التذbjil التالج

قرار

"استراتيجية إقليمية بشأن منع تلوث البيئة البحرية من السفن"

إن الأطراف المتعاقدة، في اجتماعها في تونس، 21-23 تشرين الثاني/نوفمبر 1997.

إذ تضع في اعتبارها الأهمية المرتبطة بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن والاستعداد والإستجابة لمثل هذا التلوث، كلي تساهم في التنمية المستدامة في البحر المتوسط وتنفيذ جدول أعمال القرن 21.

إذ تأخذ في اعتبارها الجزء المتعلق "خطة عمل حماية البيئة البحرية والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية في البحر المتوسط" (المرحلة الثانية لخطة عمل البحر المتوسط) التي اعتمدها مؤتمر المفوضين المعقد في برلينا في 10 حزيران/يونيه 1995.

إذ تعرف باستنتاجات الاجتماع الاستثنائي المعقد في مونتريال، في الفترة من 1 إلى 7 تموز/يوليه 1996 الذي قرر أن يطلب من اجتماعات اتصالات المركز الإقليمي دراسة مسألة التعاون الإقليمي في مجال منع تلوث البيئة البحرية من السفن;

قد أُحاطَت علما باستنتاجات هذا الاجتماع المعقد في مانلعة في الفترة من 22 إلى 26 تشرين الأول/أكتوبر 1996.
أولاً - تعتمد الاستراتيجية الإقليمية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن، المذيلة هذان:

ثانياً - تقرر، نتيجة لذلك، تعديل البروتوكول بشأن حالات الطوارئ ليُدرج فيه أحكام ضرورية لتنفيذ هذه الاستراتيجية والرغبة في اعتماد تعديلات تمثيلي مع مناسبة اجتماعها في عام 1999؛

ثالثاً - تقرر، في انتظار اعتماد هذه التعديلات وبدء نفاذها، أن يكون المركز الإقليمي مسؤولًا عن تنفيذ هذه الاستراتيجية فيما يتعلق بالتعاون بين دول البحر المتوسط وبذلك يستكمِّل عملياً المتعلق بالإعداد والاستجابة للتلوث البحري البارد;

رابعاً - تقرر تعديل المرفق بالقرار 7 المتعلق بأهداف ووظائف المركز الإقليمي.
استراتيجية إقليمية بشأن منع تلوث البيئة البحرية من السفن

إن أكثر من 90 في المائة من التجارة العالمية بحري يجري بالبحر. وتعبر حوالي 30 في المائة من التجارة البحرية العالمية من خلال البحر المتوسط مباشرة أو ترتك أو تجره إلى 300 ميناء منتشرة على طول الخط الساحلي لحوض البحر المتوسط. وهناك 58 ميناء يشتمل وتفريق النفط في البحر المتوسط. إن النقل البحري البحري في البحر المتوسط من الكثافة بحيث يشكل أنماط مخاطر شديدة من المحتمل أن تؤدي إلى كثرة حاد بالغاز أو موارد خطر أخرى وذلك لعدم كفاية فرض معايير دولية. وتشمل عمليات التصريف التشغيلية للسفن (تغليطات الزيت، والمواد السائلة الضارة، والحمى، والقامة) مصدراً مهماً للتلوث.

إن التنمية الاجتماعية والاقتصادية للبلدان الساحلية للبحر المتوسط ترتبط بصورة خاصة بالسلامة البحرية ونوعية البيئة البحرية. ونتيجة لذلك، وبناء على منظور التنمية المستدامة، من المهم منع الحوادث أكثر من مكافحة تلوث البيئة البحرية التي قد تكون نتيجة لها.

وعلى ضوء هذه الاعتبارات، قررت المرحلة الثانية لخطة عمل البحر المتوسط أن تقوم بعدد من الأنشطة بمساعدته المركز الإقليمي وبالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية.

وبناء على ذلك، ينبغي وضع التعاون الإقليمي نحو التنفيذ الفعال للاتفاقيات الدولية ولا سيما المعتمدة تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، دون إضافة أحكام معيبية في هذه الاتفاقيات.

وأخذ التعاون الإقليمي هذا في عين الاعتبار الإطار الإقليمي للتعاون الذي وضعته المشاركة الأوروبية المتوسطية وكذلك، في هذا السياق، الالتزامات المتبقية التي تلزم الاتحاد الأوروبي بشركاته المتوسطيين.
تهدف هذه الاستراتيجية إلى:

(أ) دعم القدرة الوطنية من خلال تحسين قدرة الإدارات (المسؤولة عن النقل البحري والبيئة) ووضع سياسات لمنع التلوث وتنفيذها من خلال:
- برامج تدريب
- توفير المعلومات والخبرة بما في ذلك الحصول على التكنولوجيا
- القيام برامج تجريبية

(ب) تطوير تعاون إقليمي من خلال تنظيم حوار من أجل تنفيذ الأنشطة المنسقة على جميع المستويات:
- الوطنية والإقليمية والعالمية (في نطاق المنظمة البحرية الدولية)
- من خلال تنفيذ برامج تتعلق بإجراءات وتدابير متسقّرة على المستوى الإقليمي
- من خلال إجراء دراسات عن موضوعات ذات اهتمام إقليمي.

وستركز هذه الاستراتيجية أساسا على أنشطة الأولوية التالية:

(أ) رصد النتائج الفعلية لاتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ذات العلاقة بواسطة دولة العلم ودولة الميناء والدولة الساحلية؛
(ب) تطوير مراقبة استقبال في المرانى؛
(ج) سلامة العلاجة؛
(د) رقابة عمليات التصريف ومقاضاة المخالفين؛
(هـ) القطر في حالات الطوارئ.