانب مختلفة مثل: البناء، السلامة من الماء والظروف الجوية، الاستقرار، الآلات والمعدات الكهربائية، الحماية من الحرائق (الكشف والإطفاء)، حماية أفراد الطاقم، الأجهزة المنقذة للحياة، إجراءات الطوارئ، معدات الملاحة والراديو، أماكن إقامة الطاقم، عمليات التفتيش على السفينة، فضلاً عن ذلك، تُحدد الأسباب التي قد تؤدي إلى تعليق أو إلغاء شهادة سفينة الصيد الصغيرة، مع الإشارة إلى أن صلاحية هذه الشهادة تمتد حتى خمس سنوات.³

¹ اللائحة ١-٩-٨ من المادة الثامنة من نفس المدونة.

² the code of practice for the safety of small fishing vessels of less than 15m length overall, online search publication, on the link below, <https://www.gov.uk/government/publications> ، 5:10 تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/٦/٤ وقت الزيارة

³ regulations on vessels of less than 24m carrying 12 passengers or less, online search publication, on the link below, <https://www.sdir.no/en/shipping/legislation/directives/regulations-on-vessels-of-less-than-24-metres-carrying-12-passengers-or-less/>, 5:30 تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/٦/٤ وقت الزيارة

إن من أبرز ما جاءت به هذه المدونة في مجال حماية العاملين في قطاع الصيد البحري، هو التركيز على حماية الأفراد من الحرائق والعمل على الكشف عنها وإخمادها. يتم ذلك من خلال تحديد الحد الأدنى من متطلبات الحماية من الحرائق، واكتشافها، وإخمادها، بهدف تقليل احتمالية نشوب الحرائق، وفي حالة حدوثها، ضمان اكتشافها السريع وتوفير المعدات اللازمة في مواقع مناسبة للمكافحة، بناءً على ذلك، يُمنع وضع غرف التفتيش أو الفتحات الأخرى لخزانات زيت الوقود داخل غرف الإقامة، يجب أيضاً الالتزام بصيانة هذه الأجهزة بشكل دوري، لتعزيز الحماية من الحرائق، يجب تثبيت تركيبات التدفئة في مواضعها المخصصة، وتصنيعها بطريقة تقلل من مخاطر الحريق،¹

هذا ومن أجل تجنب نشوب الحرائق على متن السفينة، ينبغي تخزين أسطوانات الغاز القابلة للاشتعال بأمان في أماكن مخصصة، لحمايتها من أشعة الشمس والحرارة، فضلاً عن ذلك، يجب أن تُصنع الأنابيب المخصصة لنقل وتوصيل الغاز من مواد صلبة آمنة، يجب أن تحمل كل سفينة عدداً كافياً من طفايات الحريق (لا تقل عن اثنتين)، مع وضع إحداها بالقرب من الماكينة، يجب أن تكون هذه الطفايات من النوع والحجم المعتمدين من قبل السلطة المختصة، وأن تفي بمتطلبات الأداء التي تحددها هذه السلطة.²

علاوة على ذلك، تحدد هذه المدونة المتطلبات المتعلقة بحماية أفراد الطاقم من الحوادث، من خلال تحديد المخاطر المحتملة، ووضع التدابير اللازمة لتقدير هذه المخاطر، مع التركيز على عمليات بناء وتجهيز سفن الصيد، تتضمن هذه التدابير الإجراءات التالية حسب الأولوية: القضاء على المخاطر، السيطرة على المخاطر، ثم تقليلها من خلال توفير وسائل تصميم آمنة لأنظمة العمل على متن السفينة، وأخيراً، توفير معدات الحماية الشخصية، يجب أن يشارك أفراد الطاقم أنفسهم في تحديد الإجراءات اللازمة لمعالجة المخاطر.³

وأما من أجل تحقيق حماية فاعلة لأفراد الطاقم، يجب توفير الحماية المناسبة في المناطق التي يوجد بها خطر السقوط من خلال فتحات السطح. يجب توفير مقابض يدوية عند فتحات الهروب، ويجب

¹ اللائحة ١، ٢، ٣، ٥- من الفصل الخامس من مدونة السلامة للسفن الصغيرة التي يبلغ طولها ١٢ متراً أو أقل والسفن المكشوفة

² اللائحة ٥-٨ من الفصل الخامس من نفس المدونة.

³ اللائحة ٦-١ من الفصل السادس من نفس المدونة.

إغلاق هذه الفتحات بشكل تام عندما تكون السفينة في البحر، يجب أن تكون هذه المقابض والفتحات مطابقة لمعايير محددة، مثل الحجم والقوة، كما تحددها السلطات المختصة.¹

هذا و تحدد المدونة الأجهزة المخصصة لإنقاذ الأرواح، مثل معدات الطفو، والأجهزة القابلة للطفو والنفخ، وأجهزة الإطلاق والترتيب، وأجهزة التعويم الشخصي، بالإضافة إلى المواد العاكسة للضوء، وقوارب النجاة وغيرها من المعدات، تقع على عاتق السلطة المختصة مسؤولية الموافقة على هذه الأجهزة والأجهزة الجديدة المنقذة للحياة، وطلب إثبات فعاليتها، وإخضاعها للاختبارات اللازمة لضمان قدرتها على إنقاذ الأرواح يجب أن تكون هذه الأجهزة متاحة بسهولة في حالات الطوارئ، فضلاً عن ذلك، يجب أن تكون قوارب النجاة والأجهزة الخاصة بالإنزال في حالة جيدة وجاهزة للاستخدام الفوري، كما يجب توفير سترات نجاة من النوع المعتمد أو أجهزة تعويم شخصية، ووضعها في أماكن يسهل الوصول إليها.²

و أخيراً، تشير المدونة إلى بعض الإرشادات المتعلقة بالتدريب على السلامة في إجراءات الطوارئ، والتي تقع على عاتق السلطات المختصة. يشمل ذلك تدريب الأطقم بشكل كاف على واجباتهم في حالات الطوارئ، والعمل على تجنب الذعر في مثل هذه الحالات، يجب أن يشمل التدريب أنواع الطوارئ المحتملة، وأنواع أجهزة الإنقاذ المتوفرة على متن السفينة، والالتزام بمبادئ البقاء على قيد الحياة، وأهمية التدريب والتمارين، والتدريب على الإسعافات الأولية، والإجراءات الواجب اتخاذها للتعافي والعناية بالأشخاص الذين يسقطون في البحر، والإجراءات الواجب اتخاذها عند مغادرة السفينة، مثل ارتداء الملابس المناسبة وسترات النجاة.³

المطلب الثالث

المدونة المعنية بسلامة الصيادين، الجزء ألف "ممارسات الأمن والسلامة لريابنة السفن وأفراد الطاقم" والجزء باء "متطلبات الأمن والسلامة في بناء سفن الصيد وتجهيزها" لعام ٢٠٠٥

¹ اللائحة ٣-٦ من الفصل السادس من مدونة السلامة للسفن الصغيرة التي يبلغ طولها ١٢ متراً أو أقل والسفن المكشوفة.

² اللائحة ٥_٧ و ٧-٧ من الفصل السابع من نفس المدونة.

³ اللائحة ٢-٨ من الفصل الثامن من نفس المدونة.

هي مرشد يتألف من قسمين، يشير إلى الممارسات السليمة والأمنة للصيادين في القسم الأول، ومتطلبات السلامة والصحة لبناء وتجهيز سفن الصيد في القسم الثاني، وهي نتاج بارز لمنظمة الأغذية والزراعة، أعدت بالاشتراك مع منظمة العمل الدولية ومنظمة الملاحة الدولية، الهدف هو تنسيق الجهود في حماية العاملين في مجال الصيد البحري، وتنظيم العمل البحري بشكل عام، يتحقق ذلك عبر ممارسات السلامة التي يتبعها القبطان وبقية أفراد الطاقم، أو عبر معايير بناء السفن التي تضمن أداء العمل البحري بأمان ويسر.¹

إن القسم (أ) يقدم تفاصيل مهمة عن أفراد الطاقم، مثل التعليمات الخاصة بتدابير السلامة، وكيفية أداء العمل، بالإضافة إلى التدريب والتوعية بأهمية السلامة، والرعاية الصحية والطبية في صناعة صيد الأسماك، هذه الأحكام تنطبق على سفن الصيد بمختلف أحجامها، كما أنها تشمل قسماً مخصصاً للسفن المفتوحة والسفن ذات السطح التي يقل طولها عن ١٢ متراً.²

هذا ويتحقق كل ذلك من خلال وضع وتنفيذ استراتيجيات مناسبة، تهدف إلى رفع مستوى السلامة والصحة للصيادين وبقية أفراد الطاقم، وتحسين ظروف العمل في جميع عمليات الصيد، يتناول هذا الجزء أيضاً جمع وتحليل البيانات والمعلومات، لتحسين السلامة والصحة، وإجراء قوائم جرد وطنية لهذا القطاع، هذا يشمل الدراسات الاستقصائية الأساسية، مع التركيز على الموارد البشرية، لفهم أسباب الحوادث في البحر، وكذلك المشكلات والحلول ووضع استراتيجيات السلامة، وتقديم المشورة بشأن كيفية إدارة التغيير.³

وأما القسم (ب) من المدونة، فيهدف إلى تقديم معلومات عن تصميم وبناء وتجهيز سفن الصيد، الهدف هو تعزيز سلامة السفن وسلامة وصحة الطاقم، تجدر الإشارة إلى أن هذه المدونة ليست بديلاً

¹ المبادئ التوجيهية والقواعد/سلامة الصيد/ منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، بحث منشور على الانترنت على الرابط ادناه،

تاريخ <https://www.fao.org/fishing-safety/capacity-building/guidelines-and-codes/ar/>

الزيارة ٢٠٢٥/٦/٨ وقت الزيارة ٨:٢٥

² fishing safety, guidelines and codes, online search publication, on the link below, <https://www.fao.org/fishing-safety/capacity-building/guidelines-and-codes/en/>, تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/٦/٩ 1:16 وقت الزيارة

³ code of safety for fishermen and fishing vessels part A, published by international maritime organization, 2006, p51.

للقوانين واللوائح الوطنية، ولا تعد بديلاً لأحكام الصكوك الدولية الخاصة بسلامة سفن الصيد وأطقمها، رغم أنها قد تكون بمثابة دليل لمن يضعون هذه القوانين واللوائح.¹

وبناءً عليه، فقد أوضحت المدونة ضرورة تصميم وبناء السفن بما يلبي جميع المتطلبات الدقيقة المذكورة فيها، كما بينت الطرق التي يمكن من خلالها مكافحة الحرائق أثناء الرحلات البحرية، لحماية الأرواح في البحار، تشمل هذه الطرق تركيب أنظمة رش أوتوماتيكية، أو أنظمة إنذار لاكتشاف الحرائق والتعامل معها في جميع الأماكن التي يحتمل نشوب حريق فيها، كما أشارت المدونة إلى ضرورة أن تكون الفواصل بين أقسام السفينة مصنوعة من الفولاذ أو أي مادة مماثلة، وأن تكون معزولة بمادة غير قابلة للاشتعال، لتجنب انتشار الحريق.²

الخاتمة:

في أعقاب بحثٍ مُعمّقٍ لدور الهيئات الأممية في صون حقوق العمال في مجال الصيد، تُبين الآتي:
أولاً: المخرجات

1. للهيئات الدولية، ومن ضمنها منظمة العمل الدولية و"الفاو"، دور حيوي في صياغة الضوابط والمعايير والتشريعات التي تحمي حقوق العاملين في هذا الميدان.
 2. لا تزال الهوة قائمة بين النصوص القانونية المُقرّة دولياً والتطبيق الميداني على أرض الواقع، بالأخص في الدول ذات النمو الاقتصادي المتدني.
 3. الأحوال الصعبة التي يواجهها العاملون في هذه الصناعة، كطول ساعات العمل، والتعرض لمخاطر البحر، وضعف الحماية القانونية، تتطلب تدخلاً أكبر وأكثر تأثيراً.
- ثانياً: المقترحات

1. ينبغي توثيق التعاون بين الدول والهيئات الدولية لضمان تطبيق الاتفاقيات الخاصة بحقوق عمال الصيد.
2. تقديم الدعم الفني والمالي للدول النامية لتحسين بيئة العمل في هذا القطاع.

¹ المبادئ التوجيهية والقواعد/سلامة الصيد/ منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، مرجع سابق.

² code of safety for fishermen and fishing vessels safety and health requirements for the construction and equipment of fishing vessels, part B safety and health requirements for the construction and equipment of fishing vessels, by IMO, 2005, p48.

٣. توعية عمال الصيد المستمرة بحقوقهم، وتوفير قنوات واضحة لتقديم الشكاوى والانتصاف.
٤. تشجيع الدول على التصديق على الاتفاقيات الدولية المتصلة بعمال الصيد، مثل اتفاقية العمل في قطاع الصيد رقم ١٨٨ لسنة ٢٠٠٧.

المصادر والمراجع:

- ١ الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS ام الاتفاقيات وأولى منجزات المنظمة البحرية الدولية، بحث منشور على الانترنت على الرابط ادناه، <https://www.aldouman.com/articles/>، تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/٦/٣ وقت الزيارة ٩:٤٠
- ٢ اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة في روما في ١٠ آذار/ مارس ١٩٨٨ وذلك من أجل قمع جميع أنواع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد السفن او طاقمها او ركابها.
- ٣ البروتوكول الاول بروتوكول قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة الموجودة في الجرف القاري ١٩٩٢ الملحق باتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة الدولية
- ٤ البروتوكول الثاني لاتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ٢٠٠٥
- ٥ اتفاقية كيب تاون ٢٠١٢ والتي تم انعقادها من قبل المنظمة البحرية الدولية وذلك من اجل تعزيز الحماية للسفن البحرية ولسلامة طواقمها اثناء الإبحار.
- ٦ حسام حميد شهاب المشهداني، التعاون الدولي في مكافحة جريمة القرصنة البحرية، ط١، القاهرة، دار النهضة العربية، ٢٠١٩، ص٢١٣.
- ٧ حسام حميد شهاب المشهداني، المرجع السابق، ص ٢١٣.
- ٨ السلوك بشأن الصيد الرشيد منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة روما، ١٩٩٥ بحث منشور على الانترنت، على الرابط ادناه، <https://www.fao.org/3/v9878a/v9878a00.htm>، تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/٦/٢، وقت الزيارة ٧:٥٣
- ٩ مدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد لسنة ١٩٩٥.
- ١٠ مدونة السلامة للسفن الصغيرة التي يبلغ طولها ١٢ مترا أو أقل والسفن المكشوفة
- ١١ المبادئ التوجيهية والقواعد/سلامة الصيد/ منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، بحث منشور على الانترنت على الرابط ادناه، <https://www.fao.org/fishing-safety/capacity-building/guidelines-and-codes/ar/>، تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/٦/٨ وقت الزيارة ٨:٢٥

- 12 international convention for the safety of life at sea solas convention, online search publication, on the link below, <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/08/8-03/safety-life.xml> ، تاريخ الزيارة 2:51 وقت الزيارة ٢٠٢٥/٦/٣
- 13 international convention for the safety of life at sea SOLAS, 1974 online search publication, on the link below, <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-SOLAS,-1974.aspx>, تاريخ الزيارة 3:1٠ وقت الزيارة 3/٦/202٥
- 14 the cape town agreement explained, how one international treaty could combat illegal fishing and save lives, online search publication, on the link below, <https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/issue-briefs/2018/10/the-cape-town-agreement-explained>, تاريخ الزيارة 9:45 وقت الزيارة ٢٠٢٥/٦/٤
- 15 cape town agreement “saving lives through enhancement of fishing vessel safety”.
- 16 thomas traschler, principles of implementation a comparative analysis of the cape town conventions remedies, Harris Manchester college, trinity, 2017, p 78.
- 17 malivina halbestram, terrorism on the high seas: the Achilles lauro, piracy and the IMO convention on maritime safety, the American society of international law, 2009, p291.
- 18 the code of practice for the safety of small fishing vessels of less than 15m length overall, online search publication, on the link below, <https://www.gov.uk/government/publications> تاريخ الزيارة 5:10 وقت الزيارة ٢٠٢٥/٦/٤
- 19 regulations on vessels of less than 24m carrying 12 passengers or less, online search publication, on the link below, <https://www.sdir.no/en/shipping/legislation/directives/regulations-on-vessels-of-less-than-24-metres-carrying-12-passengers-or-less/> تاريخ الزيارة 5:30 وقت الزيارة ٢٠٢٥/٦/٤
- 20 guidance on addressing child labour in fisheries and aquaculture, online search publication, on the link below, <https://reliefweb.int/report/world/guidance-addressing-child-labour-fisheries-and-aquaculture>
- 21 tool/ guidelines & methodologies guidance on addressing child labour in fisheries and aquaculture, online search publication, on the link below, <https://www.fao.org/policy-support/tools-and-publications/resources-details/en/c/1207202/>, تاريخ الزيارة 11:30 وقت الزيارة ٢٠٢٥/٦/٥
- 22 pernd seiffert, FAO on good practices for addressing child labour in agriculture, 2011, p 58.
- 23 eliminating child labour in fisheries and aquaculture promoting decent work and sustainable fish value chains, food and agriculture organization of the united nations.
- 24 fishing safety, guidelines and codes, online search publication, on the link below, <https://www.fao.org/fishing-safety/capacity-building/guidelines-and-codes/en/>, تاريخ الزيارة 11:16 وقت الزيارة ٢٠٢٥/٦/٩
- 25 code of safety for fishermen and fishing vessels part A, published by international maritime organization, 2006, p51.
- 26 code of safety for fishermen and fishing vessels safety and health requirements for the construction and equipment of fishing vessels, part B safety and health requirements for the construction and equipment of fishing vessels, by IMO, 2005, p48.

References

- 1 The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), the mother of all conventions and the first achievement of the International Maritime Organization (IMO), is a research paper published online at the link below: <https://www.aldouman.com/articles/>, date of visit: ٣/٦/202٥, time of visit: 9:40 AM
- 2 The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, signed in Rome on 10 March 1988, for the suppression of all types of unlawful acts against ships, their crews, or passengers.
- 3 Protocol I, the 1992 Protocol to the 1992 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of International Navigation.
- 4 Protocol II to the 2005 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation.
- 5 the Cape Town Convention ٢٠١٢, which was concluded by the International Maritime Organization to enhance the protection of seagoing vessels and the safety of their crews at sea.
- 6 Hussam Hamid Shihab Al-Mashhadani, International Cooperation in Combating the Crime of Piracy at Sea, 1st ed., Cairo, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, 2019, p. 213.
- 7 Hussam Hamid Shihab Al-Mashhadani, previous reference, p. 213.
- 8 Conduct for Responsible Fisheries, Food and Agriculture Organization of the United Nations, Rome, 1995. Research published online at the link below: <https://www.fao.org/3/v9878a/v9878a00.htm>, date of visit: 2/٦/202٥, time of visit: 7:53 AM
- 9 Regulation 4-3-8 of Article VIII of the 1995 Code of Conduct for Responsible Fisheries.
- 10 Regulation 3-6 of Chapter VI of the Safety Code for Small Vessels of 12 meters or less in length and Vessels with Draught

11 Guidelines and Codes/Fishing Safety/Food and Agriculture Organization of the United Nations, research published online at the link below,

<https://www.fao.org/fishing-safety/capacity-building/guidelines-and-codes/ar/>,
date of visit ٢/٦/202٥ • Time of visit

12 international convention for the safety of life at sea solas convention, online search publication, on the link below,

<https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/08/8-03/safety-life.xml> ، تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/٦/٨ وقت الزيارة 2:51

13 the cape town agreement explained, how one international treaty could combat illegal fishing and save lives, online search publication, on the link below,

<https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/issue-briefs/2018/10/the-cape-town-agreement-explained> ، تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/٦/٣ ، وقت الزيارة 9:45

14 the cape town agreement explained, how one international treaty could combat

15 cape town agreement “saving lives through enhancement of fishing vessel safety”.

16 thomas traschler, principles of implementation a comparative analysis of the cape town conventions remedies, Harris Manchester college, trinity, 2017, p 78.

17 malivina halbestram, terrorism on the high seas: the Achilles lauro, piracy and the IMO convention on maritime safety, the American society of international law, 2009, p291.

18 the code of practice for the safety of small fishing vessels of less than 15m length overall, online search publication, on the link below, <https://www.gov.uk/government/publications> ، تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/٦/٤ وقت الزيارة 5:10

19 regulations on vessels of less than 24m carrying 12 passengers or less, online search publication, on the link below,

<https://www.sdir.no/en/shipping/legislation/directives/regulations-on-vessels-of-less-than-24-metres-carrying-12-passengers-or-less/>, تاريخ الزيارة

وقت الزيارة ٢٠٢٥/٦/٤5:30

20 guidance on addressing child labour in fisheries and aquaculture, online search publication, on the link below,

<https://reliefweb.int/report/world/guidance-addressing-child-labour-fisheries-and-aquaculture>

21 tool/ guidelines & methodologies guidance on addressing child labour in fisheries and aquaculture, online search publication, on the link below,

<https://www.fao.org/policy-support/tools-and-publications/resources-details/en/c/1207202/>, تاريخ الزيارة ٢٠٢٦/٦/٥، وقت الزيارة 11:30

22 pernd seiffert, FAO on good practices for addressing child labour in agriculture, 2011, p 58.

23 eliminating child labour in fisheries and aquaculture promoting decent work and sustainable fish value chains, food and agriculture organization of the united nations.

24 fishing safety, guidelines and codes, online search publication, on the link below, <https://www.fao.org/fishing-safety/capacity-building/guidelines-and-codes/en/>,

تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/٦/٩ وقت الزيارة 1:16

25 code of safety for fishermen and fishing vessels part A, published by international maritime organization, 2006, p51.

26 code of safety for fishermen and fishing vessels safety and health requirements for the construction and equipment of fishing vessels, part B safety and health requirements for the construction and equipment of fishing vessels, by IMO, 2005, p48.