

المرفق 16

الخطوط التوجيهية لمساعدة السلطات المختصة على تنفيذ الجزء باء من مدونة السلامة للصيادين وسفن الصيد والخطوط التوجيهية الطوعية بشأن تصميم وبناء وتجهيز سفن الصيد الصغيرة وتدابير السلامة المستصوبة لمراكب الصيد ذوات السطوح التي يقل طولها عن 12 متراً ومراكب الصيد المكشوفة

المحتويات

تمهيد	
مقدمة	
الفصل 1	الصكوك
الفصل 2	المتطلبات الإدارية
الفصل 3	الآثار القانونية
الفصل 4	بناء القدرات
الفصل 5	ضمان التقيد بالمتطلبات الوطنية
الفصل 6	سلامة التشغيل
الفصل 7	الفهم المشترك للأحكام والمصطلحات التقنية الواردة في الصكوك
الفصل 8	العنصر البشري على متن سفن الصيد
المرفق 1	تقييم الاحتياجات لخدمات معاينة سفن الصيد وتفقدتها
المرفق 2	مثال على شهادة السلامة
المرفق 3	أمثلة على قوائم المراجعة المتعلقة بالمعاينات
المرفق 4	مثال على قائمة مراجعة متعلقة بعملية تفقد
المرفق 5	قطاع بناء السفن والمراكب
المرفق 6	مدونة سلوك لخبير تفقد سفن الصيد الصغيرة
المرفق 7	أمثلة على الاتفاقات الدولية ذات الصلة بسفن الصيد ، الملزمة والطوعية على حدّ سواء
المرفق 8	قائمة مشروحة بالمطبوعات ذات الصلة بسفن الصيد

تمهيد

أدركت منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (منظمة الفاو) الحاجة إلى النظر في سلامة سفن الصيد مطلع الخمسينات من القرن العشرين ، علاوة على المناشآت في هذا الخصوص من قبل المعماريين البحريين والقطاع البحري والصيادين ؛ وجرى بذل جهود ضخمة في تصميم سفن الصيد وسلامتها ، ولاسيما سفن الصيد الصغيرة . وفي الستينات من القرن العشرين ، أُعدت مدونة السلامة للصيادين وسفن الصيد (المشار إليها في ما يلي باسم "المدونة") بالتعاون بين منظمة العمل الدولية (ILO) والمنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة الفاو . وأنجزت الخطوط التوجيهية الطوعية بشأن تصميم وبناء وتجهيز سفن الصيد الصغيرة (المشار إليها في ما يلي باسم "الخطوط التوجيهية الطوعية") في عام 1982 .

وعند اعتماد بروتوكول توريمولينوس لعام 1993 المتعلق باتفاقية توريمولينوس الدولية لسلامة سفن الصيد لعام 1977 ، رأى المؤتمر أن الحاجة تستدعي استعراض المدونة . ونتيجة لذلك ، اضطلعت المنظمة البحرية الدولية بهذا الاستعراض ودعت منظمة العمل الدولية ومنظمة الفاو إلى المشاركة في هذه العملية ، وقررت في الوقت نفسه أن تستعرض الخطوط التوجيهية الطوعية .

وفي أعقاب إنجاز استعراض المدونة والخطوط التوجيهية الطوعية ، أقرت لجنة السلامة البحرية (MSC) النصين المنقحين في دورتها التاسعة والسبعين (1 إلى 10 كانون الأول/ديسمبر 2004) . وبعد ذلك ، رحبت منظمة الفاو في الدورة السادسة والعشرين التي عقدتها لجنة مصائد الأسماك التابعة لها في شهر آذار/مارس 2005 بالتقنيات وأوصت المنظمة البحرية الدولية بأن تنشر هذه الوثائق بأسرع وقت ممكن . وأقر مجلس إدارة منظمة العمل الدولية لاحقاً أيضاً النصوص المنقحة في دورته 293 التي عقدها في شهر حزيران/يونيو 2005 .

ووافقت لجنة السلامة البحرية في دورتها التاسعة والسبعين على الاقتراح الذي تقدمت به منظمة الفاو بإدراج بند جديد ذي أولوية عالية في برنامج عمل اللجنة الفرعية للاتزان وخطوط التحميل وخطوط التجهيز لسلامة سفن الصيد (SLF) عنوانه "سلامة سفن الصيد الصغيرة" بغية إعداد توصيات تتناول سلامة سفن الصيد الصغيرة التي يقل طولها عن 12 متراً ومراكب الصيد المكشوفة ، إذ أن غالبية الوفيات في قطاع صيد الأسماك تحدث على متن هذه السفن .

وعلى أثر الانتهاء من إعداد تدابير السلامة المستصوبة لمراكب الصيد ذوات السطوح التي يقل طولها عن 12 متراً ومراكب الصيد المكشوفة (المشار إليها في ما يلي باسم "تدابير السلامة المستصوبة") ، أقرتها لجنة السلامة البحرية في دورتها السابعة والثمانين (12 إلى 21 أيار/مايو 2010) . وأقر مجلس إدارة منظمة العمل الدولية تدابير السلامة المستصوبة في دورته 309 التي عقدها في شهر تشرين الثاني/نوفمبر 2010 . وبعد ذلك ، رحبت منظمة الفاو بهذه التدابير في الدورة التاسعة والعشرين التي عقدتها لجنة مصائد الأسماك التابعة لها (31 كانون الثاني/يناير إلى 4 شباط/فبراير 2011) وأوصت المنظمة البحرية الدولية بأن تنشرها بأسرع وقت ممكن .

وفي عام 2007 ، اعتمدت منظمة العمل الدولية اتفاقية العمل في قطاع صيد الأسماك (رقم 188) والتوصية رقم 199 المصاحبة لها . وهما صكّان شاملان يتناولان جوانب عديدة من العمل على متن سفن الصيد ، بما في ذلك مسائل من قبيل الإجازة الطبية والتطبيق وساعات الراحة وأماكن معيشة أفراد الطاقم والطعام والوجبات والسلامة والصحة في العمل والرعاية الطبية في البحر والضمان الاجتماعي والمسؤولية عن الإصابات والوفيات . ويشدّد هذان الصكّان أيضاً على أهمية التشاور مع مالكي سفن الصيد وممثلي الصيادين عند صياغة القوانين واللوائح وإعداد التدابير الأخرى المتعلقة بالسلامة والصحة في قطاع صيد الأسماك . وللمتطلبات المتعلقة بشكل خاص بأماكن المعيشة تأثير مباشر في تصميم وبناء سفن صيد جديدة وفي السفن الموجودة التي يتم فيها إعادة بناء أماكن المعيشة أو إخضاعها لتغييرات ملحوظة .

وأثناء إعداد تدابير السلامة المستصوبة ، جرى كذلك إدراك الحاجة الملحة إلى تقديم المساعدة في تنفيذها . وبالتالي ، أقرت لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة والثمانين إعداد خطوط توجيهية لمساعدة السلطات المختصة في إدراج المدونة والخطوط التوجيهية الطوعية وتدابير السلامة المستصوبة في تشريعاتها المحلية و/أو مدونات الممارسات السليمة التي تعمل بها ، أو تنفيذ تدابير أخرى بالتشاور مع كافة الجهات المعنية في قطاع صيد الأسماك .

وعقدت منظمة الفاو اجتماعاً تشاورياً للخبراء بشأن أفضل الممارسات في قطاع صيد الأسماك المتعلقة بالسلامة في البحر في الفترة من 10 إلى 13 تشرين الثاني/نوفمبر 2008 ، بمشاركة منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية ، بغية صياغة مسودة مخطط عام لخطوط توجيهية تناول أفضل الممارسات هذه . وجرى التشديد خلال الاجتماع التشاوري على ضرورة أن تضمن الخطوط التوجيهية اتباع نهج شمولي بحيث تتناول بصورة جامعة كافة الجوانب التي تؤثر في السلامة ، وعلى أنه ينبغي إيلاء أولوية عالية للتوعية بأهمية المسائل المتعلقة بالسلامة . ولا بد أن تأخذ الخطوط التوجيهية بشأن أفضل الممارسات في الاعتبار حصيلة الاجتماعات الإقليمية بشأن السلامة في البحر التي عقدتها منظمة الفاو ، فضلاً عن الصكوك التي وضعتها منظمة الفاو ومنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية التي تتصل بالسلامة والصحة في قطاع صيد الأسماك .

ويتوجّه هذه الخطوط التوجيهية إلى الوزارات المسؤولة عن الشؤون البحرية والعمال وصيد الأسماك وأي وزارة أخرى ذات صلة بذلك عندما يُتخذ قرار بتنفيذ الجزء باء من المدونة و/أو الخطوط التوجيهية الطوعية و/أو تدابير السلامة المستصوبة . وفي حين لا يُقصد من هذه الخطوط التوجيهية فرض قواعد محددة لتعزيز السلامة ، فإنها تسعى إلى التوعية بمجموعة واسعة النطاق من المسائل التي يتعين تناولها بطريقة شمولية وفعّالة وتقديم الإرشادات بشأنها . وعلاوة عن ذلك ، يؤمّل أن تُبرز الحاجة إلى خلق بيئة تتمكن في إطارها قطاعات صيد الأسماك ومالكي سفن الصيد ومشغليها وربابنتها من استخدام الخيارات والأدوات المتوافرة لتعزيز السلامة في البحر في قطاع صيد الأسماك .

وفي أعقاب إنجاز الخطوط التوجيهية لمساعدة السلطات المختصة على تنفيذ الجزء باء من مدونة السلامة للصيادين وسفن الصيد والخطوط التوجيهية الطوعية بشأن تصميم وبناء وتجهيز سفن الصيد الصغيرة وتدابير السلامة المستصوبة لمراكب الصيد ذوات السطوح التي يقلّ طولها عن 12 متراً ومراكب الصيد المكشوفة (المشار إليها في ما يلي باسم "الخطوط التوجيهية بشأن التنفيذ") ، أقرتها لجنة السلامة البحرية في دورتها التاسعة والثمانين (11 إلى 20 أيار/مايو 2011) . [ويعد ذلك ، رحبت منظمة الفاو في الدورة [.....] التي عقدتها لجنة مصائد الأسماك التابعة لها [في شهر] بالخطوط التوجيهية بشأن التنفيذ وأوصت المنظمة البحرية الدولية بأن تنشرها بأسرع وقت ممكن . وأقرها مجلس إدارة منظمة العمل الدولية لاحقاً في دورته [.....] التي عقدها في شهر] .

مقدمة

1 ما برحت صفة المهنة الخطرة ، إن لم تكن الأكثر خطورة في العالم تُطلق على صيد الأسماك . ففي عام 1999 ، أشارت التقديرات إلى وقوع 24 000 حادثة وفاة سنوياً حصلت غالبيتها على متن مراكب صغيرة . وعند إعداد هذه الخطوط التوجيهية ، أشارت التقديرات أيضاً إلى أن هناك ما يقارب 4 ملايين سفينة صيد تعمل في أرجاء العالم ، منها 1,3 مليون مركب ذو سطح يقل طول 96 % منها على الأرجح عن 24 متراً و 2,7 مليون مركب مكشوف 1,7 مليون منها على الأقل غير مجهز بمحرك ميكانيكي ، مما يدل على أهمية اتخاذ إجراءات لتعزيز سلامة المراكب الصغيرة هذه .

2 ويتسم قطاع صيد الأسماك بانعدام ثقافة السلامة فيه . وهناك عوامل عديدة أدت إلى ذلك ، منها أن الدخل مرتبط فقط بحجم المصيد ؛ وانعدام التدريب والتعليم ؛ وانتشار الفقر ؛ وتقادم التشريعات ؛ وتكلفة السلامة التي تُعتبر مرتفعة في قطاع يعاني من تناقص كميات المصيد والتزايد المتواصل في التكاليف التي يتحملها الصيادون . واعتماد إطار تنظيمي ما هو إلا وسيلة من الوسائل لغرس ثقافة السلامة ؛ "فالتغيير الدائم والأكثر فعالية لن يحدث إلا عندما يتقبل قطاع صيد الأسماك نفسه الحاجة إلى ثقافة للسلامة ما برح يتهرّب منها" .

3 وعلاوة على إقامة إطار تنظيمي ، هناك إجراءات أخرى يمكن اعتبارها جزءاً من برنامج شامل للسلامة . فعلى سبيل المثال ، ينبغي عقد حلقات دراسية على مستوى عالٍ وعلى صعيد المجتمعات المحلية على حدٍ سواء تركز على التوعية بالسلامة والارتقاء بمستويات التدريب والتعليم ومعالجة مسألة ضمان التطبيق الأدنى لمختلف فئات سفن الصيد وأنواعها .

4 ويكتسب التعاون والتنسيق بين الإدارات الحكومية المسؤولة عن الشؤون البحرية وصيد الأسماك أهمية بالغة ، ولاسيما حينما تتقاسم هذه الإدارات المسؤوليات عن سلامة سفن الصيد بموجب القوانين ذات الصلة بذلك . وفي معرض معالجة مسائل إدارة الثروة السمكية ، ينبغي على القرارات المتخذة أن تراعي أيضاً التأثير الذي يمكن أن ينجم عنها في ما يتعلق بالسلامة في قطاع صيد الأسماك .

5 ويمكن الاستفادة من دروس قيّمة بشأن كيفية تعزيز أحوال العمل وظروفه من قطاعات أخرى وخبراء في السلامة والصحة المهنيين والاختصاصات ذات الصلة بذلك . وينبغي على الإدارة (الإدارات) المسؤولة عن تعزيز سلامة السفن والأطقم أن تعمل ، حينما يكون ذلك عملياً ، على الاستفادة من هذه الخبرة والمعرفة في سعيها لتطوير تصميم المراكب وعندما تشرف على تركيب تجهيزات جديدة . وينبغي ألا يتم التغاضي عن أهمية جعل المراكب آمنة فحسب ، بل أيضاً صحية ومقبولة من الأطقم .

6 وبالتالي ، ترمي هذه الخطوط التوجيهية إلى مساعدة الإدارات البحرية و/أو الوزارات المسؤولة عن صيد الأسماك على إقامة أو تعزيز نظام يؤمن تنفيذ الجزء بآ من المدونة والخطوط التوجيهية الطوعية وتدابير السلامة المستنوبة من منظور عملي . ويغية ضمان اتباع نهج شمولي ، تتناول هذه الخطوط التوجيهية مواضيع من قبيل سلامة التشغيل والعنصر البشري ، ويُلفت انتباه القارئ أيضاً إلى الجزء ألف من مدونة السلامة للصيادين وسفن الصيد . وتشمل الخطوط التوجيهية مجالات على النحو التالي :

1. رسم إستراتيجية للسلامة ؛
2. الآثار القانونية ؛
3. المتطلبات الإدارية ؛
4. بناء القدرات ؛
5. تدريب أفراد الطاقم ؛
6. إنفاذ اللوائح ؛
7. سلامة التشغيل .

7 وأي إشارة في هذه الخطوط التوجيهية إلى "الصكوك" تعني الجزء بآء من مدونة السلامة للصيد وسفن الصيد والخطوط التوجيهية الطوعية بشأن تصميم وبناء وتجهيز سفن الصيد الصغيرة وتدابير السلامة المستتوية لمراكب الصيد ذوات السطوح التي يقل طولها عن 12 متراً ومراكب الصيد المكشوفة .

8 وتحمل المصطلحات المستخدمة في هذه الخطوط التوجيهية ، بوجه عام ، المعنى نفسه الذي تحمله المصطلحات المستخدمة في الصكوك . والتعريفات التالية مهمة لأغراض هذه الخطوط التوجيهية وهي مدرجة أدناه . لذا ، ما لم يُنصَّ على خلاف ذلك :

1.8 *المعتمدة* : يعني المعتمدة من قبل السلطة المختصة .

2.8 *السلطة المختصة* : هي حكومة الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها . ويجوز للسلطة المختصة أن تفوض مهام معينة إلى كيانات تخولها وتعتبرها مؤهلة بما فيه الكفاية للاضطلاع بتلك المهام .

3.8 *الطاقم* : يعني الريان وجميع الأشخاص العاملين أو المستخدمين بأي شكل من الأشكال على متن السفينة في عمل يتعلق بتلك السفينة .

4.8 *السفينة الموجودة* : هي أي سفينة صيد لا تتدرج في عداد السفن الجديدة .

5.8 *سفينة الصيد* (المشار إليها في ما يلي بالسفينة) : هي أي سفينة تُستخدم تجارياً لصيد الأسماك أو الحيتان أو عجول البحر أو فيلة البحر أو أي أحياء بحرية أخرى .

6.8 *خبير تفقد سفن الصيد* : هو موظف معين تابع لإدارة بحرية أو إدارة مسؤولية عن شؤون صيد الأسماك بغض النظر عن مرتبته .

7.8 *تفقد سفينة صيد* : هي عملية التفقد التي يتم القيام بها لضمان استيفاء أحكام قوانين النقل البحري و/أو العمل و/أو صيد الأسماك .

8.8 *الطول* : ينبغي أن يُعتبر أنه يساوي 96 % من مجموع الطول على خط الماء عند نسبة 85 % من العمق الأدنى ، أو الطول من الجانب الأمامي من المقدمة إلى محور عاصد الدفة على خط الماء المذكور ، إن كان ذلك أكبر . وفي السفن المصممة بميل في الصالب ، ينبغي أن يكون خط الماء الذي يقاس عليه هذا الطول موازياً لخط الماء التصميمي .

9.8 *الطول الكلي (LOA)* : ينبغي اعتباره على أنه المسافة في خط مستقيم موازٍ لخط الماء التصميمي بين أقصى نقطة في المقدمة والنقطة الأقرب للمؤخرة .

10.8 *سفينة جديدة* : هي سفينة مَدَّ صالبتها أو كان في مرحلة مماثلة من البناء في تاريخ اعتماد الصكوك المنصوصة عليها في الفصل 1 أو بعد ذلك التاريخ .

11.8 *المنظمة* : هي المنظمة البحرية الدولية .

12.8 *المالك* : هي أي شخص أو كيان يتحمل مسؤولية تشغيل السفينة .

13.8 *الهيئة المعتمدة* : هي الهيئة التي تستوفي الشروط ذات الصلة بذلك التي ينص عليها الخطوط التوجيهية لتفويض الهيئات العاملة نيابة عن الإدارات (القرار (A.739(18) .

14.8 *الريان* : هو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة .

15.8 *خبير المعاينة* : في هذه الخطوط التوجيهية ، هو موظف تابع لهيئة تصنيف السفينة ، أو شخص معيّن بوصفه خبير معاينة لا حصري من قبل هيئة لتصنيف السفن ، أو شخص معيّن من قبل وكيل لويدز ، أو شخص معتمد من قبل هيئة مهنية بوصفه خبير معاينة سفن .

16.8 *سفينة لا بحورة* : هي سفينة يقلّ مستوى بندها أو آلاتها أو تجهيزاتها أو سلامتها التشغيلية بشكل ملحوظ عن المستوى المحدد في أحكام قوانين النقل البحري و/أو صيد الأسماك في ما يتصل بمعايير إنشاءات السلامة لسفينة صيد وتجهيزاتها للسلامة ومعدات تشغيلها .

الفصل 1

الصكوك

1.1 الغرض

ترمي هذه الخطوط التوجيهية إلى مساعدة السلطات المختصة في إنفاذ أحكام الصكوك (انظر الفقرة 7 من المقدمة) .

2.1 الجزء باء من المدونة

1.2.1 يتمثل الغرض من الجزء باء من المدونة في إتاحة معلومات عن تصميم سفن الصيد وبنائها وتجهيزها بغية تعزيز سلامتها وسلامة وصحة الأطقم . والمدونة ليست بديلاً عن القوانين واللوائح الوطنية ولا عن الأحكام الواردة في الصكوك الدولية عن سلامة سفن الصيد وأطقمها ، مع أنه يمكن استخدامها دليلاً يسترشد به المعنيون بتأطير هذه القوانين واللوائح الوطنية . والمدونة طوعية ، وهي أوسع نطاقاً من بروتوكول توريمولينوس لعام 1993* . وترد في هذا الجزء فقط المتطلبات الدنيا الكفيلة بضمان سلامة سفن الصيد وسلامة أفراد الأطقم وصحتهم في ما يتعلق بسفن الصيد التي يبلغ طولها 24 متراً فأكثر . وحري بكل سلطة مختصة أن تتخذ كافة التدابير الممكنة لتعزيز سلامة السفن المعنية .

2.2.1 وتجدر الإشارة إلى أن بعض أقسام الجزء باء من المدونة تُحيل إلى المعايير الدنيا الواردة في أحكام بروتوكول توريمولينوس لعام 1993 . ونتيجة لذلك ، تُعتبر هذه المعايير ، حيثما يُشار إليها ، الحد الأدنى من المعايير المقبولة في ما يتصل بفئات السفن ، على النحو المنصوص عليه في البروتوكول ، ولأغراض انطباق الجزء باء من المدونة .

3.2.1 وعلاوة على ذلك ، تجدر الإشارة أيضاً إلى أن المعايير أو الخطوط التوجيهية الإقليمية الموحدة التي قُدمت إلى المنظمة البحرية الدولية ، على النحو الذي تنصّ عليه الفقرتان (4) و (5) من المادة 3 من البروتوكول في ما يتعلق بسفن الصيد المسجلة التي تعمل في هذه المناطق ، تعلق على الفصول IV و V و VII و IX من الجزء باء من المدونة . أما بالنسبة لجميع سفن الصيد الأخرى التي يبلغ طولها 24 متراً فأكثر ولكنه يقل عن 45 متراً والمسجلة في هذه المناطق ولكنها تعمل ، أو من المقرر أن تعمل ، خارج المنطقة ، فينبغي توجيه الاهتمام إلى أحكام الجزء باء من المدونة .

4.2.1 وبالإضافة إلى ذلك ، وما لم يُنصّ على خلاف ذلك ، تنطبق أحكام الجزء باء من المدونة على سفن الصيد الجديدة ذوات السطوح التي يبلغ طولها 24 متراً فأكثر . بيد أنه حري بالسلطة المختصة ، حتى وإن لم يُنصّ على خلاف ذلك ، أن تطبق هذه الأحكام ، بالقدر المعقول والعملي ، على سفن الصيد الحالية ذوات السطوح .

5.2.1 ولا تنطبق أحكام الجزء باء من المدونة على سفن الصيد التي تُستخدم لأغراض الرياضة أو الترفيه أو تجهيز الأسماك .

6.2.1 إذا تبين بوضوح من التجربة المكتسبة من التشغيل وجود مبررات تسوغ عدم التقيد بالأحكام الواردة في هذا الجزء من المدونة أو عدم تطبيق هذا الجزء من المدونة على أي منطقة تشغيل أخرى مكافئة لأي سفينة يشملها هذا الجزء من المدونة ، يجوز للسلطة المختصة أن تسمح بما يتناسب من استعاضات أو تعديلات على هذا الجزء من المدونة .

3.1 الخطوط التوجيهية الطوعية

1.3.1 يكمن الغرض من الخطوط التوجيهية الطوعية في إتاحة معلومات عن تصميم سفن الصيد الصغيرة وبنائها وتجهيزها بغية تعزيز سلامتها وسلامة أفراد الأطقم وصحتهم . وهي ليست بديلاً عن القوانين واللوائح الوطنية ، ولكن يمكن استخدامها دليلاً يسترشد به المعنيون بتأطير هذه القوانين واللوائح الوطنية . وحري بكل سلطة مختصة مسؤولة عن سلامة

* بروتوكول توريمولينوس لعام 1993 المتعلق باتفاقية توريمولينوس الدولية لسلامة سفن الصيد لعام 1977 .

سفن الصيد أن تضمن تكييف أحكام الخطوط التوجيهية الطوعية مع المتطلبات الخاصة بها ، مع مراعاة أحجام السفن وأنواعها والخدمة التي ستقوم بها والمنطقة التي ستعمل فيها .

2.3.1 وما لم يُنصَّ على خلاف ذلك ، تنطبق أحكام الخطوط التوجيهية الطوعية على سفن الصيد الجديدة ذوات السطوح التي يبلغ طولها 12 مترًا فأكثر ولكنه يقلّ عن 24 مترًا . بيد أنه حري بالسلطة المختصة ، حتى وإن لم يُنصَّ على خلاف ذلك ، أن تنظر في تطبيق هذه الأحكام ، بالقدر المعقول والعملي ، على سفن الصيد الحالية ذوات السطوح . غير أن هذه الأحكام لا تنطبق على سفن الصيد التي تُستخدم لأغراض الرياضة أو الترفيه أو تجهيز الأسماك .

4.1 تدابير السلامة المستصوية

1.4.1 الغرض من تدابير السلامة المستصوية هذه إتاحة معلومات عن تصميم مراكب الصيد الصغيرة وبنائها وتجهيزها وتدريب طاقمها وحمايته بغية تعزيز سلامة مراكب الصيد وسلامة أفراد الطاقم وصحتهم . ولا يُقصد بها أن تكون بديلاً عن القوانين واللوائح الوطنية ، ولكنها قد تُستخدم دليلاً يسترشد به المعنيون بتأطير هذه القوانين واللوائح الوطنية . وينبغي على كل سلطة مختصة مسؤولة عن سلامة السفن أن تضمن تكييف أحكام تدابير السلامة المستصوية هذه مع المتطلبات الخاصة بها ، مع إيلاء اهتمام خاص بأحجام السفن وأنواعها والخدمة التي ستقوم بها والمنطقة التي ستعمل فيها . وعلاوة على ذلك ، يُوجّه الانتباه إلى الجزء ألف من مدونة السلامة للصيادين وسفن الصيد لعام 2005 ، الصادرة عن منظمة الفاو ومنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية .

2.4.1 وما لم يُنصَّ على خلاف ذلك ، يُقصد بأحكام هذه التوصيات أن تنطبق على المراكب الجديدة ذوات السطوح التي يقلّ طولها (L) عن 12 مترًا والمراكب الجديدة المكشوفة المزمع أن تعمل في البحر . بيد أنه ينبغي على السلطة المختصة ، حتى وإن لم يُنصَّ على خلاف ذلك ، أن تنظر في تطبيق هذه الأحكام ، بالقدر المعقول والعملي ، على المراكب الموجودة .

5.1 الصكوك الإلزامية والصكوك الطوعية الأخرى

1.5.1 في سياق إقامة نظام للسلامة باستخدام الصكوك المذكورة أعلاه ، ترد في هذه الصكوك إحالات مرجعية إلى صكوك إلزامية وصكوك طوعية أخرى يرد ذكرها في المرفق 4 ينبغي على السلطة المختصة أن تأخذها أيضاً في الاعتبار عند اعتماد نهج شمولي لسلامة سفن الصيد .

2.5.1 ولكن يجب أن يكون مفهوماً أن أحكام اتفاقية ما ، عندما تصادق عليها دولة معنية وتدخل حيز التنفيذ فيها ، تصبح ذات أسبقية على الصكوك غير الإلزامية .

جداول محتويات الصكوك وأمثلة على الصكوك الإلزامية والصكوك الطوعية الأخرى ذات الصلة بالموضوع

الجدول 1 - محتويات الجزء باء من المدونة

المحتويات	الفصل/الجزء
أحكام عامة	الفصل I
البناء والكتامة والمعدات	الفصل II
الالتزان وما يرتبط به من جدارة إبحارية	الفصل III
الآلات والمنشآت الكهربائية وأماكن الآلات غير الخاضعة لإشراف دائم	الفصل IV
عموميات	الجزء ألف
منشآت الآلات	الجزء باء
المنشآت الكهربائية	الجزء جيم
أماكن الآلات غير الخاضعة لإشراف دائم	الجزء دال
الوقاية من الحرائق وكشفها وأخمادها	الفصل V
أحكام عامة بشأن الوقاية من الحرائق	الجزء ألف
تدابير السلامة من الحرائق في السفن التي يبلغ طولها 60 متراً فأكثر	الجزء باء
تدابير السلامة من الحرائق في السفن التي يبلغ طولها 45 متراً فأكثر ولكنة يقل عن 60 متراً	الجزء جيم
تدابير السلامة من الحرائق في السفن التي يبلغ طولها 24 متراً فأكثر ولكنة يقل عن 45 متراً	الجزء دال
حماية الطاقم	الفصل VI
أجهزة الإنقاذ وترتيباته	الفصل VII
عموميات	الجزء الف
متطلبات السفينة	الجزء باء
متطلبات أجهزة الإنقاذ	الجزء جيم
إجراءات الطوارئ والتجمعات التفرعية والتمارين	الفصل VIII
الاتصالات الراديوية	الفصل IX
عموميات	الجزء ألف
المتطلبات السفينية	الجزء باء
الترتيبات والمعدات الملاحية السفينية	الفصل X
أماكن معيشة الطاقم	الفصل XI
بيان المصطلحات المستخدمة في التعريفات	المرفق I
الممارسات المستصوبة بشأن معدات الإرساء على مخطاف ومعدات الربط	المرفق II
الممارسات المستصوبة بشأن الفواصل المتحركة لعنابر الأسماك	المرفق III
الممارسة المستصوبة بشأن شبكات التبريد بالأمنيا في الأماكن المطقمة	المرفق IV
توصية بشأن اختبار صُدر النجاة وعوّامات النجاة	المرفق V
المعايير المستصوبة لسلام المرشدين	المرفق VI
قائمة مشروحة بالمنشورات ذات الصلة بالموضوع	المرفق VII
تدابير إدارة صيد الأسماك	صحيفة وقائع
	فهرس

الجدول 2 - محتويات الخطوط التوجيهية الطوعية

المحتويات	الفصل/الجزء
	تمهيد
أحكام عامة	الفصل 1
البناء والكتامة والمعدات	الفصل 2
الاتزان وما يرتبط به من جدارة إبحارية	الفصل 3
الآلات والمنشآت الكهربائية وأماكن الآلات غير الخاضعة لإشراف دائم	الفصل 4
عموميات	الجزء ألف
منشآت الآلات	الجزء باء
المنشآت الكهربائية	الجزء جيم
أماكن الآلات غير الخاضعة لإشراف دائم	الجزء دال
الوقاية من الحرائق وكشفها وإخمادها ومكافحتها	الفصل 5
حماية الطاقم	الفصل 6
أجهزة الإنقاذ وترتيباته	الفصل 7
عموميات	الجزء الف
متطلبات السفينة	الجزء باء
متطلبات أجهزة الإنقاذ	الجزء جيم
إجراءات الطوارئ والتجمعات التفرعية والتمارين	الفصل 8
الاتصالات الراديوية	الفصل 9
عموميات	الجزء ألف
المتطلبات السفينية	الجزء باء
الترتيبات والمعدات الملاحية السفينية	الفصل 10
أماكن معيشة الطاقم	الفصل 11
بيان المصطلحات المستخدمة في التعريفات	المرفق I
الممارسة المستصوية بشأن معدات الإرساء على مخطاف ومعدات الربط	المرفق II
الممارسة المستصوية بشأن شبكات التبريد بالأمنيا في الأماكن المطقمة	المرفق III
الممارسة المستصوية بشأن الفواصل المتحركة لعنابر الأسماك	المرفق IV
توصيات بشأن اختبار صُدْر النجاة وعوامات النجاة	المرفق V
اختبار النموذج الأولي لأجهزة الإنقاذ	الجزء 1
اختبارات الإنتاج والتركيب	الجزء 2
قائمة مشروحة بالمنشورات ذات الصلة بالموضوع	المرفق VI

الجدول 3 - محتويات تدابير السلامة المستصوبة

المحتويات	الفصل/المرفق
	توطئة
أحكام عامة	الفصل 1
البناء ومنعة الكتامة المائية والمعدات	الفصل 2
الاتزان وما يرتبط به من جدارة إبحارية	الفصل 3
الآلات والمنشآت الكهربائية	الفصل 4
الوقاية من الحرائق ومكافحتها	الفصل 5
حماية الطاقم	الفصل 6
أجهزة الإنقاذ	الفصل 7
إجراءات الطوارئ والتدريب على السلامة	الفصل 8
الاتصالات الراديوية	الفصل 9
معدات الملاحة	الفصل 10
أماكن معيشة الطاقم	الفصل 11
التطبيق والتدريب والكفاءة	الفصل 12
بيان المصطلحات المستخدمة في التعريفات	المرفق I
معايير البناء المستصوبة لمراكب الصيد الخشبية	المرفق II
معايير البناء المستصوبة لمراكب الصيد المصنوعة من البلاستيك المقوى بالزجاج	المرفق III
معايير البناء المستصوبة لمراكب الصيد المصنوعة من الفولاذ	المرفق IV
معايير البناء المستصوبة لمراكب الصيد المصنوعة من الألمنيوم	المرفق V
المعايير المستصوبة لمعدات الرسو والقطر	المرفق VI
إرشادات بشأن المتانة الهيكلية لأغطية الكوى	المرفق VII
إرشادات بشأن أبعاد فتحات التصريف	المرفق VIII
تحديد تقريبي لاتزان المراكب الصغيرة بواسطة اختبارات فترة العطوف	المرفق IX
الممارسة المستصوبة بشأن الفواصل المتحركة لعنابر الأسماك	المرفق X
أمثلة على إشعار الاتزان	المرفق XI
إرشادات بشأن معايير الاتزان الإضافية لقوارب الصيد المزودة بشبكة جر ذات عائق	المرفق XII
إرشادات بشأن اختبار الطفو العملي	المرفق XIII
إرشادات بشأن الأدوات وقطع الغيار التي يتعين حملها على متن مركب الصيد	المرفق XIV
إرشادات بشأن جهاز التوجيه	المرفق XV
الممارسة المستصوبة بشأن نظم العادم	المرفق XVI
إرشادات بشأن تركيب المعدات الكهربائية	المرفق XVII
إرشادات بشأن علية الإسعافات الأولية الأساسية	المرفق XVIII
إرشادات بشأن عدة الوقاية الشخصية	المرفق XIX
إرشادات بشأن متطلبات الأجهزة القابلة للطفو	المرفق XX
إرشادات بشأن متطلبات أجهزة الإنقاذ	المرفق XXI
توصية بشأن اختبار أطواق النجاة وسترات النجاة	المرفق XXII
الإيثاق الصحيح لوحدات الإعناق الهيدروستاتية	المرفق XXIII
إرشادات بشأن التدريب على السلامة في إجراءات الطوارئ	المرفق XXIV
إرشادات بشأن التشغيل الآمن للمرافع وجرارات سحب خيوط الصيد وعدة الرفع	المرفق XXV
إرشادات بشأن النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (GMDSS)	المرفق XXVI
مدى الترددات العالية جداً لمختلف وحدات الإرسال/الاستقبال	المرفق XXVII
استخدام أجهزة الهاتف النقالة في الاتصالات المتعلقة بالاستغاثة والسلامة	المرفق XXVIII
معايير الأداء المستصوبة للعاكس الراداري	المرفق XXIX
التجهيزات المطلوبة لاستيفاء لوائح منع التصادم	المرفق XXX
مدونة الإشارات الدولية	المرفق XXXI
إشارات الاستغاثة	المرفق XXXII
إرشادات بشأن التدريب على السلامة قبل الإبحار	المرفق XXXIII
قائمة مشروحة بالمنتشورات ذات الصلة بالموضوع	المرفق XXXIV

الجدول 4 - أمثلة على الصكوك الإلزامية والصكوك الطوعية الأخرى ذات الصلة بالموضوع

صك إلزامي	الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (اتفاقية سولاس) لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة ، وبروتوكول اتفاقية سولاس . ينطبقان جزئياً على سفن الصيد . (www.imo.org)
صك إلزامي	الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 . (www.imo.org)
صك إلزامي	اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار (اتفاقية COLREGS) لعام 1972 . تنطبق على جميع سفن الصيد . (www.imo.org)
صك إلزامي	بروتوكول توريمولينوس لعام 1993 المتعلق باتفاقية توريمولينوس الدولية لسلامة سفن الصيد لعام 1977 . لم يدخل بعد حيز التنفيذ في (تاريخ الطبع) . (www.imo.org)
صك إلزامي	الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على متن سفن الصيد (اتفاقية STCW-F) لعام 1995 . لم تدخل بعد حيز التنفيذ في (تاريخ الطبع) . (www.imo.org)
صك إلزامي	اتفاقية العمل في قطاع صيد الأسماك رقم 188 والتوصية رقم 199 لعام 2007 . لم تدخل بعد حيز التنفيذ في (تاريخ الطبع) . (www.ilo.org)
صك طوعي	الجزء ألف من مدونة السلامة للصيادين وسفن الصيد
صك طوعي	وثيقة إرشادية بشأن المعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على متن سفن الصيد لعام 2001 . (www.imo.org)
صك طوعي	المواصفات الموحدة لتوسيم وتحديد هوية سفن الصيد لعام 1989 . طوعية . (www.fao.org)
صك طوعي	مدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد لعام 1995 . (www.fao.org)

الفصل 2

المتطلبات الإدارية

1.2 تقييم الاحتياجات الوطنية

1.1.2 لا شك في أن استعراض القانون المعني أو القوانين المعنية سيحدد مختلف العناصر التي ينبغي أن تتناولها الإدارة المعنية بسلامة سفن الصيد . وبموازاة ذلك ، ينبغي إجراء تقييم لأسطول سفن الصيد يشمل كافة القطاعات لتحديد مدى متطلبات الإدارة لتنفيذ أحكام الصكوك عندما يتم إدماجها في القانون أو القوانين . وبشكل خاص ، ينبغي إجراء إحصاء للصيادين ورسم خريطة لكيفية تواجدهم على امتداد الساحل (مواقع المراكب على الشاطئ والمرافئ الصغيرة والموانئ) من حيث خدمات السلامة وتنفيذ الأحكام التي تنصّ عليها التشريعات .

2.1.2 وينبغي أيضاً تقييم قطاع تقديم الخدمات ، على أن يشمل هذا التقييم ، على سبيل المثال لا الحصر ، ما يلي :

1. قطاع بناء السفن/بناء المراكب ؛
2. مؤسسات التدريب ؛
3. الخدمات الإرشادية ؛
4. دور خفر السواحل .

3.1.2 واستناداً إلى التقييمات المذكورة أعلاه ، ينبغي على الإدارة أن تستعرض متطلباتها الدنيا للاضطلاع بعمليات تفقّد/معاينة على الأمد الطويل وأن تخطط للاحتياجات من حيث التوظيف والتدريب ، مع مراعاة الحاجة إلى ما يلي :

1. استعراض أساليب تصميم سفن الصيد وبنائها في البلد وإعداد المعايير ؛
2. تدريب واسع النطاق ؛
3. تدعيم المؤسسات عن طريق رسم سياسة بعيدة الأمد لتدريب خبراء معاينة سفن الصيد وإجازتهم/اعتمادهم ؛
4. مقاسات سفن الصيد ومواصفات شكلها الخارجي ومخططاتها ؛
5. وضع قانون نموذجي لإدماج معايير بناء سفن الصيد ؛
6. تحليل الجدوى الاقتصادية والمالية .

4.1.2 وفي ما يتعلق بالعملية الموازية التي ترمي إلى تحديد الأحكام المنصوص عليها في التشريعات واللوائح التي يتعين تعديلها ، من الأهمية بمكان أن يُنظر في ما ينبغي أن تشمل هذه التعديلات في ما يتصل بأحكام الصك المتعلق ببناء سفن الصيد . وبشكل خاص ، يجب أن تتناول التعديلات الشروط المطلوبة للمُنعة الكتيمة للماء والمعدات ، والاتزان وما يصاحبه من مقدرة السفينة على تحمل ظروف البحر ، ومنشآت الآلات والمنشآت الكهربائية ، والحماية من الحرائق ومكافحتها ، وحماية الطاقم ، وأجهزة الإنقاذ ، وإجراءات الطوارئ والتدريب على السلامة ، والاتصالات الراديوية ، والمعدات الملاحية ، وأماكن معيشة الطاقم ، والتطعيم والتدريب .

5.1.2 وبعد ذلك ، ينبغي النظر في كيفية تكييف أحكام الصكوك مع المتطلبات الخاصة بالسلطة المختصة ، مع مراعاة أحجام السفن وأنواعها ونمط ومنطقة التشغيل والظروف المناخية . ولهذا السبب ، ينبغي إيلاء عناية خاصة في ما يتعلق بأي

من الأحكام في الصكوك التي تُعتبر ضرورية أو غير ضرورية في سياق مصائد الأسماك المحلية وتلك الموجودة في عرض البحر . وبالإضافة إلى ذلك ، ينبغي إيلاء عناية خاصة للحالة التي تقوم أو تزعم فيها سفن مسجلة و/أو مرخص لها من قبل دولة العُلم بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لدولة أخرى حيث يُعمل بلوائح متعلقة بالسلامة تتسم بقدر أكبر من الصرامة .

2.2 التواصل مع قطاع صيد الأسماك

1.2.2 من المهم والضروري أن تتواصل السلطة المختصة مع كافة الجهات المعنية في قطاع صيد الأسماك بشأن جميع المسائل قبل اعتماد تدابير لتنفيذ الصكوك .

2.2.2 والجهات المعنية هي أي شخص أو هيئة لها علاقة بقطاع صيد الأسماك ، كأرباب العمل وممثلي العاملين وشركات بناء السفن وموردي التجهيزات وشركات التأمين ومؤسسات التدريب وتعاونيات الصيادين والصيادين ومالكي السفن واتحادات الصيادين ، وما إلى هنالك .

3.2 تحديد الصلات بين الوزارات

1.3.2 بموازة عملية استعراض التشريعات الموجودة وتعديلها أو صياغة تشريعات جديدة استناداً إلى أحكام الصكوك ، ينبغي على السلطة المختصة أن تتشاور مع الوزارات المعنية وتوزع المسؤوليات عن تنفيذ هذه التشريعات .

2.3.2 وبعد ذلك ، فإن الوزارة التي يقع عليها الاختيار للقيام بالدور المركزي في وضع التدابير لإنفاذ التشريعات المنقحة أو الجديدة ، وهي غالباً ما تكون الوكالة المسؤولة عن سلامة السفن في سياق الاتزان والبناء والآلات والمعدات الكهربائية ، تقوم بتحديد الوزارات المعنية للتشاور معها عند النظر في جوانب تقع خارج نطاق اختصاصاتها ، مثلاً الاتصالات الراديوية . ومع أن هذه الوزارات المعنية تختلف من بلد إلى آخر ، فهي قد تضم ، على سبيل المثال لا الحصر ، الاتصالات ومعايير المعدات والتدريب والإجازة والسلامة والصحة في العمل وشؤون العمال ، وما إلى هنالك . وينبغي اتباع نهج منسق لوضع المعايير ورسم السياسات ولتنفيذ التشريعات ، المعدلة منها أو الجديدة ، التي سيتم اعتمادها استناداً إلى الصكوك .

4.2 التدابير التي يتعين اتخاذها عند تعديل أو تنفيذ معايير جديدة للسلامة

1.4.2 ينبغي النظر في الصعوبات التي قد يواجهها قطاع صيد الأسماك عند اقتراح تدابير جديدة . وقد تشمل هذه الصعوبات التدابير التي تنطبق على السفن الموجودة والنظر في ما إذا كان من الضروري السماح بفترة محددة للشروع في تنفيذ متطلبات معينة . ولهذا السبب ، من المهم ومن الضروري أن تتواصل السلطة المختصة مع كافة الجهات المعنية في قطاع صيد الأسماك بشأن جميع المسائل قبل البت في التدابير لتنفيذ أحكام الصكوك ؛ غير أنه ينبغي أن تبرز مجموعة المعايير حصيلتها لتقييم الاحتياجات الوطنية الموصوفة أعلاه وينبغي ألا تقل من حيث المستوى عن المعايير التي تنص عليها الصكوك .

2.4.2 وبالإضافة إلى ذلك ، يمكن للسلطة المختصة أن تنظر في حوافز لضمان التقيد المبكر بالتدابير الجديدة ، كالمعونة المالية لاستبدال السفن أو التجهيزات القديمة أو حوافز ضريبية ، وما إلى هنالك .

5.2 السلطة المختصة

1.5.2 ينبغي أن تضمن السلطة المختصة أن يشمل تفويض السلطات في ما يتعلق بسلامة سفن الصيد الوحدات المسؤولة عما يلي :

1. السياسات والتخطيط ؛

2. الإدارة ، بما في ذلك تدريب الموظفين وتأهيلهم على الصعيد الداخلي ؛

3. تسجيل السفن/منح التراخيص لصيد الأسماك ؛

4. المعايير التقنية ؛

5. المعايير والإنفاذ ؛

6. معايير التدريب والتقييم والإجازة والمعايير الطبية ومعايير العاملين ؛

7. عمارة السفن/الهندسة البحرية ؛

8. الجوانب القانونية .

2.5.2 وينبغي تقييم الاحتياجات التي تتعلق بمعدات السلامة ومواد البناء ؛ ومدى توافر قطع الغيار ومراكز الخدمة .

3.5.2 وفي العديد من البلدان ، لا توجد شركات تصنع معدات السلامة المطلوبة لتنفيذ الصكوك . لذا ، تحمل سفن الصيد معدات مستوردة . وعند النظر في قبول معدات سلامة مستوردة ، ينبغي على السلطة المختصة أن تنظر في مدى ملاءمة هذه المعدات قياساً إلى الإرشادات بشأن المعدات ومدى توافر قطع الغيار وإمكانية الاستبدال وكذلك مراكز الخدمة .

4.5.2 وينبغي إيلاء العناية نفسها للمواد وللمعدات الأخرى التي تُستخدم في بناء السفن .

6.2 تسجيل سفن الصيد

1.6.2 ينبغي تسجيل سفن الصيد كأمر مفروغ منه وينبغي إدراج المتطلبات المتصلة بذلك في التشريعات الرئيسية ، على النحو المنصوص عليه في الفصل 3 . ولكن من المعلوم أنه في العديد من البلدان ، يتم التركيز على منح تراخيص لصيد الأسماك لمراكب الصيد الصغيرة بدلاً من اتباع إجراءات التسجيل . ومع ذلك ، ينبغي أن يتضمّن الترخيص بصيد الأسماك في هذه الحالات المعلومات نفسها المطلوبة لتسجيل سفينة صيد في ما ينصل بتفاصيلها وملكيّتها .

2.6.2 وينبغي أن تضمن السلطة المختصة توافر الترتيبات الملائمة لإتاحة التسجيل المطلوب لسفن الصيد . وفي هذا الخصوص ، تجدر الإشارة إلى أنه غالباً ما تقع سفن الصيد الكبيرة ضمن اختصاصات الجهة المسؤولة عن تسجيل السفن في حين أن مراكب الصيد الصغيرة تقع ضمن اختصاصات الجهة المسؤولة عن مصادد الأسماك . وينبغي على الإدارات أن تتواصل مع كافة الجهات المعنية لضمان تسجيل جميع سفن الصيد و/أو الترخيص لها .

3.6.2 ولكن ، وبغض النظر عن تقع عليه المسؤولية ، فإن الشروط لإقامة سجل لسفن الصيد ينبغي أن يكون لها تفسير موحد وينبغي أن تشمل المتطلبات لسفن صيد جديدة محلية البناء والسفن الموجودة وتجديد شهادات السلامة عند انتهاء صلاحيتها وسفن الصيد المستوردة . وترد في المرفق 1 أمثلة على الشروط التي يمكن تطبيقها .

7.2 التحقيق في الحوادث/الأحداث

1.7.2 من المهم عند النظر في الإجراءات المطلوبة لتنفيذ التدابير التي تؤدي إلى إنفاذ الصكوك توافر فهم متعمق لخطورة الحوادث/الأحداث وأسبابها على نحو ما استُفيض في شرحه في البند التالي المعنون "رسم إستراتيجية للسلامة" . ويجب أن يكون مفهوماً أن هذه الخطوط التوجيهية ، وإن تسعى إلى مساعدة السلطات المختصة في تنفيذ الصكوك ، غير أن التحقيق في الحوادث ينبغي ألا ينحصر في المسائل التي تتناول التصميم والبناء والتجهيز ؛ بل يجب أن يدرك إدراكاً تاماً ماهية العوامل المسببة الأخرى التي تقع خارج نطاق هذه الصكوك .

2.7.2 لذا ، ينبغي على السلطة المختصة أن تشكّل "هيئة للتحقيق في الحوادث البحرية" ينبغي أن تكون مستقلة عن السلطة المخولة الحفاظ على سلامة سفن الصيد .

3.7.2 وعلاوة على ذلك ، وفي حين أن أي تحقيق يتناول السلامة البحرية ينبغي أن يكون منفصلاً ومستقلاً عن أي شكل آخر من التحقيقات ، يتوجّب على الوكالات الحكومية الأخرى أن تتعاون مع هيئة التحقيق في الحوادث البحرية .

4.7.2 وينبغي إعلان نتائج التحقيقات . وبشكل ذلك جزءاً من المنهجية التي تُستخدم لزيادة الوعي بأهمية السلامة .

8.2 رسم إستراتيجية للسلامة*

1.8.2 من الضروري بغية رسم إستراتيجية للسلامة إدراك وتوثيق (في شكل نقاط إرشادية) أنواع وتواتر الحوادث على تقع على متن سفن الصيد ، سواء في عرض البحر أو في الموانئ . وفي هذا الخصوص ، وعلى النحو الموصى به أعلاه ، ينبغي النظر في مرحلة مبكرة في تشكيل "هيئة للتحقيق في الحوادث البحرية" . وينبغي إيلاء العناية اللازمة أيضاً لهيكلية الأسطول الموجود والمناطق التي يعمل فيها وعدد الصيادين وحالة الثروة السمكية المتوافرة والتشريعات البحرية وتلك المتعلقة بمصائد الأسماك ومقدرة السلطة المختصة على إنفاذ اللوائح .

2.8.2 وعلاوة على ذلك ، يجب فهم ثقافة السلامة السائدة في البلد والوضع الاقتصادي والاجتماعي السائد في قطاع صيد الأسماك فهما متعمقاً ، ولاسيما السلامة من منظور الصيادين . لذا ، ينبغي استشارة الجهات المعنية ودعوتها إلى الإسهام في رسم إستراتيجية للسلامة . وتكتسب مشاركة الجهات المعنية أهمية بالغة تحقيقاً لشفافية العملية ولتحديد أهداف واقعية يمكن بلوغها في ما يتعلق بالسلامة في البحر .

3.8.2 وإضافة إلى ذلك ، وبما أنه قد يتعيّن أن يمتد نطاق هذه الإستراتيجية خارج حدود سيادة دولة العَلَم نظراً للاتفاقات الإقليمية ودون الإقليمية والأقليمية التي قد تكون دولة العَلَم طرفاً فيها ، ينبغي أيضاً تحليل مدى تأثير هذه الاتفاقات .

4.8.2 وينبغي أن يحدد تحليل المعلومات التي تُجمَع عن الحوادث أسبابها الرئيسية التي يمكن أن تتضمن ، في ما تتضمنه ، ما يلي :

1. الأحوال الجوية السيئة ؛
2. العنصر البشري (انعدام الخبرة والتعب وسوء التدريب) ؛
3. التصادم ؛
4. الجنوح ؛
5. الغمر ؛
6. انقطاع الاتصالات (بين سفينة وأخرى/بين السفينة واليابسة) ؛
7. عيوب ميكانيكية (آلات السطح وآلات مناولة العُدّة والآلات الدوّارة) ؛
8. الأجزاء المتحركة غير المحمية من الآلات ؛
9. عمليات الصيد (توقّف عُدّة الصيد عن العمل والاستعادة السليمة لعُدّة الصيد) ؛
10. العمل في صواري السفينة ؛

* تمّ تناول هذا الموضوع بكل تفاصيله في التقرير التقني الصادر عن منظمة الفاو [...] - أفضل ممارسات السلامة - [بقية العنوان الرسمي] .

11. انعدام تجهيزات النجاة أو سوء صيانتها ؛
12. انعدام صلاحية السفينة للإبحار ؛
13. نشوب حريق وقصور معدات مكافحة الحرائق ؛
14. سوء ممارسات التحميل/التفريغ وسوء إدارة الوقود مما يؤثر في الاتزان ؛
15. منطقة العمل والبُعد عن الملاذ الآمن ؛
16. عمليات التزوّد بالوقود وتخزين المؤن ؛
17. الضغط الناجم عن القرارات المتخذة بشأن إدارة مصائد الأسماك .

5.8.2 والأسباب المساهمة المذكورة أعلاه تعطي فكرة مباشرة عن الفعالية/الدقة المطلوبة من خدمات تفقّد السفن ومالكها وتبيّن ضرورة توفير تدريب يسبق الإبحار وتنفيذ أحكام الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على متن سفن الصيد (اتفاقية STCW-F) بوجه عام (حتى وإن لم تصادق السلطة المختصة على تلك الاتفاقية) .

9.2 تنقيح إستراتيجية السلامة

1.9.2 بعد استيعاب مسائل السلامة ، فإن النهج الذي يتعيّن اتّباعه يقوم على مواصلة التشاور مع الجهات المعنية الرئيسية ، مع إدراك أن تشكيل هؤلاء المشاركين (الذين ينتمون إلى الجهات المعنية) قد ينفوت طبقاً لنتوّع الأسطول الوطني .

2.9.2 ويتيح هذا التشاور إبراز العقبات الراهنة التي تحول دون إدخال التحسينات والتوصل إلى حلول . ومن البديهي أنه ، في معظم الحالات ، يتعيّن على الجهات المعنية ، كالمالكين والمديرين والربابنة والهيئات المفوضّة من قِبل السلطة المختصة (الإدارات المسؤولة عن الشؤون البحرية و/أو مصائد الأسماك وخدمات البحث والإنقاذ والوزارات المعنية بمسائل السلامة والصحة) ، وبالطبع المجتمعات المحلية في ما يتعلق بالصيد على النطاق المحلي ، أن تتقبّل مسؤولياتها .

3.9.2 وبموازاة ذلك ، ينبغي جرد الخدمات والقدرات الموجودة في البلد وفي المنطقة ، حيثما يكون ذلك ملائماً ، لمقارنتها مع الاحتياجات المتوقّعة . وينبغي أن يرسم هذا الجرد صورة عامة لجميع جوانب قطاع صيد الأسماك ، بما في ذلك الموارد البشرية ، على النحو المشار إليه في الفصول ذات الصلة بذلك من هذه الخطوط التوجيهية .

4.9.2 وينبغي النظر في استخدام منهجية لتحليل الخطر أو تقييم المخاطر من أجل تحديد الأخطار التي يمكن أن تهدد الصيادين وسفن الصيد والنقل منها .

10.2 إجراءات التحقيق في الشكاوى

ينبغي على السلطة المختصة أن تضع إجراءات لمتابعة الشكاوى المتعلقة بمسائل تتناولها هذه الصكوك ، كالسلامة وأماكن معيشة الطاقم .

11.2 متطلبات خاصة

من المفهوم أن الحاجة قد تستدعي في بعض الحالات تقديم مساعدة خارجية للتغلب على العقبات التي تقف في وجه رسم سياسة للسلامة وتنفيذها وربما تقديم مساعدة تقنية وقانونية تتناول مواضيع معيّنة ، ولاسيما لفهم واستخدام الأدوات التحليلية التي ترمي إلى تعزيز فهم مسائل السلامة . وفي هذا الخصوص ، تتطلّب الحاجة تحديد مصادر هذه المساعدة ، مثلاً برامج التعاون التقني التي تتفّدها وكالات الأمم المتحدة أو ترتيبات التعاون الإقليمي .

الفصل 3

الآثار القانونية

1.3 مقدمة

1.1.3 بدايةً ، ينبغي ألا يغيب عن الأذهان أنه لا يُقصد من الصكوك أن تحلّ محلّ القوانين واللوائح الوطنية ، بل أن تكون دليلاً لأولئك المعنيين بتأطير هذه القوانين واللوائح .

2.1.3 والهدف الأساسي لهذا البند من الخطوط التوجيهية مساعدة السلطات المختصة على إعداد مشاريع القوانين واللوائح الخاصة بها أو اتخاذ تدابير أخرى تتعلق بسلامة سفن الصيد ، ومن المهم أن تستند هذه اللوائح إلى أساس قانوني سليم . ويمكن صياغة هذه التشريعات بأساليب مختلفة وعلى مستويات مختلفة طبقاً للدستور والنظام القانوني المعمول بهما في البلد ، ويمكن أن تتخذ شكل قوانين ومراسيم ومدونات ولوائح وقواعد . لذا ، ينبغي على السلطات المختصة أن تتواصل مع وزارة العدل أو الإدارة القانونية المختصة لتحديد كيفية صياغة التشريعات .

3.1.3 ومع أن ذلك قد يقع خارج نطاق هذه الخطوط التوجيهية ، ينبغي تذكير السلطات المختصة بواجباتها في ما يتعلق بالصكوك الإلزامية التي تشمل سفن الصيد .

2.3 الانطباق

ما لم يُنصّ على خلاف ذلك ، ينبغي على السلطة المختصة أن تنتظر بالقدر المعقول والعملي في تطبيق هذه الأحكام على السفن الموجودة ، بما فيها السفن التي يتم تسجيلها للمرة الأولى. غير أنها لا تطبق على السفن التي تُستخدم لأغراض الرياضة والترفيه ولا على سفن تجهيز الأسماك .

3.3 التشريعات الموجودة

1.3.3 في المقام الأول ، يتعين تحديد الأحكام التي تنصّ عليها التشريعات الرئيسية ، سواء أكانت قانون النقل البحري و/أو قانون صيد الأسماك أو تشريعات أخرى ، مثلاً القوانين واللوائح المتعلقة بالعمل التي تحتاج إلى تعديل ، والقيام لذلك الغرض باقتراح التعديلات اللازمة أو صياغة نصّ جديد حيثما لا توجد تشريعات تتصل بالصكوك الإلزامية التي أصبحت الدولة طرفاً فيها . وينبغي أن يُنظر أيضاً في سياق هذا الاستعراض في موقف السلطة المختصة من الصكوك الإلزامية المتعلقة بسلامة سفن الصيد وتشغيلها التي هي قيد النظر بغية تحديد ما إذا كان يتعين المصادقة عليها أم لا .

2.3.3 وينبغي في سياق القيام باستعراض التشريعات الرئيسية مراعاة التقييمات التي تتم بموجب الفصل 2 ، ولاسيما حصيلة المناقشات مع قطاع صيد الأسماك .

3.3.3 وبعد ذلك ، ينبغي على السلطة المختصة أن تضمن تكييف أحكام الصكوك مع متطلباتها المحددة ، مع مراعاة أحجام السفن وأنواعها ونمط ومنطقة تشغيلها والظروف المناخية . ولهذا السبب ، ينبغي إيلاء العناية الواجبة لتحديد الأحكام في الصكوك التي قد تكون ضرورية أو غير ضرورية ، مثلاً في سياق مصادد الأسماك المحلية أو في عرض البحر .

4.3.3 وحيثما توجد معايير * تتصل بتصميم سفن الصيد أو بنائها أو تجهيزها أو تطعيمها ، ينبغي صياغة تعديلات تستوفي الصكوك .

* المعيار يعني لائحة أو خطة أو مدونة تتيح تنفيذ الصكوك أو التشريعات الرئيسية .

5.3.3 وعندما تُعدّ السلطة المختصة مجموعة جديدة من القواعد أو تُعدّ تعديلات على معايير موجودة ، من المهم أن تحدد المسؤوليات التي تقع على عاتق بنائي سفن الصيد ومالكها .

4.3 انعدام التشريعات

1.4.3 إذا لم يكن لدى السلطة المختصة تشريعات أو لوائح تتعلق بسلامة سفن الصيد ، يمكنها ، استناداً إلى الصكوك واللوائح المختلفة الصادرة عن منظمة الفاو ومنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية ، أن تُعدّ هذه التشريعات . وينبغي أولاً إعداد نصّ تشريعي أولي يصفى الصفة القانونية على التشريعات واللوائح . وعلاوة على ذلك ، ينبغي وصف مسؤوليات السلطة المختصة ومالكي السفن في ما يتصل بتصميم سفن الصيد وبنائها وتجهيزها وتشغيلها وتقييمها وتفقدتها . وعادةً ما يرمي الهدف الرئيسي إلى إلقاء المسؤولية عن التقيد بالتشريعات المتعلقة بسفن الصيد على عاتق مالك سفينة الصيد أو ربانها أو الاثنين معاً .

2.4.3 وعندما تشرع السلطة المختصة في صياغة التشريعات ، يمكن لجهات أخرى أن تزودها بمعلومات ، ولاسيما حيث يوجد تعاون أقاليمي . وإضافة إلى ذلك ، بمقدور عدة منظمات ، من بينها منظمة الفاو ومنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية ، تزويد السلطة المختصة بالمعلومات ومساعدتها .

3.4.3 ويمكن اعتماد المخطط التالي للقيام على الصعيد الوطني بصياغة أحكام تشريعية منسّقة لتحديد متطلبات بناء سفن الصيد وتسجيلها وتفقدتها :

1. ينبغي على السلطات المسؤولة عن مصادد الأسماك أن تمنح الإذن بالنظر في التسجيل/البناء قبل تقديم طلب بذلك إلى السلطة المختصة ؛
2. تحديد المتطلبات الرئيسية لتسجيل سفن الصيد وتفقدتها وبشكل خاص معايير بنائها ، والتأكيد مجدداً على أنه يُمنع السماح لسفينة بالإبحار أو منحها رخصة لصيد الأسماك ما لم تكن مبنية وفقاً للطريقة المطلوبة وما لم يتم تسجيلها وما لم تستوف المتطلبات المنصوص عليها في اللوائح ؛
3. الإشارة إلى أن المعايير لا تعفي من استيفاء المعايير التي يتعيّن استيفاؤها بموجب القوانين والاتفاقات المنطقية الأخرى ؛
4. تحديد نطاق انطباق اللوائح ، ولاسيما في ما يتعلق بأنواع/فئات السفن ؛
5. الإشارة إلى التعريفات الأساسية ؛
6. تحديد المعايير التي تنطبق عموماً والمعايير التي تنطبق تحديداً على فئة أو نوع السفينة التي سيتم بناؤها أو السفينة المستخدمة ؛ والتي تنطبق على الموضوع أو النشاط (أي ، البناء والمعاينات والتسجيل ومعدات السلامة ، وما إلى هنالك) ؛
7. يمكن ، عوضاً عن ذلك ، إدراج معظم المعايير في مرفقات اللوائح على شكل قواعد أو بالإشارة إلى "الخطوط التوجيهية والاتفاقيات والمدونات والمعايير" ، وما إلى هنالك ؛
8. تحديد الانتهاكات والعقوبات في حالة مخالفة المعايير (على أن يكون الحافز النهائي لاستيفاء المعايير التهديد بعدم تسجيل السفينة أو عدم منحها رخصة لصيد الأسماك) ؛
9. النصّ على إعفاءات من تطبيق المعايير/المتطلبات المتصلة بسلامة البناء ومعدات السلامة ومؤهلات السفن/المراكب والصيادين حتى تاريخ معين . وينبغي النظر بعناية في جميع طلبات الإعفاءات ومنح هذه

الإعفاءات فقط حيثما لا يكون التقيد بالمعايير معقولاً أو عملياً ودون أن يعرض ذلك سلامة الصيادين أو السفينة للخطر بأي شكل من الأشكال .

4.4.3 وفي الحالات التي لا تقتضي فيها التشريعات تسجيل مراكب الصيد الصغيرة ، ينبغي ، بالرغم من ذلك ، اقتضاء التفقد أثناء البناء والتأكد من الجدارة الإبحارية في اللوائح التابعة للقانون المعني واشتراطهما لمنح رخصة صيد الأسماك .

5.3 السجل

1.5.3 ينبغي على السلطة المختصة أن تمسك قائمة بالسفن التي ترفع علمها أو أن يكون لديها سجل للسفن ، وينبغي إدراج ذلك في التشريعات بوصفه أحد المقتضيات . وينبغي أن تكون هذه القائمة أو أن يكون هذا السجل جزءاً من قاعدة بيانات عن السفن المرخص لها بصيد الأسماك .

2.5.3 وطبقاً لأحجام السفن ومنطقة ونمط التشغيل ، يمكن للسلطة المختصة أن تشترط تجميع الأسطول في فئات حجمية مختلفة ، شريطة ألا يقل مستوى المعايير عن مستوى المعايير التي تنصّ عليها الصكوك ذات الصلة بالموضوع . ولكن إذا رأت السلطة المختصة أن تميّز بين السفن وفقاً لأحكامها ، من المهم أن تأخذ في الاعتبار الصيغ الدولية لأحجام السفن وقياس الحمولة ، فضلاً عن التفسيرات الموحدة لكيفية استخدام هذه الصيغ .

6.3 شهادة السلامة

1.6.3 ينبغي أن تضمن السلطة المختصة خضوع كافة السفن للتفقد من قبل خبير تفقد أو خبير معاينة وإثبات أنها صالحة للخدمة قبل إصدار شهادة السلامة .

2.6.3 وحيثما لا يكون إصدار شهادة سلامة إلزامياً ، ينبغي تفقد السفينة لإثبات استيفائها المعايير .

3.6.3 ويجوز للسلطة المختصة أيضاً أن تعتمد نظاماً للتقييم الذاتي للسفينة (السفن) من قبل مالكيها (مالكيها) يشارك فيه الريان والطاقم في تفقد السفينة . والتقرير الذي يُعدّ عن هذا التقييم الذاتي ، والذي يوقعه المالك والريان ، يُحال إلى المكتب الحكومي المسؤول عن معاينة تفقد سفن الصيد . ومع أن هذا النظام يظل خاضعاً لإشراف السلطة المختصة ، تكمن فائدته في أنه يساعد المالكين والريابنة على الاضطلاع بمسؤولياتهم من حيث استيفاء المعايير .

4.6.3 وينبغي ألا يتم إصدار رخصة لصيد الأسماك لسفينة ليست سليمة .

5.6.3 وترد في المرفقات 2 و 3 و 4 أمثلة على شهادة السلامة وقوائم المراجعة المتعلقة بالمعاينة .

7.3 معدات السلامة

ينبغي على السلطة المختصة أن تقيم نظاماً لإقرار معدات السلامة . ويمكن أن يتضمّن هذا النظام عملية إقرار داخلي ومصادقة على الإقرار من جانب دول علم أخرى وهيئات معتمدة . وينبغي أن تكون عمليات الإقرار ، بما في ذلك الموارد المتوفرة ، متاحة لمالكي سفن الصيد الذين تقع على عاتقهم فقط مسؤولية شراء معدات للسلامة تمّ إقرارها .

8.3 موارد المعاينة

قد لا يتوافر للعديد من السلطات المختصة القدرات أو الموارد لتفقد سفن الصيد جميعها . ويمكن البديل في أن يقوم بمعاينات السفن والمعدات وإقرارها كيانات خاصة ، بما في ذلك الهيئات المعتمدة وخبراء المعاينة المعتمدين ، نيابةً عن السلطة المختصة . وينبغي أن تكون هذه الكيانات معتمدة لدى السلطة المختصة وأن تُفوض بالصلاحيات للقيام بهذا العمل نيابةً عن السلطة المختصة . وعلاوة على ذلك ، ينبغي الإشارة إلى حدود مسؤوليات هذه الكيانات وصلاحياتها . وينبغي النصّ على شروط هذا الترتيب في اتفاق مكتوب بين السلطة المختصة والكيان .

9.3 الإعفاءات

يجوز للسلطة المختصة أن تعفي أي سفينة تعمل حصراً في صيد الأسماك بالقرب من سواحل بلدها من أي من متطلبات الصكوك إذا اعتبرت أن تطبيق هذه المتطلبات غير معقول وغير عملي نظراً لبعدها المسافة بين منطقة عمل السفينة والميناء الذي تنطلق منه في بلدها ونوع السفينة والظروف المناخية وانعدام المخاطر الملاحية العامة ، شريطة أن تستوفي السفينة متطلبات السلامة التي تراها السلطة المختصة ملائمة للخدمة المزمعة وأن هذه المتطلبات تضمن عموماً سلامة السفينة والصيادين .

10.3 المتطلبات الخاصة بالبلدان النامية

1.10.3 قد تكون البلدان النامية بحاجة إلى مساعدة لإزالة العقبات التي تحول دون إعداد الصكوك وتنفيذها .

2.10.3 ومن المسلم به أيضاً أن هذه المساعدة قد تتخطى مجرد ترجمة متطلبات الصكوك إلى اللغات الوطنية وقد تتضمن أيضاً ، في ما تتضمنه ، المساعدة التقنية والقانونية .

3.10.3 ويمكن تقديم هذه المساعدة عبر برامج التعاون التقني أو ترتيبات التعاون الإقليمي أو دون الإقليمي . وتستطيع البلدان النامية أن تطلب المشورة من منظمة الفاو أو منظمة العمل الدولية أو المنظمة البحرية الدولية أو البلدان التي سنت قوانين وطنية في هذا المجال ، على الأقل في ما يتعلق بالمعايير الدولية ، وذلك في ما يتصل بسلامة سفن الصيد ، تدرج أحكام الصكوك الإلزامية وعناصر من الصكوك .

الفصل 4

بناء القدرات

1.4 برامج تنمية قدرات القوى العاملة

1.1.4 من الواضح أن حجم أسطول سفن صيد الأسماك وأنواع السفن وأحجامها تؤثر تأثيراً ملحوظاً في تنمية قدرات القوى العاملة في كل الميادين ، مثلاً قطاع صيد الأسماك وقطاع بناء السفن والمراكب ، وقد تتخطى نطاق صلاحيات الإدارات البحرية والإدارات المسؤولة عن مصائد الأسماك . وينبغي النظر أيضاً في عدد سفن الصيد الأجنبية المسجلة التي تستخدم موانئ الدولة الساحلية ؛ فقد تكون خاضعة لنظام الرقابة المعمول به في تلك الدولة الساحلية . لذا ، يتعين الإقرار بأهمية التعاون بين هذه القطاعات ، ومن المحبذ أن يُنظر في تشكيل الأسطول وفقاً لمعايير الطول أو الحمولة على النحو المنصوص عليها في الصكوك الأخرى ذات الصلة بالموضوع ، مثلاً بروتوكول توريمولينوس لعام 1993 واتفاقية سولاس واتفاقية ماريول .

2.1.4 وينبغي ، وفقاً لحجم أسطول سفن صيد الأسماك وتشكيله ، تقييم قدرات السلطات المختصة على الاضطلاع بمسؤولياتها الإدارية والفنية بصورة متواصلة وكيفية تدعيم مواطن القوة لديها والحفاظ عليها عبر التوظيف والتدريب . وفي هذا الخصوص ، تستدعي الحاجة استيعاب قدرات مرافق الخدمات ومرافق التعليم والتدريب ومكاتب التصميم والمعاينة المتوافرة ، فضلاً عن ، على سبيل المثال ، الدور الذي يقوم به خفر السواحل في ما يتعلق بتفقد السفن .

3.1.4 ويصعب تحديد معيار لمؤهلات كافة الموظفين ، إذا أن المتطلب الجوهري يكمن في قدرة كل موظف على القيام بواجباته على أكمل وجه منذ تعيينه . ونظراً للطابع الدولي الذي يتسم به قطاع صيد الأسماك . ينبغي المقارنة مع تعيينات مماثلة في البلدان الذي ينتمي إليه الشخص المعني وبلدان أخرى في المنطقة المعنية أو في المنطقة التي يعمل فيها أسطول سفن صيد الأسماك . وانطلاقاً من ذلك ، قد يكون من المفيد أن يُنظر في المؤهلات المطلوبة من الإداريين والقانونيين وخبراء المعاينة/الخبراء الفنيين .

2.4 تشكيل الأسطول

1.2.4 بغية تكوين صورة كاملة عن الأسطول الوطني لسفن صيد الأسماك ، يجب أن يشتمل تشكيله ، فضلاً عن عدد أفراد الأطقم ، على ما يلي :

1. السفن ذات السطوح التي يبلغ طولها 24 متراً فأكثر ؛
2. السفن ذات السطوح التي يبلغ طولها 12 متراً فأكثر ، ولكنه يقل عن 24 متراً ؛
3. السفن ذات السطوح التي يقل طولها عن 12 متراً ؛
4. المراكب المكشوفة ، بغض النظر عن حجمها ، المجهزة بمحرك ميكانيكي ؛
5. المراكب المكشوفة ، بغض النظر عن حجمها ، غير المجهزة بمحرك ميكانيكي .

2.2.4 وينبغي أن يشمل التحليل في كل حالة عدد السفن الموجودة في الخدمة والسفن قيد البناء ، فضلاً عن السفن المزمع بناؤها ، وينبغي تجميعها في فئات وفقاً لأحجامها وأنواعها ومواد بنائها وطريقة الصيد التي تستخدمها ، علاوة على مدى تجهيزها بمحركات . وينبغي معرفة منطقة العمليات .

3.4 عدد أفراد الأطقم

لا تقتضي جميع دول العَلَم تسجيل أفراد الأطقم ، ولاسيما أولئك الذين يعملون في الصيد المحلي أو يعتاشون من صيد الأسماك . ولكن يُستحسن مسك سجل بعدد العاملين في هذا القطاع ومعَدلات أعمارهم ومستوى تدريبهم وتعليمهم .

4.4 الجوانب القانونية

بما أنه قد تبرز تعقيدات بسبب المسؤوليات المتفاوتة التي تُلقى على عاتق أولئك المعنيين بإدارة مصائد الأسماك والشؤون البحرية والسلامة والصحة في العمل ، قد يستدعي الأمر تجميع الخبراء في ميادين مختلفة لمعالجة المسائل القانونية وضمان التوافق مع المتطلبات ، مثلاً بموجب قوانين النقل البحري ومصائد الأسماك ، في ما يتصل بسفن الصيد . ومن البديهي أن يكون كبار الخبراء القانونيين من ذوي المؤهلات العالية ، ومن المرجح أن يعني ذلك حيازة شهادة ماجستير في القانون الوطني وفي التشريعات البحرية وتلك التي تُعني بمصائد الأسماك ، علاوة على حيازة مؤهلات في القانون الدولي والتمتع بخبرة ملحوظة .

5.4 خدمات المعاينة/التفقد

1.5.4 إذا نصّ القانون على معايير تنطبق على تصميم سفن الصيد وبنائها وتجهيزها وتشغيلها ، يتعين إعداد عملية تتيح المتابعة والرقابة والتحقق للسهر على تطبيق اللوائح المتعلقة بذلك . وفي هذا الخصوص ، تحدد السلطة المختصة متطلبات تفقد سفن الصيد والمؤهلات التي يجب أن تكون بحوزة خبراء التفقد ، فضلاً عن الخبرة المطلوبة . وينبغي على السلطة المختصة أن ترسي نظاماً للتفقد يستعين بخبراء تفقد مؤهلين وحائزين على الخبرة المطلوبة ويعملون لديها بصفة حصرية أم لا ، أو أن تقوم حتى بتقويض عمليات التفقد/المعاينة لهيئات معتمدة أو كيانات خاصة أو خبراء معاينة يُكلّفون بذلك . وإذا ارتأت السلطة المختصة إنشاء خدمة للتفقد خاصة بها ، ينبغي تحديد مسؤوليات كل فرد بوضوح وينبغي إعداد وصف وظيفي لكل "خبير تفقد" . وفي هذا الخصوص ، قد يُستحسن ، نتيجةً لتحليل الاحتياجات ، تعيين خبراء تفقد من أصحاب التخصصات في ميادين محددة ، مثلاً خبير متخصص في بدن السفينة وخبير متخصص في الآلات ، أو خبراء متخصصين في المجالين معاً . وترد تفاصيل ذلك في المرفق 1 ، على أن يكون بالمستطاع الحصول على خدمات خبراء في العمارة البحرية على سبيل المثال بموجب عقد قصير الأمد مع مؤسسة فنية/تعليمية أو مع أحد الإخصائيين . ويمكن أن ينطبق ذلك على الهندسة البحرية ، ولاسيما في الحالات التي تتطلب درجة عالية من المهارة الفنية ، مثلاً التحقيق في حوادث أدت إلى خسائر في الأرواح و/أو الممتلكات .

2.5.4 وفي حال وجود خدمة لعمليات التفقد ، ينبغي إجراء استعراض متعمق للاحتياجات المحتملة في مجال التدريب على رأس العمل ولتحديد ما إذا كانت الحاجة تستدعي اعتماد بند يتيح الإعفاء من انطباق أي لوائح جديدة لحماية مصالح العاملين (المتقدمين في السن) الذين يشغلون هذه الوظائف منذ سنوات عديدة .

6.4 البنية التحتية

1.6.4 ينبغي تحليل مرافق خدمات بناء سفن الصيد وتصليحها في ما يتصل بقدراتها/إمكاناتها . وفي هذا الخصوص ، ينبغي إحصاء القوى العاملة في ذلك القطاع لتحديد أعداد الأشخاص الذي يعملون فيه والكفاءات المتوافرة ووسائل تحصيل هذه الكفاءات .

2.6.4 وينبغي أيضاً التحقق من وجود نظام لاعتماد بِنائي سفن الصيد أم لا ، وفي حال وجوده ، مقارنة بالأنظمة المعمول بها في قطاعات أخرى .

7.4 مكاتب المعاينة والتفقد

ينبغي وضع قائمة بخبراء المعاينة والمعماريين البحريين والمهندسين البحريين المعتمدين من قبل الهيئات المعتمدة وشركات التأمين و/أو شركات الانتشال . ويمكن الحصول على هذه المعلومات عادةً من الهيئات المعتمدة/الغرفة التجارية أو نقابة

المهندسين . وينبغي الإشارة إلى مدى إلمام هؤلاء الأشخاص بسفن الصيد وقطاع صيد الأسماك ، من المنظورين المحلي والدولي على حد سواء ، حسب الاقتضاء . غير أن الضرورة قد تستدعي توسيع نطاق ذلك ليشمل بلداناً أخرى في المنطقة دون الإقليمية .

8.4 التعليم والتدريب

1.8.4 ينبغي الاتصال بالنقابات المحلية للمهندسين من أجل الحصول على معلومات عن المستوى التعليمي المطلوب لمختلف درجات الانتساب إليها (زميل ، عضو مشارك) ، فضلاً عن المؤسسات التعليمية التي تمنح الشهادات التي تتيح الانتساب إلى هذه الهيئات المهنية .

2.8.4 وينبغي الحصول على معلومات من مؤسسات التعليم والتدريب ، فضلاً عن خدمات التوعية ، في ما يتصل بأنواع الدورات الدراسية المتوفرة (التي تؤدي إلى منح دبلوم أم لا) لكلٍ من التخصصات التالية ذات الصلة بالموضوع :

1. الهندسة البحرية ؛
2. العمارة البحرية ؛
3. العلوم البحرية .

3.8.3 ومن الأرجح أن يكون هذا القطاع الأكثر تنظيماً ، إذ أنه يُعنى بنطاق واسع من التطبيقات البحرية ويأخذ في الاعتبار المتطلبات التي تنصّ عليها اتفاقيتا STCW - F و STCW - F بشأن المؤسسات التعليمية . لذا ، ينبغي أن تشمل هذه العملية الجامعات والمعاهد الفنية وأكاديميات مصائد الأسماك .

9.4 بناء سفن الصيد

يُرجح أن تقوم بتوفير التعليم والتدريب في هذا المجال المعاهد المتعددة والمدارس المهنية ، وفي بعض الحالات مراكز التدريب التي يدعمها مالياً قطاع صيد الأسماك بالتعاون مع الحكومة . وفي هذه الحالات ، تستدعي الحاجة تحديد مستوى المؤهلات التي تُمنح عند إنجاز الدورات الدراسية ومقارنتها بالمعايير المقبولة دولياً (انظر أيضاً المرفق 2) . وفي بعض المناطق حيث تسود التصميمات المحلية ، ينبغي الاعتراف بالمهارات المتوارثة في بناء هذه السفن .

10.4 علوم مصائد الأسماك

إن السبب الجوهري الذي يدعو إلى دراسة هذا الميدان عن كثب هو أن السلامة تُعدّ جزءاً لا يتجزأ من إدارة مصائد الأسماك ، وأنه يتعيّن ضمان أن يدرك الخريجون مدى تأثير طريقة اتخاذ القرارات المتصلة بذلك استناداً إلى توصيات علمية في السلامة والصحة أثناء القيام بصيد الأسماك .

11.4 عمليات صيد الأسماك

1.11.4 إن نطاق انطباق هذا البند واسع ، إذ أنه يشمل إدارة سفن الصيد فضلاً عن أفراد الأطقم . ففي ما يتعلق بالإدارة ، من الأرجح أن يكون الإداريون الفنيون حائزين على المستوى التعليمي نفسه المطلوب من خبراء المعاينة والتفقد ؛ ويشغلون في الشركات الكبرى وظائف إداريين معنيين بالمسائل البحرية والهندسية . ويُعتبر آخرون إداريين مسؤولين عن الأنشطة أو الإنتاج بالنسبة لسفن الصيد الكبيرة التي تتم معالجة المصيد على متنها ، وتكون مؤهلاتهم وخبراتهم عندئذ ذات صلة بقطاع إعداد المواد الغذائية . وفي الحالتين ، يعود إلى أصحاب الشركات أن يعالجوا هذه المسألة وفقاً للتشريعات الوطنية وأن يأخذوها في الاعتبار عند رسم إستراتيجية للسلامة في البحر .

2.11.4 وفي ما يتعلق بأفراد الأطقم ، ينبغي إحصاء كافة المؤسسات التدريبية/التعليمية الموجودة في البلد وإمكانياتها في ما يتصل بالاحتياجات الحالية والمستقبلية . وفي هذا الخصوص ، من البديهي أنه في ما يتعلق بشهادات الكفاءة ، على النحو الذي تقتضيه القوانين الوطنية ، تقع مسؤولية إجراء الامتحانات على عاتق السلطة المختصة . وبالنسبة للتخطيط على الصعيد الوطني والإدارة وإعداد المناهج الدراسية ، تتوفر للسلطات المختصة ومؤسسات التدريب المواد اللازمة وباستطاعتها أن تسترشد بالوثيقة الإرشادية بشأن تدريب العاملين على متن سفن الصيد وإجازتهم ، الصادرة عن منظمة الفاو ومنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية . ولكن تجدر الإشارة إلى الحاجة إلى اتباع نهج متكامل بمشاركة الحكومة ومالكي سفن الصيد ونقابات الصيادين والمؤسسات التعليمية ومؤسسات البحوث في ميدان مصائد الأسماك وهيئات أخرى ذات إلمام وثيق بالتدريب المهني لأفراد الأطقم ، فضلاً عن الهيئات التي تُعنى بمسائل السلامة والصحة في العمل . وعلاوة على ذلك ، يتعين إيلاء اهتمام خاص بالبلدان النامية والدور الذي تقوم به خدمات التوعية في قطاع صيد الأسماك .

12.4 تدعيم المؤسسات

ينبغي أن تتوفر لكل سلطة مختصة قدرات كافية لتنفيذ أحكام الصكوك ، وينبغي عليها ، آخذة في الاعتبار الوضع التكنولوجي والتشغيلي لسفن الصيد المحلية ، أن تنظر في إدراج الأحكام المتصلة بذلك في لوائحها الوطنية ، ولاسيما ما يتعلق منها بما يلي :

1. إقرار بناء سفن الصيد ؛
2. إقرار التجهيزات ؛
3. إقرار الخطط والالتزام ؛
4. إصدار مختلف أنواع الشهادات ؛
5. تحديد معايير البناء والآلات ومكافحة الحريق ، وما إلى هنالك ؛
6. تسجيل السفن والترخيص لها ؛
7. إرساء نظام تطبيق معايير السلامة ومعاينة البدن والرقابة على ذلك ؛
8. تدريب الصيادين ؛
9. إصدار الشهادات للصيادين ؛
10. تحديد معايير اللياقة الطبية .

الفصل 5

ضمان التقيد بالمتطلبات الوطنية

- 1.5 ينبغي على السلطة المختصة أن تضمن بناء سفن الصيد وصيانتها وتطعيمها بموجب المتطلبات الوطنية . وينبغي على السلطات المختصة أن ترسي نظاماً يضمن قيام مالكي السفن وربانيتها بالحفاظ على سفينة الصيد في حالة بحورة خلال مدة صلاحية شهادة السلامة أو بين معاينتين .
- 2.5 وحيثما يكون ذلك عملياً ، وقبل الشروع في عمليات البناء ، ينبغي عرض المخططات وعمليات احتساب الاتزان على السلطة المختصة لإقرارها . وينبغي على السلطة المختصة أن تتنظر في حجم سفينة الصيد وطولها ومنطقة عملها والظروف المناخية التي ستواجهها ، وما إلى هنالك ، عندما تحدد حجم التفاصيل المطلوبة في المخططات و/أو عمليات احتساب الاتزان .
- 3.5 وينبغي ، حسب الاقتضاء ، معاينة/تفقد البدن والآلات والتجهيزات والمنشآت الراديوية أثناء البناء وعند إنجاز البناء ، ثم بطريقة وتواتر تعتبرهما السلطة المختصة ضروريين لضمان أن تكون حالتها مرضية من جميع الجوانب .
- 4.5 وينبغي أن تضمن عمليات المعاينة/التفقد أن ترتيبات ومواد وعناصر الهيكل والغلايات وأوعية الضغط الأخرى وملحقاتها والآلات الرئيسية والمساعدة والمنشآت الكهربائية ، فضلاً عن أماكن معيشة الطاقم ومستويات التجهيز الأخرى ومستويات التطعيم ، مرضية من جميع الجوانب للخدمة المزمعة لسفينة الصيد .
- 5.5 وفي إطار عملية المعاينة/التفقد ، ينبغي الاهتمام بالمناطق التي يُسمح للسفينة أن تعمل فيها ، مع إيلاء الاهتمام بأي معدات راديوية مطلوبة لتلك المنطقة والظروف المناخية التي يُرجح أن تواجهها .
- 6.5 وعند إنجاز المعاينة/التفقد ، ينبغي إصدار شهادة سلامة أو وثيقة أخرى لسفينة الصيد تحدد السلطة المختصة مدة صلاحيتها . وينبغي على السلطة المختصة أن تحدد الطول الذي يتم اعتباراً منه إصدار شهادة سلامة للسفينة .
- 7.5 وعندما تنظر إدارة مصائد الأسماك في طلب إصدار ترخيص لسفينة للقيام بصيد الأسماك ، عليها أن تشتترط ، كجزء من عملية الموافقة ، دليلاً يثبت أن السفينة تستوفي متطلبات التشريعات المتعلقة بالسلامة .
- 8.5 ومن الضروري أن يتعاطى خبراء التفقد بطريقة مهنية مع الصيادين ومالك سفينة الصيد وأن يطبقوا المعايير بشكل موحد . وينبغي على السلطة المختصة أن تضع مدونة سلوك لخبراء التفقد . وفي هذا الخصوص ، يمكن الاسترشاد بالنموذج الذي يرد في المرفق 3 .
- 9.5 وينبغي على السلطة المختصة أن تضع إجراءات تصف كيفية معالجة الشكاوى والمنازعات ، وينبغي أن تكون هذه الإجراءات متطابقة مع النظام القانوني للشكاوى والمنازعات المعمول به في البلد .
- 10.5 وحيثما يُشترط رصد موقع سفينة الصيد ، إما بالراديو أو بواسطة نظام ساتلي ، ولأغراض رصد حركة سفن الصيد ومراقبتها والإشراف عليها وإنفاذ القوانين ، ينبغي أن يكون خبراء تفقد سفن الصيد ملمين إماماً كاملاً بالتكنولوجيا المعتمدة من قبل السلطة المختصة وأن يدركوا الحاجة إلى فحص هذه التجهيزات عند القيام بعمليات التفقد* .

* انظر الخطوط التوجيهية التقنية للصيد الرشيد ، الصادرة عن منظمة الفاو ؛ رقم 1 : عمليات الصيد ، والملحق 1 : نُظْم رصد سفن الصيد .

الفصل 6

سلامة التشغيل

1.6 إدارة السلامة على متن سفن الصيد

1.1.6 يتراوح صيد الأسماك بين الصيد اليدوي بالصنارة وعمليات الصيد المعقّدة بواسطة السفن .

2.1.6 والصيد مهنة تكتنفها المخاطر الشديدة من جميع جوانبها . فالصياديون لا يعملون في بيئة معادية فحسب ، بل أن العمل نفسه تحفّه المخاطر التي يمكن درؤها بتوخي الحذر الشديد واتّباع ممارسات سليمة .

2.6 لوائح إدارة السلامة على متن سفن الصيد

1.2.6 ينبغي أن تتصّ لوائح إدارة السلامة على متن سفن الصيد متطلبات إلزامية للمالكين والمديرين والربابنة تضع الأساس القانوني لثقافة قوامها السلامة على متن السفن .

2.2.6 وينبغي أن تتناول اللوائح ، على سبيل المثال لا الحصر ، ما يلي :

1. التعريفات ؛
2. الانطباق ؛
3. واجبات المالكين والمديرين والمسؤولين عن السلامة والربابنة ؛
4. لوائح السلامة الشخصية التي يجب توفيرها ؛
5. الإبلاغ عن الحوادث والتحقيق فيها ؛
6. الوصول الآمن ؛
7. حماية الكوى والفتحات ؛
8. معدات الرفع ؛
9. المعدات الكهربائية ؛
10. الإنارة ؛
11. حماية الآلات ؛
12. المسؤولون عن السلامة ؛
13. لجان السلامة ؛
14. مسك السجلات ؛
15. المخالفات والعقوبات .

3.6 مدونة السلامة

1.3.6 ترمي مدونة الممارسات السليمة إلى استرعاء انتباه جميع الصيادين والأشخاص الذين يعتاشون من أنشطة الصيد إلى مجموعة من القوانين والمعايير التي ينبغي تطبيقها لخلق بيئة عمل سليمة .

2.3.6 ويمكن اعتماد مدونة للممارسات السليمة بوصفها لوائح ذات انطباق إلزامي .

3.3.6 وينبغي ألا تتوجّه مدونة الممارسات السليمة حصراً للعاملين على متن سفينة الصيد . فهي تعني أي شخص يؤدي أي وظيفة على متن سفينة صيد والأشخاص على اليابسة المسؤولين عن إدارة سفن الصيد . وينبغي أن تكون المصطلحات التي ترد في المدونة هي المصطلحات التي تُستخدم يومياً على متن سفينة صيد بحيث يسهل فهمها ، وينبغي تفادي استخدام مصطلحات قانونية .

4.3.6 وينبغي استعمال المدونة كأداة تعليمية . فهي تتناول الجوانب الأساسية لسلامة الصيادين وتتصّ على مبادئ السلامة التي ينبغي أن تصبح شائعة ومطبّقة في قطاع صيد الأسماك .

5.3.6 وينبغي أن تتضمن المدونة فصلاً تتناول الجوانب التالية :

1. مسؤوليات الأشخاص المعنيين بصيد الأسماك ؛
2. سلامة السفينة والحفاظ على منّعة الكتامة المائية والاتزان ؛
3. السلامة على السطح والممرات والسلامم والإنارة والاحتياطات التي يتعيّن اتخاذها لمنع السقوط في البحر ، واستعمال الحبال والأسلاك ؛
4. السلامة أثناء عمليات الصيد وفقاً لأنواع العُدّة المستخدمة ؛
5. السلامة في أماكن الآلات ؛
6. السلامة الشخصية ؛
7. التدريب على السلامة وصيانة لوازم السلامة ؛
8. التدريب على مواجهة الحالات الطارئة وإجراءات الطوارئ ؛
9. الوقاية من الحرائق ؛
10. أجهزة الرفع ؛
11. السلامة في المطبخ وفي مناولة المواد الغذائية ؛
12. الصحة والنظافة .

الفصل 7

الفهم المشترك للأحكام والمصطلحات التقنية الواردة في الصكوك

- 1.7 تفسير المصطلحات والعبارات
- 1.1.7 "تقبل بها السلطة المختصة" يمكن تفسيرها على أنها خصائص أو تجهيزات السفينة التي تستوفي المتطلبات التقنية والخبرة التشغيلية التي تشترطها السلطة المختصة .
- 2.1.7 "جميع الخطوات المعقولة" يمكن تفسيرها على أنها تدابير لا توضع قيوداً لا يمكن تحطيمها على تصميم السفينة وبنائها وتشغيلها وتكلفتها .
- 3.1.7 "الترتيبات البديلة" يمكن تفسيرها على أنها خصائص أو تجهيزات السفينة التي تستوفي المتطلبات التقنية والخبرة التشغيلية التي تشترطها السلطة المختصة .
- 4.1.7 "بدائل مكافئة تقبل بها السلطة المختصة" يمكن تفسيرها على أنها خصائص أو تجهيزات السفينة التي تستوفي المتطلبات التقنية والخبرة التشغيلية التي تشترطها السلطة المختصة .
- 5.1.7 "تقرها السلطة المختصة" يمكن تفسيرها على أنها خصائص أو تجهيزات السفينة التي تستوفي المتطلبات الفنية والخبرة التشغيلية التي تشترطها السلطة المختصة .
- 6.1.7 "تدابير مكافئة للسلامة" يمكن تفسيرها على أنها خصائص أو تجهيزات السفينة التي تقتضيها التوصيات التي تستوفي المتطلبات التقنية والخبرة التشغيلية التي تشترطها السلطة المختصة .
- 7.1.7 "سفينة ذات سطح" لأغراض الصكوك : تُعتبر السفينة أنها ذات سطح إذا استوفت كافة المتطلبات التالية :
1. السطح يغطي البدن بأكمله ؛
 2. السطح ذو بناء كتيم للماء ؛
 3. غمر أي بئر أو قمرة على السطح لا يؤدي إلى غمر السفينة ؛
 4. إذا كان هناك إنشاء علوي محوط يغطي السطح ، ينبغي أن يكون هذا البناء العلوي ذا بناء كتيم للماء وأن يكون مجهزاً بأبواب كتيمة للعوامل الجوية في جميع الفتحات ؛
 5. ينبغي أن تكون كافة الأبواب التي تؤدي إلى الأماكن التي تقع تحت السطح مجهزة بعتبات . انظر الصك الملائم لمعرفة العلو الأدنى لهذه العتبات .
 6. ينبغي أن تكون الكوى التي تؤدي إلى الأماكن التي تقع تحت السطح مجهزة بحتارات . انظر الصك الملائم لمعرفة العلو الأدنى لهذه الحتارات . وإذا كان العلو أقل من ذلك ، ينبغي تثبيت أغطية للفتحات كتيمة للماء ومصنوعة من مادة أخرى غير الخشب ؛
 7. على متن السفن من فئات التصميم ألف أو باء أو جيم ، ينبغي أن تكون الأغطية مثبتة تثبيتاً دائماً وأن يتيسر إغلاقها أو إحكام تثبيتها بعوارض خشبية على وجه السرعة .

- 8.1.7 ينبغي اعتبار السفينة التي لا تستوفي جميع هذه المتطلبات سفينة مكشوفة .
- 9.1.7 "فعالة" يمكن تفسيرها على أنها ملائمة للتشغيل المزمع للسفينة .
- 10.1.7 "معفية أو إعفاء" يمكن تفسيرها على أنها تسمح بإعفاء سفينة من إحدى متطلبات التوصيات التي تضع قيوداً غير معقولة وغير عملية على تصميم السفينة وبنائها وتشغيلها وتكلفتها .
- 11.1.7 "ارتفاع ملحوظ في الموج المضطرب" هو متوسط ارتفاع (من القاعدة إلى القمة) الثلث العلوي لارتفاع الموج المضطرب . ويمكن أن يبلغ ارتفاع أمواج معينة ضعفي الارتفاع الملحوظ في الموج المضطرب .
- 12.1.7 "بناء بسيط" يمكن تفسيرها على أنها بناء يستخدم مواد محلية الصنع وأساليب بناء بسيطة . ومثال ذلك :
1. القوارب التي تُصنع من جذوع الشجر ؛
 2. القوارب التي يتم تشكيلها بإحكام ربط المواد ببعضها البعض ؛
 3. أساليب البناء البسيطة التي لا ترد في معايير البناء المذكورة في المرفقات II و III و IV و V من تدابير السلامة المستصوية .
- 13.1.7 "إذا بررت ذلك الخبرة المكتسبة أثناء التشغيل" يمكن تفسيرها على أنها تعني أنه تم إثبات وتوثيق أن تشغيل السفينة آمن في الظروف التي تسود في المنطقة التابعة للسلطة المختصة .
- 14.1.7 "عملية" يمكن تفسيرها على أنها لا تضع قيوداً غير معقولة وغير متيسرة على تصميم السفينة وبنائها وتشغيلها وتكلفتها .
- 15.1.7 "تصميم تقليدي" يمكن تفسيرها على أنها تنطبق على السفن ذات السجل التشغيلي الآمن الطويل الأمد في الظروف التي تسود في المنطقة التابعة للسلطة المختصة .
- 16.1.7 "بما يُرضي السلطة المختصة" يمكن تفسيرها على أنها تستوفي المتطلبات التقنية المعتمدة والخبرة التشغيلية المثبتة للإداريين وخبراء المعاينة التابعين للسلطة المختصة . ويحق للسلطة المختصة أن تضع تفسيراً خاصاً بها لهذه العبارة .
- 17.1.7 "متانة كافية" يمكن تفسيرها على أنها ملائمة للتشغيل المزمع للسفينة وأن الكفاءة للعوامل المناخية/الكفاءة المائية كافية للدرجة المطلوبة . ويمكن تحديد هذه المتانة في معايير البناء أو أن تكون مكافئة لمتانة الهيكل المحيط في حال انعدام إرشادات أخرى .
- 18.1.7 "سفينة مكشوفة" : انظر "سفينة ذات سطح" .
- 19.1.7 "كثيمة للماء" تعني أنها قادرة على منع مرور الماء عبر الهيكل في أي اتجاه ما بالنسبة لعمود الماء الذي صُمم للهيكل المحيط له .
- 20.1.7 "كثيمة للعوامل المناخية" تعني أن الماء لن يدخل إلى السفينة مهما كانت أحوال البحر . وينبغي تجهيز الكوى والكوى الجانبية والنوافذ بوسائل إغلاق كثيمة للعوامل المناخية . وينطبق ذلك على الأبواب والفتحات الأخرى في الإنشاءات العلوية المحوطة .
- 21.1.7 "حسب الاقتضاء" يمكن تفسيرها على أنها التدابير التي لا تضع قيوداً غير معقولة وغير عملية على تصميم السفينة وبنائها وتشغيلها وتكلفتها .

الفصل 8

العنصر البشري على متن سفينة الصيد

1.8 العنصر البشري - مقدمة

1.1.8 غالباً ما يقال إن ما يزيد على 80 % من جميع الحوادث سببها "خطأ بشري". ولا ينجم الخطأ البشري دائماً بشكل حصري عن تصرفات الصيادين وحدهم ، ولكن قد ينجم ، كلياً أو جزئياً ، عن سوء التصميم الذي يتسبب بمستويات مفرطة من الارتجاج والسخونة والضجيج وسوء التصميم من حيث مواعمه لأحوال العمل وظروفه وممارسات العمل غير السليمة وانعدام الصيانة والتعب ومستويات التطبيق وانعدام التدريب الملائم والتدابير الوقائية وانعدام التوعية ، وما إلى هنالك . وينبغي على السلطة المختصة أن تنظر في هذه العوامل عند تحديد معايير تصميم سفن الصيد وبنائها وتجهيزها وإقرار مخططاتها وتحديد مستويات التطبيق واعتماد مدونات الممارسات السليمة والتشريعات المتعلقة بالصحة والسلامة في العمل وتحديد معايير التدريب وتنظيم حملات التوعية بالسلامة .

2.1.8 و"العنصر البشري" نتاوله في مفهومه الأعمّ الصكوك الدولية التي اعتمدها منظمة الفاو ومنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية ، إما في صكوك اعتمدها بشكل منفرد أو في مدونات أو إرشادات وضعتها المنظمات الثلاث مجتمعة .

3.1.8 ويتناول الجزء باء من المدونة والخطوط التوجيهية الطوعية وتدابير السلامة المستنوبة الإرشادات لتنفيذ بعض مسائل "العنصر البشري" .

4.1.8 ولعل سلامة سفن الصيد بحد ذاتها العنصر الأكثر أهمية لسلامة أفراد الطاقم وصحتهم . ويتصل القسم الأكبر من الجزء باء من المدونة والخطوط التوجيهية الطوعية وتدابير السلامة المستنوبة بسلامة السفينة ومكافحة الحرائق وأجهزة الإنقاذ وترتيباته .

5.1.8 وتتضمن الوثائق الثلاث أيضاً إرشادات بشأن مسائل من قبيل حماية أفراد الطاقم وأماكن معيشتهم . وتتسم هذه المسائل بأهمية كبرى أيضاً وتتطلب اهتمام السلطة المختصة ، بما في ذلك خبراء تفقد سفن الصيد .

2.8 العوامل البشرية/التصميم الذي يوائم أحوال العمل وظروفه

1.2.8 تتوقف الطريقة التي يتم بموجبها تصميم سفن الصيد وبنائها ، وحتى تجهيزها ، على عوامل متعددة . ويمكن أن تكون النتيجة سفينة ذات تصميم وبناء يأخذان في الحسبان إلى أقصى حد ممكن سلامة أفراد الطاقم وراحتهم ، أو على العكس من ذلك سفينة ذات تصميم وبناء يجعلانها "أقل صلاحية للمعيشة" ويتسببان عن غير قصد بالتعب والحوادث وحتى المرض (وقد يخلقان أيضاً ظروفاً تؤثر سلباً في استقطاب العاملين وبقائهم في عملهم) .

3.2.8 ومن الضروري أيضاً أن تكون مساحة أماكن المعيشة كافية للنوم وتناول الطعام والراحة . ويتضمن الجزء باء من المدونة والخطوط التوجيهية الطوعية وتدابير السلامة المستنوبة إرشادات بشأن هذه المسائل . وينبغي على السلطة المختصة أن تضمن أيضاً أن يتم بناء السفينة وتجهيزها وفقاً للمعايير المنصوص عليها في اتفاقية العمل في قطاع صيد الأسماك والتوصية المصاحبة لها (انظر أدناه والمرفق 4) . وإذا كانت السفينة ترفع علم دولة صادقت على الاتفاقية ، تصبح هذه المعايير إلزامية . وعدم أخذ هذه المعايير في الاعتبار يجعل من الصعب إعادة تسجيل السفينة تحت علم آخر . ويجب على السلطة المختصة أن تضمن تزويد جميع الذين يشاركون في تصميم السفينة وبنائها بنسخ عن هذه الصكوك .

4.2.8 ويتضمن الجزء باء من المدونة والخطوط التوجيهية الطوعية وتدابير السلامة المستنوبة أيضاً إرشادات بشأن حماية أفراد الطاقم تتناول الحماية أثناء العمل على السطح وأماكن معالجة المصيد . وبالإضافة إلى الإرشادات الواردة في هذه المطبوعات ، وفي الاتفاقية والتوصية الصادرتين عن منظمة العمل الدولية ، ينبغي على السلطة المختصة أن تضمن ، قدر الإمكان ، أخذ العامل البشري ومبادئ مواعمة ظروف العمل وأحواله في الحسبان عند تصميم السفن وبنائها وتجهيزها .

وينبغي أن تؤخذ في الحسبان في وقت مبكر من مرحلة التصميم وينبغي إعادة النظر فيها أثناء بناء السفينة . ويمكن اتباع نهج استباقي يقوم على التماس آراء الصيادين بشأن سفن ذات تصميم وتجهيز مماثلين حتى قبل إعداد المخططات التفصيلية لسفينة جديدة .

5.2.8 وينبغي النظر في كيفية جعل أماكن المعيشة أفضل ما يكون وكيفية جعل أماكن العمل والعمليات والتجهيزات آمنة وملائمة في مرحلة مبكرة من عملية التصميم ، وذلك بإشراك كافة الجهات المعنية في العملية التشاورية .

6.2.8 ويمكن تزويد المصممين والبنائين بالمعايير أو الإرشادات في أقرب فرصة ممكنة . ويمكن دراسة السفن الموجودة "لاستخلاص العبر" لبناء سفن جديدة . ويمكن الحصول على آراء مالكي سفن الصيد والصيادين بشأن كيفية تحسين تصميم السفينة لجعلها أكثر صلاحية للمعيشة وأكثر مواءمة لأحوال العمل وظروفه (ولربما أكثر إنتاجية) حتى قبل إجراء الدراسة الأولية أو الشروع في التصميمات المقترحة .

7.2.8 وغالباً ما تفتقر السلطات المختصة لخبراء تابعين لها في العوامل البشرية ومواءمة أحوال العمل وظروفه . ويمكن اكتساب هذه المعرفة لدى الإخصائيين في مواءمة أحوال العمل وظروفه الذين يعملون لدى السلطات المسؤولة عن السلامة والصحة في العمل ولدى هيئات تصنيف السفن وكذلك باستعراض العمل الذي تم القيام به في بلدان أخرى (انظر مسرد المؤلفات) .

3.8 ظروف العمل اللائقة

1.3.8 غالباً ما تقتصر المبادرات التي ترمي إلى تعزيز السلامة عن معالجة العوامل التي تسهم في مشاكل السلامة والصحة من منظور عريض ، إذ أنها تركز بشكل ضيق على جانب معين . ويمكن أحياناً عن غير قصد إغفال تأثير ظروف المعيشة والعمل ، مثلاً عندما ينحصر التركيز في مسائل معينة تتعلق بالسلامة .

2.3.8 ومع أن هذا المطبوع يركز على تنفيذ الجزء باء من المدونة والخطوط التوجيهية الطوعية وتدابير السلامة المستصوبة ، فمن الواضح أنه يتعين على السلطة ، بحكم الدور الذي تضطلع به ، أن تأخذ في الاعتبار جوانب أخرى من "العنصر البشري" . وقد نشرت منظمة الفاو ومنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية مطبوعات تتصل بهذا الموضوع ؛ ويمكن الاطلاع على قائمة بهذه المطبوعات وموجز لها في المرفق 5 .

3.3.8 وترد في الصكوك التالية الصادرة عن منظمة الفاو ومنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية إرشادات أخرى تُعنى بجوانب العنصر البشري :

المسألة	المدونة	الخطوط التوجيهية الطوعية	تدابير السلامة المستصوبة
التصميم	البندان II و III من الجزء ألف الفصول II و III و IV و VI و XI من الجزء باء	الفصول II و III و IV و VI و XI	الفصول 2 و 3 و 4 و 6 و 11
التعب	التذييل 2 للبند 1 من الجزء ألف		الفصل 12
التطبيق			الفصل 12
التدريب	الفصل 3 من البند 1 من الجزء ألف الفصل VIII من الجزء باء	الفصل VIII	الفصلان 8 و 12
التوعية	الفصل 3 من البند 1 من الجزء ألف		
الصحة	الفصل 4 من البند 1 من الجزء ألف		

4.3.8 وتعكف منظمة الفاو حالياً على إعداد خطوط توجيهية بشأن "أفضل ممارسات السلامة في البحر في قطاع صيد الأسماك" يُقصد بها أن تشمل كافة جوانب السلامة في البحر ، بما في ذلك الوزارات المسؤولة عن الشؤون البحرية ومصائد الأسماك ومديري موارد مصائد الأسماك والخبراء في ميدان السلامة .

5.3.8 وتركز المنظمة البحرية الدولية تركيزاً شديداً على دور العنصر البشري في الحوادث البحرية . وفي هذا الخصوص ، اعتمدت قرار الجمعية A.947(23) المعنون "غاية المنظمة المنشودة وأهدافها ومبادئها في ما يتصل بالعنصر البشري" .

6.3.8 وينبغي على السلطة المختصة أو السلطات المسؤولة عن سلامة سفن الصيد والصيادين أن تأخذ في الاعتبار أيضاً "غاية المنظمة المنشودة وأهدافها ومبادئها في ما يتصل بالعنصر البشري" المنصوص عليها في القرار A.947(23) . فهي ترمي إلى "القيام بشكل ملحوظ بتعزيز السلامة والأمن في البحار ونوعية البيئة البحرية ، وذلك بمعالجة مسائل العنصر البشري لتدعيم الأداء في قطاع صيد الأسماك" .

4.8 إدارة مصائد الأسماك وتأثيرها في أماكن المعيشة على متن سفن الصيد

ينبغي على الأشخاص المعنيين والمشاركين في تصميم سفن الصيد أن يُطلعوا الأشخاص المعنيين بإدارة مصائد الأسماك على التأثير المحتمل للقرارات التي يتخذونها (مثلاً اتخاذ قرار بتقييد طول سفينة أو حمولتها الإجمالية) في ظروف أفراد الطاقم المعيشية وحتى سلامة السفينة . ولا شك في أن التشاور والتنسيق بين جميع المعنيين لا بد أن يسهم في إدخال تغييرات على القرارات المتعلقة بإدارة مصائد الأسماك والتي تؤدي ، بدون هذه التغييرات ، إلى تصميم أماكن معيشة مكتظة وسفن غير متزنة وإلى عواقب وخيمة أخرى .

المرفق 1

تقييم الاحتياجات لخدمات معاينة سفن الصيد وتفقدتها

مقدمة

1 يتناول هذا المرفق بعض مسؤوليات دولة العَلم ويتضمّن اقتراحات بشأن كيفية ترتيب عمليات معاينة سفن الصيد . وفي هذا الخصوص ، يتم التشديد على ضرورة إجراء تحليل متعمّق لقطاع صيد الأسماك بغية تكوين فكرة واضحة عن الاحتياجات من حيث عمليات المعاينة والتفقد على المدى القصير والطويل . ويشكل خاص ، تتصل الاقتراحات بمؤهلات والخبرات التي يمكن اشتراطها لتوظيف خبراء تفقد سفن الصيد .

الجزء 1

معاينة سفن الصيد وتفقدتها

2 إن أحد المبادئ الرئيسية في ما يتصل ببناء سفينة صيد يقوم على أنع ينبغي بناؤها بطريقة تيسّر صيانتها مما يضمن أن تكون حالة السفينة مرضية في جميع الأوقات ومن جميع الجوانب للخدمة المزمعة . ولضمان التقيد بهذا المبدأ ، ينبغي على السلطة المختصة أن تحدد متطلبات لإقرار المخططات قبل البناء ولتفقد سفينة الصيد أثناء بنائها أو إعادة تجهيزها أو إدخال تغييرات عليها ، فضلاً عن فترة تشغيلها .

3 ومصطلح "حالة مرضية" يشمل بالطبع ظروف السلامة والمعيشة والعمل من وجهتي نظر البناء والتشغيل على حد سواء . ولكي يُفسّر هذا المصطلح بطريقة موحّدة ، ينبغي إعداد مجموعة من المعايير ينبغي في حالة عدم توافرها تصنيف حالة السفينة على أنه غير مرضية . لذا ، ومن حيث المبدأ ، ينبغي أن تكون حالة البناء المرضية لسفينة الصيد وتجهيزاتها ، فضلاً عن استيفائها المتواصل للقواعد واللوائح ، شرطاً لتسجيل سفينة صيد في السجل أو الإبقاء على هذا التسجيل في السجل و/أو منحها ترخيصاً بصيد الأسماك . وينبغي أن ينطبق ذلك الشرط بالتساوي على دولة العَلم ومالك سفينة الصيد .

4 وبما أن سلامة الأرواح والممتلكات في البحر ذات أهمية قصوى ، فمن البديهي أنه ينبغي الاضطلاع بمسؤولية تحديد اللوائح لمعاينة سفن الصيد وتفقدتها على أعلى المستويات . وبموازاة ذلك ، لا ريب في أن المسؤولية الملقاة على عاتق كل خبير تفقد هي مسؤولية جسيمة . ويستتبع ذلك أنه ينبغي في كل الحالات ألا يُسمح إلا لشخص مؤهل على النحو المطلوب بأن يقوم بالمعاينة الفعلية أو التفقد الفعلي ، وأنه ينبغي عليه أن يتحلّى بالنزاهة أثناء قيامه بهذه العملية .

5 ومع السهر على التقيد بالمبادئ المذكورة أعلاه ، ينبغي ألا يغيب عن الأذهان أن عمليات التفقد والمعاينة مطلوبة لأسباب متعددة وأنها لا تستدعي المستوى نفسه من الدراية الفنية أو الشخص الحائز على المؤهلات نفسها لأداء العمل .

خدمات معاينة سفن الصيد وتفقدتها

6 بصورة عامة ، ينبغي على الموظفين التابعة للسلطة المختصة أن يقوموا بمعاينة سفن الصيد وتفقدتها في ما يتصل بإنفاذ اللوائح المنصوص عليها في قوانين النقل البحري/مصائد الأسماك وبمنح الإعفاءات . غير أنه يجوز للسلطة المختصة أن توكل العمل إلى خبراء معاينة أو خبراء تفقد تم تعيينهم لهذا الغرض أو إلى هيئات (كهيئات تصنيف السفن) تعتمد عليها السلطة المختصة .

7 وفي هذا الخصوص ، جرت العادة على أنه إذا ارتأى خبير المعاينة/التفقد المعين أو الهيئة المعتمدة أن حالة سفينة الصيد أو تجهيزاتها لا تتطابق تطابقاً ملحوظاً مع التفاصيل الواردة في الشهادة أو أن حالة السفينة لا تسمح لها بالإبحار دون أن تتعرّض السفينة أو الأشخاص الموجودين على متنها للخطر ، ينبغي على خبير المعاينة/التفقد أو على الهيئة المعتمدة السعي فوراً إلى ضمان اتخاذ تدابير تصحيحية وإبلاغ السلطة المختصة بذلك في حينه . وإذا لم يتخذ المالك هذه التدابير التصحيحية ، ينبغي سحب/تعليق الشهادة وإبلاغ السلطة المختصة بذلك على الفور . وينبغي أن يملك خبراء التفقد الذي يعملون لدى السلطة المختصة صلاحية منع هذه السفن من الإبحار .

إقرار المواصفات التقنية والمخططات

8 ينبغي إرفاق المواصفات التقنية والمخططات المطلوبة بطلبات الحصول على ترخيص لبناء سفينة صيد أو إدخال تغييرات جوهرية على سفينة صيد موجودة . وينبغي أن تقتنع وحدة معاينة/تفقد سفن الصيد بأن المواصفات التقنية والمخططات تتوافق مع المعايير المقبولة وأنها مكتملة بما في الكفاية للغرض المزمع منها قبل منح الموافقة .

الإشراف على سفينة قيد البناء أو قيد إعادة التجهيز

9 ينبغي الاتفاق على برنامج للتفقد مع البناء والمالك (ومع خبير معاينة تابع لهيئة تصنيف إذا كان يتعين تصنيف السفينة) لكي يتيسر لخبير التفقد أن يتابع مراحل البناء ويجري اختبارات معينة . ويمكن أيضاً القيام بعمليات تفقد عشوائية تتناول معدلات الرطوبة في المواد وفي مواقع العمل حسب الاقتضاء (بالنسبة للبناء من الخشب أو من اللدائن المقواة بألياف زجاجية) والبحث عن علامات تشير إلى تعفن الخشب وضبط نوعية التحميم .

10 ومن المهم إطلاع المالك على أي توصيات يتقدم بها البناء بشأن أي عمل يتم القيام به ولا يستوفي المواصفات و/أو اللوائح النظامية .

11 وينبغي أن يشرف خبير التفقد على اختبار إمالة سفينة الصيد واختبار العطوف ، وينبغي أن تحوز نتائج هذه الاختبارات على رضى خبير التفقد قبل أن يُسمح باختبار السفينة في البحر . ويُفترض في حالة سفن الصيد الصغيرة أن يمتلك خبير التفقد مستوى من المعرفة يتجاوز المعرفة البسيطة في مضمار العمارة البحرية ، وذلك بالنسبة للاتزان .

تسجيل السفينة

12 بعد إنجاز كافة الاختبارات وعمليات التفقد ، ينبغي على خبير التفقد أن يقيس السفينة بموجب المتطلبات التي تنص عليها اللوائح ويضمن أن جميع الوثائق والشهادات المطلوبة لتسجيل السفينة سليمة وجاهزة لتسليمها إلى سجل السفن أو سجل سفن الصيد ، حسب الاقتضاء . ويشرف خبير التفقد على حفر الرقم الرسمي الذي يُمنح للسفينة في الدعامة الأفقية الرئيسية للسفينة ويُعدّ "مذكرة الحفر" (التي لا تتم إجراءات التسجيل بدونها عادة) .

13 وإذا لا تشترط التشريعات الوطنية تسجيل سفن الصيد ، على ما هو الحال بالنسبة للأسطول المحلي ، ولاسيما سفن الصيد الصغيرة ، فهناك بدون أدنى شك شرط يستوجب طلب "رخصة صيد أسماك" تُرفق بها عادة شروط وضمانات .

14 وينبغي على خبير التفقد أن يضمن توافر الوثائق المطلوبة على متن سفينة الصيد وإطلاع المالك والريان على جدول عمليات التفقد المطلوبة لسفينة في الخدمة .

الإشراف على سفينة في الخدمة

15 عندما تكون السفينة في الخدمة ، يمكن تفقدتها في أي وقت في ما يتصل بالسلامة وأماكن معيشة أفراد الطاقم والتطبيق ، فضلاً عن تفقدتها في الفترات الفاصلة المحددة في اللوائح لتجديد صلاحية شهادة السلامة وعمليات تفقد دورية أخرى . وبعد إتمام التفقد ، يدون الخبير التقرير المطلوب في سجل السفينة ويضمن عبر عمليات المعاينة/التفقد اللاحقة عدم إدخال أي تغييرات على الترتيبات الهيكلية والآلات والتجهيزات والمنشآت الراديوية ، فضلاً عن أماكن معيشة أفراد الطاقم ، التي شملتها المعاينة بدون موافقة السلطة المختصة . وينبغي أن تتضمن هذه المعاينات الدورية ، في ما تتضمنه ، ما يلي :

1. عمليات تفقد سنوية لمعدات السلامة ؛

2. معاينة/تفقد عمود الرقاس ؛

3. معاينة دورية/تفقد دوري للبدن والآلات ؛
4. معاينة خاصة/تفقد خاص للبدن والآلات ؛
5. معاينة دورية لأماكن معيشة أفراد الطاقم .

المؤهلات والخبرة

16 بالنسبة لسفن الصيد الكبيرة ، ينبغي أن يكون خبراء التفقد حائزين على شهادة في إحدى التخصصات المهنية التالية : الهندسة البحرية أو العمارة البحرية أو العلوم البحرية . وينبغي أن يكون حاصلين كذلك على خبرة عملية لسنوات عديدة في البحر أو في حوض لبناء السفن . وينبغي أن يتمتع خبراء التفقد الرئيسيون بخبرة ملحوظة في مضمار المعاينة أو التفقد ، فضلاً عن قدرات مثبتة . وفي هذا المجال ، ينبغي الاعتراف بالمؤهلات المنصوص عليها في متطلبات اتفاقيتي STCW و STCW-F . ومن المرجح أن يكون العديد من الخبراء بحارة سابقين مؤهلين أو صيادين سابقين ، وبما أنهم سيقومون بمعاينة وتفقد العمل الذي يؤديه الصيادون ، ينبغي أن يكونوا مؤهلين وأصحاب خبرة تساوي أو تتجاوز مستوى خبرة الصيادين المتمرسين الذين يواجهونهم في سياق أدائهم مهامهم .

17 ولكن نظراً لاتساع نطاق أنواع وأحجام سفن الصيد التي تشملها الصكوك ، يجب أن يكون نطاق تخصصات خبراء التفقد واسعاً كذلك ، ولاسيما في ما يتصل بسفن الصيد الصغيرة التي تتفاوت متطلباتها الفعلية تفاوتاً كبيراً في ما يتصل بمواد بناء البدن . لذا ، يمكن كحل بديل أن يكون خبراء التفقد حائزين على شهادات من مؤسسة تعترف بها السلطة المختصة في ميدان ذي صلة بالبحار وأن يخضعوا لتدريب متخصص لضمان حيازتهم على الكفاءات والمهارات اللازمة . وقد يكون هؤلاء الأشخاص أيضاً موظفين مؤهلين تابعين لإدارة الشؤون البحرية/إدارة مصائد الأسماك يتمتعون بمستوى مكافئ من الخبرة والتدريب للقيام بعمليات المعاينة/التفقد بغية التأكد من تطبيق متطلبات التشغيل المعنية . غير أنه من المتفق عليه أنه يجب أن يملك خبير التفقد الكفاءة لتفقد معدات السلامة في جميع الحالات .

18 وبالرغم من أن الأمثلة التالية أدرجت للاسترشاد بها فقط ، فهي تبين مع ذلك نوع البنية التي يتعين توافرها لإنشاء وحدة مخصصة لمعاينة/تفقد سفن الصيد . وترد في الجزء 2 أدناه إرشادات أخرى تتصل بسفن الصيد الصغيرة .

19 ينبغي أن يكون خبراء التفقد التابعون لدولة العلم حائزين ، قدر الإمكان ، على المؤهلات المهنية التالية :

1. شهادة صادرة بموجب أحكام اتفاقيتي STCW و STCW-F ، في صيغتيهما المعدلتين ، تمنح حاملها الصفة التالية :

1. ربان مؤهل لقيادة سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 1 600 طن فأكثر وتستوفي أحكام لوائح الراديو أو حائز على الشهادة الملائمة المتصلة بالنظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (نظام GMDSS) ؛
2. أو رئيس مهندسين مؤهل ليكون مسؤولاً عن الآلات الموجودة على متن سفينة تحركها آلة دفع رئيسية تبلغ طاقتها 3 000 كيلوواط أو أكثر ؛
2. أو شهادة جامعية أو دبلوم جامعي بصفة معمار بحري أو مهندس ميكانيكي أو مهندس تقنيات إلكترونية ، أو مهندس من نوع آخر تتصل مؤهلاته المهنية بالميدان البحري ؛
3. أو أن يكون قد أكمل خمس سنوات خدمة على الأقل برتبة ضابط على متن سفينة بحورة ، أو أن يتمتع بخمس سنوات خبرة على الأقل بوصفه معمار بحري أو مهندس في الميدان البحري ؛
4. أو شهادة جامعية ملائمة أو دبلوم جامعي ملائم ، علاوة على إكمال الدورات الدراسية النموذجية التالية التي أعدتها المنظمة البحرية الدولية : الدورة الدراسية النموذجية 3.03 (الآلات) ، والدورة الدراسية

النموذجية 3.04 (المنشآت الكهربائية) ، والدورة الدراسية النموذجية 3.05 (تجهيزات ولوازم مكافحة الحرائق) ،
والدورة الدراسية النموذجية 3.06 (أجهزة الإنقاذ) ، والدورة الدراسية النموذجية 3.07 (البدن) ، والدورة
الدراسية النموذجية 3.08 (الملاحة) ، وإكمال الخدمة المطلوبة في البحر لمدة لا تقل عن ستة أشهر .

20 وإذا كانت المؤهلات المذكورة أعلاه مستحبة للغاية ، يجب التسليم بأنه قد لا يتوافر لدى بعض البلدان عدد كافٍ
من الأفراد الذين يتمتعون بالمؤهلات المذكورة . ويمكن اعتبار خبراء تفقّد السفن مؤهلين إذا كانوا حائزين على مؤهلات في
ميايدن أخرى ، ولكن يجب أن يملكو جميعاً المهارات الأساسية نفسها ويخضعوا لدورات نظرية ويكتسبوا خبرة عملية ميدانية
تحت إشراف خبراء مؤهلين معتمدين من قبل دولة العَلَم . وينبغي على الإدارة البحرية أن تُعدّ المنهج الدراسي والتدريب العملي
لكل خبير تفقّد وتشرف عليهما . وبالإضافة إلى إعداد الدورات الدراسية المتخصصة في الاتفاقيات ذات الصلة بالموضوع
الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية وفي القوانين واللوائح الوطنية المعنية بالنقل البحري ، فإن الإدارة
البحرية مسؤولة عن رسم السياسات لمساعدة الخبراء الميدانيين التابعين لها .

21 وينبغي على دولة العَلَم أن تضمن امتلاك كافة خبراء تفقّد السفن الدراية المهنية والخبرة العملية في الميايدن
المتعلقة بواجباته المعتادة . وإضافة إلى ذلك ، ومن أجل مساعدة كل خبير من هؤلاء الخبراء في اضطلاعهم بواجباته خارج
نطاق مهامه المعتادة ، ينبغي على دولة العَلَم أن تضمن سهولة الحصول على خدمات الخبراء في المجالات التالية ، حسب
الاقتضاء :

1. كافة جوانب الاتفاقيات ذات الصلة بالموضوع الصادرة عن منظمة الفاو ومنظمة العمل الدولية والمنظمة
البحرية الدولية والصكوك الإلزامية الأخرى ؛
2. كافة جوانب القوانين واللوائح الوطنية المعمول بها في دولة العَلَم ؛
3. تجهيز البدن وتصلّحه ؛
4. كافة جوانب تقنيات بناء السفن والمراكب ، بما في ذلك السلامة في العمل ؛
5. الاختبارات اللاتدميرية ؛
6. بناء السفن وتقسيماتها الداخلية واتزانها وكتامتها المائية ؛
7. النُظُم الكهربائية والآلات على متن السفن ؛
8. تعيين خطوط التحميل والحمولة ؛
9. نُظُم ومخططات وتجهيزات معدات السلامة ؛
10. وسائل منع الحرائق عند بناء السفن ؛
11. معدات الملاحة والاتصالات ؛
12. عمليات صيد الأسماك وُعْدَة الصيد على سطح السفينة ؛
13. نُظُم إدارة السلامة ؛
14. تقييم مدى تأثير العنصر البشري .

22 وخلال الأشهر الستة الأولى من توظيفهم من قبل دولة العَلَم ، ينبغي على خبراء تفقّد السفن أن يؤديوا مهامهم بإشراف شخص من ذوى الخبرة ، وذلك وفقاً لبرنامج معتمد للتدريب العلمي .

23 وفي الحالات التي يُطلب فيها من خبراء تفقّد السفن أن يؤديوا مهام لا تقع ضمن نطاق تخصصهم وخبرتهم ، ينبغي أن يخضعوا للتدريب والتوجيه اللازمين للقيام بالمهام الجديدة وينبغي عليهم أن يؤديوا هذه المهام لفترة لا تقل عن شهر واحد ، حسب الاقتضاء ، بإشراف شخص من أصحاب الخبرة في ذلك المضمار .

24 وعندما يؤدي خبراء التفقّد عملهم على متن السفن ، ينبغي أن تكون بحوزتهم وثيقة رسمية صادرة عن دولة العَلَم تُذكر فيها الصلاحيات المخولة إليهم للقيام بمهام محددة نيابةً عن دولة العَلَم وأن تُذكر فيها كذلك أي قيود مفروضة على هذه الصلاحيات .

الجزء 2

معاينة وتفقّد سفن الصيد الصغيرة نوات السطوح التي يقلّ طولها عن 15 متراً ومراكب الصيد المكشوفة

عموميات

25 ينبغي أن يكون واضحاً أن المتطلبات الفعلية تتفاوت تفاوتاً كبيراً بالنسبة لأنواع المتعددة من السفن التي يقلّ طولها عن 15 متراً . وبالفعل ، قد تستدعي الحاجة تحديد نقاط مرجعية وسيطة عند تقييم الاحتياجات الفعلية لكل دولة علم . ولهذا السبب ، يكتسب تحليل الأسطول أهمية كبرى إذا أن الاحتياجات من حيث تفقّد السفن تختلف من دولة لأخرى وكذلك مؤهلات خبراء التفقّد وخبرتهم ، على النحو المذكور أعلاه .

26 ولأغراض هذه الوثيقة ، فإن الإشارة أدناه إلى الشهادات التي تصدر عن معهد (CIG) City and Guilds of London هي على سبيل المثال فحسب . وهناك بدائل عنها ، ولكن لكي يتم أخذها في الاعتبار ، ينبغي ألا تكون معايير اعتمادها أقل من المعايير المطلوبة لشهادات معهد (CIG) City and Guilds of London . وقد تتضمن هذه البدائل بعض دورات دراسية بالمراسلة تؤدي إلى منح شهادة معتمدة في معاينة السفن الصغيرة أو معاينة سفن الصيد . غير أن معهد (CIG) City and Guilds of London والمعاهد البديلة المكافئة لا تمنح الشهادات العليا في المعاينة البحرية التي يُستحسن أن تكون في عداد مؤهلات كبار الضباط . فالمؤهلات الأخرى المذكورة هي مؤهلات معروفة وتسهل مقارنتها بالمؤهلات المطلوبة بموجب اتفاقية STCW .

27 لذا ، وبالرغم من أنه تم إدراج الأمثلة أدناه للاسترشاد بها فحسب ، فإنها تبين مع ذلك نوع البنية التي يتعين إقامتها بغية إنشاء "وحدة مكرسة لتفقّد سفن الصيد" .

خبراء تفقّد البدن

المراكب نوات السطوح المصنوعة من الخشب والتي يقلّ طولها عن 12 متراً والمراكب المكشوفة

28 إذا كان الأسطول يتألف في معظمه من مراكب مصنوعة من الخشب ، وإذا كان طولها الكلي (LOA) يقلّ عن 12 متراً ، ينبغي أن تكون المؤهلات والخبرة الرئيسية متصلة ببناء المراكب الخشبية وتصليحها والإلمام بمواد بناء أخرى .

الحد الأدنى للمؤهلات

شهادة متوسطة في بناء المراكب الخشبية
المستوى 1 في بناء المراكب المصنوعة من اللدائن المقوّاة بالزجاج
المستوى 1 في بناء المراكب المصنوعة من الصلب

الحد الأدنى للخبرة

تدريب مهني/مدرسة مهنية لمدة 4 سنوات
شهادة فترة عمل لدى بناء مراكب محترف ، منها سنة واحدة في بناء المراكب المصنوعة من اللدائن المقواة
بالزجاج والمراكب المصنوعة من الصلب أو تصليح البدن

المراكب المصنوعة من اللدائن المقواة بالزجاج التي يقل طولها عن 12 متراً

29 إذا كان الأسطول يتألف في معظمه من مراكب مصنوعة من اللدائن المقواة بالزجاج ، وإذا كان طولها يقل
عن 12 متراً ، ينبغي أن تكون المؤهلات والخبرة الرئيسية متصلة ببناء المراكب المصنوعة من اللدائن المقواة بالزجاج
وتصليحها والإلمام بمواد بناء أخرى .

الحد الأدنى للمؤهلات

شهادة متوسطة تركّز تحديداً على بناء المراكب المصنوعة من اللدائن المقواة بالزجاج
المستوى 1 في أساليب البناء العامة (خشب/صلب)

الحد الأدنى للخبرة

تدريب مهني/مدرسة مهنية لمدة 4 سنوات
شهادة فترة عمل لمدة 3 سنوات لدى بناء مراكب محترف في بناء المراكب المصنوعة من اللدائن المقواة بالزجاج
وتصليحها
شهادة فترة عمل لمدة سنة واحدة لدى بناء مراكب محترف في تصليح بدن المراكب الخشبية والمراكب المصنوعة
من الصلب

مراكب الصيد نوات السطوح المصنوعة من الصلب والتي يقل طولها عن 12 متراً

30 إذا كان الأسطول يتألف في معظمه من مراكب مصنوعة من الصلب ، وإذا كان طولها يقل عن 12 متراً ، ينبغي
أن تكون المؤهلات والخبرة الرئيسية متصلة ببناء المراكب المصنوعة من الصلب وتصليحها ، لاسيما معلومات عامة عن
تصنيع الصلب وتصليحه . وينبغي أن يكون هناك أيضاً إلمام بمواد بناء أخرى ، خاصة في ما يتصل بالأساليب التي تتيح
تثبيت هذه المواد بالصلب .

الحد الأدنى للمؤهلات

شهادة متوسطة في بناء المراكب تركّز تحديداً على بناء المراكب المصنوعة من الصلب
شهادة متوسطة في اللحام
المستوى 1 في أساليب البناء العامة (خشب/لدائن مقواة بالزجاج)

الحد الأدنى للخبرة

تدريب مهني/مدرسة مهنية لمدة 4 سنوات في مجال البناء باستخدام الصلب ، منها 3 سنوات على الأقل في بناء
مراكب من الصلب
خبرة لمدة سنة واحدة لدى بناء مراكب محترف في بناء المراكب الخشبية والمراكب المصنوعة من اللدائن المقواة
بالزجاج أو تصليحها

خبراء تفقد بدن مراكب الصيد ذوات السطوح التي يبلغ طولها 12 متراً وأكثر ولكنه يقل عن 15 متراً

مراكب الصيد المصنوعة من الخشب

31 إذا كان الأسطول يتألف في معظمه من مراكب مصنوعة من الخشب ، وإذا كان طولها يقل عن 15 متراً ، فمن المرجح أن تكون هذه المراكب من أنواع مختلفة وأن تُبنى باستخدام عدة مواد . لذا ، وبالرغم من أنه ينبغي أن تكون المؤهلات والخبرة الرئيسية متصلة ببناء المراكب الخشبية وتصليحها ، يُستحسن الإلمام بمتطلبات هيئات التصنيف .

الحد الأدنى للمؤهلات

شهادة نهائية في بناء المراكب الخشبية
شهادة متوسطة في بناء المراكب المصنوعة من اللدائن المقواة بالزجاج
شهادة متوسطة في بناء المراكب المصنوعة من الصلب

الحد الأدنى للخبرة

تدريب مهني/مدرسة مهنية لمدة 4 سنوات
خبرة لمدة 5 سنوات لدى بناء مراكب محترف ، منها سنتان على الأقل في بناء أو تصليح بدن المراكب المصنوعة من اللدائن المقواة بالزجاج والمراكب المصنوعة من الصلب

مراكب الصيد المصنوعة من اللدائن المقواة بالزجاج

32 إذا كان الأسطول يتألف في معظمه من مراكب مصنوعة من اللدائن المقواة بالزجاج ، وإذا كان طولها يقل عن 15 متراً ، ينبغي أن تكون المؤهلات والخبرة الرئيسية متصلة ببناء المراكب المصنوعة من اللدائن المقواة بالزجاج وتصليحها . وينبغي أن يكون خبير التفقد ملماً ببناء البدن من الخشب ويُستحسن أن يكون ملماً كذلك بمتطلبات هيئات التصنيف .

الحد الأدنى للمؤهلات

شهادة نهائية في بناء المراكب المصنوعة من اللدائن المقواة بالزجاج
شهادة متوسطة في أساليب البناء العامة (خشب/صلب)

الحد الأدنى للخبرة

تدريب مهني/مدرسة مهنية لمدة 4 سنوات
شهادة عمل لمدة 3 سنوات لدى بناء مراكب محترف في بناء وتصليح المراكب المصنوعة من اللدائن المقواة بالزجاج
شهادة عمل لمدة سنتين لدى بناء مراكب محترف في بناء أو تصليح بدن المراكب الخشبية والمراكب المصنوعة من الصلب

مراكب الصيد المصنوعة من الصلب

33 إذا كان الأسطول يتألف في معظمه من مراكب مصنوعة من الصلب ، وإذا كان طولها يقل عن 15 متراً ، ينبغي التركيز على مدى معرفة اللحام وشغل المعادن ، ولكن يتعين توافر خبرة واسعة النطاق إلى حد ما في مواد أخرى ، ولاسيما الخشب . ويُستحسن الإلمام بمتطلبات هيئات التصنيف .

الحد الأدنى للمؤهلات

شهادة نهائية في بناء المراكب ، مع التركيز على المراكب المصنوعة من الفولاذ
شهادة متوسطة في اللحام
شهادة متوسطة في أساليب البناء العامة (خشب/لدائن مقواة بالزجاج)

الحد الأدنى للخبرة

تدريب مهني/مدرسة مهنية لمدة 4 سنوات في مجال البناء باستخدام الصلب ، منها 3 سنوات على الأقل في بناء
مراكب من الصلب
خبرة لمدة سنتين لدى بناء مراكب محترف في بناء المراكب الخشبية والمراكب المصنوعة من اللدائن المقواة
بالزجاج أو تصليحها

خبراء تفقد الآلات

المراكب المكشوفة المجهزة بمحركات خارجية

34 إذا كان الأسطول يتألف فقط من مراكب صيد مكشوفة مجهزة بمحركات خارجية ، ينبغي التركيز على مختلف
أنواع المحركات الخارجية وآليات التوجيه . وينبغي اشتراط خبرة عملية في تكييف قوة المحرك مع شكل البدن .

الحد الأدنى للمؤهلات

شهادة نهائية في هندسة المحركات
شهادة مستوى 1 في اللحام
شهادة متوسطة في كهرباء المحركات

الحد الأدنى للخبرة

تدريب مهني/مدرسة مهنية لمدة 4 سنوات
شهادة عمل لمدة 5 سنوات كمهندس صيانة و/أو في مركز صيانة ، منها 3 سنوات على الأقل في تركيب
المحركات الخارجية وصيانتها (محركات ديزل/بنزين)

مراكب الصيد نوات السطوح التي يقل طولها عن 15 متراً ومراكب الصيد المكشوفة

35 إذا كان الأسطول يتألف في معظمه من مراكب صيد نوات سطوح يقل طولها عن 15 متراً ومراكب صيد مكشوفة
مجهزة بمحركات ديزل داخلية ، قد تكون متطلبات التفقد صارمة للغاية . لذا ، ينبغي على خبير التفقد أن يكون ملماً إماماً
قوياً بالهندسة البحرية .

الحد الأدنى للمؤهلات

شهادة كفاءة من الدرجة الثانية (مراكب مجهزة بمحركات) أو شهادة مكافئة صادرة عن القوات البحرية/خفر
السواحل (بعد امتحان) ، تشمل معرفة مبادئ العمارة البحرية والتقنيات الإلكترونية
شهادة متوسطة ملائمة في اللحام

الحد الأدنى للخبرة

تدريب مهني/مدرسة مهنية لمدة 4 سنوات ، منها سنتان تستوفيان متطلبات الالتحاق بالبحرية التجارية/القوات البحرية/خفر السواحل
خدمة بحورة على النحو المطلوب للنجاح في الامتحان بغية الحصول على شهادة كفاءة من الدرجة الثانية (مراكب مجهزة بمحركات) أو شهادة مكافئة
خبرة لمدة 3 سنوات في تجهيز الآلات البحرية ، بما فيها آلات السطح ، وتصليحها وصيانتها

خبراء تفقد البدن والآلات

36 عندما تتفاوت أنواع المراكب ومواد بنائها وتتنوع تصميماتها ، يجب تحقيق التوازن بين بناء المراكب والهندسة الميكانيكية البحرية في ما يتعلق بالمؤهلات المطلوبة لتوظيف خبراء تفقد البدن والآلات .

الحد الأدنى للمؤهلات

شهادة كفاءة من الدرجة الثانية (جميع أنواع المراكب) أو شهادة ذات مستوى مكافئ صادرة عن القوات البحرية/خفر السواحل (بعد امتحان) ، تشمل معرفة متوسطة في العمارة البحرية والتقنيات الإلكترونية
شهادة متوسطة في اللحام
دبلوم في أساليب بناء مراكب الصيد التي تشمل بناء المراكب المصنوعة من الصلب والخشب واللداثن المقواة بالزجاج

الحد الأدنى للخبرة

تدريب مهني لمدة 4 سنوات يصحبه تدريب على رأس العمل في الهندسة البحرية وبناء و/أو تصميم السفن/المراكب
خدمة لمدة 5 سنوات في البحرية التجارية/القوات البحرية/خفر السواحل ، منها خبرة لمدة سنتين على الأقل برتبة مهندس ثانٍ أو ما يوازيها
خبرة لمدة 3 سنوات كخبير تفقد البدن و/أو الآلات أو خبرة مشابهة لدى شركة معتمدة لخبراء معاينة السفن ، أو كخبير معاينة سفن أو مراكب صغيرة لدى شركة تأمين

كبار خبراء تفقد بدن وآلات مراكب الصيد نوات السطوح التي يقل طولها عن 15 متراً ومراكب الصيد المكشوفة

37 إذا كان الأسطول يضم عدداً كبيراً من المراكب ، قد تُضطر خدمات التفقد إلى توظيف خليط من الخبراء الذين يُكرسون لتفقد البدن والآلات والخبراء الذين يُكرسون لتفقد الآلات والخبراء الذين يُكرسون لتفقد البدن والآلات على حد سواء . ومن المرجح أن يُعهد بإدارة هذه الخدمات إلى أحد كبار خبراء تفقد البدن والآلات . ويجب أن تشمل المعرفة والخبرة المطلوبتين على القانون البحري والعمارة البحرية والتقنيات الإلكترونية والإلكترونيات التطبيقية .

الحد الأدنى للمؤهلات

شهادة كفاءة من الدرجة الأولى (مراكب مجهزة بمحركات) أو شهادة مكافئة صادرة عن القوات البحرية/خفر السواحل (بعد امتحان) وأي من الشهادتين التاليتين :
دبلوم في العمارة البحرية والتقنيات الإلكترونية ؛
أو شهادة تأهيل مهني في بناء المراكب والعمارة أو الهندسة البحرية تقبل بها هيئة تصنيف أو وكيل لويديز لاعتماد صاحبها بوصفه خبير معاينة سفن

المؤهلات المرغوبة

دبلوم معترف به في معاينة السفن

الحد الأدنى للخبرة

تدريب مهني لمدة 4 سنوات على الأقل في قطاع معترف به على أنه يساوي الخبرة العلمية المطلوبة التي تسبق الالتحاق بالبحرية التجارية/القوات البحرية/خفر السواحل ؛
خدمة بحرة لمدة 7 سنوات ، منها 3 سنوات برتبة لا تقل عن رتبة ضابط مهندس ثان أو ما يوازيها ؛
أو خبرة لمدة 5 سنوات في تصميم السفن/مراكب الصيد وبنائها/تصليحها بعد الحصول على المؤهلات ذات الصلة بذلك ؛
أو خبرة لمدة 3 سنوات كمشرف بحري أو مشرف بحري معاون ؛
خبرة لمدة 3 سنوات في تفقد مراكب الصيد (البدن والآلات) أو في معاينة السفن (البدن والآلات) .

عموميات

38 ينبغي ألا يغيب عن الأذهان أن خبراء تفقد مراكب الصيد ، بغض النظر عن حجمها ، ينبغي عليهم أن يكونوا مطلعين على الأقل على مبادئ اللحام التي ينبغي أن تشمل ما يلي :

1. تقنيات اللحام ؛
2. تفقد أشغال اللحام بالقوس الكهربائي ومراقبة نوعيتها ؛
3. المبادئ الأساسية للمعاينة ؛
4. التفقد باستخدام السوائل المخترقة والجزيئات المغناطيسية ؛
5. صلاحية المعادن للحام : معادن حديدية وغير حديدية .

المرفق 2

مثال على شهادة السلامة

TV5/340 B

REPUBLIC OF SOUTH AFRICA
DEPARTMENT OF TRANSPORT



Port / Hawe No. _____

REPUBLIEK VAN SUID AFRIKA
DEPARTEMENT VAN VERVOER

LOCAL GENERAL SAFETY CERTIFICATE

(Including, in the case of a licenced small vessel, the Licence)
MERCHANT SHIPPING ACT, 1951 (NO 57 OF 1951) SECTIONS 68(1), 72a(2), 194(1)

PLAASLIKE ALGEMENE VEILIGHEIDSCERTIFIKAAT

(Insluitende in geval van 'n gelisensieerde klein vaartuig, die Lisensie.)
HANDELSKEEPVAARTWET, 1951 (NO 57 VAN 1951) ARTIKELS 68(1), 72a(2), 194(1)

NOTE: One copy of this Certificate shall be displayed in a conspicuous place on the vessel for the information of all on board.
LET WEL!: Een afskrif van hierdie Sertifikaat moet vir die inligting van almal aan boord, op 'n opvallende plek op die vaartuig, vertoon word.

Certificate No: 16299

PARTICULARS OF VESSEL

Name of vessel: Naam van vaartuig:	Port of Registry or operation: Registrasie of bedryfshawe:	Category: Kategorie:
Name and address of owner: Naam en adres van eienaar:	Official number or registration number: Amptelike of registrasienommer:	Number of crew (including skipper): getal bemanningslede (skipper inbegrepe):
Length: Lengte:	Description of voyage or operations: Beskrywing van reis of bedrywighede:	

I, the undersigned _____ Certify that the above mentioned vessel has been duly inspected in accordance with
Ek, die ondertekende _____ Sertifiseer dat bogenoemde vaartuig behoorlik ondersoek is ooreenkomstig die

(a) the provisions of the Merchant Shipping (Small Vessel Safety) Regulations, 2002, and the Collision and Distress Regulations, 1996, as far as these provisions apply thereto. The inspections showed that the vessel is constructed and equipped in accordance with the relative Regulations.

bepalings van die Handelskeepvaart (Klein Vaartuig Veiligheid) Regulasies, 2002, en die Botsing en Noodseineregulasies, 1996, vir sover hierdie bepalinge daarop van toepassing is. Die ondersoek het getoon dat die vaartuig gebou en toegerus is ooreenkomstig die betrokke Regulasies.

OR / OF

(b) the provisions of the Regulations for the use of vessels of less than three metres in length.
die bepalinge van die Regulasies vir die gebruik van vaartuie van minder as drie meter lank.

This certificate will remain in force until the
Hierdie sertifikaat bly van krag tot _____

Issued at _____ this _____ day of _____
Uitgereik _____ op hierdie _____ dag van _____ 20 _____

Signature and designation
Handtekening en amptitel

المرفق 3

أمثلة على قوائم المراجعة المتعلقة بالمعاينات

معاينة محركات السفن التي يصل طولها الكلي إلى 15 متراً

Periodical survey		Additional survey				Ship registration No.											
Name: _____				District		No.: _____											
Length overall: _____ m		Place of inspection: _____		Report No.: 001													
Date of survey: _____		Validity of survey: _____		Meter No.: _____													
No.	Item inspected	Remark			No.	Item inspected	Remark			No.	Item inspected	Remark					
2000	Engine	0	1	2	3	2350	Cool. water equip	0	1	2	3	2700	Aux. engine	0	1	2	3
2010	Eng. accrd. ship reg					2360	Cool. water piping					2710	Auxiliary engine				
2020	Engine functional	is				2370	Seaw. piping to eng.					2720	Gauges				
2030	Water leaks					2380	Seawater intake					2730	Oil leaks				
2040	Oil leaks					2400	Seawater/bilges					2800	Electric equipment				
2050	Met.: Rpm/lub/heat					2410	Hand pumps qty:					2810	Gen. cond. el equip				
2060	Met:Exh.gas.pr.gear					2420	El. pumps qty:					2820	Gauges, fuse mark.				
2070	Engine controls					2430	Eng. pumps qty:					2830	Generator 1 charg.	1			
2080	Propeller gear					2440	Bilge piping/valves					2840	Generator 2 charg.	2			
2090	Engine fastenings					2450	Alarm seawater in engine					2850	Special survey demanded				
2100	Engine pads					2460	Bilge filters					2900	Engine room				
2110	Flexible junctions					2470	Seaw pump/deck					2910	El. illumination				
2120	U-joint					2480	Bottom valves					2920	Orderliness				
2130	Steering engine					2490	Seawater piping					2930	Floors/soles				
2200	Fuel equipment					2500	Fire/see equipm.					2940	Servicing arrangement				
2210	Fuel filters					2550	Exhaust piping					2950	Safety covers				
2220	Fuel piping					2560	Seawater cooling					2960	Side valves				
2230	Fuel separator					2570	Isolation					2990	Other				
2240	Oil tank valves					2580	Position										
2250	Quantity gauges					2600	Spares and tools										
2260	Glass valves					2610	Belts										
2270	Quick closing valve					2620	Hoses										
2300	Air ducts					2630	Lubrication filter										
2310	Air ducts to engine					2640	Fuel filter										
2320	Air duct closures					2650	Tools										
2330	Height and position																

نتائج المعاينة			
0 No remarks	1 Rectification Corrective action within 30 days	2 To be surveyed again before: _____ 200_____	3 Detention
Remarks		entered	into:
Ship		Inspection book	_____ - _____ 200_____
Book	of	remarks	_____ - _____ 200_____
Verification by customer that survey has taken place		Computer	_____ - _____ 200_____

معاينة معدات السفن التي يقل طولها المسجل عن 15 متراً

Periodical survey	Additional survey	Ship registration No.
Name: _____	District No. _____	
Registered length: _____ m	Place of survey: _____	Report No. _____
Date of survey: _____	Validity of survey: _____	Meter No.: _____

No.	Items	Remarks	Date	Type	No.
3100	Equipment				
					0 1 2 3
3513	Inflatable liferaft				
3513	Inflatable liferaft				
3519	Release mechanism for liferaft				
3510	Immersion suits				
3523	Floatation work suits				
3511	Lifejackets				

No.	Items	Date	Qty.	0	1	2	3	No.	Items	0	1	2	3
3101	Certificate of Measurement												
3202	Magnetic compass							3430	Torch light				
3206	Medicine chest							3401	Binoculars				
3204	Fire alarm							3413	National flag				
3108	Telecomm. equipment							3406	Almanac				
3501	Hand flares							3405	Charts				
3502	Rocket parachutes							3426	Nautical instruments				
3212	Fire extinguishers							3431	Fog signalling apparatus				
3205	Fire-extinguishing syst.							3419	Whistle and bell				
3302	Markings							3209	Inspection book				
3424	Navigation lights							3211	Stability information, date:				
3425	Fishing lights							3908	Instruction cards				
3515	Fixed painter for life rafts							3914	Ventilation				
3516	Inflatable liferaft handle							3904	Stove - fire prot. and fuse				
3303	Safety colour							3909	Lavatories				
3504	Lifebuoys							3706	Watertight door				
1390	Means for securing weathertightness							3524	Rescue quilt				
3718	Anchor-chain and rope							3990	Other				
3726	Drop anchor												
3702	Net winch safety equipment												
3715	Freeing ports												
3604	Emergency steering												
3712	Fixed rescue ladder												

نتائج المعاينة			
0 No remarks	1 Rectification Corrective action within 30 days	2 To be surveyed again before: _____200__ <input type="checkbox"/>	3 Detention
Remarks		entered	into:
Ship		Inspection book	_____ - _____200__
Book of remarks		_____ - _____200__	surveyor No. _____
Verification by customer that survey has taken place		Computer	_____ - _____200__

معاينة بدن السفن التي يصل طولها إلى 15 متراً

Periodical survey	Additional survey	Ship registration No.
-------------------	-------------------	-----------------------

Name: _____ District No.: _____
 Length overall: _____ m Place of inspection: _____ Report No.: 001
 Date of survey: _____ Validity of survey: _____ Meter No.: _____

Hull type:		Wood	Fibre	Aluminium	Steel				
No.	Item inspected	Remark			No.	Item inspected	Remark		
1000	Hull 0 1 2 3					Hull 0 1 2 3			
1010	Outer shell/planking				1260	Deck crane			
1020	Gel coat				1270	Emergency exit			
1030	Stem				1280	Sole			
1040	Keel				1290	Drain holes			
1050	Bilge keel				1300	Deck			
1060	Stem /wing				1310	Hatches			
1070	Hull weldings				1320	Box covers			
1080	Spikes/fastenings				1330	Freeing ports			
1090	Caulking				1340	Deck frame and stanchions			
1100	Stern box/board				1350	Frames			
1110	Rescue ladder				1360	Divisions/bulkheads			
1120	Rudder				1370	Engine casing			
1130	Rudder stop				1380	Hatch cover and coaming			
1140	Propeller				1390	Means for securing weathertightness			
1150	Axle and bearings				1400	Transom flaps			
1160	Outboard drive				1410	Fastening device/bollards			
1170	Balance flaps				1420	Securing of fishing gear			
1180	Transducer				1430	Air pipes to tanks			
1190	Load lines				1440	Tank filling equipment			
1200	Superstructure				1450	Corrosion			
1210	Bulwark				1460	Engine foundations			
1220	Bulwark planking				1990	Other			
1230	Guard rails/handles								
1240	Ladders								
1250	Mast, boom, goose neck								

نتائج المعاينة			
0 No remarks	1 Rectification Corrective action within 30 days	2 To be surveyed again before: 200__	3 Detention
Remarks entered into: _____			
Inspection book _____ - 200__			
Ship Book of remarks _____ - 200__			
Verification by customer that survey has taken place Computer _____ - 200__			

ملاحظات توضيحية بشأن التقرير عن المعاينة

هناك بصورة عامة أربع خيارات لتدوين الملاحظات عند استكمال تقرير المعاينة الذي تصدره الإدارة البحرية الأيسلندية ، وهي صفر (0) أو 1 أو 2 أو 3 . ويكتفى بوضع إشارة "X" في العمود المناسب لرقم البند المعني .

وإذا كانت خانة رقم بند معينٍ مظلمة ، فهذا يعني أنه لا يُسمح بتدوين ملاحظة بشأن ذلك البند . مثلاً ، بالنسبة للبند رقم 3430 ، لا يُسمح بتدوين الملاحظة 2 أو الملاحظة 3 .

No.	Items	0	1	2	3
3430	Torch light				

وإذا لم يكن لرقم بند معينٍ علاقة بالمعاينة ، مثلاً بسبب نوع المركب المعني واستخدامه ، ينبغي وضع إشارة "–" في الخانة المناسبة لعمود الملاحظة صفر (0) .

- تعريف الملاحظات :

الملاحظة	التعريف
صفر (0)	البند المعني يعمل بصورة جيدة ، على النحو المطلوب بموجب اللائحة ذات الصلة به ، ولا يتطلب تصليحاً/تجديداً/تعديلاً .
1	البند المعني لا يعمل بشكل كامل ، على النحو المطلوب بموجب اللائحة ذات الصلة به ، ويتطلب تصليحاً/تجديداً/تعديلاً - لا يشكل خطراً على السفينة/أفراد الطاقم
2	البند المعني لا يعمل بصورة جيدة أو كاملة أو على النحو المطلوب بموجب اللائحة ذات الصلة به ، ويتطلب تصليحاً/تجديداً/تعديلاً - لا يعمل بشكل كامل ولكنه يعمل مع ذلك - لا يشكل خطراً على السفينة/أفراد الطاقم
3	البند المعني لا يعمل بصورة جيدة أو على النحو المطلوب بموجب اللائحة ذات الصلة به ، ويتطلب تصليحاً/تجديداً/تعديلاً ، ولا يعمل بشكل كامل أو يعمل بشكل محدود - يشكل خطراً على السفينة/أفراد الطاقم .

المرفق 4

مثال على قائمة مراجعة متعلقة بعملية تفقد

مثال على قائمة مراجعة وملاحظات توضيحية
للمراكب من فئتي التصميم جيم و دال التي يصل طولها الكلي (LOA) إلى 7 أمتار

(ملاحظة : يشير الترقيم والمرافق إلى تدابير السلامة المستصوبة لمراكب صيد السمك ذوات السطوح
التي يقل طولها عن 12 متراً والمراكب المكشوفة)

CHAPTER 1 – GENERAL PROVISIONS		Remarks/ Notes
1.1	Purpose and scope	
	Is the vessel covered by the scope of the recommendations?	
1.2.14	In which design category is the vessel assessed to be operating in?	
	Design category C	OR Design category D

CHAPTER 2 – CONSTRUCTION, WATERTIGHT INTEGRITY AND EQUIPMENT		Remarks/ Notes
Part 1	General	
	Are the general requirements met?	
2.2	Construction, material and structure	
	What is hull construction material?	Superstructure?
2.2.1	Is the construction of the hull and other structures sufficient to withstand all conditions of intended service? Note: See Annexes II, III, IV and V.	
2.3	Inlets and discharges	
2.3.1	Are sea inlets fitted with valves?	
2.3.2	Are discharges passing through the hull fitted with non-return valves?	
2.3.6	Are penetrations prone to damage protected?	
2.4	Drainage of partial decks	
2.4.1	Are partial decks adequately drained?	
2.5	Securing of heavy items	
2.5.1	Are heavy items of equipment secured in position?	
2.6	Anchor and mooring equipment	
2.6.1	Is anchor and mooring equipment designed for quick and safe operation?	
	List size and weight of anchor and mooring equipment:	
	Is anchor and mooring equipment suitably sized?	
	Note: See Annex VI.	
Part 3	Decked vessels	
2.7	Construction	
	Are bulkheads fitted?	How many?
	Is a collision bulkhead fitted?	
2.9	Weathertight doors	
2.9.1	Are openings in superstructures fitted with weathertight doors?	
2.9.2	Are sills in doorways and companionways at least 380 mm in height?	
2.9.3	Note: Heights may be reduced to 150 mm. And in design category D to 50 mm.	
2.10	Hatchways	
2.10.1	Are hatch coamings on the deck at least 300 mm in height?	
2.10.2	Note: Coamings may be reduced or omitted.	
2.10.3	Are covers fitted with clamping and gaskets? Note: Design category C only.	
	Note: See Annex VII.	
2.12	Other deck openings	
2.12.1	Note: If essential for fishing operations, flush deck covers may be fitted. These should be capable of being closed watertight.	
2.13	Ventilators	
2.13.1	Are coamings of ventilators at least 450 mm? Note: This may be reduced.	

2.14	Air pipes
2.14.2	Is the height of air pipes at least 450 mm? Note: This may be reduced provided a non return arrangement is fitted.
2.17	Freeing ports
2.17.1	Are freeing ports fitted? Note: Closing devices should not be lockable.
2.17.3	Are freeing ports sufficient to drain water from exposed deck?
	Note: See Annex VIII.
2.18.1	See 2.6.

CHAPTER 3 – STABILITY AND ASSOCIATED SEAWORTHINESS	
3.1	General
	Are the general requirements met?
3.2, 3.3, 3.4	Stability criteria
	Which stability criterion is to be applied to the vessel?
	Does vessel meet the applicable stability criterion?
	Note: See Annex XII.
3.7	Particular fishing methods
3.7.1	Is the vessel engaged in fishing methods where additional forces are imposed on during fishing operations?
	Does the vessel meet the increased stability criterion?
3.10	Inclining test for decked vessels
	Is an inclining test required?
3.11	Built-in buoyancy for undecked vessels
3.11.1	Is vessel fitted with buoyancy compartments?
	Are compartments filled with solid buoyancy material?
	Is buoyancy demonstrated by a calculation and/or by a practical test?
	Note: See Annex XIII.
3.12	Stability information
3.12.1	Is stability information available to the skipper?
3.12.2	Is stability information posted on board?

CHAPTER 4 – MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS			
4.1	General		
	Are the general requirements met?		
4.1.8	Are sufficient tools and parts carried as follows?		
Spare Parts	Motor:	Outboard	Inboard
Manual for engine and other major equipment		X	X
Parts for waterpump (impeller, gasket, etc.)		X	X
Sparkplug		X	
Shearpin for propeller		X	
Split pins for propeller nuts		X	
Starting rope		X	
Propeller		X	
Stern gland packing			X
Belts for alternators and pumps			X
Lub oil filter			X
Fuel oil filter (or cartridge) and filter spanner			X
Water repellent oil/spray		X	X
Engine oil, gear oil and grease			X
Bolts, nuts, washers, screws, hoses and clamps to suit		X	X
Glues, electrical tape, electrical wire, electrical connectors		X	X
Ropes and twine of varying types and diameters		X	X
Bulbs and fuses for lights including navigation and torches		X	X
Spare batteries for torches, radio equipment, etc.		X	X
Parts for bilge pump(s).		X	X

Tools	Motor:	Outboard	Inboard
Spanners		X	X
Socket set			X
Adjustable spanners			X
Spark plug spanner		X	
Pliers		X	X
Screwdrivers		X	X
Knife		X	X
Multi tester			X
Hydrometer			X
Hammer			X
Wire cutters			X
Hacksaw and spare blades			X
Cold chisel			X
Pipe wrench			X
Torch		X	X
Bailer		X	X
4.2	Propulsion machinery and stern gear		
	How many engines are fitted?		
	What is installed power of engine(s)?		
	Is engine inboard or outboard?		
	Is engine petrol or diesel? Note: Diesel is recommended for inboards.		
4.2.5	Is there a means of securing the outboard engine to the transom?		
	For outboard engines over 15 kW is there a well draining overboard?		
	Is there an alternative means of propulsion such as oars, paddles or sails?		
4.3	Shaft and propeller		
4.3.2	Does the shaft diameter meet the requirements?		
4.4	Engine starting		
	Is there a secondary means of engine starting? Note: Not required for engines with hand starting.		
4.6	Steering gear		
4.6.3	Does the vessel have an alternative means of steering? Note: This may be a steering oar.		
	Note: See Annex XV.		
4.7	PUMPING AND PIPING SYSTEMS		
4.7.1	Is a level gauge fitted on the fuel tank(s)?		
	Are both filling and air pipes fitted on the fuel tank(s)?		
	Is a valve fitted on the fuel line? Note: This should be fitted on the tank and be closable from outside the engine-room.		
	Is the tank fitted with a drain valve?		
4.7.4	Is the portable petrol tank(s) for the outboard motor secured in place?		
4.7.5	How many cooling water inlets for machinery are there? Note: Preferred is one on either side of the hull or just one.		
	Is a strainer fitted after the sea inlet valve?		
	Are branch pipes fitted with isolating valves?		
4.7.6	Is a bilge pumping arrangement fitted? Note: Required for decked vessels.		
4.7.8	Where no pumps are fitted is there a means of manual bailing? Note: 1) Applies to undecked vessels. 2) This may be a bucket, bailer or hand pump?		
4.7.9	Is a hand bilge pump fitted? Note: Decked vessels require at least one hand bilge pump.		
4.7.15	EXHAUST SYSTEMS		
	See also Annex XVI		
	Are exhausts discharging through the hull fitted with a non-return device?		
	Is a part of exhaust pipes at least 350 mm above waterline?		
	Are exhaust outlets at least 100 mm above the load waterline?		

4.8	Ventilation of engine room		
4.8.1	Are engine air intakes of adequate size? Note: See manufacturer's specifications.		
4.10	Emergency source of electrical power		
4.10.1	Is an emergency battery fitted? Notes: Required – 1) To supply emergency lights, radio and navigation lights for at least three hours. 2) For vessels operating more than 20 nautical miles from a safe haven.		
4.12	Electrical systems		
4.12.7	Are batteries fitted in enclosed boxes with covers, and sufficient ventilation? Note: Batteries in accommodation should be sealed and ventilated to open air.		
4.12.8	Is battery or bank fitted with isolation switch?		
4.12.9	Is there a means of checking the charge of the batteries?		
4.12.10	Are batteries secured to avoid movement due to motion of the vessel?		
4.12.12	Are the batteries used for engine starting separate from the batteries used for other services? Note: Starter batteries should be capable of starting the engine at least six times without recharging.		
	Note: see annex XVII.		

CHAPTER 5 – FIRE PROTECTION AND FIRE FIGHTING

Part 1	General			
	Are the general requirements met?			
5.7	Number of fire-fighting appliances – undecked vessels			
	Are the required fire-fighting appliances supplied/fitted?			
	Propulsion	No engine	Outboard	Inboard
	Fire Extinguisher	0	0	1 ^{c)}
	Fire Bucket or bailer	0 ^{a)}	1 ^{b)}	1 ^{b)}
	a) Not required where other water container (e.g., bailer) is carried. b) Not required where two or more extinguishers are carried. c) The smallest vessels may be exempt from this requirement.			
5.8	Number of fire-fighting appliances – decked vessels			
5.8.1	Are two fire extinguishers fitted? Note: 1) One should be located near the machinery space. 2) If two fire extinguishers are provided a bucket for fire-fighting should also be carried.			
5.8.2	Note: Vessels with outboard engines may have only one fire extinguisher.			

CHAPTER 6 – PROTECTION OF THE CREW

6.1	General protective measures		
	Are the general requirements met?		
6.2	Deck openings and doors		
	Are the requirements met?		
6.3	Bulwarks, rails and guards		
6.3.1	Are bulwarks, guardrails or gunwales fitted? Note: these should be 1 m unless this would interfere with fishing operations.		
6.10	Medical services		
6.10.1	Are medical supplies, equipment and instructions provided?		
	Basic first aid kit	Essential	Recommended
	Bandage, Band aids, Sterile dressings	X	
	Sterile gauze, Adhesive tape	X	
	Scissors	X	
	Safety pins	X	
	Antiseptic cream	X	
	Tweezers	X	
	Liquid antiseptic		X
	Pain killing tablets		X
	Sunscreen		X
	Eyewash		X
	First Aid Book		X

6.10.2	Are medical guide and instructions provided?	
6.10.4	Are Instructions including medical contact details provided? Note: To enable the crew to consult with medical services ashore.	
6.11.10	Is a sun and weather shelter provided? Note: The shelter may also be used to collect rainwater or as an emergency sail.	

CHAPTER 7 – LIFE-SAVING APPLIANCES				
Part 1	General			
	Are the general requirements met?			
7.12	Recommendations for design categories			
	Are the required Life-saving appliances supplied/fitted?			
	Distance from safe haven:	≤ 5 nm	≤ 20 nm	≤ 100 nm
Liferaft				C [■] D [■]
Buoyant apparatus			C1 [*] D [♣]	
Lifejacket [♥]	C [♦] D ^{♣♣}	C [♦] D ^{♣♣}	C1 [♦] D ^{♣♣}	
Distress signals: 2 hand flares	C D	C D	C D	
Hand rails or capsize rope	C D	C D	C D	
Whistle, mirror and torch	C D	C D	C D	
Means of recovering persons from the water	C D	C D	C D	
Wheelhouse top painted in visible colour and with identification marks	C D	C D	C D	
<p>■ The liferaft may be substituted with a buoyant apparatus. * Recommended. ♥ For every person on board. ♦ Life jacket may be substituted with a personal floatation device.</p>				
7.11.4	Is a handrail or capsize rope fitted? Note: To allow persons to hold on to capsized vessel?			

CHAPTER 9 – RADIO COMMUNICATIONS				
Part 1	General			
	Are the general requirements met?			
9.9	Equipment requirement for design categories C & D			
	Is the required radio communications equipment supplied/fitted?			
	VHF or handheld VHF			
	Mobile (cellular) telephone. Note: In lieu of other requirements but only where local circumstances justify and for vessels exclusively within the coverage of a mobile telephone network.			
	Radio receiver to receive weather forecasts.			
	Note: See Annex XXVI.			

CHAPTER 10 – NAVIGATIONAL EQUIPMENT				
10.1	Navigational equipment			
10.1.1	Is a compass fitted? Note: this may be hand held.			
10.1.5	Is a means for determining the depth of water fitted?			
10.1.6	Is a radar reflector fitted?			
	Note: See Annex XXIX.			
10.3	Signalling equipment and Navigation lights			
10.3.1	Does the vessel comply with the requirements of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea?			
	Note: See Annex XXX Rule 23 (d).			
	What lights and equipment are fitted?			
10.5.1	Does deck lighting impair the visibility of navigation and signal lights required in 10.3?			

Notes/Recommendations

1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		

Signature	Date of inspection	

المرفق 5

قطاع بناء السفن والمراكب

مقدمة

1 يتناول هذا المرفق عوامل غالباً ما تؤثر سلباً في سلامة البناء ونوعيته بصورة عامة ويتضمن عناصر تدعم الحاجة إلى اتباع نهج مشترك لاعتماد بنائي المراكب . وينظر أيضاً في الترتيبات التعاقدية بين الشاري والبناء ، فضلاً عن واجبات البناء . ويتناول المرفق بشكل خاص اقتراحات لتقييم الاحتياجات من التدريب ضمن قطاع بناء المراكب .

البنائون

2 عادة ما تُبنى السفن الكبيرة المصنوعة من بدن من الصلب في مرافق لبناء السفن جيدة أو ممتازة ، وفي معظم الحالات ، تسترشد القواعد واللوائح الوطنية بمعايير البناء التي تعدّها هيئات تصنيف السفن . وعلاوة على ذلك ، يُبنى العديد من سفن الصيد الكبيرة هذه وفقاً لمواصفات هيئات التصنيف وتُصنّف في إحدى الفئات . ونتيجةً لذلك ، ولكي يستوفي بنائو السفن هذه المعايير ، يتعيّن عليهم أن يضعوا معايير لتدريب القوى العاملة ذات صلة بمعايير البناء .

3 وللأسف ، لا تنطبق الصورة نفسها على مراكب الصيد الصغيرة ، إذ تتراوح مرافق بنائها بين مواقع على الشاطئ والباحات الخلفية وورش بناء حسنة التجهيز . وتفاوت كذلك معايير البناء . وتكمن المشكلة المشتركة في ندرة أو انعدام وجود روابط لبنائي المراكب تقتضي من أعضائها أو تشجعهم على اتباع ممارسات معتمدة في أعمالهم واستيفاء معايير تقنية مقبولة لتصميم مراكب الصيد الصغيرة وبنائها . وبالإضافة إلى ذلك ، نادراً ما يكون بنائو مراكب الصيد الصغيرة أعضاء في اتحادات مهندسين مهنيين أو حتى أعضاء في الغرف التجارية . لذا ، لا يتم في العديد من الحالات توقيع عقد رسمي بين البناء والشاري ولا تتوافر أي رسومات أو مواصفات لكي تدقق فيها خدمات تقفّ سفن الصيد . وبالتالي ، عندما يُقدّم طلب لتسجيل مركب بعد الانتهاء من بنائه ، يُعتبر ذلك "أمراً واقعاً" . ويختلف الحال لو يتم بناء المركب بإشراف هيئة لتصنيف السفن بغض النظر عما إذا كان القصد السعي إلى تصنيف المركب أم لا بعد الانتهاء من بنائه .

4 ولا تشترط التشريعات الوطنية في العديد من البلدان النامية أن يكون بنائو المراكب معتمدين أو أن تكون شركات بناء المراكب معتمدة من قبل هيئة رسمية أو مؤسسة غير حكومية تعتمدها الحكومة . وعلاوة على ذلك ، لا يوجد أي نهج مشترك لاعتماد بنائي المراكب من قبل السلطة المختصة ، والتعليمات التي تُعطى للمسؤولين عن مصادد الأسماك والسلطات المسؤولة عن الشؤون البحرية ، حسب الاقتضاء ، غالباً ما تتسم بالغموض .

5 ومن الواضح أن الأمر يتطلب اتباع نهج عقلائي إذا ما أُريد تعزيز معايير سلامة بناء مراكب الصيد عبر تطبيق أحكام الصكوك الصادرة عن منظمة الفاو ومنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية . ويجب أن يستوفي بنائو المراكب أيضاً معايير مقبولة ، مما يتطلب اتباع نهج هيكلي للتدريب وتحسين الممارسات وتطوير مهارات الموظفين واحترام القواعد على صعيد القطاع ككل .

الترتيبات التعاقدية

6 يمكن أيضاً تعزيز سلامة البناء بإضفاء طابع رسمي على الاتفاق بين الشاري والبناء . وينبغي أن تنصّ هذه العقود على متطلبات اللوائح الواردة في القوانين المتعلقة بالنقل البحري/مصادد الأسماك ، حسب الاقتضاء ، في ما يتصل بالإجراءات التي يتعيّن أن يتبناها طرفا العقد . وتكمن النقطة الأساسية في أنه ينبغي ألا يبدأ البناء قبل صدور الموافقة عن السلطة المختصة . وفي ما يتصل بالبناء وطلب تسجيل المركب بعد الانتهاء من بنائه ، ينبغي ضمان مصالح الشاري عبر التزام من البناء بالخضوع للرقابة من قبل خبراء التفقّد التابعين للسلطة المختصة وأي خبير معاينة يمكن للشاري أن يعينه .

التقييم

7 إذا أُريد تعزيز معايير البناء وإجبار بنائي مراكب الصيد عن طريق القانون على استيفاء هذه المعايير ، يجب إرساء نظام للتعليم والتدريب في الميادين التقنية . غير أنه لتحقيق ذلك ، يجب إجراء تقييم كامل للاحتياجات الوطنية على المدى الطويل وتجميع النتائج وتحليلها ، مع أخذ احتياجات منطقة دون إقليمية في الاعتبار . وينبغي أيضاً تقييم مدى تأثير هيئات تصنيف السفن إذا أنها هي التي تفرض شروطاً على بنائي المراكب والسفن لكي يستوفوا مستويات المهارة التي تقتضيها هذه الهيئات من أصحاب المهن المعنيين . وتقوم بعض هيئات التصنيف بإخضاع الأفراد لاختبارات ، عادةً في الموقع ، ومنحهم تراخيص للقيام بمهام معينة .

8 ولكن حتى وإن لم يتم بناء المركب أو صيانته وفقاً لمعايير التصنيف ، يحق لخبير التفقد أن يقرر أن بناء المركب أو الشخص التي يتولى تصليحه لا يمتلك الخبرة للقيام بأعمال معينة ، أو أن يقرر في أقصى الحالات أنه يجب على البناء أن يبحث عنّ يساعده ، حتى في الخارج .

9 ومن الواضح أن نطاق عملية التقييم ينبغي أن يكون واسعاً بما فيه الكفاية ، ومع أن التوجّه قد يكون في النظر في إمكانيات التدريب في إطار المؤسسات المهنية ، ينبغي ألا يغيب عن الأذهان أنه يتعيّن عدم إغفال الأطر التقليدية للتدريب ، مثلاً التلمذ على أيدي الحرفيين .

التدريب*

10 يعتمد بناءو السفن والمراكب تقليدياً بمرامج للتلمذ على أيدي الحرفيين ، غالباً ما تُستكمل بدروس نظرية "خارج موقع العمل" تؤدي إلى منح دبلوم . وهذه الممارسة شائعة في قطاع بناء المراكب الذي يتولى أيضاً بناء مراكب صيد كبيرة ، وتتيح هذه البرامج التدريبية غالباً تحصيل الخبرة والمؤهلات التي تتطلبها هيئات تصنيف السفن والسلطات المختصة في ما يتصل بتلبية احتياجات من حيث توظيف خبراء تفقد سفن الصيد ، على النحو المشار إليه في المرفق 1 .

11 غير أن الوضع يختلف بالنسبة لقطاع بناء المراكب على نطاق محلي حيث يتم غالباً توريث المهارات لأعضاء الأسرة الواحدة وحيث يندر التعليم النظامي . وعلاوة على ذلك ، ومع أن المراكب ذات البدن الخشبي قد تظلّ عماد قطاع مراكب الصيد الصغيرة ، فقد بدأ يشيع استخدام مواد بناء أخرى ، كاللدائن المقوّاة بالزجاج والألمنيوم واستخدام مواد أخرى مختلفة ، مما يضع عبئاً إضافياً على متطلبات التدريب ضمن هذا القطاع بما يتيح الاحتفاظ بلقب بناء مراكب معتمد .

12 لذا ، إذا أُريد للبنائين أن يستوفوا معايير بناء وتجهيز (بما في ذلك الصيانة) تتسم بقدر أكبر من الصرامة ، من الواضح أنه يجب السعي على المدى الطويل إلى توفير تدريب نظامي وتحديد الاحتياجات عند رسم إستراتيجية للسلامة ، على النحو المذكور في الفصل 2 . غير أنه ينبغي ، كقاعدة عامة ، أن يشمل التعليم ما يلي :

1. مهارات النجارة والأشغال الخشبية ، بما في ذلك معرفة الأخشاب الملائمة لبناء المراكب وعالجتها وتخزينها ؛
2. بناء المراكب من اللدائن المقوّاة بالزجاج ، بما في ذلك شروط هذا البناء وتخزين المواد والتخلص منها بطريقة سليمة ؛
3. المهارات المطلوبة لبناء مراكب من الصلب واختيار المواد وتلحيمها واختبارها ؛
4. المهارات المطلوبة لبناء مراكب من الألمنيوم وتركيب المواد وتلحيمها وتفقدتها/اختبارها .

* يتعهد الاتحاد الأوروبي للروابط الوطنية للمهندسين (FEANI) دليلاً للدورات الدراسية التي تقدّمها معاهد التعليم العالي في البلدان الأعضاء في الاتحاد . ويعترف الاتحاد بهذه الدورات الدراسية على أنها تستوفي المتطلبات لمنح لقب مهندس أوروبي . ويتضمن الدليل أيضاً وصفاً موجزاً للنظم التعليمية في هذه البلدان . ويحصى ما يقارب 14 000 دورة دراسية في الهندسة مع تفاصيلها (عنوان الدورة الدراسية والدبلوم الذي يُمنح بعد إكمالها ومدتها) ، ويمكن الاطلاع عليها على موقع الاتحاد على الإنترنت (www.feani.org) .

13 ونظراً لتوافر مواد متنوعة وللتطورات التي طرأت مؤخراً على المواد المستخدمة في بناء المراكب ، ينبغي إيلاء عناية خاصة للتدريب . غير أن الهدف ينبغي أن يرمي إلى ضمان تلبية احتياجات السلطة المختصة وقطاع بناء المراكب . وبشكل خاص ، ينبغي أن تشمل البرامج التدريبية ، في ما تشمله ، ما يلي :

1. اللحام* والصلب والألمنيوم ؛

2. اللدائن المقواة بالزجاج والبلاستيك المقوى بالألياف ؛

3. الأخشاب .

14 وعلى الصعيد التقني ، ينبغي تصميم التدريب بحيث يلائم الأشخاص المكلفين بالإشراف على أعمال اللحام/مراقبة النوعية (وخبراء تفقد مراكب الصيد) الذي يحتاجون إلى تحصيل معرفة عملية باللحام .

15 وينبغي أن تقدم الدورات الدراسية إما معلومات عامة عن اللحام أو أن تتناول مجالات معينة من هذا المضمار .

16 ويتعهد الاتحاد الأوروبي للروابط الوطنية للمهندسين (FEANI) دليلاً للدورات الدراسية التي تقدمها معاهد التعليم العالي في البلدان الأعضاء في الاتحاد .

إعداد المناهج

17 بغية تقييم ما إذا كان ينبغي توفير التدريب على الصعيد الوطني أو ضمن كل منطقة أو منطقة دون إقليمية ، ينبغي إدراك نوع التعليم المطلوب لكل مهنة من هذه المهن ، وقد يكون من المفيد في هذه الحالة تحديد الاحتياجات من حيث التدريب المذكورة أعلاه قبل إعداد المناهج .

الاعتماد

18 سبق أن أُشير أعلاه إلى بعض أسباب انعدام نهج رسمي لاعتماد بنائي المراكب ، على عكس ما هو الحال بالنسبة لبنائي سفن الصيد الكبيرة . فعلى سبيل المثال ، إذا تم بناء مركب صيد ، على النحو المذكور أعلاه ، بإشراف هيئة تصنيف ، فإن ذلك يضيف نوعاً من الموافقة الرسمية على البناء . وبالطريقة نفسها ، عندما يُقدم طلب للموافقة على بناء مركب صيد أو إدخال تغييرات جوهرية على مركب موجود إلى السلطة المختصة ويُذكر اسم البناء في هذا الطلب ، فإن الموافقة على هذه الأشغال تعني أن البناء المذكور يتمتع بالكفاءة المطلوبة .

19 ويمكن اتباع نهج تقوم السلطة المختصة بموجبه بمسك سجل لبنائي المراكب الذين تم "اعتمادهم" وفقاً للطريقة المذكورة أعلاه . وبعد ذلك ، تُدون في السجل نتيجة التقييم الناجم عن التفقد الذي يخضع له مركب جديد أو مركب يُعاد تجهيزه أو تُدخل تغييرات عليه . ويمكن تشاطر المعلومات الواردة في سجل بنائي المراكب "المعتمدين" ضمن منطقة دون إقليمية معينة .

20 وبما أنه سيتم وضع معايير لبناء ومعاينة مراكب صيد السمك الصغيرة ، لن تستدعي الحاجة النصّ على بند للإعفاءات ، إذا أن أي بناء مراكب يقوم بأشغال على متن مركب صيد تنطبق عليه هذه المعايير يجب أن يكون قد تم "اعتماده" عن طرق عملية التفقد أو رفضه .

21 ويجدر التذكير بأن أي معايير بناء تُعتمد ستطبق أيضاً على المراكب المستوردة ، ومن المفيد بالتالي تخصيص جزء من السجل لبنائي المراكب المستوردة دون "اعتمادهم" . غير أن هذا التسجيل يشير ضمناً إلى أن المركب المستورد يستوفي المعايير المطلوبة .

22 وينبغي ألا يغيب عن الأذهان أيضاً بأنه يمكن الربط بين عملية الاعتماد بالمؤهلات المطلوبة من خبراء تفقد مراكب الصيد ، ولاسيما مراكب الصيد الصغيرة ، إذ أن التقييم المطلوب لخبراء التفقد يتقاطع مع التقييم المطلوب لبنائي المراكب : فخبراء التفقد قد يتم اختيارهم من صفوف بنائي المراكب .

23 وينبغي أن يكون الغرض من التدريب على مهارات اللحام تلقين تقنيات اللحام ومهارات المناولة المطلوبة لكل عملية تلحيم رئيسية . ويجب التشديد على الجانب التقني ، إذ يجب أن تتوافر لدى المتدربين المهارات التي تقتضيها السلطة المختصة . وبالتالي ، ينبغي تخصيص وقت أقل للجانب النظري .

المرفق 6

مدونة سلوك لخبير تفقّد سفن الصيد الصغيرة

مقدمة

1 يتضمّن هذا المرفق إرشادات تتصل بسلوك الشخص المفوض بتفقّد سفن صيد يقلّ طولها عن 24 متراً . وهي تضمّ مجموعة من المبادئ الأساسية التي يمكن إضفاء الصفة القانونية عليها عندما يُعتبر إخضاع سفينة صيد للتفقّد ضرورياً .

الاجتهاد اللازم

2 يجب أن تدرك الجهات المعنية كافة إدراكاً جلياً بأنه يتعيّن على مالك سفينة الصيد و/أو مديرها أن يُظهروا الاجتهاد اللازم في ما يتصل بصيانتها وتطعيمها وأن يضمنوا كونها بحورة عندما تبحر . وكل شخص مسؤول عن التصليح يستخدمه المالك ينبغي عليه أيضاً أن يكون دؤوباً على النحو الواجب ، بغض النظر عن الضغوط التي يمارسها عليه المالك ، في إتمام التصليحات على الوجه الصحيح والسليم . ومن جانبه ، يجب على الشخص الذي يُفوض بتفقّد سفن الصيد أن يظهر همّة كافية بصورة دائمة عندما يضطلع بواجباته لكي يضمن عدم اتهامه بالإهمال .

3 ومع أن مدونة السلوك المقترحة هذه ترمي إلى توفير الإرشادات لخبراء تفقّد سفن الصيد الصغيرة التي يقلّ طولها عن 24 متراً ، يمكن تطبيق مبادئها العامة على سفن الصيد الكبيرة .

المبادئ الأساسية

4 ينبغي ألا تُستخدم أي سفينة صيد محليّ لصيد الأسماك أو القيام بأنشطة متصلة بذلك ما لم يتم منحها شهادة سارية المفعول لجدارتها الإبحارية .

5 ويحق للسلطة المختصة أن تُخضع سفينة صيد صغيرة ، في أي وقت ، ودون سابق إنذار ، للتفقّد بغية التأكد من جدارتها الإبحارية ومن صلاحيتها لأغراض صيد الأسماك .

6 وينبغي أن يكون أي شخص تفوضه السلطة المختصة بتفقّد سفينة صيد صغيرة للتأكد من جدارتها الإبحارية أن يكون حائراً على المؤهلات والخبرة اللازمة .

7 وينبغي على الأشخاص الذين تفوضهم السلطة المختصة بتفقّد سفن الصيد الصغيرة ألا يمارسوا أي نوع أو أي شكل من التمييز ضد فئات سفن الصيد أو الموانئ التي تنطلق منها هذه السفن أو بنائتي هذه السفن .

الأخلاقيات المهنية

8 ينبغي على الأشخاص الذي تفوضهم السلطة المختصة بمعاينة/تفقّد سفن الصيد للتأكد من جدارتها الإبحارية أن يبرهنوا عن أعلى قدر ممكن من النزاهة والمهنية .

9 وفي سياق ممارستهم مهاراتهم المهنية ، يجب أن يدرك الأشخاص الذين تفوضهم السلطة المختصة بتفقّد سفن الصيد الصغيرة أن تلبية احتياجات قطاع صيد الأسماك تتطلب جدارة وتصميماً والتغاضي غالباً عن الراحة الشخصية . ويجب أن يثابروا في أداء عملهم نيابةً عن السلطة المختصة .

الغرض من مدونة السلوك أثناء تفقّد سفن الصيد الصغيرة

10 أن يتم بناء جميع سفن الصيد وصيانتها وتشغيلها بموجب المعايير المقبولة الدنيا .

11 أن يتم تفقد/معاينة سفن الصيد الصغيرة بطريقة مهنية تتماشى مع أعلى معايير النزاهة والإنصاف .

القيام بعمليات التفقد

12 يُستحسن تزويد "خبير تفقد سفن الصيد" بتفويض رسمي يخوله تفقد هذه السفن .

13 وينبغي القيام بتفقد أي سفينة صيد موجودة بحضور الريان و/أو المالك .

14 وبالنسبة لسفن الصيد قيد البناء ، ينبغي القيام بالتفقد بحضور البناء . وينبغي إخطار الشاري بالموعد المقرر للتفقد لكي يكون حاضراً كذلك .

15 وعندما يحدد "خبير تفقد سفن الصيد" مواعيد عمليات التفقد ، ينبغي عليه أن يضمن الإعراب عن الرضى أو عدم الرضى في مراحل رئيسية من البناء . وبشكل خاص ، ينبغي على خبير تفقد سفن الصيد أن يعرب عن عدم الرضى حالما يشاوره أدنى شك ، وذلك لتفادي أن يستمر البناء في العمل الذي قد يتعين إلغاؤه في مرحلة لاحقة وتفايدي المنازعات بين البناء والشاري .

16 وعندما تنقص "خبير تفقد سفن الصيد" الخبرة المطلوبة لتفقد معين ، يمكنه أن يكلف بذلك شخصاً يملك الخبرة المطلوبة التي تقبل بها السلطة المختصة .

17 وينبغي ألا يكون لـ"خبير تفقد سفن الصيد" ولأي شخص يعاونه أي مصلحة تجارية في السفن قيد التفقد .

18 وإذا كان خبير تفقد سفن الصيد حاضراً أثناء إخضاع سفينة صيد لاختبارات تقنية و/أو لاختبار الإمالة أو أي اختبار آخر ، ينبغي عليه ألا يتسلم قيادة السفينة .

19 وعندما لا يكون "خبير تفقد سفن الصيد" راضياً رضى تاماً عن حالة سفينة صيد تُعتبر بخلاف ذلك بحورة ، يمكن إدراج اشتراطات في سجل هذه السفينة تقتضي من المالكين أن يتخذوا إجراءات خلال مهلة محددة ، على ألا يتجاوز ذلك موعد المعاينة الدورية المقررة التالية .

20 وإذا تبين وجود عيوب في سفينة صيد لا يمكن تصليحها في المكان الذي تتم فيه عملية التفقد ، يجوز لـ"خبير تفقد سفن الصيد" ، بعد أن يأخذ في الاعتبار الأحوال الجوية السائدة ، أن يسمح لسفينة الصيد أن تبحر إلى مكان آخر ، شريطة ألا تشكل هذه العيوب خطراً واضحاً يهدد سلامة السفينة وطاقمها والبيئة ، حيث يمكن تصليح العيوب ، رهناً باستيفاء أي شروط ملائمة يحددها الخبير نتيجةً لعملية التفقد .

21 وإذا تبين في أعقاب عملية تفقد أن السفينة ليست بحورة أو أنها لا تصلح لأغراض صيد الأسماك ، ينبغي على "خبير تفقد سفن الصيد" أن يوصي ، بدون أي تأخير ، بسحب شهادة الجدارة الإبحارية التي صدرت للسفينة ومنع هذه السفينة من الإبحار .

إصدار الشهادات

22 ينبغي على "خبير تفقد سفن الصيد" أن يُعدّ تقريراً عن جميع عمليات التفقد التي يقوم بها ويضمنه توصية ، يمهرها بتوقيعه ، بإصدار شهادة للسفينة . وينبغي عليه كذلك أن يمهر بتوقيعه توصيته والأسباب التي يشير إليها لعدم إصدار شهادة للسفينة .

23 وقد يُطلب من خبير تفقد سفن الصيد أن يحقق في فقدان سفينة أو خرابها ، أو في سحب سفينة من الخدمة بوصفها سفينة صيد ، وقد يُطلب منه سحب شهادة التسجيل التي صدرت لهذه السفينة .

المشورة التي يقدمها خبير التفقد

24 يمكن أن يُطلب من خبير تفقد سفن الصيد أن يقدم المشورة من وقت لآخر لبنائي المراكب والذين يقومون بتصليحها والصيادين و/أو مالكي سفن الصيد ، ويجوز له أن يقدم المشورة الفنية في ما يتعلق بأحد القوانين ولوائحه وقواعده . ويجب المثابرة في هذا الموضوع ، وينبغي الاعتراف بمحدودية خبرة الخبير حيثما تستدعي الحاجة ذلك ، وحيثما يخيم الشك ، ينبغي إحالة طلبات المشورة إلى شخص يتمتع بقدر أكبر من الكفاءة .

25 وعندما تتعلق المشورة المطلوبة بأنواع السفن وآلاتها وتجهيزها ، ينبغي ألا تكون لـ"خبير تفقد سفن الصيد" أي مصلحة مالية في شركات التصنيع التي يوصي بها .

26 وينبغي ألا يعطي خبير تفقد سفن الصيد أي مشورة فنية تتعارض مع معايير سلامة البناء ومعايير معدات السلامة المعتمدة المنصوص عليها في اللوائح و/أو القواعد المتعلقة بالقانون المعني .

المنازعات

27 ما لم تنص القوانين الوطنية على أحكام بخلاف ذلك ، يجوز استدعاء خبير تفقد سفن الصيد بوصفه "مجرد شاهد" أو "شاهد خبير" . وبما أن الاستجواب الشفهي هو الوسيلة الوحيدة التي تتيح أخذ الإفادات والتأكد من حسن نية الشهود دون اللجوء إلى مراسلات لا نهاية لها ، يجب على خبير تفقد السفن أن يتحلّى بالصفات التالية :

1. المعرفة ؛
2. النزاهة ؛
3. العقلانية ؛
4. المقدرة على التواصل ؛
5. المقدرة على اتخاذ القرارات .

28 وقد يُطلب من الشاهد أن يقدم تقارير مكتوبة . ويجب أن يكون خبير تفقد سفن الصيد قادراً على صياغة هذه التقارير بإيجاز ودقة ، وينبغي ألا يستخدم مصطلحات يمكن أن تحمل أكثر من معنى واحد . ويجب كذلك تقديم أدلة فوتوغرافية تبيّن بوضوح النقاط المثارة في التقارير .

29 وحيثما تنص القوانين الوطنية على "مفهوم المراسلات الامتيازية" ، وعندما تكون الإجراءات القضائية ممكنة أو وشيكة ، يجوز لخبير تفقد سفن الصيد المعني بالقضية أن يرفع تقريراً إلى المستشار القانوني (إلى الهيئة المسؤولة عن تفقد سفن الصيد) طالباً مشورته القانونية .

المرفق 7

أمثلة على الاتفاقات الدولية ذات الصلة بسفن الصيد ، الملزمة والطوعية على حد سواء

1 إن الأمثلة التالية على اتفاقيات دولية وصكوك قانونية واتفاقات وترتيبات أخرى تعني أولئك الذين يعملون في صيد الأسماك وفي تصميم السفن وبنائها ، فضلاً عن تشغيلها ، تصحبها أيضاً عدة قرارات وتوصيات .

المواصفات الموحدة لتوسيم وتحديد هوية سفن الصيد (منظمة الفاو ، 1989) (طوعية)

2 ترمي هذه المواصفات إلى تقديم المعونة إلى إدارة المصائد والسلامة في البحر عبر توسيم سفن الصيد من أجل تحديد هويتها استناداً إلى النظام الدولي لإشارات النداء الراديوية (IRCS) . وينبغي أن تكون هذه العلامات واضحة على جانبي السفينة (على البدن أو الشراع ، حسب الحالة) وعلى مسطح أفقي . ويشير مصطلح "السفينة" الوارد في المواصفات إلى أي سفينة تعترم القيام بصيد الأسماك أو تقوم بصيد الأسماك أو بأنشطة مرتبطة بذلك ، وتعمل ، أو من المرجح أن تعمل ، في مياه خاضعة لسيادة دول بخلاف دولة العلم .

مدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد (منظمة الفاو ، 1995) (طوعية)

3 يتمثل أحد أهداف هذه المدونة في ضمان استدامة الأحياء البحرية على المدى الطويل لكي يتسنى للأجيال القادمة حصادها ، مما يسهم إسهاماً كبيراً في الأمن الغذائي العالمي وخلق فرص العمل . وتفصل المادة 8 من مدونة السلوك (انظر المرفق 1) الأحكام المتعلقة بعمليات الصيد .

اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار (COLREGs) لعام 1972

4 ترسي هذه الاتفاقية المبادئ والقواعد المتعلقة بالألوان والأشكال التي يتعين أن تتوافر على السفينة ، فضلاً عن تحديد قواعد حركة المرور في البحر .

الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (اتفاقية سولاس) لعام 1974 وبروتوكولا اتفاقية سولاس

5 تعزز الاتفاقية السلامة في البحار عن طريق تحديد مبادئ وقواعد موحدة باتفاق مشترك . وحيثما لا تنطبق اللوائح على سفن الصيد ، ما لم يُنص صراحة على خلاف ذلك ، ينبغي مراعاة الفصل V (سلامة الملاحة) في ما يتعلق بسفن الصيد (باستثناء تلك السفن التي تبحر في البحيرات الكبرى في أميركا الشمالية والمياه الواصلة بينها والرافدة لها والتي تمتد شرقاً حتى المخرج الأدنى لهويس St. Lambert في مونزيا ل ، مقاطعة كيبيك ، كندا) .

الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979

6 ترسي هذه الاتفاقية خطة دولية للبحث والإنقاذ تشمل احتياجات نُظُم الإبلاغ السفيني وخدمات البحث والإنقاذ وإنقاذ الأشخاص المكرويين في البحر .

اتفاقية توريمولينوس الدولية لسلامة سفن الصيد لعام 1977 وبروتوكول توريمولينوس لعام 1993 المتعلق بها (لم يدخل بعد حيز التنفيذ)

7 يتضمنان مبادئ وقواعد موحدة تتعلق بالبناء والتجهيز والاتزان والاتصالات الراديوية وجوانب أخرى تتصل بسلامة سفن الصيد .

الجزء ألف من مدونة السلامة للصيادين وسفن الصيد (في صيغتها المنقحة) (طوعية)

8 يتمثل الغرض من الجزء ألف من المدونة في إتاحة معلومات بغية تعزيز وسلامة وصحة أفراد الأطقم على متن سفن الصيد . ويمكن استخدامها أيضاً دليلاً يسترشد به المعنيون بتأطير التدابير التي ترمي إلى تعزيز وسلامة وصحة أفراد الأطقم على متن سفن الصيد ، ولكنها ليست بديلاً عن القوانين واللوائح الوطنية . وهي تشمل سفن السطح ذوات السطوح وسفن الصيد المكشوفة بجميع أحجامها وتقرّ بأهمية دور إدارة مصائد الأسماك في ما يتصل بسلامة سفن الصيد وأفراد الأطقم . ويتضمّن الجزء ألف من المدونة 20 تذييلاً تتناول المسائل المتعلقة بالسلامة والصحة في العمل .

الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على متن سفن الصيد (اتفاقية STCW-F) لعام 1995 (لم تدخل بعد حيّز التنفيذ)

9 تسعى الاتفاقية ، عن طريق القيام باتفاق مشترك بإرساء معايير دولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على متن سفن الصيد ، إلى المساعدة في تعزيز سلامة الأرواح في البحار وحماية البيئة البحرية . وتتصّ على أحكام تتناول العاملين على متن سفن الصيد التي يبلغ طولها 24 متراً فأكثر والربانة والضابط المسؤولين عن الخفارة الملاحية ورئيس المهندسين والضباط المهندسين الثانئين الذين يعملون على متن سفن الصيد التي تبلغ قوة محرك الدفع الرئيسي فيها 750 كيلوواط أو أكثر .

10 وتستكمل الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على متن سفن الصيد (1995) بروتوكول توريمولينوس ، إذ تحدد الإطار التنظيمي لتدريب العاملين على متن سفن الصيد وإجازتهم .

11 وتتضمّن اتفاقية STCW-F معايير التدريب والإجازة للربانة والضابط المسؤولين عن الخفارة الملاحية على متن سفن الصيد التي يزيد طولها على 24 متراً ، والمهندسين على متن السفن التي تزيد قوة محرك الدفع الرئيسي فيها على 750 كيلوواط ، وأفراد الطاقم المسؤولين عن الاتصالات الراديوية . والأهم من ذلك أنها تقتضي أيضاً إخضاع كافة العاملين على متن سفن الصيد لتدريب أساسي على السلامة (يسبق الإبحار) .

12 وتعتنق الاتفاقية مفهوم التدريب القائم على الكفاءة ، ولكنها لا تتناول مستويات التطبيق . وفي حين أن الاتفاقية تتصل تحديداً بسفن الصيد الكبيرة ، فإن المنظمة البحرية الدولية تشجّع السلطات الوطنية المختصة على أن تُدرج في تشريعاتها الداخلية ذات الصلة بالموضوع معايير لتدريب أفراد أطقم سفن الصيد الصغيرة وإجازتهم .

13 وغني عن القول إن التدريب عامل أساسي من عوامل تعزيز السلامة . والتدريب لا يشتمل على التدريب الذي ينبغي أن يتم قبل أن يصعد البحارة على متن السفينة فحسب ، بل أيضاً التوعية بالسلامة والتمارين على إنقاذ الأرواح ومكافحة الحرائق والتدريب الذي يركّز على معدات وتشغيل سفينة معينة . وعلى النحو المذكور أعلاه ، فإن المعايير الأساسية الدولية لتدريب الصيادين هي تلك التي تتصّ عليها الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على متن سفن الصيد (1995) .

الوثيقة الإرشادية بشأن تدريب العاملين على متن سفن الصيد وإجازتهم (طوعية)

14 تتضمّن هذه الوثيقة أحكاماً لتدريب العاملين على متن سفن الصيد بكافة أحجامها .

15 وقد أعدت منظمة الفاو ومنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية أيضاً الوثيقة الإرشادية بشأن تدريب العاملين على متن سفن الصيد وإجازتهم التي تتناول تدريب وإجازة أفراد أطقم سفن الصيد الصغيرة والكبيرة والصيد على صعيد صناعي . وترمي إلى تقديم الإرشادات للذين يعملون على إعداد خطط التدريب الوطنية أو تنفيذها أو استعراضها في ما يتعلق ببرامج تدريب وإجازة أفراد الأطقم . وأعدت المنظمة البحرية الدولية أيضاً "دروساً نموذجية" للمساعدة في تنفيذ اتفاقية STCW-F .

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (اتفاقية ماربول 78/73)

16 تتضمن خمسة مرافق للاتفاقية لوائح تفصيلية تشمل مختلف مصادر التلوث . فالمرفق V (منع التلوث من قاذورات السفن) يعالج السلامة في البحار بغض النظر عما إذا كان مصدر القاذورات سفينة عادية أو سفينة صيد . وفي ما يتعلق بسفن الصيد ، فإن فقدان العرّضي لعدّة الصيد أو رميها أو التخلي عنها بأي طريقة أخرى يمكنه أن يشكّل خطراً على سلامة الملاحة .

الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969

17 تنطبق هذه الاتفاقية على السفن التي يبلغ طولها 24 فأكثر .

18 ونتيح هذه الاتفاقية قياس الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية اللتين يتم احتسابهما الواحدة بمعزل عن الأخرى . وتنطبق القواعد على كافة السفن المبنية في 18 تموز/يوليو 1982 أو بعد ذلك التاريخ - وهو تاريخ دخول الاتفاقية حيّز التنفيذ - في حين سُمح للسفن التي بُنيت قبل ذلك التاريخ بالاحتفاظ بحمولتها القديمة لمدة 12 سنة من تاريخ دخول الاتفاقية حيّز التنفيذ ، أو حتى 18 تموز/يوليو 1994 .

19 وتشكّل الحمولة الإجمالية الأساس الذي تقوم عليه لوائح التطبيق وقواعد السلامة ورسوم التسجيل .

20 وتُستخدم الحمولتان الإجمالية والصافية على حد سواء لاحتساب رسوم الميناء .

اتفاقية العمل في قطاع صيد الأسماك رقم 188 والتوصية رقم 199

21 تتناول اتفاقية العمل في قطاع صيد الأسماك (رقم 188) شروط المعيشة والعمل على متن سفن الصيد . وتتسم أحكام هذه الاتفاقية بالمرونة ، إذ تنطبق على جميع أنواع الصيد التجاري ويمكن للحكومات حول العالم أن تتفّدها ، مهما كانت ظروفها الخاصة . وترمي الاتفاقية رقم 188 إلى ضمان شروط عمل لائقة للصيادين على متن سفن الصيد في ما يتعلق بمتطلبات العمل الدنيا على متن هذه السفن ؛ وشروط الخدمة ؛ والمعيشة والطعام ؛ والسلامة المهنية وحماية الصحة ؛ والرعاية الطبية والضمان الاجتماعي .

22 وتتناول الاتفاقية المواضيع التالية :

1. مسؤوليات مالكي سفن الصيد وربابنتها عن سلامة الصيادين على متن سفن الصيد وسلامة هذه السفن ؛
2. الحد الأدنى لسن العمل على متن سفن الصيد وللقيام بأنشطة معينة ؛
3. الفحص الطبي والشهادة الطبية المطلوبين للعمل على متن سفن الصيد ، مع إمكانية السفن الصغيرة أو تلك التي تمكث في البحر فترات قصيرة ؛
4. التطبيق وساعات الراحة ؛
5. قوائم أسماء أفراد الأطقم ؛
6. اتفاقات عمل الصيادين ؛
7. الإعادة إلى الوطن ؛
8. تعيين الصيادين وتوظيفهم واستخدام وكالات التوظيف الخاصة ؛

9. دفع أجور الصيادين
10. المعيشة على متن السفينة والطعام ؛
11. الرعاية الطبية في البحر ؛
12. السلامة والصحة المهنيان ؛
13. الضمان الاجتماعي ؛
14. الحماية في حالات المرض أو الإصابة أو الوفاة المتصلة بالعمل .

23 وتستكمل التوصية بشأن العمل في قطاع صيد الأسماك (التوصية رقم 199) الاتفاقية ، إذ تتضمن إرشادات إضافية .

24 وينبغي على أولئك الذين يعملون في تصميم سفن الصيد وبنائها (بمن فيهم مالكو سفن الصيد) أن يطلعوا بشكل خاص على الجزء V من الاتفاقية (المواد من 24 إلى 28) الذي يتناول المعيشة والطعام والمرفق III (الإلزامي) المتصل به . وينص المرفق III ، في ما ينص عليه ، وفي البند المعنون "التخطيط والرقابة" ، على أنه يتعين على السلطة المختصة أن تتأكد ، في كل مرة تُبنى فيها سفينة جديدة أو في كل مرة يُعاد فيها بناء أماكن المعيشة على متن السفينة ، من أن تلك السفينة تستوفي متطلبات المرفق (التي تتناول معايير تصميم وبناء ما يلي : ارتفاع السقف ؛ والضجيج والارتجاج ؛ والتهوية ؛ والتدفئة وتكييف الهواء ؛ والإضاءة ؛ وغرف النوم (الحجم والتجهيز) ؛ وعدد الأشخاص في كل غرفة نوم ؛ وغرف الطعام ؛ وأحواض الاستحمام والدوش والمراحيض وأحواض الاغتسال ؛ ومرافق رعاية الصيادين المرضى والمصابين ؛ والمرافق الترفيهية ؛ والمطبخ ومرافق تخزين المواد الغذائية ؛ والطعام ومياه الشرب ؛ وظروف معيشية نظيفة ولائقة) . ويُطلب من السلطة المختصة أيضاً ، بالقدر العملي الممكن ، أن تقتضي التقيد بهذا المرفق عندما تُدخّل تغييرات ملحوظة على أماكن معيشة الطاقم في سفينة ما ، وأن تقتضي ذلك أيضاً من سفينة تغيّر العَلَم الذي ترفعه لكي ترفع عَلم الدولة العضو . وبالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 24 متراً فأكثر ، يتعين على السلطة المختصة أن تتفقد أماكن المعيشة للتأكد من أنها تستوفي متطلبات الاتفاقية في كل مرة يُعاد فيها بناء أماكن معيشة أفراد الطاقم على متن سفينة الصيد أو تُدخّل عليها تغييرات ملحوظة ، وعندما تغيّر السفينة العَلَم الذي ترفعه لكي ترفع عَلم الدولة العضو . ويجوز للسلطة المختصة أن تقوم بعمليات تفقد إضافية لأماكن معيشة أفراد الطاقم حسبما تراه مناسباً .

25 وهناك أجزاء أخرى من الاتفاقية ، على سبيل المثال ، تلك الأجزاء التي تتناول الرعاية الطبية على متن السفينة ، تؤثر أيضاً في تجهيز السفن (مثلاً ، بالنسبة للوازم الطبية ومعدات الاتصالات ، وما إلى هنالك) .

26 وحتى إذا لم تصادق الدولة على الاتفاقية ، ينبغي أن تأخذها في الاعتبار لكي تضمن أن السفن لا تواجه أي صعوبات عندما تعمل في مياه أجنبية أو عندما تزور موانئ أجنبية أو عندما يتم ، في تاريخ لاحق ، بيعها في الخارج و/أو تسجيلها في دول أخرى .

المرفق 8

قائمة مشروحة بالمطبوعات ذات الصلة بسفن الصيد

منظمة الأغذية والزراعة (الفاو) (www.fao.org)

الخطوط التوجيهية الفنية لمنظمة الأغذية والزراعة بشأن الصيد الرشيد - عمليات الصيد

تدعم الخطوط التوجيهية الفنية تنفيذ مدونة السلوك في ما يتعلق بعمليات الصيد ، وهي موجّهة للدول والمنظمات الدولية وهيئات إدارة المصائد ومالكي سفن الصيد ومديريها ومستأجريها وإلى الصيادين وروابطهم .

السلامة في البحار بوصفها جزءاً لا يتجزأ من إدارة الصيد ، منظمة الأغذية والزراعة

تتضمن هذه الوثيقة عرضاً عاماً شاملاً لمسائل السلامة في البحار وتخلص إلى وجوب تضمين السلامة في البحار في إدارة مصائد الأسماك .

التقرير الصادر عن منظمة الأغذية والزراعة/جماعة المحيط الهادئ عن العملية الاستشارية الإقليمية التي قام بها الخبراء بشأن السلامة في البحار على متن المراكب الصغيرة ، Suva ، فيجي ، 9 إلى 13 شباط/فبراير 2004

تمت هذه العملية الاستشارية في Suva ، في الفترة من 9 إلى 13 شباط/فبراير 2004 . وركزت المناقشات بشكل خاص على مغزى البيانات الجيدة عن الحوادث التي تقع في البحر والمتطلبات الإلزامية لتسجيل المراكب وتفقدتها وإجازة أفراد الطاقم والعمل باللوائح في المواقع النائية ومتطلبات التدريب لتعزيز السلامة على متن السفن الصغيرة . ويسرد هذا التقرير عدداً من التوصيات ، فضلاً عن الاعتبارات المتصلة بتنفيذها .

جوانب السلامة في البحار في مصائد الأسماك في بلدان المحيط الهادئ الجزرية

يشكّل هذا المطبوع التقرير عن عملية مسح للسلامة في البحار المتصلة بمصائد الأسماك في منطقة جُزر المحيط الهادئ اضطلعت بها منظمة الأغذية والزراعة في عام 2003 . وترمي إلى توعية مديري مصائد الأسماك بأن السلامة في البحار هدف هام ومشروع لإدارة مصائد الأسماك ، وإيلاء مزيد من الاهتمام لسلامة المراكب الصغيرة والتوصل إلى تعزيز نُظم تسجيل/تحليل البيانات عن الحوادث التي تقع في البحر والاستفادة من النتائج . ويمكن استخدامها أيضاً كوثيقة للمناقشة في اجتماع سيحضره أشخاص لديهم الدوافع اللازمة وينتمون إلى مجالات عمل مختلفة ذات صلة بالموضوع ، ويركّزون اهتمامهم على المسائل التي تكتنفها تحديات والتي تتناول المراكب الصغيرة ، ويرمون إلى تحقيق نتائج يكون لها تأثير إيجابي في برامج السلامة في البحار على الصعيدين القطري والإقليمي .

حلقة العمل دون الإقليمية عن السلامة المهنية في البحار ، Banjul ، غامبيا ، 26 إلى 28 أيلول/سبتمبر 1994

حلقة عمل دون إقليمية نظّمها صندوق الدفاع والمعونة الدولي للجنوب الإفريقي (IDAF) وعُقدت في ، Banjul ، غامبيا ، في الفترة من 26 إلى 28 أيلول/سبتمبر 1994 . وكانت أهدافها على النحو التالي : استعراض نتائج عملية مسح الحوادث على الصعيد القطري ؛ وتحديد المشاكل الجوهرية ودراسة المعلومات عن حالة السلامة بالنسبة للأنشطة في البحر في بلدان مختلفة ؛ وإعداد مسودة اقتراح بشأن مشروع دون إقليمي للسلامة في البحار .

دليل السلامة لمراكب الصيد الصغيرة

يرمي دليل السلامة هذا إلى عرض تدابير بسيطة لضمان استيفاء المراكب الجديدة معايير سلامة مقبولة دولياً . ويتناول الدليل بشكل رئيسي المراكب الصغيرة التي يقل طولها عن 15 متراً ، وهي القوارب التي تدل التجربة على أنها الأكثر عرضة للحوادث .

التقرير النهائي للمشروع TCP/RLA/0069 – إعداد معايير لبناء مراكب الصيد الصغيرة وتفقدتها

منظمة العمل الدولية (ILO) (www.ilo.org)

تتوافر غالبية المنشورات المذكورة أدناه على موقع منظمة العمل الدولية على الإنترنت ، ولاسيما على العنوان التالي :

<http://www.ilo.org/publications/protection/safework/index.htm>

الخطوط التوجيهية بشأن نظم السلامة المهنية والإدارة الصحية (ILO-OSH 2001)

ترمي الخطوط التوجيهية إلى الإسهام في حماية العمال من المخاطر والحؤول دون وقوع الإصابات المرتبطة بالعمل وتوعك الصحة والأمراض والحوادث وحالات الوفاة . وهي تقدّم الإرشادات على الصعيد القطري وعلى مستوى الشركات ، ويمكن استخدامها لوضع الإطار اللازم لنظم السلامة المهنية والإدارة الصحية .

أوجه المجازفة والمخاطر التي تواجهها العمليات الصغيرة لصيد الأسماك : لمحة عامة . إعداد : M. Ben-Yami . ورقة عمل

تقدّم ورقة العمل لمحة عامة عن أوجه المجازفة والمخاطر التي تواجهها العمليات الصغيرة والحرفية لصيد الأسماك ، بما في ذلك ظروف العمل ونهج السلامة المعتمدة في البلدان النامية والمتقدمة النمو ، والحوادث المرتبطة بالبيئة البحرية والملاحة وعمليات صيد الأسماك والمشاكل المرتبطة بتصميم الزوارق وبنائها ، فضلاً عن مجازفات ومخاطر أخرى .

المدونات الأخرى المعنية بالممارسات التي يمكن أن تهم قطاع صيد الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية

السلامة والصحة في الموانئ لعام 2005

العوامل التي تكتنف مكان العمل لعام 2001

فيروس نقص المناعة البشرية/متلازمة نقص المناعة المكتسب (الإيدز) ومكان العمل لعام 2001

الخطوط التوجيهية التقنية والأخلاقية لرصد صحة العاملين لعام 1998

تسجيل الحوادث والأمراض المهنية والإبلاغ عنها لعام 1996

السلامة في مجال استخدام المواد الكيميائية في العمل لعام 1993

حماية العمّال من الإشعاعات (الإشعاعات الأيونية) لعام 1987

السلامة في مجال استخدام الأسبستوس لعام 1984

حماية العمال من الضجيج والاهتزازات في بيئة العمل لعام 1977

السلامة والصحة في مجالي بناء السفن وتصليحها لعام 1974

كتيبات تدريبية على السلامة في العمل

أعدت الجهات المعنية بالسلامة في العمل ، التابعة لمنظمة العمل الدولية ، عدداً من الوثائق التي يمكن استخدامها ككتيبات تعليمية و/أو كتيبات إرشادية للمدرّسين في دورات تعليمية تتناول السلامة المهنية والصحة المهنية ينظمها أرباب العمل أو نقابات العمّال أو المؤسسات التعليمية . ومع أنها لا تتوجّه مباشرة إلى قطاع صيد الأسماك ، فإن هذه الوثائق مفيدة للغاية لتناول مسائل كالضجيج والاهتزازات ومواعمة أحوال العمل وظروفه وضبط المخاطر والإصابة بفيروس نقص المناعة البشرية/متلازمة نقص المناعة المكتسب (الإيدز) .

دليل مواعمة أحوال العمل وظروفه

مجموعة من الحلول العملية والتي يسهل استخدامها التي تراعي بيئة العمل بغية تحسين ظروف العمل . وهذا الدليل المعزز بالرسوم التوضيحية والذي يسهل استخدامه يشكل أداة مفيدة للغاية لكل من يرغب في تحسين ظروف عمله توخياً لقدر أكبر من السلامة والصحة والفعالية . وجرى إعداد كل من النقاط العملية الـ 128 لمساعدة المستخدم في معاينة أماكن العمل المختلفة وتحديد الحلول العملية التي يمكن تطبيقها في الظروف المحلية . وقد أعد هذا الدليل في عام 1996 بالاشتراك مع الرابطة الدولية لمواعمة أحوال العمل وظروفه .

صحائف البيانات الدولية عن المخاطر المهنية : الغطاسون وصيادو السمك من السكان الأصليين

تمثل صحائف البيانات الدولية عن المخاطر المهنية مصدراً للمعلومات المتعدد الأغراض ، إذ تتضمن معلومات عن المخاطر والأخطار ومفاهيم الوقاية المتصلة بمهنة محددة . وتتوجه صحائف البيانات هذه إلى أولئك المهنيين الذين يُعنون بالصحة والسلامة في العمل ، بمن فيهم ما يلي : الأطباء والممرضون الذين يعملون في ميدان طب العمل ومهندسو السلامة وأخصائيو الصحة والنظافة وأخصائيو التنقيف والتوجيه والمفتشون وممثلو أرباب العمل وممثلو العمال والمسؤولون عن السلامة وغيرهم من الأشخاص المعنيين بذلك .

منظمة الصحة العالمية (WHO) (www.who.int/ar/index)

الدليل الطبي الدولي للسفن

دليل النظافة والصحة على متن السفن (في صيغته المعدلة)

منشورات أخرى

التوجيه EEC/29/92 الصادر عن مجلس الاتحاد الأوروبي بشأن المتطلبات الدنيا للسلامة والصحة للمعالجة الطبية المعززة على متن المراكب

المنشور 60079 الصادر عن الهيئة الدولية للتقنيات الكهربائية والإلكترونية (IEC)

معيانر بناء القوارب الشمالية لعام 1991 (www.sigling.is)

إطار ممكن لإدارة بحرية نموذجية ، Hubbard & Hope

الفصلان 1 و 4 من لوائح السلامة المهنية البحرية (www.samsa.org.za)

مدونة ممارسات العمل السليم على متن سفن الصيد (www.samsa.org.za)

* * *

