

مجلة الجمعية العربية للملاحة

مجلة علمية نصف سنوية

عدد ٤٧ – يناير ٢٠٢٤

pISSN (2090-8202) - eISSN (2974-4768)

<https://doi.org/10.59660/47011>

Volume 47 (Issue 1) Jan 2024

INDEXED IN (EBSCO)

المحتويات

كلمة التحرير

الأبحاث باللغة العربية

دور البيئة الاقتصادية والاجتماعية للصيادين على سلامة سفن الصيد في مصر
عبد الخالق كمال الدين سلمي، هشام محمود هلال، علاء الدين أحمد كمال الحويط

دور قوانين المصايد المحلية والاتفاقيات الدولية في إدارة سلامة سفن الصيد في مصر
عبد الخالق كمال الدين سلمي، هشام محمود هلال، علاء الدين أحمد كمال الحويط

فاعلية العوامل المؤثرة على ولاء المستهلك بالتطبيق ميناء بنغازي البحري
وسام حسن بوزيد الكوافي

أثر تطوير المنظومة اللوجستية علي الميزة التنافسية بالموانئ
" مقارنة بين ميناء روتردام ودمياط "
البيدوي السيد محمد، د/ سامح فرحات السيد، د/ مختار حبشي

الدور المستقبلي لمنظومة موانئ العقبة في إطار المفاهيم اللوجستية الحديثة
أحمد محمد خلف الفواز، د.ر/ هشام محمود هلال، د/ خالد محمد سالم عطا

الأثر المتوقع على تحويل ميناء الاسكندرية كصديق للبيئة وقدرته التنافسية
أ/ قباري محمد محمود، أ.د/ إبراهيم حسن، أ.د/ علاء مرسى

دور خدمات القيمة المضافة في دعم التجارة الخارجية بالموانئ البحرية
(دراسة حالة ميناء العقبة)
خالد وليد صلاح الغصاونة، أ.د/ علاء محمود مرسى، د/ صلاح إسماعيل حسن

الأبحاث باللغة الانجليزية

مراجعة منظومة محطة التسييل لدى ناقلات الغاز الطبيعي والبترولي المسال
رُبان/ محمد حسن

تصنيف أهمية واجبات البحارة تجاه السفن غير المأهولة و المُسيّرة ذاتياً في ضوء
اتفاقية STCW
رُبان/ مصطفى محمد حسنى، رُبان/ اسلام عبد الغنى

تأثير بيئة عمل النفط والغاز البحرية على الصحة النفسية وسلوكيات السلامة للعاملين
حسام الدين جاد الله، احمد سعد نوفل، هشام هلال

التحليل العددي لشكل العوامة المتمتصه لنقاط طاقة الموجة
محمد وليد عبد الحميد احمد

ناقلات الغاز الطبيعي والبترولي المسال: تحليل للمخاطر المحتملة وإجراءات السلامة
وعوامل الخطورة
محمد حسن، إبراهيم أحمد كمال السمسار



هيئة التحرير

رئيس هيئة التحرير

د.ر. هشام هلال

رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة

أعضاء هيئة التحرير

الاستاذ الدكتور/ كريزيستوف كزابلوسكى
رئيس الجمعية البولندية للملاحة

الاستاذ الدكتور/ يسرى الجمل
وزير التربية والتعليم الأسبق

أ.د. أحمد الرباني

رئيس قسم الدراسات العليا - جامعة

ريبرسون، كندا

أ.د. محمد مرسى الجوهري

أستاذ الهندسة البحرية – رئيس جامعة برج
العرب

أ.د. عادل توفيق

أستاذ الهندسة البحرية – جامعة بورسعيد

الربان. محمد يوسف طه

الجمعية العربية للملاحة

د.ر. رفعت رشاد

الجمعية العربية للملاحة

د.ر. محمد عبد السلام داوود

مستشار رئيس الأكاديمية للشئون البحرية –
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل
البحري

أ. إسراء رجب شعبان

منسق المجلة

Arab Institute of Navigation

Cross Road of Sebaei Street & 45 St.,

Miami, Alexandria, Egypt

Tel: (+203) 5509824

Cell: (+2) 01001610185

Fax: (+203) 5509686

E-mail: ain@aast.edu

Website: www.ainegypt.org

دور البيئة الاقتصادية والاجتماعية للصيادين على سلامة سفن الصيد في مصر

إعداد

عبد الخالق كمال الدين سلمي – هشام محمود هلال - علاء الدين أحمد كمال الحويط
معهد الدراسات العليا البحرية - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/467314>

Received 04 /01/2023, Revised 24/02/2023, Acceptance 12/03/2023, Available online and Published 01/01/2024

Abstract

Fisheries management is a complex system that depends on many variables that affect the safety of fishing vessels. Therefore, the management authorities' understanding of the economic and social environment of fishermen has a significant impact on their safety, and reducing the recurrence of accidents. The ILO and FAO reports confirmed that the fishing profession is still one of the most dangerous professions in the world, even in developed countries, while the risks are greater in developing countries due to several factors; The most important of which is the low economic and social situation, as well as the poor safety culture among fishermen. Also, the owners of fishing vessels view safety equipment as costly, which led to accidents that caused many injuries and deaths, which requires a set of solutions to improve safety. The problem is the weak interest of the Egyptian Fisheries Administration in the safety of fishing vessels. The research aims to assess the economic and social environment for fishermen in Egypt and its impact on the safety of fishing vessels, and then propose solutions to improve the economic and social conditions of fishermen and spread a safety culture to reduce accidents. The literature was used to explore the social and economic environment and factors affecting the safety of fishing vessels, to extract research gaps. The research is descriptive and analytical and takes care of the field of humanities by using a survey (questionnaire) for a sample of fishermen to determine the factors that affect the culture and safety behavior of fishermen and then conducting a (SWOT) analysis to determine the strengths and weaknesses of the current system. The hypothesis of the research is that if the social and economic problems of fishermen are solved, the behavior of fishermen will improve, which will lead to a reduction in deaths and injuries. The results showed the most important factors affecting the safety of fishing vessels and the relationship between them and the social and economic environment. Also, the expected positive impact of the research results, which can help researchers and fishing vessel safety authorities to understand the fishermen's view of the services provided to them by aquatic wealth cooperatives. It also contributes to provide the most appropriate solutions to improve the personnel safety on board Egyptian fishing vessels.

Keywords: fishermen Economic and social statues-safety procedure-fishing vessels-fisheries management.

المستخلص

تعتبر إدارة المصايد منظومة معقدة تعتمد على متغيرات كثيرة تؤثر على سلامة سفن الصيد لذلك فإن فهم سلطات إدارة مصايد الأسماك لبيئة الصيادين الاقتصادية والاجتماعية له تأثير كبير على سلامة سفن الصيد والمساعدة في حسن اتخاذ القرار والحد من تكرار الحوادث كما ظهر من إعداد حوادث سفن الصيد والصيادين في مصر خلال الفترة من (٢٠١١ إلى ٢٠٢٠). وأكدت تقارير منظمة ILO وFAO على أن مهنة الصيد مازالت من أخطر المهن في العالم حتى في وجود تدابير سلامة عالية وأطقم مدربة كما في الدول المتقدمة، بينما تكون المخاطر أكبر في الدول النامية بسبب عدة عوامل؛ من أهمها تدني الحالة الاقتصادية والاجتماعية، وكذلك ضعف ثقافة السلامة لدى الصيادين. وأيضاً نظراً لمالكى سفن الصيد لمعدات السلامة على أنها مكلفة دون زيادة الإنتاج، مما أدى إلى حوادث بحرية سببت كثيراً من الإصابات والوفيات للصيادين مما يتطلب مجموعة من الحلول لتحسين سلامة سفن الصيد. ولذا ظهرت مشكلة ضعف اهتمام إدارة مصايد الأسماك المصرية بسلامة سفن الصيد، ويهدف البحث إلى تقييم البيئة الاقتصادية والاجتماعية للصيادين في مصر وأثرها على سلامة سفن الصيد ثم اقتراح حلول قابلة للتطبيق لتحسين أحوال الصيادين الاقتصادية والاجتماعية ونشر ثقافة السلامة للحد من الحوادث. وتم الاستعانة بالمراجع والأدبيات لاستكشاف البيئة الاجتماعية والاقتصادية والعوامل المؤثرة على سلامة سفن الصيد واستخراج الفجوات البحثية والمساعدة في اتخاذ قرارات من أجل تنمية الثروة السمكية لأهميتها للاقتصاد المصري. يعتبر البحث وصفي تحليلي ويعتني بمجال العلوم الإنسانية باستخدام استقصاء (استبيان) لعينة من الصيادين لتحديد العوامل التي تؤثر على ثقافة وسلوك السلامة للصيادين ثم إجراء تحليل (SWOT) لتحديد نقاط القوة والضعف للمنظومة الحالية. تستند فرضية البحث على أنه إذا تم حل مشكلات الصيادين الاجتماعية والاقتصادية بذلك تتحسن ثقافة وسلوك السلامة للصيادين مما يؤدي إلى الحد من حوادث الوفاة والإصابات. وأظهرت النتائج أهم العوامل التي تؤثر على سلامة سفن الصيد والعلاقة بينها وبين البيئة الاجتماعية والاقتصادية والسلامة للصيادين. وأيضاً التأثير الإيجابي المتوقع لنتائج البحث التي يمكن أن تساعد الباحثين وسلطات إدارة سلامة سفن الصيد على فهم وجهة نظر الصيادين في الخدمات المقدمة لهم من تعاونيات الثروة المائية. كما أفادت الدراسة في تقديم أنسب الحلول الاقتصادية والاجتماعية لتحسين إدارة منظومة سلامة الأفراد على متن سفن الصيد المصرية.

الكلمات الرئيسية: البيئة الاقتصادية والاجتماعية للصيادين – سلامة سفن الصيد – الثروة السمكية – إدارة المصايد

١- مقدمة

تمتاز مصر بالموقع البحري الفريد الذي يمتد على البحر المتوسط، والبحيرات المتصلة به، والبحر الأحمر. أظهرت إحصائيات GAFRD لعام ٢٠٢٠ أن أسطول الصيد المصري يتألف من ٢١٨٥٨ سفينة، منها ٤٦٤٣ مزودة بمحركات و١٧٢١٥ سفينة غيرالية، بينما يبلغ عدد أسطول الصيد البحري من السفن التي تمتلك محركات من ٣٠ إلى ٨٠٠ حصان؛ حوالي ٣٦٢٥ سفينة.

كذلك أوضحت الإحصائيات أن أعداد الصيادين قلت من ٣٦٣٠٠ رخصة صياد؛ منها ١٥٧٧٨ رخصة للصيد البحري عام ٢٠١٨، إلى ٢٩٢١٤ رخصة صياد؛ منها ١٧٤٣٠ رخصة للصيد البحري عام ٢٠٢٠.

تولت الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية (GAFRD) سابقاً مسؤولية تطبيق قانون المصايد رقم ١٢٤ لسنة ١٩٨٣ الذي نظم جميع أنشطة المصايد في مصر ماعدا السلامة البحرية. وتم تغيير هذا القانون بإصدار قانون

رقم ١٤٦ لعام ٢٠٢١ لنقل تبعية إدارة المصايد المصرية إلى جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية. وتم تحديد صلاحياته لتصبح اختصاصاته وضع السياسة العامة لحماية وتنمية الثروة السمكية، والإشراف على تنفيذ قوانين الصيد، وإعداد المشروعات الاقتصادية، والاجتماعية اللازمة من خلال البحوث والدراسات، ووضع قواعد وإجراءات منح التراخيص، وكذلك خطط وبرامج التدريب والإرشاد، والعمل على تطوير حرفة الصيد باستخدام الأساليب الحديثة، ونشر الوعي والتدريب بين الصيادين، وإعداد خرائط المخزونات السمكية، بالتعاون مع الهيئات الوطنية والدولية، ومتابعة تنفيذ اتفاقيات التعاون بينهم، وإعداد خطة للطوارئ وإعداد برامج مواجهة الكوارث بالإضافة إلى تقديم الخبرة الفنية، وإبداء المشورة لمن يطلبها، مع الإشراف على الجمعيات التعاونية للثروة المائية وإدارة وتشغيل جميع موانئ الصيد وتطويرها. كما حدد هذا القانون المنطقة الاقتصادية الخالصة، والتي تسمح لمصر بإدارة الصيد على مسافة تصل إلى خط الوسط المتساوي مع قبرص في البحر المتوسط، ومع المملكة العربية السعودية في البحر الأحمر بالإضافة إلى إنشاء مركز للاتصالات البحرية (MCC) لتتبع أنشطة سفن الصيد لتشديد العقوبات على المخالفين. ويمكن أن يساعد ذلك في الحد من أنشطة الصيد غير القانوني. ومع ذلك، يفتقر القانون إلى أهداف واضحة لدمج قوانين سلامة سفن الصيد مع قوانين المصايد.

بينما تقوم الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية من خلال القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ والقرار الجمهوري رقم ٣٩٩ لسنة ٢٠٠٤: بتنظيم ومراقبة وإدارة السلامة البحرية المتعلقة بأمن السفن وسلامة إبحارها، وإصدار وتجديد شهادات التسجيل والصلاحيات الفنية للسفن المصرية، وتراخيص الملاحة اللازمة لإبحارها والرقابة والتفتيش على سلامة وأمن السفن المصرية، وكذلك إصدار الشهادات الأهلية والجوازات والرخص البحرية، وتحديد شروط مزاوله المهنة للعاملين في البحر بالإضافة إلى القيام بالتحقيق في الحوادث البحرية كالتصادم البحري والحريق والغرق. وتعد معظم هذا القانون خاص بسفن الشحن التجارية وخصص جزء صغير لسلامة سفن الصيد حدد فيه عدد الأفراد المرخص بحملهم على سفن الصيد طبقاً لأماكن الإقامة أو معدات السلامة وحرفة الصيد كما حدد معدات السلامة التي يجب أن تتوفر على سفن الصيد داخل الموانئ والسواحل المصرية والأجنبية بالإضافة إلى تحديد شروط وقواعد معاينات بدن سفن الصيد وفحص صدا الألواح بالإضافة إلى فحص الماكينة والآلات الرئيسية والمساعدة. لا توجد إدارة خاصة بسلامة سفن الصيد، وحيز الاهتمام بسفن الصيد ضيق، والتنسيق مع جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية ضعيف بشأن الرقابة والتفتيش في موانئ الصيد على سلامة سفن الصيد وإجراءات السلامة قبل البحار.

أما بالنسبة لتعاونيات الموارد المائية للثروة السمكية بمصر، فقد ذكر برانية (٢٠٢٢) أن قانون التعاونيات السمكية رقم ١٢٣ لسنة ١٩٨٣ حدد مفهوم الجمعيات التعاونية السمكية على أنها وحدة اقتصادية اجتماعية تهدف إلى تطوير وتنمية الثروة المائية وتقديم الخدمات المختلفة لأعضائها وتسهم في التنمية الاجتماعية. وتعمل الجمعية التعاونية على توفير مستلزمات الصيد من معدات، وكذلك عمليات التسويق، وحفظ الأسماك، وتقديم الخدمات الاجتماعية من التأمين ضد المخاطر، والمعاشات، والخدمات الطبية بالإضافة إلى تقديم التمويل والقروض الميسرة. كما أكد أن فشل العديد من برامج تنمية الثروة السمكية يرجع إلى عدم مشاركة الصيادين في التخطيط والتنفيذ لهذه البرامج. ويضم الاتحاد التعاوني للثروة المائية الجمعيات التعاونية للصيادين ومهمته نشر ثقافة التعاون، والحفاظ على مصالح هذه الجمعيات، وتقديم المشورة الإدارية، وكذلك تشجيع ومساعدة الصيادين في إنشاء جمعيات تعاونية. وبالرغم من تحقيق بعض الإنجازات مثل تنظيم دورات تدريبية وإنشاء صندوق تأمين تعاوني على مراكب الصيد والعاملين عليها في حالة الوفاة وإصابات العمل إلا أنه مازالت هناك

مشاكل تواجه الصيادين، ومنها انخفاض مستوى الخدمات نتيجة لضعف الموارد المالية وانخفاض مستوى إدارة التعاونيات بسبب نقص الوعي التعاوني لدى الصيادين وضعف الكوادر الإدارية. إن القرارات التي يتخذها أصحاب السفن تحت الضغوط الاقتصادية والاجتماعية قد تكون سبب لحوادث سفن الصيد. فعندما يعجز أصحاب السفن على تغطية نفقات الصيد الأساسية، ومصاريف الرحلة، والصيانة، وأجور الطاقم، وكذلك الضغوط الاجتماعية للصيادين لتغطية مصاريف الأسرة، وقد يميل بعضهم إلى تحمل مخاطر أكبر مثل الصيد في طقس سيئ مما يعرض سفن الصيد وأطقمها لحوادث نتيجة لمخاطر الصيد في المناطق البعيدة عن الساحل أو الإبحار لعدد أيام صيد أكثر من المعتاد للاستفادة من كمية الصيد (Devin L. Lucas, 2014). فقد أشار مهدي سمير (٢٠٢١) إلى إحصائية لحوادث السفن التجارية وكانت تتضمن أربعة حوادث لسفن الصيد حيث كان العدد الإجمالي للخسائر البشرية: الوفيات ٦٧ حالة وفاة و ١٤ مفقودين وتم إنقاذ ٤٢ صياد.

بدأت أبحاث السلامة لأنشطة صيد الأسماك في الخمسينيات من القرن الماضي. حيث حددت دراسات الحالة والتحليلات الوصفية الإصابات بين الصيادين على سفن الصيد في بولندا والمملكة المتحدة. وكانت بدائية من حيث المجال والمنهجية ولا تشمل كثيرا من مخاطر المهنة. زادت أبحاث السلامة في تسعينات القرن الماضي والقرن الحالي في الدول المتقدمة (Devin L. Lucas, 2014).

يشير تقرير منظمة الصحة العالمية ١٩٩٧ أن السلامة النفسية والجسدية والاجتماعية تمكن الفرد من التغلب على المشكلات الاجتماعية والاقتصادية وغيرها من المشكلات. اهتمت دراسة الشاعر (٢٠١٤) بمشاكل صناعة صيد الأسماك التي تتمثل في تسويق الأسماك، والضمان الاجتماعي، وتذبذب في أداء الجمعيات التعاونية والخدمات التي تقدمها للصيادين وكذلك المعوقات التي تواجه الجمعيات التعاونية للصيادين لأداء دورها بشكل فعال. وقد اقترح الباحث أن يقوم المسؤولين بتطوير مجتمع وصناعة الصيد بمساعدة الجمعيات التعاونية. كما اعتنت دراسة عياش (٢٠٢٠) برصد المشكلات: التسويقية، والمؤسسية، والرقابية التي تواجه الصيادين. كما أشارت زايد مروة (٢٠١٢) إلى سوء إدارة المصايد السمكية في دمياط وكانت النتائج: انخفاض الخدمات الصحية، وضعف دور تعاونيات الثروة المائية، وارتفاع أسعار مستلزمات الإنتاج، وعدم وجود إعانات وقت توقف الصيد. بينما تلخصت مشكلة دراسة يونس (٢٠٢٠) في تذبذب كمية الأسماك المنتجة من بحيرة البردويل، وإن مشكلات الصيادين التي تتمثل في زيادة أسعار مستلزمات الصيد، وقصر فترة الصيد المسموح بها، وكذلك المشاكل التسويقية، ومن أهمها احتكار التجار وتحكمهم في الأسعار بالإضافة إلى عدم وجود تأمين صحي للصيادين، وعدم وجود مراكز للرعاية الصحية بشكل كافي. وكانت أهم اقتراحات الخبراء هي: إعادة تحديد مهام وأهداف التعاونيات، وتوفير التمويل الخارجي للجمعيات لضمان استمرارها (سليم ٢٠١٦).

وأكدت دراسة صقر (٢٠١٨) على أن أهم الخصائص الاجتماعية والاقتصادية والسلوكية المؤثرة في المشكلات التي تواجه مجتمع الصيد تمثلت في: متوسط الدخل الشهري، وسلوك الصيد، والحالة التعليمية، وسنوات الخبرة، والمستوى المعيشي. وأكد Guodong (2020) على أن الرضا الوظيفي يمكن أن يعزز بشكل فعال سلوك العمال في مجال السلامة، لذلك كان من الأهمية دراسة العوامل المؤثرة على سلوك الصيادين لإيجاد الحلول التي من شأنها تغيير قناعاتهم وتغيير سلوك السلامة لتجنب أو التقليل من حوادث سفن الصيد. فقد أشار Mayer & Sulzer (1977) إلى أن تعديل السلوك يهدف إلى تحسين الأداء الإنساني ويركز على تطوير وتقوية السلوك الإيجابي من جهة وإزالة أو إضعاف السلوك السلبي من جهة أخرى. كما أكد

Mahoney (1974) على أن تعديل السلوك يحتاج إلى تغيير الظروف البيئية والاجتماعية أو إعادة تنظيمها بهدف تغيير السلوك الظاهر وليس تغيير عمليات نفسية داخلية. يؤكد عمارة وآخرون (٢٠١٦) على أنه كي نفهم سلوك شخص، يجب أن نبحث عن عالمه كما يراه هو لا كما نراه نحن. اعتبر Martin (1988) أن البيئة والظروف التي يعيش فيها الفرد والتي تؤثر فيه ويؤثر فيها هي السبب الرئيسي وراء السلوك الإنساني، لهذا تتبوأ البيئة مكانا بارزا في علم تعديل السلوك الذي يهدف إلى دراسة العلاقات بين البيئة والسلوك. وعند تعديل السلوك ينصب الاهتمام على ضبط الظروف البيئية الخارجية لأنها قابلة للملاحظة والتحكم فيها حيث إن أفعال الإنسان تنشأ من محصلة لعوامل ثلاثة أساسية: هي السلوك، والمؤثرات البيئية، والعوامل المعرفية الخطيب (٢٠٠٣). كذلك أوصى بدعم الوضع الاقتصادي والاجتماعي للصيادين لتحسين سلوك الصيد الرشيد. لذلك يرى العادلي (1972) أنه من الأفضل العمل على تشجيع وتحفيز الصيادين ذوي التعليم والخبرة على المساهمة في عملية إعداد وتنفيذ برامج الإرشاد حتى تكون هذه البرامج معبرة عن حاجاتهم ومشاكلهم، وليس كما تركز العديد من تعليمات السلامة في أماكن العمل على إشارات الأمان أو المحادثات الحماسية أو الملصقات لتنشيط السلوكيات في البداية، وبمرور الوقت يرجع الموظفون إلى الممارسات الخاطئة القديمة لأنه لم يتم تغيير السلوك الخاطئ (HAS, 2012).

بالرغم من إيجابية الدراسات السابقة في التعرف على مشاكل الصيادين إلا أنها لم تشير إلى أهم مشكلة وهي عدم إدراك إدارة المصايد والصيادين خطورة مهنة الصيد وتأثير البيئة الاقتصادية والاجتماعية على السلامة الشخصية للصيادين. كذلك بالنظر في أهم الاتفاقيات الدولية الخاصة بالسلامة البحرية للصيادين وسفن الصيد، تبين أن مصر غير موقعة على جميع هذه الاتفاقيات مما يشير إلى ضعف الاهتمام بالسلامة البحرية لسفن الصيد. كانت هذه الفجوة البحثية هي الدافع لإجراء هذا البحث الذي يربط بين إدارة المصايد وسلامة سفن الصيد حيث إن معظم الباحثين في دراسات المصايد من تخصصات الزراعة، وعلوم البحار، والتجارة، والاقتصاد، وكذلك الباحثين البحريين يهتمون بشؤون السلامة والحوادث البحرية لسفن الشحن التجارية فقط.

٢- منهجية البحث

مجال البحث هو العلوم الإنسانية ومنهجيته وصفي تحليلي يميل إلى وصف واستكشاف العلاقة بين سلامة سفن الصيد والمشاكل الاجتماعية والاقتصادية للصيادين وتحليل وتفسير بعض الظواهر والبيانات الموجودة في التقارير والاحصائيات المعتمدة والاستبيان. تم جمع البيانات الثانوية من الدراسات السابقة والكتب والمجلات العلمية وتقارير وإحصائيات لهيئات محلية ودولية معتمدة. لتحقيق هدف البحث، تم استخدام البحث الكمي ليعطي مقاييس عديدة للتحليل الإحصائي ويؤدي إلى معرفة العلاقة بين العوامل الاجتماعية والاقتصادية ودرجة تأثيرهم على سلوك السلامة للصيادين. كما استخدم البحث النوعي ليفسر ويساعد في فهم كيفية تأثير هذه العوامل.

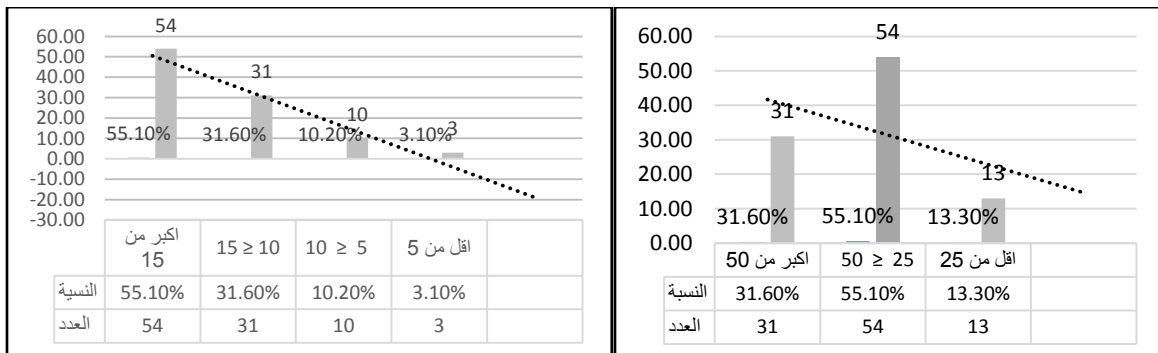
تم إجراء زيارات استكشافية بهدف التعرف على المستجيبين، وإنشاء الاتصالات اللازمة، وتحديد القضايا التي من المحتمل أن تؤثر على ثقافة وسلوك السلامة للصيادين، ثم جمع البيانات الأولية من خلال مقابلة عينة من الصيادين في اثنين من أهم موانئ الصيد في مصر: ميناء المعدي الذي يقع في خليج أبو قير بالبحر المتوسط وكذلك ميناء الأتكة أكبر ميناء في خليج السويس بالبحر الأحمر. تم تصميم محتوى الاستبيان (مقياس ليكرت الخماسي) استنادا إلى المعلومات العلمية المتاحة في الأدبيات، وإلى المقابلات والزيارات الميدانية ثم تم اختباره وتعديله والتأكد من موثوقيته. كان مجتمع الدراسة ١٧٤٣٠ صياد ممن حصلوا على تراخيص الصيد البحري

من كتاب الإحصاء السنوي (2020, GAFARD). تم حساب العينة العشوائية البسيطة المناسبة لإجراء الاستبيان (المسح) لمجتمع الصيادين فكانت ٣٧٦ صياد والحصول على مستوى ثقة بنسبة ٩٥٪ بهامش خطأ في حدود $\pm ٥\%$. تم توزيع ٣٧٦ استبيان ورقي مطبوع على مجموعة من الصيادين في كلا المينائين ولكن تم استلام ٩٨ استبيان صحيح. بعد جمع الاستبيان من المبحوثين تم تحليله باستخدام برنامج الكمبيوتر لتحليل البيانات SPSS ولمعرفة أسباب المشكلة والإجابة على أسئلة البحث ثم استخدام تحليل سوات (SWOT analyses). كما تم اختبار فرضيات البحث فكان الفرض الأول "توجد علاقة ارتباطية بين المتغيرين المستقلين (المشاركة المجتمعية واقتصاديات الرحلة) والمتغير التابع ثقافة وسلوك السلامة للصيادين". أما الفرض الثاني فتوجد فروق ذات دلالة إحصائية في ثقافة وسلوك السلامة للصيادين تبعاً لعمر وعدد سنوات الخبرة.

٣- نتائج ومناقشة التحليل الوصفي للاستبيان

المحور الأول: الخصائص العامة للصيادين والخبراء

يوضح الشكل (١) متغير العمر لعينة الصيادين أن (31.6%) من عينة الصيادين عمرهم أكبر من ٥٠ عاماً، (55.1%) فرداً تتراوح أعمارهم ما بين (٢٥ - ٥٠) عاماً، (13.3%) فرداً أقل من ٢٥ عاماً بما يشير إلى تناقص أعداد الصيادين من حيث العمر من ٥٤ إلى ١٣ خلال ٢٥ سنة الماضية. كذلك يوضح نتائج متغير عدد سنوات الخبرة لعينة الصيادين أوضحت أن (55.1%) من عينة الصيادين لهم خبرة أكثر من ١٥ عام وهي الفئة الأعلى، (31.6%) خبرتهم من (١٠ - ١٥) عام، (10.2%) خبرتهم من (٥ - ١٠) عام، (3.1%) خبرتهم أقل من ٥ سنوات. فئة الخبرة أقل من ٥ سنوات هي الفئة الأدنى. بما أن الفئة العمرية أقل من ٢٥ سنة هي الأقل (13.3%) يدل ذلك على أن الإقبال على مهنة الصيد أصبح ضعيف ويعتبر نقطة ضعف، حيث إن الفئات العمرية الأكبر (31.6%) يصعب تغيير سلوكهم ويعتمدون على الخبرة أكثر من اعتمادهم على التعليم والتدريب. كذلك فئة الخبرة أقل من ٥ سنوات (3.1%) هي الفئة الأدنى وتعتبر نقطة ضعف لذلك تؤخذ في الاعتبار عند وضع خطط التطوير. لكن إذا تم إقناع من هم بخبرة أكثر من ١٥ عام (55.1%) بأهمية التعليم والتدريب واستخدام معدات السلامة، وتصميم برامج تعليم بطريقة سهلة وعملية وتكون في مكان قريب من الميناء، وبذلك يتقبل الصيادين هذه البرامج. يمكن استثمار خبراتهم في سرعة التعلم ثم استخدامهم في تدريب الأقل منهم خبرة على السفن أثناء رحلات الصيد أو أثناء فترات توقف الصيد.



الشكل (١) توزيع عينة الصيادين في ضوء متغير العمر وعدد سنوات الخبرة

المحور الثاني: تعاونيات الضمانات الاجتماعية وحالة الخدمات الاجتماعية

أشارت النتائج في الجدول (1) إلى أن درجة الموافقة على عبارات المحور المتعلق بالمشاركة المجتمعية من وجهة نظر الصيادين كانت بدرجة ضعيفة؛ حيث كان المتوسط الحسابي لها (٢.٥٤٣)، كما كانت درجة الموافقة على جميع العبارات بدرجة متوسطة فيما عدا العبارة (١) كانت الاستجابة عليها بدرجة ضعيفة، كما كانت قيمة (كاي²) دالة إحصائياً عند مستوى ٠.٠١ لجميع العبارات؛ مما يشير إلى وجود فروق دالة إحصائية بين استجابات أفراد العينة من الصيادين حول الموافقة على عبارات المحور. يمكن استنتاج أنه توجد خدمات اجتماعية وتأمينات ولكنها ضعيفة ولم تنال رضى الصيادين، وتعتبر من نقاط الضعف التي يجب معالجتها ليكون أساساً لتطوير منظومة الخدمات الاجتماعية والتوعية والإرشاد التي يمكن أن تحسن من سلوك السلامة الصيادين. كما يجب توفير التعاونيات للتمويل اللازم لمعدات السلامة والتدريب والتوعية أو المنح أو القروض الميسرة طويلة الأجل لتحفيز أصحاب سفن الصيد لاقتناء واستخدام معدات السلامة.

الجدول (١) استجابات عينة الصيادين لعبارات المحور الثاني: أهمية المشاركة المجتمعية

م	العبارة	النسبة المئوية	نظر موافق بشدة	نظر موافق	لا	موافق	موافق بشدة	التقييم المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة	كاي ² chi-squared
١	وجود تأمين إجباري ضد المخاطر واصابات المهنة	%	46	15	4	19	14	(8)	1.56	ضعيفة	50.67**
			46.9	15.3	4.1	19.4	14.3	2.39	غير موافق بشدة		
٢	وجود الضمان الاجتماعي (معاشات)	%	46	14	12	4	22	(7)	1.62	متوسطة	52.82**
			46.9	14.3	12.2	4.1	22.4	2.41	غير موافق بشدة		
٣	وجود تعويضات للوفاة والإصابات	%	41	18	11	4	24	(5)	1.63	متوسطة	40.67**
			41.8	18.4	11.2	4.1	24.5	2.51	غير موافق بشدة		
٤	وجود تعويض مالي وقت توقف الصيد	%	46	11	10	5	26	(4)	1.71	متوسطة	57.00**
			46.9	11.2	10.2	5.1	26.5	2.53	غير موافق بشدة		
٥	توفير معدات السلامة ضمن مهام التعاونية	%	41	11	11	12	23	(3)	1.66	متوسطة	34.45**
			41.8	11.2	11.2	12.2	23.5	2.64	غير موافق بشدة		
٦	تقوم التعاونيات بالإرشاد فنيا ونشر الوعي وثقافة السلامة	%	41	13	8	10	26	(٢)	1.70	متوسطة	39.25**
			41.8	13.3	8.2	10.2	26.5	2.66	غير موافق بشدة		
٧	تقدم التعاونيات خدمات صحية واجتماعية جيدة	%	49	9	13	3	24	(6)	1.678	متوسطة	67.10**
			50.0	9.2	13.3	3.1	24.5	2.43	غير موافق بشدة		
٨	تقدم التعاونيات لأعضائها قروض لتطوير سفنهم.	%	43	11	5	3	36	(1)	1.83	متوسطة	70.37**
			43.	11.2	5.1	3.1	36.7	2.78	غير موافق بشدة		
	المتوسط العام لعبارات المحور								1.07	ضعيفة	

المحور الثالث: اقتصاديات رحلة الصيد ومدى تأثير أرباح الرحلة على توفر معدات السلامة

أوضحت النتائج في الجدول (٢) أن درجة الموافقة على عبارات المحور كانت بدرجة متوسطة؛ حيث كان المتوسط الحسابي لها (٢.٦٢٤)، كما كانت درجة الموافقة على جميع العبارات بدرجة متوسطة، كما كانت قيمة (كاي²) دالة إحصائياً عند مستوى ٠.٠١ لجميع العبارات؛ مما يشير إلى وجود فروق دالة إحصائية بين استجابات أفراد العينة حول الموافقة على عبارات المحور، وتعزي هذه الفروق لصالح الاستجابة الأكثر تكراراً، وهي غير موافق بشدة لجميع العبارات ما عدا العبارة (٥) "مساهمة القرش السمكي في تمويل معدات

السلامة البحري موافق بشدة. لذلك يمكن استنتاج أنه توجد أرباح سواء للصيد أو مالك سفينة الصيد ولكنها ليست بدرجة رضاهم. ويمكن وضعها في نقاط الضعف التي يجب معالجتها على أساس زيادة أرباح الرحلة لتكون من أحد مصادر تمويل وتطوير منظومة الخدمات الاجتماعية والتعليم والتدريب والإرشاد التي يمكن أن تحسن من سلوك السلامة الصيادين. كذلك الاستجابة الأكثر تكرارا، كانت غير موافق بشدة لجميع العبارات مما يشير إلى ضعف الحالة الاقتصادية للصيادين، وتعتبر من نقاط الضعف بالإضافة إلى رفض الصيادين المتوسطة لعبارة "يكفي أجر الصيادين احتياجاتهم المعيشية" بمتوسط حسابي (٢.٤٩) والتي تؤثر سلبا على نظرهم للسلامة البحرية وتتوافق مع ضعف إدارة سلامة سفن الصيد كما ورد في الدراسات السابقة.

الجدول (٢) استجابات عينة الصيادين لعبارات المحور الثالث: أهمية اقتصاديات رحلة الصيد

م	العبرة	النسبة المئوية	غير موافق بشدة	غير موافق	محايد	موافق	موافق بشدة	الترتيب بين المتوسط الحسابي	الأحرف المعياري	درجة الموافقة	كاي ² chi-squared
١	تغطي أرباح الرحلة تكاليف معدات السلامة	%	54	8	12	5	19	(5)	1.60	متوسطة	81.08**
			55.1	8.2	12.2	5.1	19.4	2.26		غير موافق بشدة	
٢	تغطي أرباح الرحلة فترات التوقف عن الصيد	%	50	9	6	6	27	(٢)	1.75	متوسطة	74.55**
			51.0	9.2	6.1	6.1	27.6	2.5		غير موافق بشدة	
٣	يكفي أجر الصيادين احتياجاتهم المعيشية	%	52	5	9	5	27	(3)	1.76	متوسطة	83.84**
			53.1	5.1	9.2	5.1	27.6	2.49		غير موافق بشدة	
٤	تأثرت الأرباح بغلاء أسعار الوقود	%	55	3	6	5	29	(4)	1.81	متوسطة	102.82**
			56.1	3.1	6.1	5.1	29.6	2.49		غير موافق بشدة	
٥	مساهمة القرش السمكي في تمويل معدات السلامة	%	23	14	6	13	42	(1)	1.68	متوسطة	39.45**
			23.5	14.3	6.1	13	42.9	3.38		موافق بشدة	
	المتوسط العام لعبارات المحور								1.72	متوسطة	

المحور الرابع: ثقافة السلامة وسلوك الصيادين

اتضح من الجدول (٣) أن درجة الموافقة على عبارات المحور كانت بدرجة على عبارات المحور كانت بدرجة متوسطة؛ حيث كان المتوسط الحسابي لها (٣.١٩)، كما كانت درجة الموافقة على العبارات (١ - ٣ - ٥ - ٦) بدرجة ضعيفة، بينما كانت الموافقة على العبارات (٢ - ٤ - ١٠) بدرجة متوسطة، كما كانت الموافقة على العبارات (٧ - ٨ - ٩ - ١١ - ١٢ - ١٣ - ١٤) بدرجة كبيرة، كما كانت قيمة (كاي²) دالة إحصائيا لجميع العبارات؛ مما يشير إلى وجود فروق دالة إحصائيا بين استجابات أفراد العينة حول الموافقة على عبارات المحور. وتعزي هذه الفروق لصالح الاستجابة الأكثر تكرارا، ويمكن ترتيب عبارات المحور ترتيبا تنازليا في ضوء المتوسط الحسابي على النحو التالي:

١. ضرورة غلق بوزغاز الميناء عند سوء الأحوال الجوية تعتبر من نقاط القوة.
٢. ضرورة متابعة نشرات الطقس قبل وأثناء الرحلة تعتبر من نقاط القوة.
٣. تجهيز السفينة بمعدات السلامة مهمة السلطات وليس صاحب السفينة تعتبر من نقاط الضعف.
٤. يعتقد كثير من الصيادين أن وقف الصيد لمدة شهرين كل سنة تضيق رزق بدون فائدة تعتبر من نقاط الضعف.
٥. تطوير موانئ الصيد البحرية وإدارتها عن طريق اتحاد التعاونيات تعتبر من نقاط القوة.
٦. تمسك الصيادون بحرفة "الصيد" بالرغم من مخاطر مهنتهم تعتبر من نقاط القوة.

٧. يرى الصيادون أن إكمال الرحلة في حالة سوء الطقس بعد مغادرتهم للميناء تعتبر من نقاط الضعف.
٨. رضا الصيادين عن مهنة الصيد وضرورة تعليمها لأبنائهم تعتبر من نقاط القوة لكن ذلك يخالف تناقص عدد الصيادين الجدد.
٩. يرى الصيادين أن دورات تدريبية للسلامة البحرية أهم من الخبرات المتوارثة تعتبر من نقاط القوة.
١٠. يرى الصيادين اهتمام أصحاب سفن الصيد باقتناء المعدات الحديثة وهذا يعتبر من نقاط القوة.
١١. يرى معظم الصيادين أن معدات السلامة والاسعافات ضرورية تعتبر من نقاط القوة.
١٢. يرى أغلب الصيادين أن شراء أجهزة الصيد الحديثة تكلفة زائدة ليس لها فائدة تعتبر من نقاط القوة.

يمكن تفسير التباين في النتائج إلى أن كل عبارة كانت تقيس وجهة نظر الصيادين لجانب مختلف من جوانب ثقافة وسلوك السلامة لديهم. فكانت تلك العبارات: (ضرورة غلق بوجاز الميناء عند سوء الأحوال الجوية، ومتابعة نشرات الطقس، وتطوير مواني الصيد البحرية، وكذلك اقتناء معدات السلامة ضروري وموافقهم على استخدام التكنولوجيا الحديثة بالإضافة إلى أن شراء أجهزة الصيد الحديثة يعتبر مفيد وأن دورات تدريبية للسلامة البحرية تعد أهم من الخبرات المتوارثة) تدل على وعي بعض الصيادين بهذه الجوانب من ثقافة السلامة، ولكن بدرجات متفاوتة (ضعيفة، متوسطة، وكبيرة)، ويمكن وضع ذلك في نقاط القوة. في الجانب الآخر، كانت تلك العبارات: (تجهيز السفن بمعدات السلامة مهمة السلطات وليس صاحب السفينة واعتقادهم أن وقف الصيد لمدة شهرين كل سنة تضيق رزق بدون فائدة. كذلك في حالة سوء الطقس بعد مغادرة الميناء، يرى الصيادون إكمال الرحلة) تدل على عدم وعي بعض الصيادين بالسلامة ولكن بدرجات متفاوتة (ضعيفة، متوسطة، وكبيرة). ويمكن وضع ذلك في نقاط الضعف التي يجب تصحيحها.

الجدول (٣) استجابات أفراد عينة الصيادين لعبارات المحور الرابع: ثقافة وسلوك الصيادين

م	العبارة	النسبة المئوية	غير موافق بشدة	غير موافق	محايد	موافق	موافق بشدة	التباين بين المتوسط الحسابي	الأحزاف المعياري	درجة الموافقة	كاي ² chi-squared
١	الخبرة وكفاءة ريس سفينة الصيد قادرة على تطوير سفينة الصيد		25	22	4	16	31	(٩)	1.64	متوسطة موافق بشدة	21.49**
		%	25.5	22.4	4.1	16.3	31.6%	3.06			
٢	شراء أجهزة الصيد الحديثة تكلفة زائدة ليس لها فائدة		49	24	2	12	11	(١٢)	1.43	ضعيفة غير موافق بشدة	67.61**
		%	50.0	24.5	2.0	12.2	11.2%	2.10			
٣	عدم اهتمام أصحاب سفن الصيد باقتناء واستخدام المعدات التكنولوجية الحديثة		30	28	3	20	17	(١٠)	1.52	متوسطة غير موافق بشدة	23.53**
		%	30.6	28.6	3.1	20.4	17.3	2.65			
٤	معدات السلامة غير ضرورية لإيمانك بأن الحوادث من قدر الله		26	37	9	10	16	(١١)	1.50	ضعيفة غير موافق	28.63**
		%	26.5	37.8	9.2	10.2	16.3	2.52			
٥	تمسك الصيادين بحرفة الصيد بالرغم من مخاطر مهنتهم		10	12	9	36	31	(٦)	1.31	كبيرة موافق	33.74**
		%	10.2	12.2	9.2	36.7	31.6	3.67			
٦	يعتقد اغلب الصيادين أن فترة توقف الصيد تضيق للرزق بدون فائدة.		5	17	8	36	32	(٤)	1.23	كبيرة موافق	39.65**
		%	5.1	17.3	8.2	36.7	32.7	3.74			

36.08**	كبيرة موافق بشدة	1.38	(٥) 3.71	36 36.7	32 32.7	8 8.2	10 10.2	12 12.2	%	تطوير مواني الصيد البحرية وإدارتها عن طريق اتحاد التعاونيات	٧
11.39**	متوسطة موافق	1.49	(٨) 3.1	23 23.5	26 26.5	7 7.1	23 23.5	19 19.4	%	رضائك عن مهنة الصيد وضرورة تعليم ابنك مهنة الصيد.	٨
44.96**	كبيرة موافق بشدة	1.32	(٢) 3.84	39 39.8	32 32.7	10 10.2	6 6.1	11 11.2	%	متابعة نشرات الطقس قبل وأثناء الرحلة ضروريا	٩
24.96**	كبيرة موافق بشدة	1.52	(٧) 3.35	32 32.7	24 24.5	3 3.1	24 24.5	15 15.3	%	يرى الصيادون إكمال الرحلة في حالة سوء الطقس	١٠
130.87**	كبيرة موافق بشدة	1.43	(١) 4.13	64 65.3	14 14.3	1 1.0	7 7.1	12 12.2	%	ضرورة غلق بوغاز الميناء عند سوء الأحوال الجوية	١١
113.12**	كبيرة موافق بشدة	1.68	(٣) 3.79	60 61.2	5 5.1	6 6.1	6 6.1	21 21.4	%	تجهيز السفينة بمعدات السلامة مهمة السلطة وليس صاحب السفينة	١٢
	متوسطة	1.42	3.19							المتوسط العام لعبارات المحور	

٤- نتائج اختبار الفرضيات

٤-١ الفرض الأول: باستخدام معامل ارتباط بيرسون أشارت النتائج إلى أن معاملات الارتباط بين كل من (المشاركة المجتمعية - اقتصاديات الرحلة) وثقافة وسلوك السلامة بلغت على الترتيب (٠.٣٥٧ - ٠.٣٨١). وهي قيم دالة إحصائياً عند مستوى ٠.٠١؛ مما يشير إلى وجود علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين المتغيرات المستقلة (المشاركة المجتمعية - اقتصاديات الرحلة) وبين المتغير التابع ثقافة وسلوك السلامة. وباستخدام تحليل الانحدار المتعدد المتدرج تبين أن تأثير المتغير المستقل (اقتصاديات الرحلة) يأتي في المرتبة الأولى يليه المتغير (المشاركة المجتمعية) على المتغير التابع (ثقافة وسلوك السلامة)، مما يشير إلى أهمية إيجاد وسائل لزيادة أرباح رحلة الصيد، وكذلك استحداث مصادر لتمويل الخدمات الاجتماعية لزيادة وعي الصيادين بأهمية اقتناء واستخدام معدات السلامة وتطبيق قواعد السلامة البحرية.

٤-٢ الفرض الثاني: تبين أن قيمة كاي^٢ Chi-Square في ضوء متغير العمر بلغت (٠.٣٢٣) وهي قيمة غير دالة إحصائياً مما يشير إلى عدم تأثير متغير العمر في ثقافة وسلوك السلامة لدى الصيادين. كما أن قيمة كاي^٢ في ضوء متغير الخبرة بلغت (٨.٢٤٦)، وهي قيمة دالة إحصائياً، من خلال ذلك يمكن تصميم برامج توعية موحدة تناسب كل الأعمار ولكن عند تصميم دورات تدريبية تكون متدرجة المستويات بما يناسب مستوى خبرة الصيادين.

٥- تحليل سوات SWOT Analyses

تقنية تحليل SWOT هي أسلوب منهجي تعني اختصار لأربعة كلمات هي نقاط القوة والضعف، والفرص، والتهديدات، وتهدف إلى تقييم الوضع الماضي والحاضر ثم استكشاف الإيجابيات والسلبيات الحالية المعوقات الحالية والإمكانيات المستقبلية لتحسين سلامة سفن الصيد في مصر لوضع سياسات دقيقة وتوجيه القائمين عليها لرفع ثقافة السلامة لدى الصيادين لتقليل حوادث سفن الصيد. من خلال تحليل نتائج الاستبيان والدراسات السابقة، تم الحصول على النتائج التالية من تحليل SWOT:

جدول (٤) تحليل سوات SWOT لتطوير إدارة سلامة سفن الصيد

نقاط الضعف	نقاط القوة
<p>أولاً: من تحليل نتائج الاستبيان</p> <p>اعتقاد أكثر الصيادين أن:</p> <ul style="list-style-type: none"> الفئة العمرية للصيادين أقل من ٢٥ سنة هي الأقل. تمويل معدات السلامة من مهام التعاونيات والسلطات وليست مهمة مالك السفينة. الخدمات الاجتماعية ضعيف ومتوسط. أرباح الرحلة لا تغطي تكاليف معدات السلامة. أجر الصيادين لا يكفي احتياجات المعيشة. وقف الصيد لمدة شهرين سنوياً تضيق رزق بدون فائدة. إكمال الرحلة في حالة سوء الطقس بعد مغادرة الميناء. ضعف مصادر تمويل تكاليف معدات السلامة. <p>ثانياً: من الدراسات السابقة</p> <ul style="list-style-type: none"> قصور في التفتيش والرقابة على إجراءات السلامة. إدارة السلامة غير ممثلة في مجلس إدارة المصايد. ضعف الحالة الاجتماعية والاقتصادية للصيادين. ضعف التنسيق بين هيئات ومؤسسات إدارة المصايد. 	<p>أولاً: من تحليل نتائج الاستبيان</p> <p>موافقة أكثر الصيادين على:</p> <ul style="list-style-type: none"> مساهمة القرش السمكي لتمويل شراء معدات السلامة. الثقة في رأي شيخ الصيادين وأهل الخبرة. تمسك الصيادين بمهنة الصيد وتعليمها لأبنائهم. ضرورة غلق بوغاز الميناء عند سوء الأحوال الجوية. ضرورة متابعة نشرات الطقس قبل وأثناء الرحلة. أن معدات السلامة والإسعافات ضرورية. شراء أجهزة الصيد الحديثة مهمة وتكلفة غير زائدة. <p>ثانياً: من الدراسات السابقة</p> <ul style="list-style-type: none"> إصدار قانون جديد عالج بعض القصور وما زال هناك ثغرات تطل مصر سواحل ممتدة على البحر المتوسط والبحر الأحمر ما زال الطلب على الأسماك البحرية وارتفاع أسعارها وجود جهاز متخصص مسؤول عن تنمية الثروة السمكية وجود منظومة للتأمينات الاجتماعية ولكن يحتاج للتطوير. وجود مجلة الصياد التي تهتم بشؤون الصيادين
المخاطر	الفرص
<ul style="list-style-type: none"> مخاطر مهنة الصيد التي تؤدي إلى حوادث سفن الصيد. جائحة كورونا والاضطرابات الدولية والإقليمية وأثرها السلبي على الاقتصاد المصري. التغيرات المناخية وأثرها على زيادة مخاطر الحوادث. الصيد الجائر وأثره السلبي على المخزون السمكي. 	<ul style="list-style-type: none"> دعم الهيئات الدولية والمحلية لقطاع الثروة السمكية لمواجهة الهجرة غير الشرعية (المنح التعليمية، والمالية، والتعاون الفني). تعاون المنظمات الدولية لإصدار اتفاقيات لسلامة سفن الصيد. اهتمام الحكومة بخطة التنمية المستدامة ٢٠٣٠. عقد اتفاقيات إقليمية مع موريتانيا للصيد في مياهها الإقليمية.

٦- الخلاصة

اهتمت معظم الدراسات السابقة للمصايد في مصر بدراسة قضايا مثل انتشار الأمية بين الصيادين وتأثير البيئة الاجتماعية للصيادين على الإنتاج، والمخزون السمكي، والصيد الجائر بسبب خلل في الإدارة والرقابة والإرشاد الفني، وكذلك عدم المشاركة الفاعلة للصيادين في الجمعيات التعاونية بالإضافة إلى المشاكل الاقتصادية مثل ضعف الدخل وعدم وجود دخل ثابت وأيضا الأعباء التي تواجه أصحاب مراكب الصيد من

أجور العمال وارتفاع أسعار مستلزمات الصيد بالإضافة إلى الفاقد في الأسماك بسبب سوء التداول والتخزين. ولم تنطرق الدراسات السابقة إلى تأثير البيئة الاقتصادية والاجتماعية على سلامة سفن الصيد. تتكون منظومة إدارة المصايد الحالية في مصر من جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية الذي يقوم بإدارة الثروة السمكية، الذي أصبح تابعا لرئاسة مجلس الوزراء عام ٢٠٢١ تبعاً لقانون المصايد الجديد الذي لم تشير بنوده إلى دمج سلامة سفن الصيد ضمن إدارة المصايد، بالإضافة إلى الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية التي تنظم وتراقب وتدير أمن وسلامة السفن. لكن حيز الاهتمام بسفن الصيد ضيق والتنسيق مع جهاز حماية وتنمية الثروة السمكية ضعيف بشأن الرقابة والتفتيش على إجراءات السلامة قبل الإبحار. وكذلك تعاونيات الموارد المائية للثروة السمكية التي تقوم بتقديم الخدمات المختلفة لأعضائها وتسهم في التنمية الاجتماعية. بالرغم من تحقيق هذا الاتحاد بعض الإنجازات إلا أن مستوى الخدمات مازال منخفض نتيجة لضعف الموارد المالية

كانت نتائج الاستبيان كالتالي: الإقبال على مهنة الصيد أصبح ضعيف من خلال الإحصائيات، ولكن من خلال إجابات عينة الصيادين، فهم مازالوا متمسكين بالمهنة رغم مخاطرها، وجود خدمات اجتماعية، ولكنها ليست على المستوى المطلوب، ووجود أرباح لرحلة الصيد لكنها غير كافية توجد علاقة ارتباطية دالة إحصائية بين المتغيرات المستقلة (المشاركة المجتمعية - اقتصاديات الرحلة) وثقافة وسلوك السلامة للصيادين. كان المتغير المستقل اقتصاديات الرحلة في المرتبة الأولى من حيث التأثير على المتغير التابع ثقافة وسلوك السلامة للصيادين يليه المشاركة المجتمعية. باستخدام اختبار (كروسكال - والس) تبين عدم وجود تأثير متغير العمر في متغير ثقافة وسلوك السلامة للصيادين، بينما متغير الخبرة له تأثير في ثقافة وسلوك السلامة للصيادين بالإضافة إلى تحليل سوات (SWOT) الذي أوضح كثيراً من نقاط القوة والضعف في منظومة إدارة السلامة سفن الصيد الحالي، وبعض الفرص والمخاطر المستقبلية.

٧- التوصيات

يعد رضا الصيادين عن مستوى الأجور، والخدمات الاجتماعية من أهم العوامل المؤثرة في سلوك السلامة للصيادين ولتقوية السلوك الإيجابي مثل سلوك اتباع قواعد السلامة يمكن استخدام التعزيز والتشجيع، ومبدأ العقاب أو إلغاء المحفزات لإضعاف السلوك السلبي للصيادين مثل سلوك الإهمال وعدم اتباع قواعد السلامة. وتقليل حوادث الخطأ البشري على المدى الطويل يتطلب التنسيق بين جميع كيانات إدارة المصايد وإحداث تغييرات في حزمة من المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية التي تؤثر في معيشة الصيادين من خلال:

أولاً: تحسين إدارة الجمعيات التعاونية

إيجاد مصادر جديدة للدخل وتعويض الصيادين عن فترات التوقف أو إيجاد فرص عمل بديلة للصيادين أثناء فترات توقف الصيد مثل: العمل المؤقت في المزارع السمكية وغيرها من المهن التي تحتاج إلى عمالة موسمية. وزيادة الوعي التعاوني لدى الصيادين للاشتراك بالتعاونيات بأعداد كبيرة فيزداد التمويل، وبالتالي تتحسن الخدمات، وكذلك تدريب الكوادر الإدارية ذوي الخبرات المؤهلة لإدارة التعاونيات، وتحسين برامج التدريب والإرشاد لزيادة وعي الصيادين لتطوير مهنة الصيد وثقافة السلامة بالإضافة إلى تحسين الخدمات الاجتماعية والاقتصادية لأسر الصيادين (تعليم - صحة - ترفيه وغيرها) وزيادة المعاشات وتعويضات الوفاة والإصابات.

ثانياً: زيادة أرباح الرحلة واستحداث مصادر جديدة لتمويل إجراءات السلامة

من خلال الدعم الحكومي بتخصيص ميزانية لتطوير سلامة سفن الصيد، ومنح قروض ميسرة بدون فوائد من البنوك والمؤسسات المحلية والدولية المهتمة بسلامة البيئة والهجرة غير الشرعية، وكذلك جذب مستثمرين جدد من رجال الأعمال للاستثمار في مجال خدمات صيد الأسماك بتقديم التسهيلات، وتحسين البنية التحتية للمواني، وتخزين الأسماك، والنقل، وتخفيض الضرائب، والجمارك، ومشاركة كل مجتمع الصيد في تكاليف السلامة بما في ذلك تجار الجملة والتجزئة، وأيضا مساهمة القرش السمكي في تمويل شراء معدات السلامة، وكذلك التبرعات من الجهات الخيرية من الجمعيات الخيرية ورجال الأعمال بتحفيظ من الإعلام وعلماء الدين بالإضافة إلى الاستفادة من قروض ومنح الاتحاد الأوروبي لمواجهة الهجرة غير الشرعية المسببة لمشاكل اقتصادية وسياسية، وتحسين استقبال وتداول وتخزين الأسماك لتقليل الفاقد، وكذلك مراقبة الأسواق، والأسعار لمنع الاحتكار، وتخفيض الضرائب والجمارك على معدات السلامة والصيد، ودعم الوقود، وقطع الغيار، ومستلزمات الإنتاج.

ثالثاً: تحسين إجراءات السلامة

من خلال التنسيق بين إدارة المصايد وهيئة السلامة وإلزام أصحاب سفن الصيد أو مشغليها بتجهيز السفن بمعدات السلامة وتحسين أداء الصيادين، وتطوير مواني الصيد البحرية وإدارتها لتشديد الرقابة والتفتيش على إجراءات السلامة والصيد غير القانوني، والحث على ضرورة متابعة نشرات الطقس قبل وأثناء الرحلة ثم غلق بوغاز الميناء عند سوء الأحوال الجوية، وزيادة الوعي بإجراءات السلامة وخطورة الإرهاق والمخاطر الناتجة عنه وأثره على حدوث الحوادث والعمل على معالجتها.

المراجع

المراجع العربية:

- الخطيب احمد, ٢٠٠٣ "تعديل السلوك الإنساني دليل للعاملين في المجالات النفسية والتربوية والاجتماعية" مكتبة الفلاح للنشر والتوزيع.
- الشاعر جمال, ٢٠١٤ " مشاكل مجتمعات الصيادين المحلية في بحيرة بورلوس بمحافظة كفر الشيخ ودور جمعياتهم التعاونية في حلها" جرنال الجريدة الزراعية. الاقتصادية. والعلوم الاجتماعية، جامعة المنصورة، المجلد ٥ (٣):
- العادلي، أحمد السيد (دكتور) أساسيات علم الإرشاد الزراعي، كلية الزراعة، جامعة الإسكندرية، ١٩٧٢.
- برانية احمد، ٢٠٢٢ "الجمعيات التعاونية السمكية اهميتها ومتطلبات نجاحها (نماذج دولية)" الاتحاد التعاوني للثروة المائية متاحة علي: <https://kenanaonline.com/users/drBarrania/posts/1164911>
- سليم حازم وحامد حامد, ٢٠١٦ " قياس درجة تحقيق الأهداف للجمعيات التعاونية لصائدي الأسماك ببحيرة إدكو بمحافظة البحيرة" مجلة كلية الزراعة، المجلد رقم ٤٣ العدد رقم (١) بتاريخ ٢٠١٦/١/١ متاحة على موقع: <http://www.journals.zu.edu.eg/JournalArticleAbstract.aspx?ArticleId=84794eb3-f032-404e-8e82-5f551f996559&JournalId=1&queryType=Page>

- صقر كمال، النحاس محمود، فتوح شريف وحسين محمود, ٢٠١٨ "بعض العوامل التي تؤثر على معرفة الصيادين بالمشاكل التي تواجه مجتمع الصيد في بحيرة المنزلة أبو زيد محمد الحبال" مجلة الجديد في البحوث الزراعية المجلد ٢٣: bd alwaml :<https://www.researchgate.net/publication/343797810> _almwthrt_ly_mrft_alsyadyn_balmshklat_alty_twajh_mjtm_alsyd_bbhyrt_almnzlt
- عمارة وليد و البيومي سعد وعبدالوهاب شرين, ٢٠١٦ " فاعلية برنامج إرشادي لخفض السلوك الفوضوي ودوره في تنمية المسؤولية الاجتماعية لدى طلاب جامعة الطائف" مجلة الإرشاد النفسي، العدد 48، ج 2
- عياش سليمان ومنصور تامر, ٢٠٢٠ " تنمية مجتمع الصيادين في بحيرة البردويل" الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية. نشرت في ٦ يناير ٢٠٢٠ بواسطة gafrd متوفر على الموقع: www.GAFRD.org
- منظمة الصحة العالمية, ٢٠٢٢ " الصحة النفسية: تعزيز استجابتنا" متاح بالموقع عبر الانترنت: <https://translate.google.com.eg/>
- مهدي سمير (٢٠٢١) "مقترح نموذج البحث والإنقاذ البحري للمتطوعين في مصر" رسالة دكتوراة. معهد الدراسات العليا البحرية – الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا والنقل البحري – الاسكندرية - مصر
- يونس أشرف وعياش سليمان, ٢٠٢٠ " تحليل اقتصادي ارشادي النتاج الأسماك من بحيرة البردويل"مجلة اتحاد الجامعات العربية للعلوم الزراعية، جامعة عين شمس، القاهرة، مصر مجلد ٨ - عدد ٤ - 1005 - 1029 Website: <http://ajs.journals.ekb.eg>

المراجع الاجنبية

- Devin L. Lucas, PHD and Samantha L. Case, MPH, 2018. "Work-related mortality in the US fishing industry uring 2000-2014: New findings based on improved workforce exposure estimates, AmJInd Med. 2018 January; 61(1): 21–31. doi:10.1002/ajim.22761
- Mahoney.M.J.. Kazdin, A.E., & Lesswing, W.J.(1974). Behavior modification- :Delusion or divergence? In C.M.Franks & G.T. Wilson (Eds.), An- nual review of behavior therapy: Theory and practice (Vol.2) New York: Brunner/Nazel.
- Sulzer Azaroff. B. and Mayer, G.R 1977. Applying behavior analysis procedures with children and youth. New York:Holt, Rinehart, and Winston.