



UNEP/MED IG.25/19

الأمم
المتحدة **EP**



خطة عمل البحر الأبيض المتوسط
اتفاقية برشلونة

6 تشرين الأول/أكتوبر 2021
الأصل: اللغة الإنجليزية

الاجتماع الثاني والعشرون للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط وبروتوكولاتها

أنطاليا، تركيا، 7-10 كانون الأول/ديسمبر 2021

البند 3 من جدول الأعمال: القرارات المواضيعية

مشروع القرار IG.25/16: الإستراتيجية المتوسطة للوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن والتأهب له ومكافحته (2021-2031)

لأسباب تتعلق بالبيئة والاقتصاد في التكاليف، يتم طباعة هذا المستند بعدد محدود. ويرجى من المندوبين التكرم بإحضار نسخهم إلى الاجتماعات وعدم طلب نسخ إضافية.

برنامج الأمم المتحدة للبيئة/خطة عمل البحر الأبيض المتوسط
أثينا، 2021

مذكرة الأمانة العامة

اعتمد الاجتماع العادي التاسع عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط وبروتوكولاتها (COP 19) (أثينا، اليونان، 9-12 شباط/فبراير 2016) الاستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري الناجم عن السفن ومكافحته (2016-2021) ("الاستراتيجية الإقليمية (2016-2021)"), لتسهيل تنفيذ البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن، وفي حالات الطوارئ، مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط، المشار إليه فيما بعد باسم "بروتوكول 2002 للوقاية والطوارئ".

ونصَّ القرار IG.24/11 الصادر عن مؤتمر الأطراف الحادي والعشرين (نابولي، إيطاليا، 2-5 كانون الأول/ديسمبر 2019) بشأن برنامج العمل والميزانية 2021-2020 على مراجعة وتحديث الاستراتيجية الإقليمية (2016-2021).

تم إعداد مشروع الاستراتيجية المتوسطة للوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن والتأهب له ومكافحته (2022-2031)، المشار إليها فيما يلي باسم "استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031)"، من قبل المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط (REMPEC) من خلال عملية تشاور واسعة مع الأطراف المتعاقدة والشركاء.

تمت مراجعة استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031) من قبل الاجتماع الإقليمي للخبراء الوطنيين حول استراتيجية البحر الأبيض المتوسط للوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن ومكافحته (2022-2031) (عبر شبكة الإنترنت، 10 آذار/مارس 2021)، ومن قبل الاجتماع الرابع عشر لجهات اتصال المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط (REMPEC) (عبر شبكة الإنترنت، 31 أيار/مايو - 2 حزيران/يونيو 2021). وطلب الاجتماع من الأمانة أن تقدمه للموافقة عليه من قبل الاجتماع القادم لجهات اتصال خطة العمل الخاصة بالبحر المتوسط/برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP/MAP).

تحدد استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031) الواردة في مرفق مشروع القرار هذا الرؤية والهدف الشامل والمبادئ التوجيهية وحوكمة الاستراتيجية وسبعة (7) أهداف استراتيجية مشتركة (CSOs). يدعم مشروع استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031) خطة عمل للتنفيذ، يتم تقديمها كتذييل لهذه الاستراتيجية.

الهدف من استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031) هو توفير التوجيه للأطراف المتعاقدة، للوفاء بالتزاماتها بموجب المواد 4 (1) و6 و9 منها؛ بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 والبروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ (1976)، المشار إليه فيما بعد باسم "بروتوكول الطوارئ لعام 1976".

يرتبط تنفيذ هذا القرار بالمرجات 1.1.1، 1.2.3، 1.2.10، 1.4.2، 2.4.1، 3.2.3، 4.4.1، 5.1.3، 5.2.3، 5.4.2، 5.4.5، 6.3.17 و7.2.3 من برنامج العمل المقترح. وله آثار في الميزانية على الصندوق الاستئماني للبحر المتوسط والموارد الخارجية، تنعكس في الميزانية المقترحة. حيث تترتب عليه آثار في ميزانية الصندوق الاستئماني للبحر الأبيض المتوسط والموارد الخارجية، وهو ما ينعكس في الميزانية المقترحة.

التكلفة التقديرية التقريبية للتنفيذ الكامل لاستراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031) تبلغ 32 مليون يورو، بناءً على افتراض تخصيص 4.5 مليون يورو لكل هدف من أهداف الاستراتيجية المشتركة.

تم تقديم ومراجعة مشروع القرار هذا ومرافقه إلى اجتماع جهات اتصال خطة عمل البحر الأبيض المتوسط 2021 (مؤتمر بُعدي، 10-17 أيلول/سبتمبر 2021) الذي قرر أن تتم إحالته إلى الاجتماع الثاني والعشرين للأطراف المتعاقدة (COP 22) (أنطاليا، تركيا، 7-10 كانون الأول/ديسمبر 2021).

تود الأمانة أن تلفت انتباه الأطراف المتعاقدة إلى أن هناك فقرة واحدة فقط بين قوسين مربعين على الترتيب في المرفق، العمل 1.7.4. وقرر اجتماع جهات اتصال خطة عمل البحر المتوسط مراجعة ذلك عندما تعقد المناقشات حول برنامج العمل والميزانية للفترة 2022-2023 خلال الاجتماع الثاني والعشرين لمؤتمر الأطراف.

مشروع القرار IG.25/16

الاستراتيجية المتوسطة للوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن والتأهب له ومكافحته (2021-2031)

إن الأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط (اتفاقية برشلونة) وبروتوكولاتها في اجتماعهم الثاني والعشرين،

وإذ تشير إلى قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 1/70 بتاريخ 25 أيلول/سبتمبر 2015، المعنون "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام 2030"،

وإذ تشير كذلك إلى قرار جمعية الأمم المتحدة للبيئة رقم UNEP/EA.4/Res.21 في 15 آذار/مارس 2019، المعنون "نحو كوكب خال من التلوث"،

وإذ تراعي اتفاقية برشلونة، وخصوصاً المادة 6 منها، حيث تتخذ الأطراف المتعاقدة جميع التدابير وفقاً للقانون الدولي لمنع تلوث منطقة البحر الأبيض المتوسط الناجم عن تصريفات السفن والتخفيف من حدته ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى حد ممكن، مع ضمان التنفيذ الفعال في هذا المجال للقواعد المعترف بها عموماً على المستوى الدولي فيما يتعلق بمكافحة هذا النوع من التلوث،

وإذ تراعي البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث الناجم عن السفن ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط في حالات الطوارئ، وخصوصاً المادة 4 من هذا البروتوكول، حيث يتعين على الأطراف اتخاذ تدابير تتفق مع القانون الدولي لمنع التلوث الناجم عن السفن في منطقة البحر الأبيض المتوسط من أجل ضمان التنفيذ الفعال للاتفاقيات الدولية ذات الصلة وتشريعاتها المعمول بها في هذا المجال بصفتها دول علم ودول ميناء ودول ساحلية، وتشريعاتها السارية والمادة 18 منها، حيث تكون وظيفة اجتماع الأطراف المتعاقدة صياغة واعتماد استراتيجيات وخطط عمل وبرامج لتنفيذ هذا البروتوكول،

وإذ تراعي أيضاً الصكوك الدولية ذات الصلة بهذا القرار، والتي تنظمها المنظمة البحرية الدولية (IMO)، وهي الاتفاقيات الدولية التي تتناول السلامة البحرية ومنع التلوث من السفن، وخصوصاً الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL) ومرفقاتها، والاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه صابورة السفن ورواسيها، 2004 (الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسيبها)؛ فضلاً عن الاتفاقيات الدولية التي تتناول التأهب والمكافحة والتعاون فيما يخص التلوث، وخصوصاً اتفاقية التأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي (OPRC) وبروتوكولها، والاتفاقيات الدولية التي تتناول المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث،

وإذ تضع في الاعتبار الاستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري من السفن ومكافحته (2016-2021)، المشار إليها فيما يلي باسم "الاستراتيجية الإقليمية (2016-2021)"، التي اعتمدها الأطراف المتعاقدة في اجتماعها التاسع عشر (COP 19) (أثينا، اليونان، 9-12 فبراير 2016)،

وإذ تعي التقدم المحرز والتحديات التي واجهتها الأطراف المتعاقدة في تنفيذ الاستراتيجية الإقليمية (2016-2021) ومجالات التحسين الاستراتيجية المحتملة المحددة بناءً على الدروس الرئيسية المستفادة في تحقيق أهدافها،

وإذ تشير إلى ولاية المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، على النحو المنصوص عليه في القرار IG.19/5 بشأن ولايات مكونات خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، الذي اعتمده الأطراف المتعاقدة في اجتماعها السادس عشر (COP16) (مراكش، المغرب 3-5 تشرين الثاني/نوفمبر 2009)، ومدى ملاءمته لتنفيذ هذا القرار،

وإذ وضعت في الاعتبار تقارير الاجتماع الإقليمي للخبراء الوطنيين حول استراتيجية البحر الأبيض المتوسط للوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن ومكافحته (2021-2031) (عبر شبكة الإنترنت، 10 آذار/مارس 2021)، وتقارير الاجتماع الرابع عشر لجهات اتصال المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط (عبر شبكة الإنترنت، 31 أيار/مايو - 2 حزيران/يونيو 2021)،

1. تتبنى الاستراتيجية المتوسطة للوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن والتأهب له ومكافحته (2021-2031)، المشار إليها فيما يلي باسم "استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031)"، المبينة في مرفق هذا القرار،

2. تدعو الأطراف المتعاقدة لاتخاذ تدابير فعالة لتنفيذ استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031)، وبالتالي تعزيز تنفيذ البروتوكول فيما يتعلق بالتعاون في منع التلوث الناجم عن السفن، وفي حالات الطوارئ، مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط،

3. تحث الأطراف المتعاقدة التي لم تصدق بعد على البروتوكول بشأن التعاون في منع التلوث الناجم عن السفن،

وفي حالات الطوارئ، مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط، على أن تفعل ذلك من أجل تحقيق أهداف البروتوكول عالمياً في منطقة البحر الأبيض المتوسط، وتدعو الأطراف المتعاقدة التي لم تصدق بعد أيضاً على اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية المشار إليها أعلاه إلى أن تفعل ذلك،

4. تطلب من أمانة المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط تقديم الدعم التقني لتنفيذ استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031)، بالتآزر مع المنظمة البحرية الدولية، من خلال أنشطة التعاون التقني وبناء القدرات، بما في ذلك حشد الموارد (الداخلية والخارجية)،

5. تدعو أصحاب المصلحة، بما في ذلك المؤسسات المالية المتعددة الأطراف والمنظمات الحكومية الدولية وأعضاء قطاعي الصناعة والأعمال، والمنظمات غير الحكومية للمساهمة بنشاط في حشد الموارد اللازمة للتنفيذ الفعال لاستراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031)،

6. تشجع، بتنسيق من المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، على بناء شراكات مستدامة، بما في ذلك الشراكات بين الأطراف وأصحاب المصلحة الآخرين، على المستويات العالمية والإقليمية ودون الإقليمية كوسيلة للاستفادة من الموارد المالية والدعم التقني الذي تحتاجه الأطراف المتعاقدة لتنفيذ استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031)، وبالتالي تفعيل المنصة الإقليمية التي تمثلها الاستراتيجية لتوجيه التعاون الدولي وتحقيق أقصى قدر من التآزر في التنفيذ في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

مرفق

الاستراتيجية المتوسطة للوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن والتأهب له ومكافحته (2031-2022)

الديباجة

لا يوجد في هذه الاستراتيجية ما يخل بمبادئ سيادة الدول، ومبادئ الحرية، وحقوق الملاحة، ومبادئ المرور البريء في المياه الإقليمية. في حالة وجود أي تعارض بين الاستراتيجية والتشريعات الوطنية أو الدولية، تسود الأخيرة. بالنسبة للمواضيع المحددة التي تتناول قضايا وطنية، ينبغي للأمانة أن تسعى للحصول على إذن من البلد المعني قبل نشر تقارير معينة.

الاستراتيجية المتوسطة للوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن والتأهب له ومكافحته (2021-2031)

1. الرؤية:

"بيئة بحرية وساحلية نظيفة وصحية للبحر الأبيض المتوسط مع قطاع بحري مستدام وخالي من التلوث، يدعمه نظام إنفاذ صارم وتعاون متعدد القطاعات، لصالح الأجيال الحالية والمقبلة"

2. الهدف الشامل

2.1. الهدف من الاستراتيجية المتوسطة للوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن والتأهب له ومكافحته (2021-2031)، المشار إليها فيما يلي باسم "استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031)" هو تقديم إرشادات للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية من البحر الأبيض المتوسط، المشار إليها فيما يلي باسم "اتفاقية برشلونة"، للوفاء بالتزاماتها بموجب المواد 4 (1) و 6 و 9 منها؛ البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث الناجم عن السفن، وفي حالات الطوارئ، مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط، المشار إليه فيما بعد باسم "بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002" والبروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط و المواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ (1976)، المشار إليه فيما بعد باسم "بروتوكول الطوارئ لعام 1976".²

2.2. تهدف استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031) أيضاً إلى المساهمة في تنفيذ استراتيجيات البحر الأبيض المتوسط الشاملة والموضوعية، وخصوصاً استراتيجية البحر الأبيض المتوسط للتنمية المستدامة (2016-2025)، والاستراتيجية متوسطة الأجل التابعة لخطة العمل الخاصة بالبحر المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة (2022-2027)، ونهج النظام الإيكولوجي (EcAp) وخارطة طريق التنفيذ الخاصة به، واستراتيجية البحر الأبيض المتوسط لإدارة مياه صابورة السفن (BWM) والخطة الإقليمية لإدارة القمامة البحرية في البحر الأبيض المتوسط المعتمدة في إطار المادة 15 من بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من المصادر والأنشطة البرية (بروتوكول LBS) لاتفاقية برشلونة. كما تسعى جاهدةً للمساهمة في الأهداف والاستراتيجيات العالمية والإقليمية الأخرى، وخصوصاً أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة (SDGs)، اتفاقية باريس، الخطة الاستراتيجية للمنظمة البحرية الدولية (IMO) لفترة ست سنوات 2018 إلى 2023، وخطة العمل لمعالجة مشكلة القمامة البلاستيكية البحرية من السفن، واستراتيجية المنظمة البحرية الدولية بشأن الحد من انبعاثات غازات الدفيئة (GHG) من السفن، القدرة على الصمود، والوقاية والتأهب والاستجابة بما يتماشى مع إطار عمل سنداى للحد من مخاطر الكوارث، الصفقة الخضراء الأوروبية، واستراتيجية الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (EMSA) لمدة 5 سنوات (2020-2024)، والإعلان الوزاري للاتحاد من أجل المتوسط (UfM) بشأن الاقتصاد الأزرق المستدام، وعمل اتفاقية التنوع البيولوجي من خلال أهداف آيتشي (على وجه التحديد الهدف 9 بشأن الأنواع الدخيلة المُغيرة)، وإطار التنوع البيولوجي لما بعد عام 2020 الذي يجري تطويره حالياً.

3. المبادئ التوجيهية

3.1. تحدد استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031) الأهداف الرئيسية والتوجهات الاستراتيجية للفترة من 2022 إلى 2031. سيتم تنفيذ استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031)، والعمل الذي يتم القيام به لتحقيق أهداف الاستراتيجية من خلال المبادئ التوجيهية التالية:

1. توجيه عمل الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة، حيثما أمكن، نحو تحقيق خطة الأمم المتحدة 2030 للتنمية المستدامة وتحقيق أهداف التنمية المستدامة (لا سيما الهدف 5 - المساواة بين الجنسين، والهدف 13 - العمل المناخي، والهدف 14 - الحياة تحت الماء) والحالة البيئية الجيدة (GES) للبحر المتوسط والساحل، وخصوصاً الأهداف البيئية المتعلقة بالأنواع غير الأصلية (EO2) والملوثات (EO9) والقمامة البحرية (EO10)؛
2. تعزيز التعاون بين المنظمات ذات الصلة وأصحاب المصلحة العاملين في البحر الأبيض المتوسط لتحقيق الحد الأقصى من التآزر (حيثما أمكن ذلك) والتأثيرات على الأرض، وتشجيع المزيد من العمل المتناسك والفعال؛
3. البناء على الإنجازات والدروس المستفادة من خلال تنفيذ الاستراتيجية الإقليمية 2016-2021؛

² بالنسبة للأطراف المتعاقدة التي لم تصدق بعد على بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002.

4. الوضع في الاعتبار النهج الاحترازي عند التخطيط والقيام بأنشطة لتحقيق أهداف استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031)؛
5. تعميم نهج النظام الإيكولوجي في إدارة الأنشطة البشرية التي قد تؤثر على البيئة البحرية والساحلية للبحر الأبيض المتوسط
6. العمل، حيثما أمكن، على تعزيز المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة في القطاع البحري³؛
7. تعزيز وتشجيع وتعزيز التعاون الإقليمي ودون الإقليمي بين الدول، حيثما أمكن، لمعالجة التلوث الناجم عن السفن في منطقة البحر الأبيض المتوسط؛
8. دعم وتشجيع وتقوية التعاون مع جميع أصحاب المصلحة⁴ في منطقة البحر الأبيض المتوسط، مع التركيز بشكل خاص (حسب الاقتضاء) على الأدوات والمؤسسات التنظيمية ذات الصلة بالاتحاد الأوروبي، بهدف تشجيع المزيد من العمل المتناسك، وتحقيق الحد الأقصى من التآزر والفوائد للأطراف المتعاقدة والفعالية وتعزيز الآثار على أرض الواقع؛
9. تنطبق استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031) وخطة عملها على السفن وكذلك مرافق الاستقبال في الموانئ والمحطات والمنشآت البحرية والموانئ البحرية أو مرافق المناولة، حسب الاقتضاء وبما يتوافق مع اللوائح القانونية التي تهدف إلى منع تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن على النحو المعتمد والحد منه والسيطرة عليه، على المستوى الإقليمي العالمي ووفقاً للقانون الدولي، تحت رعاية وكالات الأمم المتحدة المتخصصة، وخصوصاً المنظمة البحرية الدولية⁵، وبما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر الاتفاقيات الدولية التي تتناول السلامة البحرية ومنع التلوث الناجم عن السفن، وخصوصاً الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL) ومرافقاتها، والاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها لعام 2004 (اتفاقية إدارة مياه الصابورة)؛ بالإضافة إلى الاتفاقيات الدولية التي تتناول التلوث الناجم عن السفن، وخصوصاً الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL) ومرافقاتها، والاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن للتلوث، وخصوصاً الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث النفطي (OPRC) وبروتوكولها، والاتفاقيات الدولية التي تتناول المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث؛ و
10. تعزيز وتطوير حلول مبتكرة، حيثما أمكن، لمعالجة أهداف استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031)، ضمن إطار عمل المنظمة البحرية الدولية.

4. تجهيز المشهد

منطقة البحر الأبيض المتوسط

- 4.1. إن نطاق تطبيق الاستراتيجية الإقليمية (2021-2031) هو منطقة البحر الأبيض المتوسط على النحو المحدد في المادة 1 من اتفاقية 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث بصيغتها المعدلة باتفاقية عام 1995 لحماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط⁶. وتضم المنطقة مجموعة واسعة من النظم البيئية الساحلية والبحرية التي توفر فوائد قيمة لجميع سكان الساحل.
- 4.2. الأطراف المتعاقدة الاثنان والعشرون في اتفاقية برشلونة هي: ألبانيا، والجزائر، والبوسنة والهرسك، وكرواتيا، وقبرص، ومصر، وفرنسا، واليونان، وإسرائيل، وإيطاليا، ولبنان، وليبيا، ومالطا، وموناكو، والجبل الأسود، والمغرب، وسلوفينيا، وإسبانيا، والجمهورية العربية السورية، وتونس، وتركيا، والاتحاد الأوروبي. تشهد منطقة البحر الأبيض المتوسط تغيرات ديموغرافية واجتماعية وثقافية واقتصادية وبيئية مكثفة. يستمر عدد السكان في النمو في المناطق الساحلية والحضرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، ومن المتوقع أن يصل إلى 572 مليون نسمة بحلول عام 2030⁷. تعد دول البحر الأبيض المتوسط الوجهة السياحية الرائدة

³ التركيز على زيادة عدد المتدربات / عدد العالمات / الخبرات المعيّنتات، وكذلك إشراك المرأة في مجموعات العمل والشبكات والاجتماعات والتمارين والعمليات التدريبية.

⁴ على سبيل المثال، المؤسسات الأكاديمية والمنظمات الحكومية الدولية والصناعة والمنظمات غير الحكومية والمجتمع المدني والجمهور العام، وغيرهم.

⁵ المادة 1 (التعريف) الفقرة (هـ) من بروتوكول المنع والطوارئ".

⁶ تعني منطقة البحر الأبيض المتوسط المتوسطة المياه البحرية للبحر الأبيض المتوسط، بما في ذلك الخلجان والبحار، ويحدها من الغرب خط الطول الذي يمر عبر منارة كيب سبارتل، عند مدخل مضيق جبل طارق، ومن الشرق الحدود الجنوبية لمضيق الدردنيل بين منارتي محمدجيك وكومكال

⁷ تقرير حالة جودة البحر الأبيض المتوسط 2017، اتفاقية برشلونة

في العالم، وعلاوةً على ذلك، يحتل البحر الأبيض المتوسط أيضاً المرتبة الثانية في العالم من حيث عدد الرحلات البحرية⁸. إن الجمع بين النمو السكاني، جنباً إلى جنب مع نمو المراكز الساحلية (شبه) الحضرية وحركة المرور البحرية، يولد ضغطاً بيئية متعددة، والتي تتضخم بشكلٍ أكبر بسبب السياحة (غالباً ما تتركز في المناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط)، وتغير المناخ.

4.3. على الرغم من أن حوض البحر الأبيض المتوسط يغطي أقل من 1٪ من محيطات العالم، إلا أنه يقع في موقع استراتيجي على واجهة القارات الثلاث في آسيا وأوروبا وأفريقيا وعلى مفترق طرق ثلاثة ممرات بحرية. يعد البحر الأبيض المتوسط من أكثر البحار ازدحاماً في العالم، حيث رست 24٪ من سفن العالم في موانئه أو مرت عبر البحر الأبيض المتوسط في عام 2019، بما في ذلك سفن الحاويات وناقلات الغاز وناقلات النفط والكيماويات بنسبة 36.5٪، و32.6٪، و27٪ من الأسطول العالمي على التوالي⁹. وعلاوةً على ذلك، يعد البحر الأبيض المتوسط ثاني أكبر سوق عالمياً (بعد منطقة البحر الكاريبي) للرحلات البحرية، حيث استحوذ على 17.3٪ من الرحلات البحرية في جميع أنحاء العالم في عام 2019. (توجد هنا فوت نوت منقوصة في ملف وورد يجب إضافتها) ومع تزايد حركة النقل البحري بشكلٍ مطرد، فإنها تضيف ضغطاً بيئية، مثل ارتفاع انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، والتلوث بالنفط والمواد الخطرة والضارة ((HNS)، القمامة والبحرية، والتصادم مع الحوتيات الكبيرة، والضوضاء تحت الماء، وإدخال أنواع أحيائية غير أصلية. يُظهر تطور حركة المرور في ميناء الحاويات اتجاهات النمو السريع للقطاع، مما يزيد بلا شك من الضغط البيئي ويعزز الحاجة إلى الانتقال إلى قطاع بحري مستدام. ومن المهم أن نذكر أن التأهب والاستجابة لحوادث التلوث يدعو لإيجاد تعاونٍ أقوى بين القطاعات وإدارة متكاملة للكوارث تجعل عمليات الاستجابة المنسقة البحرية والبرية ممكنة.

البناء على الاستراتيجية الإقليمية (2016-2021)

4.4. تم تطوير استراتيجية البحر الأبيض المتوسط هذه للفترة (2021-2022) بناءً على الاستراتيجية المتوسطة للوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن والتأهب له ومكافحته (2016-2021) التي اعتمدها مؤتمر الأطراف التاسع عشر¹⁰ في عام 2016. وعلى الرغم من إحرار تقدم كبير في السنوات الخمس عشرة الماضية، فإن العديد من القضايا التي تم إبرازها في الاستراتيجية السابقة لا تزال ذات صلة اليوم، وبالتالي من المهم البناء على الجهود السابقة والاعتراف بالتقدم الذي تم إحرازه بالفعل.

4.5. وضعت الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2022) بالتعاون مع المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط والمنظمة البحرية الدولية وخطة العمل الخاصة بالبحر المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة وأصحاب المصلحة الرئيسيين الآخرين في البحر الأبيض المتوسط، بما في ذلك رابطة صناعة النفط الدولية لحفظ البيئة IPIECA.

4.6. تم تطوير استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2022) بالتوازي مع تطوير الاستراتيجية متوسطة الأجل التابعة لخطة العمل الخاصة بالبحر المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة 2027-2022. وبالنظر إلى الإطار القانوني والمالي والمؤسسي لنظام اتفاقية برشلونة التابع لخطة العمل الخاصة بالبحر المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة، بما في ذلك على وجه الخصوص أحكام بروتوكول الوقاية والطوارئ لعام 2002، ينبغي النظر إلى استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2022) على أنها جزء لا يتجزأ من الاستراتيجية متوسطة الأجل التابعة لخطة العمل الخاصة بالبحر المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة.

هيكلية وعرض استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2022)

4.7. تحدد هذه الوثيقة الرؤية والهدف الشامل والمبادئ التوجيهية والحوكمة والأهداف الاستراتيجية المشتركة، والتي تجتمع معاً لتشكيل استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2022). يدعم استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2022) خطة عمل للتنفيذ، يتم تقديمها كمرقق بهذه الوثيقة.

⁸ اتحاد MedCruise، 2018. إحصائيات 2018. أنشطة الرحلات البحرية في الموانئ التابعة لـ MedCruise
⁹ المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط (2020). دراسة عن اتجاهات وتوقعات التلوث البحري الناجم عن السفن والأنشطة والحركة البحرية والأنشطة البحرية في البحر الأبيض المتوسط
¹⁰ الاجتماع العادي التاسع عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها (أثينا، اليونان، 9-12 شباط/فبراير 2016).

5. الحوكمة

الحوكمة والشراكة وحشد الموارد

5.1. يحكم تنفيذ استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031) الإطار المؤسسي والقانوني والتنفيذي الشامل والمتكامل لاتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها، وخصوصاً بروتوكول الوقاية والطوارئ لعام 2002، بالتعاون والتشاور مع المنظمات والمؤسسات والوكالات وأصحاب المصلحة الوطنية والإقليمية والدولية ذات الصلة. ويجب أن يتم ذلك من خلال تنسيق المبادرات والعمليات الموازية لضمان الاستفادة من الجهود السابقة والجارية، بهدف زيادة فعالية الموارد التي تم حشدتها لتحقيق الهدف المشترك لاستراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031).

5.2. المنظمات غير الحكومية المساهمة في تنفيذ استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031) مدعوة لتقديم طلب للحصول على اعتماد كشركاء في خطة العمل الخاصة بالبحر المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة¹¹ للمشاركة في تنفيذ الاستراتيجية الحالية. يقدم الشركاء في خطة العمل الخاصة بالبحر المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة المشورة المتخصصة في مجال السياسة والمجال التقني ويعززون السياسات والاستراتيجيات والبرامج المستمدة من اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها. يشارك شركاء خطة العمل الخاصة بالبحر المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة كمراقبين في اجتماعات الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها وكذلك في الأنشطة المنفذة في إطار برنامج عمل خطة العمل الخاصة بالبحر المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة.

5.3. تشجع الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة للمؤسسات الإقليمية والدولية على إضفاء الطابع الرسمي على تعاونها لتوفير الدعم المالي والتقني للأطراف المتعاقدة من أجل تنفيذ استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031) من خلال اتفاقيات شراكة محددة، حسب الاقتضاء.

مراجعة وتقييم منتصف المدة

5.4. ستتم مراقبة تنفيذ استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031) بانتظام من خلال عملية تشاور مع الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة والمنظمات الإقليمية والدولية المعنية.

5.5. بعد فترة خمس (5) سنوات، ستتم مراجعة استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031) وخطة عملها بناءً على تحليل التقدم المحرز في تنفيذها وعلى نتائج المناقشات حول القضايا الناشئة. سيتم تقييم الحاجة إلى تحديث وتنقيح استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031) وخطة عملها، في عام 2026، بهدف اعتماد استراتيجية منقحة محتملة في عام 2027. سيأخذ الاستعراض في الاعتبار تطوير الاستراتيجية متوسطة الأجل لخطة العمل الخاصة بالبحر المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة (2028-2032)، مع تقديم الطرف المتعاقد تقرير عن حالة تنفيذ استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031) وخطة عملها.

¹¹ وفقاً لحقوق ومسؤوليات شركاء خطة عمل البحر المتوسط المنصوص عليها في القرار IG.19/6 "تعاون وشراكة خطة عمل البحر المتوسط/المجتمع المدني"

الحد من المخاطر

5.6. يخضع التنفيذ الناجح لاستراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031) وخطة عملها لعدد من المخاطر المحددة، بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر:

1. **جائحة كوفيد-19 العالمية**، وقيود السفر العالمية المرتبطة بها، والضغوط الناتجة عنها على الموارد الحكومية حيث تتم إعادة توجيه الموظفين والتمويل للتعامل مع الأزمة الصحية؛
2. جزئياً ونتيجةً للجائحة العالمية المذكورة أعلاه، ولكن أيضاً كاعتبار عام، سيعتمد تنفيذ استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031) وخطة عملها على توفير التمويل المناسب والكافي لدى الأطراف المتعاقدة والمؤسسات الإقليمية؛ و
3. علاوةً على ذلك، يمكن أن ينتج عن تعقيدات السياسات الاجتماعية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط حالات عدم استقرار سياسي محتملة داخل المنطقة، مما قد يعيق التنفيذ الناجح لاستراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031) وخطة عملها.

5.7. من أجل التخفيف من المخاطر المحددة أعلاه، تم وضع الاعتبارات التالية لتنفيذ استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031) وخطة عملها:

1. للتخفيف من المخاطر المرتبطة بالجائحة العالمية كوفيد-19، ستواصل الأطراف المتعاقدة العمل نحو التحول الرقمي، والاستفادة من التقنيات الرقمية لتحسين الشبكات وبناء القدرات والرؤية؛
2. للتخفيف من المخاطر المرتبطة بضمان التمويل المناسب والكافي، ستواصل الأطراف المتعاقدة ضمان استخدام الأموال المتاحة بطريقة فعالة ومناسبة، وتجنب ازدواجية الجهود حيثما أمكن ذلك، من أجل التنفيذ الكامل لاستراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031) وخطة عملها. ستتنسق الأطراف المتعاقدة أيضاً مع جميع أصحاب المصلحة (بما في ذلك القطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية والمنظمات غير الحكومية الإقليمية والدولية، إلخ)، بحثاً عن فرص للتعاون والانضمام إلى الجهود كلما كان ذلك ممكناً (ومناسباً). سيساعد المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط الأطراف المتعاقدة (حيثما أمكن) على تطوير شراكات مع المنظمات الإقليمية والدولية والبحث عن فرص تمويل (حيثما أمكن) للأنشطة اللازمة لتنفيذ استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031) وخطة عملها؛
3. للتخفيف من المخاطر المرتبطة بعدم الاستقرار السياسي المحتمل، ستواصل الأطراف المتعاقدة بذل الجهود في إطار اتفاقية برشلونة لمواجهة التحديات المشتركة بشكل مشترك وفردى من خلال تحقيق إجماع إقليمي لصالح المنطقة بأكملها والأطراف المتعاقدة فيها منفردةً.

6. الأهداف المشتركة لتحقيق رؤية منطقة البحر المتوسط

6.1. يعرض هذا القسم الأهداف الاستراتيجية المشتركة السبعة المحددة، والتي تمثل مجالات الأولوية المواضيعية لاستراتيجية منطقة البحر الأبيض المتوسط (2022-2031). تنطبق الأهداف الاستراتيجية المشتركة السبعة على منطقة البحر الأبيض المتوسط ككل، ولكلٍ من الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة، جنباً إلى جنب مع مختلف المنظمات والمؤسسات في البحر الأبيض المتوسط، دوراً في تحقيق هذه الأهداف.

الأهداف الاستراتيجية المشتركة

الهدف الأول CSO 1 منع التلوث التشغيلي وغير القانوني والعرضي بالنفط والمواد الخطرة والضارة الناجم عن السفن والتأهب له ومكافحته

6.2. انخفضت معدلات التلوث العرضي الناجمة عن السفن عالمياً وإقليمياً، على الرغم من الزيادة في نقل البضائع. وقد تم تحقيق هذه النتائج على وجه الخصوص عبر اعتماد إطار تنظيمي إقليمي ودولي، من خلال نظام اتفاقية برشلونة التابع خطة العمل الخاصة بالبحر المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة والمنظمة البحرية الدولية، على الترتيب، وبروتوكول الوقاية والطوارئ لعام 2002، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، 1973، بصيغتها المعدلة ببروتوكولي 1978 و 1997 المتعلقين بها (اتفاقية ماربول) ومرافقتها، اتفاقية التأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي، 1990 (OPRC) والبروتوكول بشأن الاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان أحداث التلوث بمواد خطرة وضارة لعام 2000 (بروتوكول OPRC-HNS)، فضلاً عن أنشطة التعاون التقني المضطلع بها على المستويين الوطني والإقليمي. لكن، لا يمكن القضاء على المخاطر المرتبطة بنقل السفن للزيوت والمواد الخطرة والضارة التي قد تكون لها آثار ضارة على الكائنات الحية والنظم الإيكولوجية، ويمكن للحوادث أن تحدث ولا تزال تحدث. تتم مراقبة ممارسة التفريغ غير القانوني من السفن بشكل متزايد ويتم وضع إجراءات الإنفاذ بشكل تدريجي من خلال الشبكة المتوسطية لمسؤولي إنفاذ القانون المتعلقة باتفاقية ماربول في إطار اتفاقية برشلونة (نظام معلومات الشبكة المتوسطية لمسؤولي إنفاذ القانون MENELAS) لمقاضاة الجناة.

6.3. لتحقيق هذا الهدف، توافق الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة على تعزيز الجهود التعاونية والجماعية القائمة بالفعل، في إطار استراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2022-2031) ودعوة المنظمات ذات الصلة إلى التعاون وتنسيق أعمالها للمساعدة في تسهيل التصديق والتنفيذ الفعال والإنفاذ الصارم للصوصك الملزمة قانوناً ذات الصلة. وتقر الأطراف المتعاقدة أيضاً بالحاجة إلى مزيد من التطوير للسياسات من أجل مواجهة التحديات الحالية والجديدة في الوقاية والتأهب والاستجابة للتلوث التشغيلي وغير القانوني والعرضي الناجم عن السفن في البحر الأبيض المتوسط، ولتيسير وتعزيز الخدمات الحالية أو الجديدة من أجل تقوية المراقبة وتبادل المعرفة والبيانات. لئلا الحد الأقصى من هذه الجهود، يتطلب الأمر وجود تآزر أوثق بين الشبكات ذات الصلة داخل وخارج منطقة البحر الأبيض المتوسط.

6.4. علاوةً على ذلك، تقر الأطراف المتعاقدة بأنه في النقل البحري، لم تعد الدورة الخطية لاستغلال الموارد واستخدامها والقضاء على النفايات مجدية. لذلك، فمن الضروري أن تتطلع الأطراف المتعاقدة إلى رؤية لاقتصاد دائري في النقل البحري والصناعة البحرية، بما في ذلك: الترفيه (المتعة والتسلية، أعمال الرحلات البحرية)؛ حصاد المواد الخام (النفط والغاز والتعدين البحري وصيد الأسماك)؛ الخدمات اللوجستية (شحن المواد الغذائية والطاقة والحاويات والمواد السائبة)؛ والبنية التحتية (العبارات، الشحن المحلي، الموانئ). في هذا الصدد، تقر الأطراف المتعاقدة أيضاً بالدور الرئيسي للشحن، باعتباره العمود الفقري للتجارة في منطقة البحر الأبيض المتوسط، في تمكين التحويل الدائري لسلاسل التوريد والاستفادة منه وفي تحديد نوع التعاون عبر سلاسل القيمة الذي تتطلبه هذه التغييرات.

6.5. تقر الأطراف المتعاقدة أيضاً بالحاجة إلى تعاون بيني أقوى ضمن القطاعات المختلفة: في البحر، والشاطئ، والحياة البرية، وسلطات الموانئ، وصناعة النفط والصناعات الكيماوية، وتوافق على استهداف إدارة شاملة / متكاملة لحوادث التلوث البحري التي تمكن من عمليات الاستجابة المنسقة البحرية والبرية، بما في ذلك الاستجابة للحياة البرية. يجب أن يتخلل هذا النهج الشامل الاستعداد للتسرب النفطي والاستجابة له، على المستوى الوطني وفي التعاون على مستوى المنطقة.

الهدف الثاني CSO 2 تعزيز ودعم تطوير وتنفيذ حلول عالمية مبتكرة للتخفيف من تغير المناخ والاستجابة له

6.6. يُعرف تغير المناخ عموماً بأنه أحد أكثر حالات الطوارئ البيئية إلحاحاً ضمن هذا الجيل. يتسبب الاحترار العالمي في تغير أنماط الطقس، وارتفاع مستويات سطح البحر، وتصبح الظواهر الجوية أكثر تطرفاً وقد تؤثر على موارد المياه العذبة، والأنظمة الساحلية والمناطق المنخفضة، وأنظمة المحيطات، والأمن الغذائي وأنظمة إنتاج الغذاء. علاوةً على ذلك، يزيد تغير المناخ من المخاطر على صحة الإنسان؛ وتعد موجات الحرارة المتزايدة والمستمرة لفترة أطول من عوامل الخطر صحياً، وخاصةً بالنسبة لكبار السن. تؤثر حالة الطوارئ المناخية على كل دولة في العالم ولديها القدرة على تعطيل الاقتصادات الوطنية وتشريد مجتمعات بأكملها. يسلط تقرير عام 2013 الصادر عن الهيئة الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC) الضوء على البحر الأبيض المتوسط كواحدٍ من أكثر المناطق عرضةً للتأثر بالاحترار العالمي في العالم. وقد خلص تقرير عام 2019 عن حالة البيئة والتنمية في البحر الأبيض المتوسط (SoED) إلى أن حوض البحر الأبيض المتوسط يتأثر بتغير المناخ بوتيرة أعلى بكثير من المتوسط العالمي، وخصوصاً من خلال

الاحترار السريع للهواء المحيط وسطح البحر في جميع الفصول. ومن خلال تطبيق مؤشر المخاطر الساحلية (CRI-MED) للبحر الأبيض المتوسط (في 21 دولة متوسطة)، اكتُشف أن النقاط الساخنة الساحلية موجودة في الغالب في منطقة جنوب شرق البحر الأبيض المتوسط.

6.7. نشرت شبكة خبراء البحر الأبيض المتوسط حول المناخ والتغير البيئي في البحر الأبيض المتوسط (MedECC) تقريرها الأول عن "الوضع الحالي والمخاطر المستقبلية" للتغيرات المناخية والبيئية في منطقة البحر الأبيض المتوسط في عام 2020¹². ويخلص التقرير إلى أنه بسبب الاتجاهات العالمية والإقليمية في دوافع التغير المناخي والبيئي، فإن التأثيرات في منطقة البحر الأبيض المتوسط سوف تتفاقم في العقود القادمة، وأن هناك حاجة إلى جهود معززة بشكل كبير للتكيف مع التغييرات المحتملة، وتخفيف دوافع التغيير وزيادة المرونة.

6.8. على الرغم من أن الشحن هو أحد أكثر وسائل النقل كفاءة في استخدام الطاقة، إلا أنه لا يزال يتعين على صناعة الشحن أن تلعب دورها في اتباع استراتيجيات للحد من انبعاثات غازات الدفيئة على مستوى العالم والعمل بأكبر قدر ممكن من الكفاءة والنظافة. كما يجب الاعتراف بأن معظم تأثيرات تغير المناخ تتفاقم بفعل تحديات بيئية أخرى.

6.9. وجدت الدراسة الرابعة للمنظمة البحرية الدولية بشأن غازات الدفيئة أن إجمالي انبعاثاتها من الشحن قد ارتفع بنحو 10٪ من عام 2012 إلى عام 2018. حيث زادت انبعاثاتها (بما في ذلك CO₂، CH₄، N₂O، ويعبر عنها بـCO₂e) من إجمالي الشحن (الدولي والمحلي وصيد الأسماك) من 977 مليون طن في عام 2012 إلى 1076 مليون طن في عام 2018 (زيادة بنسبة 9.6٪). ففي عام 2012، كانت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 962 مليون طن، بينما نمت هذه الكمية في عام 2018 بنسبة 9.3٪ لتصل إلى 1056 مليون طن من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. زادت نسبة انبعاثات الشحن في انبعاثات غازات الدفيئة البشرية المنشأ العالمية من 2.76٪ في 2012 إلى 2.89٪ في 2018. وقد تحسنت كثافة الكربون (انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الأسطول لكل أعمال النقل) للشحن الدولي، وكذلك لمعظم أنواع السفن. ومن المتوقع أن تزداد انبعاثات غازات الدفيئة من حوالي 90٪ من انبعاثات عام 2008 في عام 2018 إلى 90-130٪ من انبعاثات عام 2008 بحلول عام 2050 لمجموعة من ستة سيناريوهات معقولة طويلة الأجل في مجالي الاقتصادي والطاقة.

6.10. تشمل الاتفاقيات الدولية ووثائق السياسات بشأن الاستجابة لتغير المناخ ما يلي: اتفاق باريس وخطة التنمية المستدامة لعام 2030؛ اتفاقية لندن وبروتوكول لندن (التقاط ثنائي أكسيد الكربون وتخزينه)؛ الإطار الإقليمي للتكيف مع تغير المناخ لمناطق البحر الأبيض المتوسط البحرية والساحلية؛ وعلى وجه التحديد فيما يتعلق بانبعاثات غازات الدفيئة من أنشطة الشحن، استراتيجية المنظمة البحرية الدولية فيما يتعلق بانبعاثات غازات الدفيئة، والتي تتوخى، على وجه الخصوص، خفض كثافة الكربون في الشحن الدولي (لتقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لكل أعمال النقل، كمتوسط لكافة الشحن الدولي، بنسبة 40٪ على الأقل بحلول عام 2030 (من خلال مجموعة ضرورية من التدابير التقنية والتشغيلية)، ومواصلة الجهود لتقليل نسبته إلى 70٪ بحلول عام 2050، مقارنة بعام 2008)؛ وأن إجمالي انبعاثات غازات الدفيئة السنوية من الشحن الدولي يجب أن تنخفض بنسبة 50٪ على الأقل بحلول عام 2050 مقارنة بعام 2008. إضافة إلى ذلك، بموجب المرفق السادس لاتفاقية ماربول، من المتوقع أن تنخفض كثافة الكربون في السفن من خلال تنفيذ مراحل أخرى من المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك السفينة للطاقة (EEDI) للسفن الجديدة ومتطلبات خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة (SEEMP).

6.11. بالإضافة إلى ذلك، تنطبق لائحة الاتحاد الأوروبي للمراقبة والإبلاغ والتحقق (اللائحة 757/2015) بشأن المراقبة والإبلاغ والتحقق من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتج عن النقل البحري وتعديل الأمر التوجيهي EC/16/2009 على جميع السفن التي يزيد وزنها عن 5000 طن فيما يتعلق بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون المنبعثة في الرحلات إلى ومن وبين الموانئ الخاضعة للولاية القضائية للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي اعتباراً من 1 يناير 2018.

6.12. بهدف مواجهة هذا التحدي العالمي، تلتزم الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة، من خلال الاستراتيجية المتوسطية الحالية (2022-2031) بتعزيز ودعم تطوير وتنفيذ حلول عالمية مبتكرة للتخفيف من تغير المناخ والاستجابة له، على وجه التحديد من خلال دعم الجهود المبذولة لخفض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن بنسبة 40٪ على الأقل بحلول عام 2030، وفقاً لمستويات طموحات استراتيجية المنظمة البحرية الدولية بشأن الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن.

¹² شبكة خبراء البحر الأبيض المتوسط حول المناخ والتغير البيئي في حوض البحر الأبيض المتوسط (2020) تغير المناخ والبيئة في حوض البحر الأبيض المتوسط - الوضع الحالي ومخاطر المستقبل. التقرير الأول لتقييم البحر الأبيض المتوسط، كريمير، دبلو، جيوت، جيه، ماريني، ك. الاتحاد من أجل المتوسط، الخطة الزرقاء، خطة العمل الخاصة بالبحر المتوسط/برنامج الأمم المتحدة للبيئة، مرسيليا، فرنسا، 600 صفحة، قيد النشر

الهدف الثالث CSO 3 الحد من الانبعاثات الهوائية من السفن ورصدها إلى مستوى غير ضار بالبيئة البحرية، أو بصحة سكان ساحل البحر الأبيض المتوسط

6.13. تساهم الانبعاثات الهوائية من السفن في التدهور العام لنوعية الهواء في منطقة البحر الأبيض المتوسط، وفي الدول الساحلية المتوسطية بصورة خاصة. ويمكن أن تتسبب انبعاثات أكسيد الكبريت (SOx) في هطول الأمطار الحمضية ويمكن أن تتحد مع ملوثات أخرى لتكوين جزيئات دقيقة، والتي يمكن أن تؤدي إلى أمراض الجهاز التنفسي والقلب والأوعية الدموية بما في ذلك ربو الأطفال، فضلاً عن انخفاض متوسط العمر المتوقع وزيادة الوفيات المبكرة. تُضر الأمطار الحامضية بالمحاصيل والغابات والأنواع المائية، كما تسهم في تحمض المحيطات. وتُعد أكاسيد النيتروجين (NOx) أيضاً سلائف للجسيمات الدقيقة والأوزون، وأحد الأسباب الرئيسية لتلوث المحيطات بالمغذيات. ويحتوي المرفق السادس من اتفاقية ماريبول على الإطار التنظيمي الدولي الرئيسي فيما يتعلق بمتطلبات التحكم في الانبعاثات من السفن.

6.14. ينظم المرفق السادس لاتفاقية MARPOL، المعتمد بموجب بروتوكول عام 1997، بصيغته المعدلة في عام 2011¹³، منع تلوث الهواء من السفن بشكل عام، ويضع على وجه الخصوص حدوداً أكثر صرامة لانبعاثات أكاسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين والجسيمات (PM) من عوادم محركات السفن. ويضيف المرفق السادس لاتفاقية ماريبول أيضاً فصلاً رابعاً جديداً يتضمن لوائح خاصة بكفاءة الطاقة في السفن، حيث تنص اللائحة 14¹⁴ على أنه اعتباراً من 1 يناير 2020، يجب ألا يتجاوز محتوى الكبريت في زيت الوقود على متن السفن 0.50٪ م/م. ولكن تم تعيين تلك النسبة عند 0.10٪ م/م داخل مناطق ضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت (SOx ECAs)، حيث يلزم فرض مستوى أعلى من الحماية بسبب قرب حركة الشحن عالية الكثافة من المناطق المأهولة بالسكان (على سبيل المثال) أو قابلية منطقة بحرية معينة للتحمض acidification أو التلوث بالمغذيات eutrophication. وقد تم وضع الحد بـ 0.10 m/m% ويجب أن يؤدي تنفيذ معايير مناطق ضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت (وفقاً لدراسة الجدوى التقنية التي أجراها المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط¹⁵) إلى منع 1000 حالة وفاة مبكرة وأكثر من 2000 حالة من حالات الربو في مرحلة الطفولة؛ وأن يسهم في تقليل تحمض النظم المائية وذلك بفضل انخفاض ترسب الكبريتات الرطبة والجافة بنسبة 1.16٪ و 1.95٪ على التوالي؛ وأن يسمح بتقليل السديم، وبالتالي تحسين الرؤية، والذي سيكون واضحاً فوق جبل طارق وشمال المغرب والجزائر، وعلى طول الممرات الملاحية الرئيسية التي تربط مضيق جبل طارق ومالطا والسويس.

6.15. إضافةً إلى ذلك، في الاتحاد الأوروبي، تم نقل متطلبات المرفق السادس من اتفاقية ماريبول بصيغته المعدلة إلى قانون الاتحاد الأوروبي من خلال الأمر التوجيهي (EU) 2016/802. لذلك، يُطبق الحد 0.50٪ متر مكعب من الكبريت في مياه الاتحاد الأوروبي (بما في ذلك البحر الأبيض المتوسط) خارج مناطق ضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 2020. وتُطبق متطلبات تلك المناطق في بحر الشمال وبحر البلطيق والقناة الإنجليزية.

6.16. من المتوقع أن تقلل معايير المرفق السادس من اتفاقية ماريبول انبعاثات أكاسيد الكبريت بنسبة 75٪ تقريباً من العمليات النموذجية التي تستخدم وقود متخلاً. وسيؤدي تطبيق معايير مناطق ضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت إلى تقليل انبعاثاتها من السفن بنسبة 95٪ تقريباً مقارنة باللوائح الحالية. كما سيؤدي تطبيق المرفق إلى تخفيض الجسيمات بحوالي 51٪، بينما ترفع معايير مناطق ضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت تلك النسبة لتخفيض الانبعاثات بنسبة 62٪ تقريباً.

6.17. تنص اللائحة 13¹⁶ على تخفيض تدريجي في انبعاثات أكاسيد النيتروجين من محركات الديزل البحرية المركبة على السفن، مع تطبيق "المستوى 2" كحد لانبعاثات المحركات المركبة على سفينة بُنيت في أو بعد 1 كانون الثاني/يناير 2011؛ و"المستوى 3" الأكثر صرامة للمحركات المثبتة على سفينة بُنيت في أو بعد 1 كانون الثاني/يناير 2016 تعمل في مناطق ضبط انبعاثات أكاسيد النيتروجين. وتتنطبق حدود "المستوى 1" على محركات الديزل المركبة على سفينة بُنيت في أو بعد 1 كانون الثاني/يناير 1990 وقبل

¹³ القرار (MEPC.203(62)

¹⁴ [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-\(SOx\)-%E2%80%93Regulation-14.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-(SOx)-%E2%80%93Regulation-14.aspx)

¹⁵ دراسة جدوى تقنية لتعيين منطقة البحر المتوسط كمنطقة ضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت التي أجراها المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط في عام 2019، متوفر في: <https://www.rempec.org/en/our-work/pollution-prevention/hop-topics/med-eca/study>

¹⁶ [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-\(NOx\)-%E2%80%93Regulation-13.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-(NOx)-%E2%80%93Regulation-13.aspx)

1 كانون الثاني/يناير 2000¹⁷. وفي الاتحاد الأوروبي، تتم معالجة متطلبات أكاسيد النيتروجين من مصادر الشحن على نطاق واسع من خلال تشريعات نوعية الهواء الحالية، ولكن يتم استكشاف مزيد من عمليات التطوير، بما في ذلك إمكانية إنشاء مناطق ضبط للانبعاثات في جميع مياه الاتحاد الأوروبي، في إطار طموح الوصول إلى "انعدام التلوث" و"التنقل المستدام والذكي" بموجب الاتفاق الأخضر الأوروبي.

6.18. في هذا السياق، تتعهد الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة بالتنفيذ الكامل لخارطة الطريق لمقترح التعيين المحتمل لمنطقة البحر الأبيض المتوسط ككل كمنطقة ضبط لانبعاثات أكاسيد الكبريت عملاً بالمرفق السادس من اتفاقية ماريبول، بناءً على قرارها المعتمد في اجتماع الأطراف المتعاقدة الحادي والعشرين¹⁸ في عام 2019¹⁹. وسوف تستكشف الأطراف المتعاقدة أيضاً، في سياق الاستراتيجية المتوسطة (2022-2031)، التعيين المحتمل للبحر الأبيض المتوسط، ككل، كمنطقة ضبط لانبعاثات أكاسيد النيتروجين عملاً بالمرفق السادس من اتفاقية ماريبول، في إطار اتفاقية برشلونة، وستدعو إلى بذل جهود إقليمية ودولية منسقة لهذا الغرض.

الهدف الرابع CSO 4 منع وتقليل القمامة (خاصة البلاستيك) التي تدخل البيئة البحرية من السفن، من أجل الحد من الآثار البيئية والصحية والاجتماعية والاقتصادية للنفايات البحرية في البحر الأبيض المتوسط

6.19. على الرغم من أن تفرغ المواد البلاستيكية في البحر محظور بالفعل بموجب لوائح منع التلوث بالنفايات من السفن في اتفاقية ماريبول، لا يزال البلاستيك يدخل البيئة البحرية نتيجة لمجموعة واسعة من الأنشطة البرية والبحرية. تستمر هذه المواد البلاستيكية في البيئة البحرية وينتج عنها آثار ضارة على الحياة البحرية والتنوع البيولوجي البحري، ولها كذلك آثار سلبية على صحة الإنسان. ويمكن أن تتسبب القمامة البحرية أيضاً في مخاطر على سلامة الملاحة، حيث تم الإبلاغ عن وفرة القمامة العائمة في مياه البحر الأبيض المتوسط بكميات تتراوح من صفر إلى أكثر من 600 عنصر لكل كيلومتر مربع. خلص "تقييم مشكلة القمامة البحرية في البحر الأبيض المتوسط لعام 2015" الصادر عن خطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة إلى أن ما يقرب من 0.5 مليار قطعة قمامة ملقاة حالياً في قاع البحر الأبيض المتوسط.

6.20. تساهم القمامة التي تنشأ من السفن في تراكم الحطام العائم والنفايات في البحر الأبيض المتوسط، على الرغم من أن معظم القمامة البحرية ينشأ من مصادر برية. وقد أشارت الدراسات التي تقيّم الحطام العائم، مع التركيز على قاع البحر الأبيض المتوسط، إلى أن القمامة المتراكمة، بما في ذلك نسب كبيرة من البلاستيك، لها أصل ساحلي في الغالب، في حين أن القمامة التي يتم جمعها على المنحدر المفتوح، والتي تشكل النفايات الثقيلة النسبة الأكبر منها، تنشأ في الغالب من السفن، وخاصةً في المواقع الواقعة تحت طرق الشحن الرئيسية²⁰. ويُعتبر الصيد التجاري مصدراً بحرياً للقمامة البلاستيكية البحرية، ولا سيما معدات الصيد المهجورة (خطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة، 2015).

6.21. من أهم الوسائل الدولية والإقليمية الرئيسية وخطط العمل الموضوعية لمعالجة المواد البلاستيكية في البيئة البحرية المتوسطة ومنع التلوث الناجم عن القمامة من السفن: اتفاقية ماريبول، المرفق الخامس؛ وخطة عمل المنظمة البحرية الدولية لمعالجة مشكلة القمامة البلاستيكية البحرية من السفن؛ والخطة الإقليمية لإدارة النفايات البحرية في البحر المتوسط في إطار المادة 15 من بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن أنشطة ومصادر برية؛ والمادة 14 من بروتوكول عام 2002 المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ بشأن توفير مرافق كافية لاستلام النفايات في الموانئ. بالإضافة إلى ذلك، أصدر الاتحاد الأوروبي عدداً من الأوامر التوجيهية التي تهدف إلى تقليل القمامة البحرية، بما في ذلك الأمر التوجيهي بشأن "مرافق استلام النفايات" (الأمر التوجيهي 2019/883 (EU) بشأن مرافق استلام النفايات في الميناء من السفن)، الأمر التوجيهي بشأن "البلاستيك الذي يُستخدم لمرة واحدة" (الأمر التوجيهي 2019/904 (EU) بشأن الحد من تأثير بعض المنتجات البلاستيكية على البيئة) والأحكام المختلفة للتوجيه الإطاري للاستراتيجية البحرية (الأمر التوجيهي 2008/56 (EU)). أخيراً، تعد مبادرة معدات الصيد العالمية الشبكية (GGGI) تحالفاً طوعياً بين أصحاب المصلحة في صناعة صيد الأسماك والقطاع الخاص والشركات والمنظمات غير الحكومية والأوساط الأكاديمية والحكومات التي تركز على حل مشكلة معدات الصيد المفقودة

¹⁷ سُلِّطت معايير مناطق ضبط انبعاثات أكاسيد النيتروجين اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 2021 في بحر الشمال وبحر البلطيق والقناة الإنجليزية.

¹⁸ الاجتماع العادي الحادي والعشرين للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها (نابولي، إيطاليا، 2-5 تشرين الثاني/ديسمبر 2019).

¹⁹ ينص القرار IG.24/8 على أنه يجوز للأطراف المتعاقدة تقديم الاقتراح الخاص بالتعيين المحتمل للبحر الأبيض المتوسط كمنطقة ضبط لانبعاثات أكاسيد الكبريت إلى المنظمة البحرية الدولية في عام 2022.

والمهجورة في جميع أنحاء العالم. ويمكن للحكومات أن تصبح أعضاء في هذه المبادرة وأن تعزز الإجراءات الوطنية ضد معدات الصيد الشبحية، بما في ذلك تحسين أنظمة مسؤولية المنتج.

6.22. لتحقيق هذا الهدف، تقبل الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة اتخاذ إجراءات جماعية وفردية للتنفيذ الكامل لخطة عمل المنظمة البحرية الدولية لمعالجة مشكلة القمامة البلاستيكية البحرية من السفن، والخطة الإقليمية لخطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة بشأن "إدارة القمامة البحرية في البحر الأبيض المتوسط"، والتصديق والتنفيذ الفعال للصوصك الملزمة قانوناً ذات الصلة، وكذلك السياسات والمبادرات الطوعية (مثل مبادرة "معدات الصيد العالمية الشبحية") لمعالجة مشكلة القمامة البلاستيكية البحرية²¹ في البحر الأبيض المتوسط.

الهدف الخامس CSO 5 القضاء على استخدام الأنواع غير الأصلية عن طريق أنشطة الشحن

6.23. يُعتبر النقل البحري مساراً رئيسياً لاستخدام الأنواع غير الأصلية (NIS) إلى بيئات جديدة، وهو ما قد يشكل تهديداً كبيراً للنظم البيئية البحرية من خلال اجتياح تلك الأنواع للنظم البيئية الموجودة والتسبب في الانقراض المحلي للأنواع. كانت الآثار مدمرة في أجزاء كثيرة من العالم، بما في ذلك أجزاء من البحر الأبيض المتوسط، حيث أُبلغ على مدى العقدين الماضيين عن حدوث تغييرات في التنوع البيولوجي البحري في البحر الأبيض المتوسط نتيجة استخدام أنواع غير أصلية من خلال عدة إجراءات محددة: حركة المرور البحرية المكثفة؛ فتح القنوات الاصطناعية وأنشطة تربية الأحياء المائية.

6.24. تشير التقديرات إلى أن نسبة الأنواع غير الأصلية التي تم استخدامها بالسفن تشكل نسبة 26٪ من الأنواع غير الأصلية الجديدة المُستقدمة إلى البحر الأبيض المتوسط. وتعتبر مياه صابورة السفن بصورة خاصة مصدر قلق باعتبارها مساراً لاستخدام الأنواع الدخيلة الغازية إلى البحر الأبيض المتوسط بسبب الكميات الكبيرة من مياه الصابورة القادمة من بيئات بحرية مختلفة من جميع أنحاء العالم والتي يتم تفرغها في موانئ البحر الأبيض المتوسط. كما يُعد التصاق الشوائب الحيوية على هياكل السفن وداخل المناطق المفتوحة مساراً رئيسياً لاستخدام الأنواع غير الأصلية، وتفيد التقارير أن نسبة ثراء الأنواع للكائنات البحرية في البحر الأبيض المتوسط بلغت في العقد الماضي حوالي 17000 نوع، يمكن اعتبار حوالي 820 منها على أنه نوع غير أصلي⁹.

6.25. تضم الصكوك الإقليمية والدولية الرئيسية المعمول بها بشأن السلامة الأحيائية في مياه البحر الأبيض المتوسط: الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها لعام 2004 (اتفاقية BWM)، واستراتيجية إدارة مياه الصابورة للبحر الأبيض المتوسط، بما في ذلك خطة عملها وجدولها الزمني، إضافةً إلى المبادئ التوجيهية لعام 2011 بشأن ضبط وإدارة التصاق الشوائب الحيوية بالسفن لتقليل إلى أدنى حد ممكن من انتقال الأجناس المائية الاجتياحية (المبادئ التوجيهية بشأن التصاق الشوائب الحيوية)²²، الاتفاقية الدولية بشأن ضبط التأثيرات المؤدية لاستخدام النظم المقاومة للتصاق الشوائب على متن السفن لعام 2001 (اتفاقية AFS)، وخطة العمل المتعلقة باستخدام الأنواع والأنواع الغازية في البحر الأبيض المتوسط. سيتم تنفيذ الأنشطة التي تُتخذ لتحقيق هذه الهدف الاستراتيجي المشترك بالتعاون الوثيق مع مركز الأنشطة الإقليمية للتنوع البيولوجي والمناطق المشمولة بحماية خاصة في البحر الأبيض المتوسط التابع لخطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة، ومع مراعاة البروتوكول المتعلق بالتنوع البيولوجي وإنشاء مناطق مشمولة بحماية خاصة (بروتوكول SPA/BD، 1995)، إضافةً إلى خطة العمل الاستراتيجية لما بعد عام 2020 لحفظ التنوع البيولوجي في منطقة البحر الأبيض المتوسط والإدارة المستدامة للموارد الطبيعية في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

6.26. لتحقيق هذا الهدف ومعالجة استخدام الكائنات المائية الضارة ومسببات الأمراض إلى البيئة البحرية وإدخال الأنواع الغازية، توافق الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة على تسريع عمليات التصديق والتنفيذ الفعال للصوصك الملزمة قانوناً والسياسات ذات الصلة لمعالجة السلامة الأحيائية البحرية في البحر الأبيض المتوسط، وتدعو المنظمات الدولية والإقليمية المعنية إلى تقديم المزيد من المساعدة التقنية المنسقة.

الهدف السادس CSO 6 تحقيق منطقة متوسطة آمنة وخالية من التلوث وتتم إدارتها بشكل جيد، مع التخطيط المكاني البحري المتكامل وتعيين مناطق خاصة يكون فيها لنشاط الشحن تأثير محدود على البحر

²¹ يجب أن تُعتبر "القمامة البلاستيكية" بأنها تشمل جميع أنواع وأحجام القمامة البلاستيكية البحرية، بما في ذلك الأجسام البلاستيكية الكبيرة والمتوسطة الحجم والجسيمات البلاستيكية الدقيقة، بالإضافة إلى معدات الصيد المهجورة أو المفقودة أو المهملة (ALDFG).

²² القرار MEPC.207(62)

6.27. بموجب البروتوكول بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط وبرتوكول اتفاقية برشلونة المتعلقة بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر الأبيض المتوسط، تم وضع تدابير وقائية من خلال تخطيط الحيز البحري (MSP) لمعالجة التفاعلات البرية والبحرية، والمناطق البحرية المحمية (MPAs)، والمناطق المشمولة بحماية خاصة وتحظى باهتمام دول حوض البحر الأبيض المتوسط (SPAMIs)، والمناطق البحرية ذات الأهمية الإيكولوجية أو البيولوجية (EBSA).

6.28. وإدراكاً لحقيقة أن بعض البيئات البحرية الحساسة يمكن أن تتعرض للضرر من التلوث التشغيلي والعرضي وعمليات التفريغ من السفن، وضعت المنظمة البحرية الدولية إطاراً تنظيمياً شاملاً لحماية المناطق الحساسة. في المرفق الأول (منع تلوث البحار بالنفط)، والمرفق الثاني (مكافحة التلوث بمواد سائلة ضارة)، والمرفق الرابع (منع التلوث بقاذورات مجاري السفن) والمرفق الخامس (منع التلوث بنفايات السفن)، تحدد اتفاقية ماربول بعض المناطق البحرية باعتبارها "مناطق خاصة" يلزم فيها، لأسباب تقنية تتعلق بحالتها الأوقيانوغرافية والإيكولوجية وحركة المرور البحرية فيها، اعتماداً أساليب إلزامية خاصة لمنع تلوث البحر. وبموجب اتفاقية ماربول، يتوفر مستوى أعلى من الحماية لهذه المناطق الخاصة مقارنةً بالمناطق الأخرى في البحار. في هذا السياق، أصبح البحر الأبيض المتوسط منطقة خاصة بموجب المرفق الأول لاتفاقية ماربول منذ تشرين أول/أكتوبر 1983، والمرفق الخامس منذ أيار/مايو 2009. يغطي الهدف الثالث إنشاء مناطق ضبط الانبعاثات بموجب المرفق السادس لاتفاقية ماربول لمنع تلوث الهواء من السفن.

6.29. يمكن تعيين المنطقة التي تتطلب حماية خاصة من خلال إجراء تقوم به المنظمة البحرية الدولية بسبب أهميتها لأسباب بيئية أو اجتماعية-اقتصادية أو علمية معترف بها، والتي قد تكون عرضة للضرر من الأنشطة البحرية الدولية، كمناطق بحرية بالغة الحساسية (PSSAs).

6.30. يستكمل هذه الصكوك مخطط فصل حركة مرور السفن (TSS) وأنظمة مسارات السفن الأخرى المنصوص عليها في الفصل الخامس من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر 1974 (SOLAS)، والتي تم إنشاؤها في معظم مناطق الشحن الرئيسية المزدحمة من البحر الأبيض المتوسط، حيث انخفض عدد الاصطدامات وجنوح السفن بشكل كبير.

6.31. إضافةً إلى ذلك، اعتمد الاتحاد الأوروبي الأمر التوجيهي 2014/89/EU لإنشاء إطار لتخطيط الحيز البحري الذي يهدف إلى تعزيز النمو المستدام للاقتصادات البحرية، والتنمية المستدامة للمناطق البحرية والاستخدام المستدام للموارد البحرية.

6.32. لتحقيق هذا الهدف، تدعو الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة المنظمات الدولية والإقليمية إلى اتخاذ تدابير منسقة ومتكاملة، بالتشاور مع خطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط/برنامج الأمم المتحدة للبيئة والمنظمة البحرية الدولية، وتوافق على اتخاذ الإجراءات المطلوبة على المستوى الوطني ودون الإقليمي والإقليمي لإنشاء مناطق خاصة وإدارة هذه الصكوك بكفاءة، حسب الاقتضاء.

الهدف السابع CSO 7 تحديد وفهم القضايا الناشئة بشكل جماعي المتعلقة بالتلوث من السفن في البحر الأبيض المتوسط، وتحديد الإجراءات المطلوبة لمعالجة تلك القضايا

6.33. تتطور حالة فهم القضايا في البيئة البحرية باستمرار، وبالتالي هناك حاجة لمواصلة التفكير في الفهم الحالي والبقاء على اطلاع على القضايا فور ظهورها. وتشمل القضايا الناشئة الحالية، على سبيل المثال لا الحصر، تأثير الضوضاء تحت الماء الناتجة عن الشحن، وتنظيم مياه الصرف ومياه الاستخدام المنزلي ومنتجات التنظيف البحري، وإدارة نهاية عمر السفن المصنوعة من البلاستيك المقوى بالألياف (FRP) بدلاً من التخلص منها في البحر؛ عمليات كشط هياكل السفن والطلاء البحري كمصدر للجسيمات البلاستيكية الدقيقة، وتأثير الذخائر القديمة، والآثار البيئية لفقدان الحاويات، وغيرها من القضايا.

6.34. لتحقيق هذا الهدف، توافق الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة على مشاركة نتائج دراسات البحث والتطوير ومعالجة القضايا الناشئة المتعلقة بالتلوث من السفن في البحر الأبيض المتوسط في إطار الاستراتيجية المتوسطة (2021-2031)، حسب الاقتضاء.

أهداف داعمة

6.35. تقع المسؤولية الأساسية عن تحقيق الأهداف المواضيعية السبع CSOs على عاتق الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة، ولكن لدعم جهودها الفردية والجماعية، يجب أن يكون هناك أيضاً جهد تعاوني ومنسق وجماعي يبذله جميع أصحاب المصلحة الإقليميين المعنيين في البحر الأبيض المتوسط. وتحدد خطة العمل المقدمة في مرفق هذه الوثيقة الإجراءات المحددة اللازمة لتحقيق الأهداف السبع لاستراتيجية البحر الأبيض المتوسط (2021-2031)، حيث صُنّف كل إجراء محدد ضمن "مجالات التأثير" التالية:

1. إجراءات تتعلق بالجمهور؛
 2. إجراءات تتعلق بالمؤسسات؛
 3. إجراءات تتعلق بالبنية التحتية؛
 4. إجراءات تتعلق بتبادل المعلومات والمعارف.
- 6.36. لتوجيه تنفيذ الاستراتيجية المتوسطة (2021-2031) وخطة عملها، يحدد القسم التالي بعض الأهداف الداعمة لكل "مجال تأثير" مذكورة أعلاه.

إجراءات تتعلق بالجمهور؛

6.37. تتعلق بالجمهور والمهارات وإقامة الشبكات ضمن منطقة البحر الأبيض المتوسط.

الهدف الداعم	مجال التأثير
دعم وتشجيع شبكات علاقات مفتوحة وتعاونية بين جميع أصحاب المصلحة في منطقة البحر الأبيض المتوسط لتبادل المعرفة وأفضل الممارسات والخبرات، بهدف تحديد أوجه التآزر وتعزيز التعاون والتنسيق متعدد القطاعات.	إقامة شبكات
دعم الأطراف المتعاقدة لضمان امتلاكهم المعارف والخبرات والتجارب الكافية لتنفيذ الاستراتيجية المتوسطة (2022-2031)، وأي/جميع المتطلبات ذات الصلة للحد من التلوث البحري من السفن في البحر الأبيض المتوسط. دعم الأطراف المتعاقدة لضمان حصول الموظفين المسؤولين عن الاستجابة لحوادث التلوث البحري على تدريب عملي وتشغيلي كافٍ وأن يكونوا على استعداد كافٍ لاتخاذ إجراءات في حالات الطوارئ.	بناء القدرات/التعاون التقني
دعم الأطراف المتعاقدة لضمان أنها قد طورت أو لديها إمكانية الوصول إلى خدمات الاستجابة للتلوث لاتخاذ إجراءات في حالات الطوارئ.	العمليات

إجراءات تتعلق بالمؤسسات؛

6.38. تتعلق بالمؤسسات والإدارات والمنظمات الحالية داخل البحر الأبيض المتوسط.

الهدف الداعم	مجال التأثير
ضمان امتلاك الأطراف المتعاقدة لفهم واضح للأدوار والمسؤوليات ذات الصلة بالهيئات الإدارية، فيما يتعلق بتنفيذ الاستراتيجية المتوسطة (2022-2031).	الحوكمة
دعم تصديق جميع الأطراف المتعاقدة على جميع الاتفاقيات الدولية ذات الصلة التي تهدف إلى الحد من تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن. ضمان تحويل جميع الاتفاقيات الدولية ذات الصلة التي تهدف إلى الحد من تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن إلى قانون وطني.	التصديق/النقل
دعم الإدارات في تنفيذ الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.	التنفيذ
وضع جميع الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، التي تهدف إلى الحد من التلوث الناجم عن السفن في البيئة البحرية، موضع التطبيق بفعالية ودقة، مع تحويلها إلى قانون وطني.	الإنفاذ

إجراءات تتعلق بالبنية التحتية

6.39. تتعلق بالبنية التحتية المادية والمعدات والتكنولوجيا المتاحة ضمن البحر الأبيض المتوسط.

الهدف الداعم	مجال التأثير
ضمان توفر مرافق استلام كافية في الموانئ في البحر الأبيض المتوسط للحد من احتمالية التلوث البحري من السفن.	مرافق الاستلام في الموانئ
التأكد من وجود منشآت مناسبة لتزويد السفن العاملة بالطاقة البديلة.	الطاقة البديلة/التكنولوجيا الجديدة
ضمان توفر الوسائل المطلوبة للاستجابة لحوادث التلوث البحري وأنها تحتل أماكن استراتيجية في جميع أنحاء منطقة البحر الأبيض المتوسط.	وسائل الاستجابة
ضمان أن وسائل البنية التحتية اللازمة للمراقبة والرصد (مثل التصوير بالأقمار الصناعية) لردع واكتشاف عمليات التفريغ والانبعثات غير المشروعة من السفن، وتبادل معلومات المراقبة، والمساعدة في الاستجابة لحوادث التلوث البحري، متاحة وتحتل أماكن استراتيجية في جميع أنحاء منطقة البحر الأبيض المتوسط.	وسائل المراقبة/الرصد

4. إجراءات تتعلق بتبادل المعلومات والمعارف

6.40. تتعلق بتبادل أفضل الممارسات والتواصل والبحث والتطوير ضمن منطقة البحر الأبيض المتوسط.

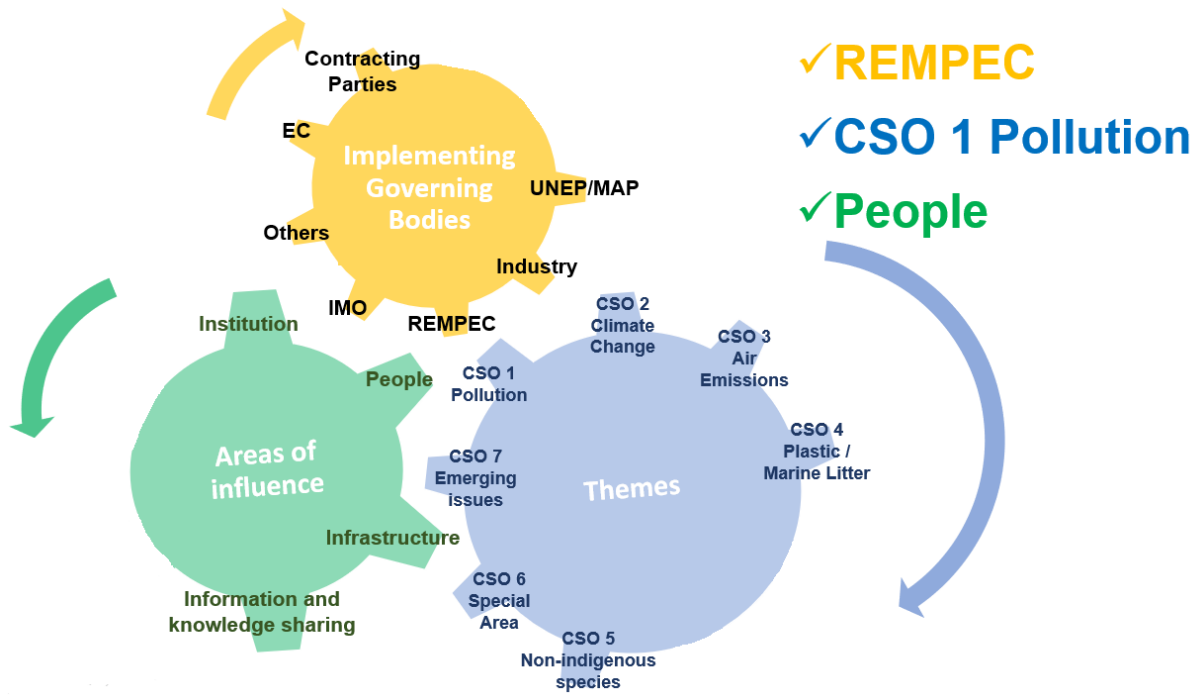
الهدف الداعم	مجال التأثير
وضع المعايير الإقليمية المطلوبة واعتمادها ونشرها وتنفيذها وإنفاذها.	المعايير/المبادئ التوجيهية
تقييم الحاجة إلى أدوات دعم القرارات وتطويرها وصيانتها وتحديثها لدعم اتخاذ الأطراف المتعاقدة قرارات سريعة وقائمة على المعلومات.	أدوات اتخاذ القرار
دعم تنسيق جهود الرصد وإعداد التقارير بين الدول الساحلية المتوسطية.	التزامات الرصد وإعداد التقارير
تشجيع الأطراف المتعاقدة على المشاركة في البحث والتطوير لإيجاد تقنيات وأساليب جديدة لمعالجة قضايا التلوث من السفن، ومشاركة نتائجها بما فيه مصلحة دول البحر الأبيض المتوسط الإقليمية ودوله الساحلية. تطوير وتحديث الوسائل/المنصات التي تمكن الأطراف المتعاقدة من التواصل وتبادل المعلومات في الوقت الحقيقي.	البحث والتطوير

7. تنفيذ الاستراتيجية المتوسطة (2022-2031)

خطة العمل لتنفيذ الاستراتيجية المتوسطة (2022-2031)

7.1. يتم دعم الاستراتيجية المتوسطة (2022-2031) من خلال خطة عمل لتنفيذها، والتي تضع الإجراءات المحددة المطلوبة في إطار كل هدف استراتيجي مشترك. يتم تجميع الإجراءات حسب "مناطق التأثير" وتسترشد بالأهداف الداعمة المحددة في القسم 6 لكل مجال من مجالات التأثير. يُوضع لكل إجراء مؤشر وهدف، وتُحدّد الهيئة التنفيذية/الهيئة الإدارية المسؤولة عن تنفيذه (القائد أو الشريك). وتُصنّف الإجراءات أيضاً إلى عالية أو متوسطة أو منخفضة. ويتضمن مرفق هذه الوثيقة خطة العمل الكاملة.

7.2. يهدف الشكل 1 إلى إظهار الترابط بين الأهداف الاستراتيجية المشتركة، ومجالات التأثير المقابلة لها، والهيئة التنفيذية/الإدارية المسؤولة عن تنفيذ الإجراءات.



الشكل 1 - منظمات المجتمع المدني المتشابهة، ومجالات التأثير والهيئات التنفيذية/الإدارية المسؤولة عن تنفيذ إجراءات خطة العمل

ترتيبات عملية لإدارة وتنفيذ الاستراتيجية المتوسطة (2022-2031)

7.3. لتحقيق الأهداف الاستراتيجية المشتركة للاستراتيجية المتوسطة (2022-2031) التي يشترك بها جميع أصحاب المصلحة في منطقة البحر الأبيض المتوسط، سيتم تنظيم اجتماع كل سنتين في السنة الأولى منهما، من أجل:

1. الإبلاغ عن التقدم المحرز في تنفيذ الاستراتيجية المتوسطة وتقييمه (2022-2031)؛
2. تحديد الإجراءات ذات الأولوية واقتراح الأنشطة ذات الصلة لفترة السنتين التاليتين؛
3. تحديد الأدوار والمسؤوليات لتنفيذ الأنشطة المقترحة وإنشاء التآزر التشغيلي والاستراتيجي، من خلال اتفاقيات شراكة محددة، إذا لزم الأمر، من خلال تنسيق المبادرات والعمليات الموازية لضمان الاستفادة من الجهود السابقة والجارية، بهدف زيادة فعالية الموارد والخبرات التي تم حشدها لتحقيق الأهداف الاستراتيجية المشتركة للاستراتيجية المتوسطة (2022-2031).

7.4. تُطبق القواعد الإجرائية لاجتماعات ومؤتمرات الأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والبروتوكولات ذات الصلة (UNEP/IG.43/6، المرفق الحادي عشر) على مداوات هذا الاجتماع، مع تغيير ما يقتضيه اختلاف الحال.

7.5. يتولى مسؤولية أمانة الاجتماع المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط (REMPEC)، الذي تديره المنظمة البحرية الدولية بالتعاون مع خطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط/برنامج الأمم المتحدة للبيئة.

7.6. يحضر الاجتماع الجهات التالية:

1. خبراء في مجال منع التلوث البحري والاستجابة له من السفن من الأطراف المتعاقدة الأعضاء في مكتب الأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط ("اتفاقية برشلونة") وبروتوكولاتها؛

2. المنظمات والمؤسسات والوكالات الوطنية والإقليمية والدولية المعنية بصفة "مراقب"؛

3. شركاء خطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة المعتمدون بصفة "مراقب".

7.7. تخضع مشاركة الممثلين المذكورين أعلاه لتقديم التقارير والمساهمات المحددة في إجراءات إعداد التقارير والرصد أدناه.

7.8. تماشياً مع استراتيجية 2017 على نطاق منظومة الأمم المتحدة الصادرة عن الأمين العام للأمم المتحدة بشأن التكافؤ بين الجنسين، يُنصح بمشاركة ممثلات عن تلك الجهات، بما يُسهم في الجهود المشتركة نحو المشاركة المتوازنة بين الجنسين.

7.9. سيتم النظر في نتائج الاجتماع من أجل إعداد برنامج العمل والميزانية لخطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة، لتقديمها إلى اجتماع جهات اتصال المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط لاستعراضها، وإلى اجتماع جهات اتصال خطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط من أجل الموافقة عليها، وإلى الاجتماع العادي للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها لاعتمادها. وسيتم تشجيع المنظمات والمؤسسات والوكالات الوطنية والإقليمية والدولية المعنية وشركاء خطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة على بناء برنامج عمل خاص بهم مع مراعاة نتائج الاجتماع.

7.10. بالنسبة لكل هدف من الأهداف الاستراتيجية المشتركة، تلتزم الأطراف المتعاقدة بالحفاظ على شبكة فعالة وتعمل بشكل كامل من المسؤولين المعيّنين، الذين يضمنون التنسيق على المستوى الوطني بين السلطات المختصة المعنية وأصحاب المصلحة الآخرين، بما في ذلك القطاع الخاص. وتتبادل الأطراف المتعاقدة قوائم التعيينات الوطنية الرسمية بين المنظمات الإقليمية والدولية المعنية لضمان التنسيق. إضافة إلى ذلك، تكون الأطراف المتعاقدة قد عينت مسؤولين لكل واحدٍ منها، ممن لديهم مسؤوليات واضحة لتنفيذ الإجراءات المنصوص عليها في خطة العمل.

تدابير إعداد التقارير والرصد

7.11. استعداداً للاجتماع المذكور أعلاه، يُطلب من الأطراف المتعاقدة والمنظمات والمؤسسات والوكالات الوطنية والإقليمية والدولية المعنية، وكذلك شركاء خطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط المعتمدين، الذين تتصل أنشطتهم بأهداف الاستراتيجية المتوسطة (2021-2031)، إكمال تقرير مرحلي موجز عبر الإنترنت وتقديم مدخلات حول الإجراءات الجارية والمستقبلية ذات الصلة بناءً على جداول العمل الخاصة بخطة العمل.

7.12. لكل هدف استراتيجي مشترك ومجال تأثير مقابل له، يركز التقرير المرحلي والمدخلات على الإجراءات والمؤشر والهدف والموارد المالية التي تم حشدها.

7.13. يكون تقرير الاجتماع المذكور أعلاه متاحاً للجمهور ويُقدم إلى اجتماع جهات اتصال المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط وإلى منتديات أخرى، حسب الاقتضاء.

توعية الجمهور

7.14. تُنصح الأطراف المتعاقدة بالتواصل بانتظام مع الجمهور بشأن القضايا الرئيسية ذات الصلة بالاستراتيجية المتوسطة (2021-2022) والمشاركة مع المجتمعات الساحلية والمجتمع المدني. وستوضِّح الأطراف المتعاقدة لأصحاب المصلحة عملها على تحقيق أهداف الاستراتيجية بنجاح وفعالية. كما تُنصح الأطراف المتعاقدة بتعزيز العمل الذي يتم الاضطلاع به لتحقيق الأهداف الاستراتيجية المشتركة من خلال دعم زيادة عرض وسائل الإعلام للأنشطة ذات الصلة، وتعزيز ونشر الدراسات ذات الصلة، وتنظيم الأنشطة لزيادة مشاركة الجمهور.

مرفق - خطة العمل

الهدف الاستراتيجي المشترك الأول منع التلوث التشغيلي وغير القانوني والعرضي بالزيت والمواد الخطرة والضارة الناجم عن السفن والتأهب له ومكافحته

مستوى الأولوية	المؤسسة الداعمة ²³	الهدف	المؤشر	الإجراءات	مجال التأثير
					الجمهور
منخفض	يُحدد لاحقاً	100%	نسبة الأطراف المتعاقدة التي عيّنت مسؤولين	1.1.1 الحفاظ على المشاركة الفعالة فيما يلي: أ. شبكة البحر الأبيض المتوسط لمسؤولي إنفاذ القانون المتعلقة باتفاقية ماربول ب. فريق العمل التقني المعني بالبحر الأبيض المتوسط (MTWG) ج. السلطات الوطنية المختصة المتعاونة مع شبكة البحار النظيفة (CSN NCAs) د. الفريق العامل من خبراء نظام تحديد الهوية الآلي في منطقة البحر الأبيض المتوسط (AIS EWG)	1.1 الشبكات
منخفض	يُحدد لاحقاً	2 على الأقل في السنة	عدد الندوات والندوات عبر الإنترنت والعروض التقديمية من القطاعات الأخرى، وغيرها	1.1.2 الاستفادة من الخبرات والمعارف المتوفرة في القطاعات الأخرى (مثل تبادل المعارف والدروس المستفادة)	
منخفض	يُحدد لاحقاً	تقرير نشاط واحد مقدم إلى الجلسات المختلفة بشأن العمل الذي قامت به الشبكات الأخرى المعنية	عدد الوثائق المقدمة	1.1.3 تعزيز التآزر بين الشبكات المعنية بما في ذلك: أ. اللجنة الفرعية المعنية بمنع التلوث والتصدي له (PPR) التابعة للمنظمة البحرية الدولية ب. فريق العمل التقني المعني بالبحر الأبيض المتوسط ج. شبكة البحر الأبيض المتوسط لمسؤولي إنفاذ القانون المتعلقة باتفاقية ماربول د. المجموعة التقنية الاستشارية للتأهب والاستجابة للتلوث البحري (CTG MPPR) هـ. اتفاقية حماية البيئة البحرية لشرق المحيط الأطلسي (اتفاقية بون) وفريقها العامل المعني بالمسائل التشغيلية والتقنية والعلمية المتعلقة بأنشطة مكافحة التلوث (OTSOPA)؛ و. لجنة حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق (HELCOM)؛ ز. شبكة بحر الشمال للمحققين والمدعين العامين (NSN) ح. شبكة بحر البلطيق للمدعين العامين للجرائم البيئية (ENPRO) ط. السلطات الوطنية المختصة ي. الاجتماع المشترك بين الأمانات	منتج مشترك واحد كل سنتين
			عدد المنتجات المشتركة المنجزة		

²³ يتم إكمال العمود خلال الاجتماع الأول لمجموعة إدارة وتنفيذ الاستراتيجية المتوسطة (2021-2022)

				<p>ك. آلية الاتحاد للحماية المدنية</p> <p>ل. الاتحاد من أجل المتوسط</p> <p>م. مجموعات الخبراء المعنية بالتوجيه المنشئ لإطار إجراءات الجماعة الأوروبية في مجال السياسات البيئية البحرية (MSFD)، بما في ذلك مجموعة خبراء مركز البحوث المشترك لأداتي الوصف 8 و 9</p> <p>ن. فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية (GESAMP)</p> <p>س. شبكة المناطق المحمية في منطقة البحر الأبيض المتوسط؛</p> <p>ع. الاتحاد الدولي لحفظ الطبيعة والموارد الطبيعية؛</p> <p>ف. خطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط</p> <p>ص. مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المشمولة بحماية خاصة؛</p> <p>ق. المؤسسات الأخرى المعنية بالحفظ وخفض التلوث وما إلى ذلك.</p>	
منخفض	يُحدد لاحقاً	5	عدد عمليات استعراض الأقران في المنطقة	1.1.4 تعزيز التعلم من الأقران (تبادل الخبرات والاجتماعات)	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	2	عدد الموظفين المدربين حديثاً لكل موضوع	<p>1.2.1 رفع مستوى المعرفة قدر الإمكان في مجال التأهب والاستجابة للتلوث البحري العَرَضي الناجم عن النفط والمواد الضارة الأخرى، من خلال تقديم دورات تدريبية حول الموضوعات التالية:</p> <p>أ. الدروس التدريبية النموذجية للمنظمة البحرية الدولية بشأن اتفاقية التأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي (المستويات 1 و 2 و 3)</p> <p>ب. الدروس التدريبية النموذجية للمنظمة البحرية الدولية بشأن المواد الخطرة والضارة (المستوى التشغيلي ومستوى المدراء)</p> <p>ج. الدروس التدريبية النموذجية بشأن الأعمال التحضيرية لتنظيف السواحل والمناطق البرية الملوثة بالزيت (دورة تدريب المدرب، إدارة المتطوعين، تقييم حالة السواحل الملوثة بالزيت، تنظيف الشواطئ الملوثة بالزيت، الاستجابة لحالات الحيوانات والنباتات البرية الملوثة بالزيت، دعم الصيادين في الاستجابة للانسكاب النفطي، إدارة نفايات الانسكاب النفطي)</p> <p>د. إدارة النفايات</p> <p>هـ. أنشطة المراقبة والرصد</p> <p>و. اتفاقية ماريول (المرفق الأول، المرفق الثاني، المرفق الثالث، المرفق الرابع)</p> <p>ز. الدروس التدريبية النموذجية للمنظمة البحرية الدولية بشأن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء</p> <p>ح. الدروس التدريبية النموذجية للمنظمة البحرية الدولية بشأن التنفيذ من قبل دولة العلم</p>	1.2 بناء القدرات/التعاون التقني

				ط. الدروس التدريبية النموذجية بشأن مساعدة الحيوانات والنباتات البرية الملوثة بالزيت (EUROWA) (مستجيب مبتدى، مستجيب متقدم، مستجيب مختص، مدير، مدير فرع مركز حياة برية).
مرتفع	يُحدد لاحقاً	100%	نسبة الأطراف المتعاقدة الحاضرة	1.2.2 حضور ورش العمل والندوات والدورات التدريبية التي يقدمها المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط ووكالة السلامة البحرية الأوروبية والشبكات القائمة الأخرى التي تتناول موضوعات أخرى، على سبيل المثال: أ. الاقتصاد الدائري وتدبير الاستهلاك والإنتاج المستدامين المطبقة على النقل البحري والأعمال البحرية الرئيسية بما في ذلك الترفيه (المتعة والتسليية، أعمال الرحلات البحرية؛ حصاد المواد الخام (النفط والغاز والتعدين البحري وصيد الأسماك)؛ الخدمات اللوجستية (شحن المواد الغذائية والطاقة والحاويات والمواد السائبة)؛ والبنية التحتية (العبارات، الشحن المحلي، الموانئ).
مرتفع	يُحدد لاحقاً	يُعلن عن السنة لاحقاً	تطوير التدريب	1.2.3 تطوير وتنفيذ تدريبات متعددة القطاعات وتخطيط للطوارئ، في حالة حدوث تلوث كيميائي في البحر، لمقرري السياسات والمواطنين والمتطوعين والمستجيبين على الشاطئ وسلطات الموانئ (بالتعاون مع الصناعة الكيميائية).
مرتفع	يُحدد لاحقاً	100%	نسبة الأطراف المتعاقدة المدركة للخدمات المقدمة	1.2.4 زيادة الوعي واستخدام الخدمات التي تقدمها وكالة السلامة البحرية الأوروبية (إذا لزم الأمر)، لدعم نقل الاتفاقيات الدولية وتنفيذها وإنفاذها بعد التصديق عليها، بما في ذلك مخطط المراجعة للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية في إطار مشروع التعاون الأوروبي-المتوسطي بشأن السلامة البحرية ومنع التلوث من السفن، بما في ذلك: أ. إنفاذ وتنفيذ التشريعات الدولية والأوروبية المتعلقة بالبيئة ب. خدمات رصد الأرض التي طورتها وقدمتها وكالة السلامة البحرية الأوروبية ج. خدمات نظام تسيير الطائرة عن بعد (RPAS) الذي طورته وكالة السلامة البحرية الأوروبية لمساعدة عمليات المراقبة البحرية لدعم السلطات المشاركة في رصد التلوث والانبعثات البحرية؛ د. خدمات مكافحة التلوث التي تقدمها وكالة السلامة البحرية الأوروبية
مرتفع	يُحدد لاحقاً	يُعلن عن السنة لاحقاً	تطوير منصة التعلم الإلكتروني	1.2.5 تطوير منصة للتعلم الإلكتروني بشأن الوقاية من التلوث البحري والتأهب ومكافحته
مرتفع	يُحدد لاحقاً	يُعلن العدد لاحقاً	عدد وحدات المساعدة المتوسطة	1.2.6 تعزيز عدد وحدات المساعدة المتوسطة التابعة للمركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط بإنشاء شبكة ضمن وحدة المساعدة المتوسطة والأطراف المتعاقدة من خلال المركز
مرتفع	يُحدد لاحقاً	1 كل سنة	عدد التدريبات الوطنية الشاملة عدد تدريبات التواصل	1.3.1 تنظيم تدريبات وطنية سنوية/كل سنتين (قياسي، عملية محاكاة، عمليات تواصل) لاختبار قدرات الاستجابة الوطنية، والتعاون والمساعدة المتبادلة بين الأطراف المتعاقدة، ووحدة المساعدة
				1.3 العمليات

		1 كل سنة 1 كل سنتين	عدد عمليات المحاكاة	المتوسطة التابعة للمركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، وخدمات الاستجابة للتلوث التابعة لوكالة السلامة البحرية الأوروبية (عند الاقتضاء)، وتدريبات القطاع الخاص، إلخ.
مرتفع	يُحدد لاحقاً	1 لكل منطقة دون إقليمية كل 2 سنة 1 كل سنة	عدد التمارين والتدريبات عدد التدريبات الشاملة وعمليات المحاكاة على المستوى الدولي	1.3.2 تنظيم تدريبات دون إقليمية/إقليمية/دولية لاختبار ترتيبات التعاون
مرتفع	يُحدد لاحقاً	يُعلن عن السنة لاحقاً 1 برنامج 1 تمرين	التطوير والتنفيذ الناجح للعمليات عدد برامج التدريب التي تم استخلاصها لتعكس الدروس المحددة عدد التدريبات التي تم فيها التعامل مع الدروس المحددة مسبقاً بنهج جديدة	1.3.3 تطوير وتنفيذ عمليات استخلاص للدروس التي تم اكتسابها خلال الحوادث والتدريبات الحقيقية ودمج المتابعة في التمرينات ذات الصلة والتدريبات اللاحقة
مرتفع	يُحدد لاحقاً	يُعلن عن السنة لاحقاً	وضع مبادئ توجيهية وتمارين وتدريبات بشأن الإدارة المتكاملة لحوادث التلوث البحري	1.3.4 وضع إطار لإدارة متكاملة شاملة لحوادث التلوث البحري تمكّن من التأهب المنسق و عملية الاستجابة البحرية والبرية، بما في ذلك الاستجابة للحياة البرية الملوثة بالنفط، على المستوى الوطني وفي التعاون على مستوى المنطقة
مرتفع	يُحدد لاحقاً	1 عملية مراقبة جوية في السنة انخفاض عدد السفن المحتجزة بنسبة 50%	عدد عمليات المراقبة الجوية عدد السفن المحتجزة	1.3.5 وضع أنظمة وإجراءات للرصد والمراقبة الوطنية ودون الإقليمية بما في ذلك عمليات المراقبة الجوية الفردية أو المنسقة للتفريغ غير المشروع للسفن المسبب للتلوث في البحر الأبيض المتوسط (OSCAR-MED) في المياه الخاضعة للولاية القضائية للأطراف المتعاقدة، إذا وافقت على ذلك، وإبلاغ النتائج إلى اجتماع نظام معلومات الشبكة المتوسطية لمسؤولي إنفاذ القانون؛
مرتفع	يُحدد لاحقاً	100%	نسبة الأطراف المتعاقدة المدركة للخدمات المقدمة	1.3.6 زيادة الوعي وتسهيل استخدام خدمات رصد الأرض وخدمات نظام تسيير الطائرة عن بعد التي طورتها وقدمتها وكالة السلامة البحرية الأوروبية

مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة المدركة للخدمات المقدمة	1.3.7 تسهيل استخدام تطبيق وكالة السلامة البحرية الأوروبية البحري كمنصة لتبادل معلومات نظام تحديد الهوية الآلي التي تشاركها الدول المشاركة في نظام تحديد الهوية الآلي في منطقة البحر الأبيض المتوسط MAREE	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	5000 كل سنة	عدد حملات التفتّد المنقّدة	1.3.8 تنظيم ومتابعة تحليل حملات التفتّد المكثّفة لأوجه القصور المتعلقة باتفاقية ماربول	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	5% كل سنة 1 كل سنة	نسبة انخفاض حالات احتجاز السفن عدد عمليات التحليل المنقّدة	1.3.9 الاستفادة من البيانات التي تم جمعها تحت مظلة قاعدة بيانات THETIS-MeD لإنتاج إحصائيات مفيدة فيما يتعلق بأوجه القصور المتعلقة باتفاقية ماربول.	
المؤسسات					
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100 %100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها أنظمة وطنية راسخة ومحدّثة نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها خطة طوارئ وطنية محدّثة ومعتمدة	1.4.1 تعزيز قدرة الدول الساحلية الفردية على الاستجابة بكفاءة لحوادث التلوث البحري في البحر وعلى الشواطئ من خلال إنشاء وتحديث نظام وطني للاستجابة للتلوث البحري، وتطوير وتحديث خطة طوارئ وطنية (NCP) واتفاقات تشغيلية وخطط طوارئ دون إقليمية.	1.4 الحوكمة
متوسط	يُحدد لاحقاً	80% على الأقل 3 على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها خطة طوارئ دون إقليمية سارية المفعول عدد خطط الطوارئ دون الإقليمية المترابطة تشغيلياً، وأنشطة التأزر المحددة والمنقّدة	1.4.2 إنشاء شبكة تشغيلية لخطط الطوارئ دون الإقليمية (SCP)، وتحديد وتنفيذ أنشطة التأزر بين تلك الخطط	
متوسط	يُحدد لاحقاً	3 على الأقل	عدد خطط الطوارئ دون الإقليمية التي تتناول مسائل منع التلوث	1.4.3 تمديد ولاية خطط الطوارئ دون الإقليمية التي تتناول منع التلوث الناجم عن السفن	
متوسط	يُحدد لاحقاً	يُعلن عن السنة لاحقاً	تاريخ الإنشاء الرسمي	1.4.4 إعداد طرائق لإمكانية إنشاء وتشغيل "الصندوق الأزرق" الإقليمي، بما في ذلك ما يتعلق بالحوكمة والتمويل	

مرتفع	يُحدد لاحقاً	80% على الأقل لكل صك	النسبة المئوية من الأطراف المتعاقدة التي صادقت ونقلت وأدخلت حيز التنفيذ: (a) بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 (b) اتفاقية ماريبول i. المرفق الأول ii. المرفق الثاني iii. المرفق الثالث iv. المرفق الرابع (c) اتفاقية التأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي (d) بروتوكول OPRC-HNS (e) اتفاقية CLC (f) اتفاقية BUNKER (g) اتفاقية الصندوق لعام 1992 (h) بروتوكول المواد الخطرة والضرارة لعام 2010	1.5 التصديق/النقل
مرتفع	يُحدد لاحقاً	100% على الأقل	النسبة المئوية من الأطراف المتعاقدة التي وضعت المخطط ونفذت تدابير تصحيحية لمعالجة الفجوات التي تم تحديدها	1.6 التنفيذ
مرتفع	يُحدد لاحقاً	80% على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها إطار قانوني مطبق	1.7 الإنفاذ
مرتفع	يُحدد لاحقاً	80% على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تستخدم التقرير	1.7.2 استخدام التقرير المشترك للكشف عن التلوث النفطي البحري/التحقيق بشأنه
مرتفع	يُحدد لاحقاً	80% على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تطبق الحد الأدنى المشترك للغرامات	1.7.3 تطبيق معايير للحد الأدنى المشترك للغرامات لكل جريمة منصوص عليها في المرفق الأول والثاني والثالث والرابع من اتفاقية ماريبول (دون المساس بالحق السيادي لكل دولة في تحديد مستوى الغرامات للانتهاكات التي تحدث ضمن ولايتها القضائية)
مرتفع	يُحدد لاحقاً	80% على الأقل لكل صك	النسبة المئوية من الأطراف المتعاقدة التي صادقت ونقلت وأدخلت حيز التنفيذ: (a) بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 (b) اتفاقية ماريبول i. المرفق الأول ii. المرفق الثاني iii. المرفق الثالث iv. المرفق الرابع (c) اتفاقية التأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي (d) بروتوكول OPRC-HNS (e) اتفاقية CLC (f) اتفاقية BUNKER (g) اتفاقية الصندوق لعام 1992 (h) بروتوكول المواد الخطرة والضرارة لعام 2010	1.5.1 التصديق على الصك القانوني التالي وتنفيذه، لضمان تحويله إلى قانون وطني، والتعاون لضمان الامتثال الكامل لأحكامه: أ. البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط في حالات الطوارئ لعام 2002 ب. الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول) ومرفقاتها الأولى والثاني والثالث والرابع. ج. اتفاقية التأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي (اتفاقية OPRC 90) د. بروتوكول الاستعداد والتصدي والتعاون لمواجهة حوادث التلوث بالمواد الخطرة والضرارة لعام 2000 (بروتوكول OPRC-HNS 2000) هـ. الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1992 (CLC) و. الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001 (اتفاقية BUNKER) ز. الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1992 (اتفاقية الصندوق لعام 1992) ح. بروتوكول عام 2010 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضرارة بحراً لعام 1996 (بروتوكول عام 2010 لاتفاقية المواد الخطرة والضرارة). (لم يدخل حيز التنفيذ)

مرتفع	يُحدد لاحقاً	يُعلن المبلغ لاحقاً	المبلغ الذي تم تحصيله من الغرامات	1.7.4 إعداد طرائق لإمكانية إنشاء وتشغيل "الصندوق الأزرق" الإقليمي، بما في ذلك ما يتعلق بالحكومة والتمويل (انظر الفقرة 1.4.4)	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	1 كل سنة	عدد الاجتماعات	1.7.5 تحسين فعالية مذكرة التفاهم (MoU) بشأن الرقابة على السفن من قِبل دولة الميناء (PSC) في منطقة البحر الأبيض المتوسط (مذكرة تفاهم البحر الأبيض المتوسط) وتسهيل التعاون بين مذكرة تفاهم باريس ومذكرة تفاهم البحر الأبيض المتوسط	
					البنية التحتية
مرتفع	يُحدد لاحقاً		<p>أ. بالنسبة للنفايات الزيتية:</p> <p>(1) نسبة الموانئ الرئيسية التي وضعت تدابير لجمع ومعالجة والتخلص من الماء المتجمع في قاع السفينة والمخلفات الزيتية ومياه الصابورة غير النظيفة؛</p> <p>(2) نسبة الموانئ الرئيسية التي لديها تدابير معمول بها لجمع ومعالجة والتخلص من الماء المتجمع في قاع السفينة والمخلفات الزيتية ومياه الصابورة غير النظيفة؛</p> <p>ب. بالنسبة للمواد السائلة الضارة:</p> <p>(1) نسبة الموانئ الرئيسية التي تتعامل مع المواد السائلة الضارة والتي وضعت تدابير لجمعها ومعالجتها والتخلص منها؛</p> <p>(2) نسبة الموانئ الرئيسية التي تتعامل مع المواد السائلة الضارة والتي لديها تدابير معمول بها لجمعها ومعالجتها والتخلص منها؛</p> <p>ج. بالنسبة لمياه المجاري:</p> <p>1. نسبة الموانئ الرئيسية التي وضعت</p>	<p>1.8.1 توفير مرافق استلام كافية في موانئ البحر الأبيض المتوسط، وإتاحة استخدامها بمجرد توفرها مقابل رسوم يجب أن تكون معقولة ولا ينبغي أن تكون بمثابة عقبة أمام السفن التي تستخدمها للتخلص من:</p> <p>(a) النفايات الزيتية</p> <p>(b) المواد السائلة الضارة</p> <p>(c) مياه المجاري</p>	1.8 مرافق الاستلام في الموانئ

			تدابير لجمع ومعالجة مياه المجاري؛ 2. نسبة الموانئ الرئيسية التي لديها تدابير معمول بها لجمع ومعالجة مياه المجاري؛ %100 %100		
مرتفع	يُحدد لاحقاً	بعد الموافقة على الوثائق ذات الصلة في المنظمة البحرية الدولية	تطوير تقنيات الاستجابة المشتركة مع الأطراف المتعاقدة	1.9.1 متابعة التطور الدولي بشأن تقنيات الاستجابة البديلة لانسكابات الوقود البديل وتقديم الإرشادات اللازمة للأطراف المتعاقدة وبناء قدراتها	1.9 الطاقة البديلة/التقنيات الجديدة
مرتفع	يُحدد لاحقاً	80% على الأقل 80% على الأقل 80% على الأقل 100%	نسبة الأطراف المتعاقدة التي أجرت عمليات تقييم وطنية بشأن قدرات الاستجابة نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها قدرات كافية لمواجهة حوادث التلوث بالزيت نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها قدرات كافية لمواجهة حوادث التلوث بالمواد الخطرة والضارة نسبة الأطراف المتعاقدة المساهمة في مجموعة المعدات	1.10.1 امتلاك والحفاظ على قدرات كافية لمواجهة حوادث التلوث بالزيت/المواد الخطرة والضارة (سواءً في الموارد البشرية أو المعدات)	1.10 وسائل الاستجابة
منخفض	يُحدد لاحقاً	يُعلن عن السنة لاحقاً	إنشاء المجموعة	1.10.2 إنشاء مجموعة من وسائل مواجهة حوادث التلوث بالزيوت والمواد الخطرة والضارة على المستويين دون الإقليمي والإقليمي	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة المدركة للخدمات المقدمة	1.10.3 رفع مستوى الوعي بخدمات وكالة السلامة البحرية الأوروبية للاستجابة للتلوث المتوفرة في البحر الأبيض المتوسط	

مرتفع	يُحدد لاحقاً	50% على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها قدرات كافية للمراقبة والرصد	1.11.1 امتلاك والحفاظ على قدرات كافية للمراقبة والرصد	1.11 وسائل المراقبة/الرصد
		%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها إمكانية الوصول إلى شبكة البحار النظيفة CleanSeaNet		
متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة المدركة للخدمات المقدمة	1.11.2 زيادة الوعي بشأن خدمات رصد الأرض التي طورتها وقدمتها وكالة السلامة البحرية الأوروبية وبشأن خدمات نظام تسيير الطائفة عن بعد الذي توفره	
متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة المدركة للخدمات المقدمة	1.11.3 زيادة الوعي بخدمات مراقبة الحركة القائمة على نظام تحديد الهوية الآلي التي تقدمها وكالة السلامة البحرية الأوروبية (مثل واجهة المستخدم الرسومية للنظام الإيكولوجي الذي يوفره نظام SafeSeaNet و جهات التعاون الإقليمي (مثل خادم نظام تحديد الهوية الآلي الإقليمي المتوسطي (MAREΣ)).	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها إمكانية الوصول للنظام المشترك	1.11.4 إنشاء نظام اتصالات طوارئ مشترك لمنطقة البحر الأبيض المتوسط بأكملها	
					تبادل المعلومات والمعارف
متوسط	يُحدد لاحقاً		عدد المبادئ التوجيهية التي تمت مراجعتها/أو تحديثها	1.12.1 تعزيز ونشر ومراجعة التوصيات والمبادئ والمبادئ التوجيهية الحالية، لتطوير توصيات جديدة تهدف إلى تسهيل تنفيذ بروتوكول المنع والطوارئ لعام 2002 من اتفاقية ماريبول (المرفق الأول والثاني والثالث والرابع)، اتفاقية التآهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي، بروتوكول الاستعداد والتصدي والتعاون لمواجهة حوادث التلوث بالمواد الخطرة والضارة، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، بروتوكول المواد الخطرة والضارة لعام 2010	1.12 المعايير/المبادئ التوجيهية
			يتم تحديدها من خلال فريق العمل التقني المعني بالبحر الأبيض المتوسط		
			يتم تحديدها من خلال فريق العمل التقني المعني بالبحر الأبيض المتوسط		
			عدد مرات تنزيل المبادئ التوجيهية سنوياً		

متوسط	يُحدد لاحقاً	يُعلن عن السنة لاحقاً	وضع المبادئ التوجيهية للبيانات/تضمين الفصل المخصص	1.12.2 دراسة المبادئ التوجيهية لدعم الدولة المضيفة الإقليمية (بدلاً من ذلك، يمكن تضمين فصل مخصص في "دليل البحر الأبيض المتوسط بشأن التعاون والمساعدة المتبادلة")	
متوسط	يُحدد لاحقاً	100%	نسبة الأطراف المتعاقدة التي طبقت هذه المبادئ التوجيهية	<p>1.12.3 تطبيق المبادئ التوجيهية الحالية والجديدة، وخصوصاً:</p> <p>أ. دليل مكافحة التلوث البحري العرَضِي في البحر الأبيض المتوسط. (المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، 2000)</p> <p>ب. المبادئ التوجيهية لاستخدام عوامل التثبيث لمكافحة التلوث الزيتي في البحر في منطقة البحر الأبيض المتوسط (المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، 2000)</p> <p>ج. المبادئ التوجيهية بشأن تقييم حالة السواحل الملوثة بالزيت في منطقة البحر الأبيض المتوسط (المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، 2009)</p> <p>د. المبادئ التوجيهية بشأن إدارة نفايات الانسكاب النفطي في منطقة البحر الأبيض المتوسط (المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، 2012)</p> <p>هـ. أهمية صحيفة بيانات السلامة المادية (المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، 2001)</p> <p>و. معدات الحماية الشخصية وأجهزة المراقبة لحالات لطوارئ الكيمائية البحرية (المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، 2003)</p> <p>ز. نظرية وممارسة استخدام الرغوة في مواجهة حوادث انسكاب المواد الكيميائية (المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، 1992)</p> <p>ح. مخاطر التسربات الغازية الناتجة عن الحوادث البحرية (المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، 2018)</p> <p>ط. دليل عملي لمواجهة حوادث انسكاب المواد الكيميائية البحرية (المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، 2000)</p> <p>ي. دليل البحر المتوسط حول التعاون والمساعدة المتبادلة في مواجهة حوادث التلوث البحري (المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، 2018)</p> <p>ك. دليل تقييم حالة السواحل الملوثة بالزيت (الأعمال التحضيرية لتنظيف السواحل والمناطق البرية الملوثة بالزيت، 2013)</p>	

				<p>ل. دليل تنظيف السواحل الملوثة بالزيت (الأعمال التحضيرية لتنظيف السواحل والمناطق البرية الملوثة بالزيت، 2013)</p> <p>م. دليل إدارة المتطوعين لمكافحة الانسكاب الزيتي (الأعمال التحضيرية لتنظيف السواحل والمناطق البرية الملوثة بالزيت، 2013)</p> <p>ن. دليل مواجهة حوادث تلوث الحيوانات والنباتات البرية بالزيت (الأعمال التحضيرية لتنظيف السواحل والمناطق البرية الملوثة بالزيت، 2013)</p> <p>س. دليل إدارة نفايات الانسكاب النفطي (الأعمال التحضيرية لتنظيف السواحل والمناطق البرية الملوثة بالزيت، 2016)</p> <p>ع. دليل دعم الصيادين في مواجهة حوادث انسكاب الزيت (الأعمال التحضيرية لتنظيف السواحل والمناطق البرية الملوثة بالزيت، 2016)</p> <p>ف. دليل مواجهة حوادث التلوث بالمواد الخطرة الضارة (2021) الذي سيعتمد في الاجتماع المقبل لجهات اتصال المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط</p> <p>ص. دليل بشأن تقييم مخاطر الانسكاب الزيتي وتقييم التأهب للاستجابة (طبعة 2010)</p> <p>ق. الدليل الإرشادي للمنظمة البحرية الدولية/برنامج الأمم المتحدة للبيئة بشأن تقييم وإصلاح الضرر البيئي بعد حوادث انسكاب الزيت البحري (طبعة 2009)</p> <p>ر. وثيقة توجيه بشأن تنفيذ نظام إدارة الحوادث (IMS) (طبعة 2012)</p> <p>ش. مبادئ توجيهية بشأن التشغيل الآمن لمعدات مكافحة التلوث الزيتي (2017)</p> <p>ت. مبادئ توجيهية بشأن مواجهة حوادث انسكاب الزيت في التيارات السريعة (طبعة 2013)</p> <p>ث. الإصلاح البيولوجي في حوادث انسكاب الزيت البحري (طبعة 2004)</p> <p>خ. مبادئ توجيهية بشأن إعداد خطط الطوارئ على متن السفينة لمكافحة تلوث البحار (إصدار 2010)</p> <p>ذ. المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية ومنظمة الأغذية والزراعة بشأن إدارة سلامة الأغذية البحرية أثناء الانسكابات النفطية وبعدها</p> <p>ض. دليل التلوي الكيميائي:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ القسم 1 - تقييم المشكلات وترتيبات الاستجابة (طبعة 1999) ○ القسم 2 - البحث عن البضائع المعبأة المفقودة في البحر واستعادتها (طبعة 2007) <p>ظ. الدليل الميداني لمواجهة حوادث انسكاب الزيت في المياه الاستوائية (طبعة 1997)</p> <p>غ. دليل بشأن تطبيق اتفاقية التأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي وبرتوكول الاستعداد والتصدي والتعاون لمواجهة حوادث التلوث بالمواد الخطرة والضارة (طبعة 2020)</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>أ. دليل مواجهة حوادث المواد الخطرة والضرارة البحرية التابع لاتفاقية بون ولجنة حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق والمركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط</p> <p>ب.ب. المبادئ التوجيهية الأخرى ذات الصلة بحسب توّفرها، إضافةً إلى أي وثائق ذات صلة تم إصدارها، بما في ذلك الدروس المستفادة من تجربة الحوادث.</p>	
متوسط	يُحدد لاحقاً	6	<p>عدد أدوات دعم القرار التي تم صيانتها وتحديثها وترقيتها</p> <p>عدد أدوات دعم القرارات التي تم تطويرها</p> <p>يُحدد لاحقاً</p>	<p>1.13.1 تحسين جودة وسرعة وفعالية عملية صنع القرار من خلال صيانة وترقية وتحديث وتطوير وربط الأدوات التقنية ببعضها وأدوات دعم القرار، بما في ذلك:</p> <p>أ. نظام تقديم التقارير عبر الإنترنت في اتفاقية برشلونة</p> <p>ب. الدراسة القطرية في المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط</p> <p>ج. نظام معلومات الشبكة المتوسطية لمسؤولي إنفاذ القانون</p> <p>د. نظام معلومات دعم القرار البحري المتكامل بشأن نقل المواد الكيميائية (MIDSIS-TROCS)</p> <p>هـ. نظام المعلومات الجغرافية المتكامل للبحر المتوسط بشأن تقييم مخاطر التلوث البحري والاستجابة له (MEDGIS-MAR)</p> <p>و. أداة دعم قرارات إدارة مخلفات تسرب النفط في البحر الأبيض المتوسط (إدارة النفايات)</p> <p>ز. نظام مشترك للتواصل وإبلاغ المعلومات في الحالات الطارئة</p> <p>ح. نظام الاتحاد الأوروبي SafeSeaNet، وهو نظام معلومات ومراقبة حركة السفن الذي يغطي المياه في الاتحاد الأوروبي وحوله</p> <p>ط. البيانات والصور من سواتل رصد الأرض (خدمات CleanSeaNet والبرنامج الأوروبي لرصد الأرض "كوبرنيكوس")</p> <p>ي. THETIS-MeD</p> <p>ك. الفريق العامل من خبراء نظام تحديد الهوية الآلي في منطقة البحر الأبيض المتوسط (MAREΣ)</p> <p>ل. النظام العالمي المتكامل للمعلومات عن النقل البحري</p>	1.13 أدوات اتخاذ القرار
مرتفع	يُحدد لاحقاً	80% على الأقل	<p>نسبة الأطراف المتعاقدة التي قامت بتحديث المعلومات الوطنية لكل أداة دعم للقرارات</p>	<p>1.13.2 تحديث المعلومات الخاصة بكل دولة حول أداة دعم القرارات الحالية والجديدة ولا سيما نظام تقديم التقارير عبر الإنترنت في اتفاقية برشلونة، والدراسة القطرية في المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، نظام معلومات الشبكة المتوسطية لمسؤولي إنفاذ القانون، نظام المعلومات الجغرافية المتكامل للبحر المتوسط بشأن تقييم</p>	

		80% على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تستخدم كل أداة من أدوات دعم القرارات	مخاطر التلوث البحري والاستجابة له، إدارة النفايات، النظام المشترك للتواصل وإبلاغ المعلومات في الحالات الطارئة.	
منخفض	يُحدد لاحقاً	2030	تاريخ الإنشاء	1.13.3 إنشاء نظام للإخطار بالميناء التالي للسفينة بشأن حالة المواد التي تحتفظ بها على متنها من ماء متجمع في قاع السفينة، ونفايات زبينية، ومخلفات مواد خطرة وضارة، ومياه مجاري، وقمامة، ومواد مستنفدة للأوزون، ومخلفات نظام تنقية غازات العادم؛	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	80% على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي أعدت تقرير عن تدبير على نظام تقديم التقارير عبر الإنترنت في اتفاقية برشلونة	1.14.1 ضمان الامتثال للالتزامات إعداد التقارير بموجب اتفاقية برشلونة وبروتوكول المنع وحالات الطوارئ لعام 2002 من خلال تدابير الإبلاغ المتخذة من خلال نظام تقديم التقارير عبر الإنترنت في اتفاقية برشلونة وقواعد بيانات إعداد التقارير المترابطة، برنامج التقييم والرصد المتكاملين، نظام المعلومات الجغرافية المتكامل للبحر المتوسط بشأن تقييم مخاطر التلوث البحري والاستجابة له، وخصوصاً: أ. جميع الحوادث؛ ب. وجود وخصائص ونطاق انسكاب النفط والمواد الخطرة والضارة؛ ج. إبلاغ جميع الأطراف المتعاقدة المحتمل تأثرهم بالحدث على الفور؛ د. مواصلة مراقبة الوضع لأطول فترة ممكنة؛ هـ. نظام تقرير التلوث البحري (التحذير من التلوث، معلومات التلوث، مرافق التلوث)؛ و. معلومات عن عمليات التفريغ غير المشروعة في نظام المعلومات الجغرافية المتكامل للبحر المتوسط بشأن تقييم مخاطر التلوث البحري والاستجابة له	1.14 التزامات الرصد وإعداد التقارير
مرتفع	يُحدد لاحقاً	80% على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تمتثل بالنظام العالمي المتكامل للمعلومات عن النقل البحري ومتطلبات إعداد التقارير الأخرى	1.14.2 الامتثال لمتطلبات تقارير المنظمة البحرية الدولية (اتفاقية سولاس، ماربول، اتفاقية OPRC-90، بروتوكول المواد الخطرة والضارة في اتفاقية OPRC) أ. نظام الإبلاغ الإلزام بموجب اتفاقية ماربول (MEPC/Circ.318) ب. مخطط تقييم حالة السفينة ج. معدات منع التلوث د. نقاط الاتصال هـ. الحوادث والأحداث البحرية و. الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء ز. معلومات عن المساعدة التي يمكن إتاحتها لدول أخرى؛ ح. نسخ عن الاتفاقات الثنائية والمتعددة	

مرتفع	يُحدد لاحقاً	80% على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي شاركت معدّاتها	1.14.3 تحديث نظام المعلومات الجغرافية المتكامل للبحر المتوسط بشأن تقييم مخاطر التلوث البحري والاستجابة له مع قائمة الجرد الوطنية لمعدّات الاستجابة	
متوسط	يُحدد لاحقاً	I	عدد أنظمة إعداد التقارير	1.14.4 زيادة تبسيط إجراءات إعداد التقارير	
متوسط	يُحدد لاحقاً	80% على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي شاركت نتائج أبحاثها	1.15.1 تقديم المساعدة للمؤسسات الإقليمية والصناعة في تحديد مجالات البحث التي توجد فيها حاجة لتعزيز أحدث تقنيات وأساليب منع التلوث البحري والتأهب والاستجابة له.	1.15 البحث والتطوير
متوسط	يُحدد لاحقاً	80% على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي شاركت نتائج أبحاثها	1.15.2 تقديم المساعدة وتشجيع المؤسسات العلمية والتقنية، وكذلك الصناعة، على المشاركة بنشاط في أنشطة وبرامج البحث والتطوير المتعلقة بمنع التلوث البحري العرّضي والتأهب والاستجابة له، وتبادل نتائج أبحاثهم بشكل منهجي مع جميع دول البحر الأبيض المتوسط الساحلية	

الهدف الاستراتيجي المشترك الثاني: تعزيز ودعم تطوير وتنفيذ حلول عالمية مبتكرة للتخفيف من تغير المناخ والاستجابة له

مجال التأثير	الإجراءات	المؤشر	الهدف	المؤسسة الداعمة ²⁴	مستوى الأولوية
الجمهور					
2.1 الشبكات	2.1.1 المشاركة الفاعلة في الفرق العاملة العالمية والإقليمية الحالية المعنية بتقليل انبعاثات غازات الدفيئة من السفن، فريق عمل المنظمة البحرية الدولية المعني بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن، ومركز التعاون في ميدان التكنولوجيا البحرية (MTCC)، وبرامج البحار الإقليمية (لجنة حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق، اتفاقية أوسبار، اتفاقية بون)	نسبة الأطراف المتعاقدة المشاركة في فرق العمل الحالية على المستويين العالمي والإقليمي	50% على الأقل	يُحدد لاحقاً	منخفض
2.2 القدرات بناء القدرات/التعاون التقني	2.2.1 رفع مستوى المعرفة قدر الإمكان في مجال الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن، من خلال تقديم المساعدة التقنية وأنشطة بناء القدرات التي تتناول: أ. التقييم السريع للانبعاثات من السفن في السياق الوطني ب. إدراج المرفق السادس لاتفاقية ماربول في القانون الوطني ج. تطوير استراتيجية وطنية للحد من الانبعاثات من السفن د. تقييم الانبعاثات من الموانئ هـ. تطوير استراتيجيات للحد من الانبعاثات من الموانئ و. تصني تدابير تحكّم مناسبة (تقنيات مكافحة) لتقليل انبعاثات الكربون الأسود من الشحن الدولي ز. الدروس التدريبية للمنظمة البحرية الدولية "تدريب المدرب" بشأن عمليات السفن ذات الكفاءة في استخدام الطاقة ح. الدروس التدريبية النموذجية 4.05 للمنظمة البحرية الدولية بشأن عمليات السفن ذات الكفاءة في استخدام الطاقة ط. برامج التدريب الأخرى ذات الصلة بشأن انبعاثات غازات الدفيئة، والمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك السفينة للطاقة، خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة ي. التنفيذ من قبل دولة العلم، والرقابة على السفن من قبل دولة الميناء (مذكرة التفاهم لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، ومذكرة تفاهم باريس)	عدد الموظفين المدربين حديثاً لكل موضوع نسبة الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء من كافة الأطراف المتعاقدة الذين سيتدربون على المرفق السادس من اتفاقية ماربول	2 موظف مدرب حديثاً لكل بلد لكل موضوع تدريب الموظفين المسؤولين عن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء من كافة الأطراف المتعاقدة الذين سيتدربون على المرفق السادس من اتفاقية ماربول	يُحدد لاحقاً	مرتفع

24 يتم إكمال العمود خلال الاجتماع الأول لمجموعة إدارة وتنفيذ الاستراتيجية المتوسطة (2021-2022)

مستوى الأولوية	المؤسسة الداعمة ²⁴	الهدف	المؤشر	الإجراءات	مجالات التأثير
				<p>ك. لائحة الاتحاد الأوروبي للمراقبة والإبلاغ والتحقق (اللائحة 757/2015 للبرلمان الأوروبي والمجلس) بشأن الرصد والإبلاغ والتحقق من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن النقل البحري</p> <p>ل. متطلبات رفع التقارير منصة THETIS للمراقبة والإبلاغ والتحقق، ما يمكن الشركات المسؤولة عن تشغيل السفن الكبيرة التي تستخدم موانئ الاتحاد الأوروبي من الإبلاغ عن مستويات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لديها بموجب اللائحة 2015/757 (EU) بشأن الرصد والإبلاغ والتحقق من ثاني أكسيد الكربون الناجم عن النقل البحري.</p>	
متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة المدركة للتقنيات والعمليات الجديدة	2.2.2 تعزيز التقنيات والعمليات لتحسين كفاءة استخدام الطاقة في القطاع البحري بناءً على خبرة مراكز التعاون في ميدان التكنولوجيا البحرية (MTCCs)	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تستفيد من هذه الخدمات	2.2.3 الاستفادة من الخدمات المتوفرة، لدعم النقل والتنفيذ والإنفاذ عقب التصديق على الاتفاقيات الدولية المقدمة في إطار مشروع التعاون الأوروبي-المتوسطي بشأن السلامة البحرية ومنع التلوث الناجم عن السفن.	
منخفض	يُحدد لاحقاً	2 على الأقل	عدد الأطراف المتعاقدة المساهمة	2.2.4 المساهمة في إمكانية إنشاء مشاريع كبرى مموله من الخارج تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية لدعم استراتيجية المنظمة البحرية الدولية الأولية بشأن الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن، مثل مشروع جرين فويج 2050 الحالي الذي تقوم به المنظمة البحرية الدولية والنرويج، ثم تنفيذ تلك المشاريع في البحر الأبيض المتوسط، حسب الاقتضاء	
متوسط	يُحدد لاحقاً	1 كل سنة	عدد الحملات	2.3.1 تنظيم حملات لرصد الانبعاثات من السفن	2.3 العمليات

				المؤسسات
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة المنفذة للاستراتيجية الأولية للمنظمة البحرية الدولية بشأن تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن" (القرار MEPC.304(72))	2.4 الحوكمة
مرتفع	يُحدد لاحقاً	تم الاعتماد	طرائق لإمكانية إنشاء وتشغيل "الصندوق الأزرق" الإقليمي، بما في ذلك ما يتعلق بالحوكمة والتمويل	2.4.2 إدراج وإنفاذ المرفق السادس من اتفاقية ماربول في سياق إعداد طرائق لإمكانية إنشاء وتشغيل "الصندوق الأزرق" الإقليمي، بما في ذلك ما يتعلق بالحوكمة والتمويل
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	النسبة المئوية من الأطراف المتعاقدة التي صادقت ونقلت وأدخلت حيز التنفيذ: المرفق السادس من اتفاقية ماربول	2.5 التصديق/النقل
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	النسبة المئوية من الأطراف المتعاقدة التي وضعت المخطط ونفذت تدابير تصحيحية لمعالجة الفجوات التي تم تحديدها	2.6 التنفيذ
		%80 على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة الملزمة بمتطلبات المرفق السادس من اتفاقية ماربول	
		%80 على الأقل	نسبة الإدارات من الأطراف المتعاقدة التي نفذت بشكل فعال جميع مسؤولياتها والتزاماتها بموجب المرفق السادس لاتفاقية ماربول	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة السفن العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط التي شُيّدت في عام 2025 لتكون أكثر كفاءة في استخدام الطاقة بنسبة 30٪ على الأقل من تلك التي تم تشييدها في عام 2014	2.6.2 الامتثال للمتطلبات التقنية والتشغيلية الإلزامية التي تنطبق على السفن التي تزيد حمولتها الإجمالية عن 400 طن، أي المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك السفينة للطاقة، المعمول به للسفن الجديدة، والذي يحدد الحد الأدنى من فعالية استهلاك الطاقة مقابل العمل المنجز (على سبيل المثال انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لكل طن/ميل) لأنواع وأحجام السفن المختلفة، وخطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة، المطبقة على جميع السفن
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%50 على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة المساهمة في المساعدة التقنية والإرشادات والمعارف المناسبة المطلوبة	2.7 الإنفاذ
			2.7.1 تحديد المساعدة التقنية المناسبة والإرشادات والمعرفة اللازمة لإعداد الإطار القانوني الوطني (اللوائح) لمقاضاة المجرمين الذين ينتهكون مضمون المرفق السادس من اتفاقية ماربول، من خلال شبكة البحر الأبيض المتوسط لمسؤولي إنفاذ القانون المتعلقة باتفاقية ماربول	

مرتفع	يُحدد لاحقاً	80% على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها إطار قانوني مُطبّق	2.7.2 وضع إطار قانوني وطني (لوائح) كأساس لمقاضاة المجرمين الذين ينتهكون المرفق السادس من اتفاقية ماريبول	
					البنية التحتية
مرتفع	يُحدد لاحقاً	100%	نسبة الموانئ الرئيسية التي وضعت تدابير لجمع ومعالجة المواد المستنفدة للأوزون ومخلفات نظام تنقية غازات العادم نسبة الموانئ الرئيسية التي لديها تدابير معمول بها لجمع ومعالجة تلك المواد والمخلفات	2.8.1 توفير مرافق استلام كافية في موانئ البحر الأبيض المتوسط، وإتاحة استخدامها بمجرد توفرها مقابل رسوم يجب أن تكون معقولة، ولا ينبغي أن تكون بمثابة عقبة أمام السفن التي تستخدمها للتخلص من المواد المستنفدة للأوزون، ومخلفات نظام تنقية غازات العادم	2.8 مرافق الاستلام في الموانئ
متوسط	يُحدد لاحقاً	100%	نسبة توفر مرافق كافية في منطقة البحر الأبيض المتوسط	2.9.1 تشجيع استخدام الوقود عديم الانبعاثات والمرافق المقدمة ذات الصلة	2.9 الطاقة البديلة/التقنيات الجديدة
متوسط	يُحدد لاحقاً	100%	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تطبق معيار الأرصفة عديمة الانبعاثات	2.9.2 تعزيز معيار الأرصفة عديمة الانبعاثات	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	100%	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها مرافق على اليابسة لإمداد السفن بالطاقة الكهربائية	2.9.3 توفير إمدادات طاقة كافية على اليابسة	
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	2.10 وسائل الاستجابة
مرتفع	يُحدد لاحقاً	100%	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها قدرات مراقبة ورصد	2.11.1 امتلاك قدرات كافية للمراقبة والرصد والحفاظ عليها، بما في ذلك، ما أمكن، الوصول إلى خدمات نظام تسيير الطائرة عن بعد	2.11 وسائل المراقبة/الرصد
					تبادل المعلومات والمعارف

متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي قامت بإنزال المبادئ التوجيهية /تم تزويدها بها	2.12.1 تعزيز ونشر ومراجعة التوصيات والمبادئ والمبادئ التوجيهية الحالية لتطوير توصيات جديدة تهدف إلى تسهيل تنفيذ المرفق السادس من اتفاقية ماريول	2.12 المعايير/المبادئ التوجيهية
متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي طبقت هذه المبادئ التوجيهية	<p>2.12.2 تطبيق المبادئ التوجيهية الحالية والجديدة وخصوصاً:</p> <p>أ. الدليل 1 من أدوات مشروع الشراكة العالمية لتعزيز فعالية استخدام قطاع النقل البحري للطاقة بشأن الانبعاثات من السفن: التقييم السريع للانبعاثات من السفن في السياق الوطني</p> <p>ب. الدليل 2 من أدوات مشروع الشراكة العالمية لتعزيز فعالية استخدام قطاع النقل البحري للطاقة بشأن الانبعاثات من السفن: إدراج المرفق السادس لاتفاقية ماريول في القانون الوطني</p> <p>ج. الدليل 3 من أدوات مشروع الشراكة العالمية لتعزيز فعالية استخدام قطاع النقل البحري للطاقة بشأن الانبعاثات من السفن: تطوير استراتيجية وطنية للحد من الانبعاثات من السفن</p> <p>د. الدليل 1 من أدوات مشروع الشراكة العالمية لتعزيز فعالية استخدام قطاع النقل البحري للطاقة بشأن الانبعاثات من الموانئ: تقييم الانبعاثات من الموانئ</p> <p>هـ. الدليل 2 من أدوات مشروع الشراكة العالمية لتعزيز فعالية استخدام قطاع النقل البحري للطاقة بشأن الانبعاثات من الموانئ: تطوير استراتيجيات للحد من الانبعاثات من الموانئ</p> <p>و. المبادئ التوجيهية لعام 2014 بشأن طريقة احتساب المؤشر التصميمي المحقق لفعالية استهلاك السفن للطاقة الذي ينطبق على السفن الجديدة، بصيغته المعدلة (القرار (MEPC.245(66)؛</p> <p>ز. المبادئ التوجيهية لعام 2016 بشأن إعداد خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة (القرار (MEPC.282(70)؛</p> <p>ح. المبادئ التوجيهية لعام 2014 بشأن المعايير وإصدار الشهادات المتعلقة بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك السفن للطاقة، بصيغته المعدلة (القرار (MEPC.254(67)؛</p> <p>ط. المبادئ التوجيهية لعام 2013 بشأن حساب الخطوط المرجعية لاستخدامها في إطار المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة (القرار (MEPC.231(65)؛</p> <p>ي. المبادئ التوجيهية لعام 2018 بشأن طريقة احتساب المؤشر التصميمي المحقق لفعالية استهلاك السفن للطاقة الذي ينطبق على السفن الجديدة (القرار (MEPC.308(73)</p>	
متوسط	يُحدد لاحقاً	يُعلن عن السنة لاحقاً	تطوير المبادئ التوجيهية	2.12.3. تطوير مبادئ توجيهية لتطبيقات الطاقة البديلة	
متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تتمتع بإمكانية الوصول إلى هذه الأدوات نسبة الأطراف المتعاقدة التي تستخدم كل أداة من أدوات دعم القرارات	2.13.1 زيادة الوعي بأية أدوات دعم للقرارات متاحة للأطراف المتعاقدة والصناعة، لا سيما الأدوات التي تم تطويرها ضمن مشروع الشراكة العالمية لتعزيز فعالية استخدام قطاع النقل البحري للطاقة ومشروع "تعزيز القدرات في مجال التخفيف من تغير المناخ في قطاع النقل البحري والشبكة العالمية لمراكز التعاون في ميدان التكنولوجيا البحرية (الشبكة البحرية العالمية)"	2.13 أدوات اتخاذ القرار

منخفض	يُحدد لاحقاً	2030	تاريخ الإنشاء	2.13.2 إنشاء نظام للإخطار بالميناء التالي للسفينة بشأن حالة المواد التي تحتفظ بها السفينة على متنها من مواد مستنفدة للأوزون، ومخلفات نظام تنقية غازات العادم؛	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي امتثلت لالتزامات إعداد التقارير الإلزامية	2.14.1 الامتثال لالتزامات إعداد التقارير الإلزامية بموجب اللائحة 22 من المرفق السادس من اتفاقية ماربول، مع الأخذ في الاعتبار الملاحظات التوجيهية على النحو المنصوص عليه في MEPC.293(71)، MEPC.292(71)، MEPC.282(70)، MEPC.320(74)	2.14 التزامات الرصد وإعداد التقارير
متوسط	يُحدد لاحقاً	%50	نسبة الأطراف المتعاقدة المشاركة في أنشطة البحث والتطوير	2.15.1 دعم البحث والتطوير لتحسين كفاءة استهلاك الطاقة في الشحن الدولي	2.15 البحث والتطوير
متوسط	يُحدد لاحقاً	%80 على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي شاركت نتائج أبحاثها	2.15.2 تقديم المساعدة للمؤسسات والصناعات الإقليمية في تحديد مجالات البحث التي توجد فيها حاجة لتحسين كفاءة استهلاك الطاقة في الشحن الدولي	
متوسط	يُحدد لاحقاً	%80 على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي شاركت نتائج أبحاثها	2.15.3 تشجيع المؤسسات العلمية والتقنية، وكذلك الصناعة، على المشاركة بنشاط في أنشطة وبرامج البحث والتطوير المتعلقة بكفاءة استهلاك الطاقة في الشحن الدولي، وتبادل نتائج أبحاثها بشكل منهجي مع جميع دول البحر الأبيض المتوسط الساحلية	
متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة المدركة لهذه الدراسات	2.15.4 تعزيز ونشر الدراسات ذات الصلة بكفاءة استهلاك الطاقة في النقل البحري الدولي، لا سيما: أ. دراسة التحكم في الانبعاثات وتدابير كفاءة استهلاك السفن للطاقة في منطقة الميناء ب. دراسة التحكم في الانبعاثات وتدابير كفاءة استهلاك السفن للطاقة في منطقة الميناء ج. دراسة تحسين استهلاك الطاقة كجزء من تنفيذ خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة د. دراسات حول جدوى واستخدام الوقود عديم الانبعاثات (مثل الهيدروجين الأخضر والأمونيا الخضراء) للشحن هـ. تقصي تدابير تحكم مناسبة (تقنيات مكافحة) لتقليل انبعاثات الكربون الأسود من الشحن الدولي و. الدراسة الثالثة التي أعدتها المنظمة البحرية الدولية بشأن انبعاثات غازات الدفيئة من السفن ز. الدراسة الرابعة التي أعدتها المنظمة البحرية الدولية بشأن انبعاثات غازات الدفيئة من السفن	
متوسط	يُحدد لاحقاً	1 تقرير مُعدّ	عدد التقارير التي أعدت بشأن تحمُّض البحار	2.15.5 تقييم مساهمة صناعة النقل البحري في تحمُّض البحار	

الهدف الاستراتيجي المشترك الثالث: الحد من الانبعاثات الهوائية من السفن ورصدها إلى مستوى غير ضار بالبيئة البحرية، أو بصحة سكان ساحل البحر الأبيض المتوسط

مجال التأثير	الإجراءات	المؤشر	الهدف	المؤسسة الداعمة ²⁵	مستوى الأولوية
الجمهور					
3.1 الشبكات	3.1.1 المشاركة الفاعلة في الفرق العاملة العالمية والإقليمية الحالية المعنية بتقليل انبعاثات غازات أكاسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين من السفن، لا سيما اللجان التقنية من الخبراء المعنية بتخفيض انبعاثات أكاسيد الكبريت/أكاسيد النيتروجين، شبكة البحر الأبيض المتوسط لمسؤولي إنفاذ القانون المتعلقة باتفاقية ماربول، فريق عمل المنظمة البحرية الدولية المعني بتخفيض انبعاثات غازات الدفينة من السفن، ومركز التعاون في ميدان التكنولوجيا البحرية، وبرامج البحار الإقليمية (لجنة حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق، اتفاقية أوسبار، اتفاقية بون)	نسبة الأطراف المتعاقدة المشاركة في فرق العمل الحالية على المستويين العالمي والإقليمي	50% على الأقل	يُحدد لاحقاً	منخفض
3.2 بناء القدرات/التعاون التقني	3.2.1 رفع مستوى المعرفة قدر الإمكان في مجال متطلبات منطقة التحكم في انبعاثات غازات أكاسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين بموجب المرفق السادس من اتفاقية ماربول من خلال توفير المساعدة التقنية وأنشطة بناء القدرات	نسبة الموظفين الحاصلين على تدريب	2موظف مدرب حديثاً لكل بلد	يُحدد لاحقاً	مرتفع
	3.2.2 رفع مستوى المعرفة قدر الإمكان في مجال متطلبات الحد من انبعاثات غازات أكاسيد الكبريت بموجب الأمر التوجيهي 2016/802 (EU) المتعلق بتخفيض الكبريت من محتوى بعض أنواع الوقود السائل والأدوات والخدمات ذات الصلة التي طورتها وكالة السلامة البحرية الأوروبية (-THETIS EU/ نظام تسيير الطائرة عن بعد) في تنفيذها	عدد الأطراف المتعاقدة التي أُطلعت على تلك المعلومات	100%	يُحدد لاحقاً	مرتفع
	3.2.3 زيادة الوعي واستخدام، عند الاقتضاء، الخدمات التي تقدمها وكالة السلامة البحرية الأوروبية لدعم النقل والتنفيذ والإنفاذ عقب التصديق على الاتفاقيات الدولية المقدمة في إطار مشروع التعاون الأوروبي-المتوسطي بشأن السلامة البحرية ومنع التلوث من السفن.	عدد الأطراف المتعاقدة التي أُطلعت على تلك المعلومات	100%	يُحدد لاحقاً	مرتفع
	3.2.4 زيادة الوعي واستخدام، عند الاقتضاء، الخدمات التي توفرها وكالة السلامة البحرية الأوروبية بهدف توسيع التعاون في مجال الأمر التوجيهي 2002/59/EC – VTMS (بصيغته المعدلة)	نسبة الأطراف المتعاقدة المدركة لهذه الخدمات	100%	يُحدد لاحقاً	مرتفع
	3.2.5 زيادة الوعي/المعرفة بشأن تحمّض البحار وتأثيره على النظم الإيكولوجية البحرية.	تعميم التقرير/التقارير بشأن أثر تحمّض البحار	تعميم 1 تقرير على الأقل على الأطراف المتعاقدة	يُحدد لاحقاً	متوسط
3.3 العمليات	3.3.1 تنظيم حملات لرصد الانبعاثات من السفن	عدد الحملات	1 كل سنة	يُحدد لاحقاً	مرتفع

²⁵ يتم إكمال العمود خلال الاجتماع الأول لمجموعة إدارة وتنفيذ الاستراتيجية المتوسطة (2021-2022)

مستوى الأولوية	المؤسسة الداعية ²⁵	الهدف	المؤشر	الإجراءات	مجالات التأثير
منخفض	يُحدد لاحقاً	2 على الأقل	عدد الأطراف المتعاقدة المساهمة	3.3.2 المساهمة في إمكانية إنشاء مشاريع كبرى مموله من الخارج تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية لدعم استراتيجية المنظمة البحرية الدولية الأولية بشأن الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن، مثل مشروع جرين فويج 2050 الحالي الذي تقوم به المنظمة البحرية الدولية والنرويج، ثم تنفيذ تلك المشاريع في البحر الأبيض المتوسط، حسب الاقتضاء	
المؤسسات					
مرتفع	يُحدد لاحقاً	تنفيذ بنسبة 100%	حالة تنفيذ القرار IG.24/8	3.4.1 دعم تنفيذ القرار IG.24/8 بشأن "خارطة طريق لمقترح التعيين المحتمل لمنطقة البحر الأبيض المتوسط ككل كمنطقة تحكم في انبعاثات أكاسيد الكبريت عملاً بالمرفق السادس من اتفاقية ماريبول، ضمن إطار عمل اتفاقية برشلونة".	3.4 الحوكمة
مرتفع	يُحدد لاحقاً	يُحدد لاحقاً	تقديم خارطة الطريق	3.4.2 الموافقة على تنفيذ خارطة طريق لمقترح التعيين المحتمل لمنطقة البحر الأبيض المتوسط ككل كمنطقة تحكم في انبعاثات أكاسيد الكبريت عملاً بالمرفق السادس من اتفاقية ماريبول، ضمن إطار عمل اتفاقية برشلونة.	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	الاعتماد	طرائق لإمكانية إنشاء وتشغيل "الصندوق الأزرق" الإقليمي، بما في ذلك ما يتعلق بالحوكمة والتمويل	3.4.3 إدراج إنفاذ المرفق السادس من اتفاقية ماريبول في سياق إعداد طرائق لإمكانية إنشاء وتشغيل "الصندوق الأزرق" الإقليمي، بما في ذلك ما يتعلق بالحوكمة والتمويل	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	النسبة المئوية من الأطراف المتعاقدة التي صادقت ونقلت وأدخلت حيز التنفيذ المرفق السادس من اتفاقية ماريبول	3.5.1 التصديق على تنفيذ المرفق السادس من اتفاقية ماريبول لضمان تحويله إلى قانون وطني، والتعاون لضمان الامتثال الكامل لأحكامه	3.5 التصديق/النقل
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	النسبة المئوية من الأطراف المتعاقدة التي وضعت المخطط ونفذت تدابير تصحيحية لمعالجة الفجوات التي تم تحديدها	3.6.1 وضع مخطط المراجعة للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، باستخدام مدونة تنفيذ الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (III Code) كميّار للمراجعة واتباع إطار وتدابير المخطط المذكور وتنفيذ تدابير تصحيح لمعالجة الفجوات التي يتم تحديدها	3.6 التنفيذ
		%100	نسبة الأطراف المتعاقدة الملزمة بمتطلبات الملحق السادس من اتفاقية ماريبول		
			نسبة الإدارات من الأطراف المتعاقدة التي نفذت بشكل فعال جميع مسؤولياتها		

مجال التأثير	الإجراءات	المؤشر	الهدف	المؤسسة الداعية ²⁵	مستوى الأولوية
			والتزاماتها بموجب المرفق السادس لاتفاقية ماربول	100	
3.7 الإنفاذ	3.7.1 وضع إطار قانوني وطني (لوائح) كأساس لمقاضاة مرتكبي التفريغ لانتهاكهم المرفق السادس من اتفاقية ماربول	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها إطار قانوني مُطبق	80% على الأقل	يُحدد لاحقاً	مرتفع
البنية التحتية					
3.8 مرافق الاستلام في الموانئ	3.8.1 توفير مرافق استلام كافية في موانئ البحر الأبيض المتوسط، وإتاحة استخدامها بمجرد توفرها مقابل رسوم يجب أن تكون معقولة ولا ينبغي أن تكون بمثابة عقبة أمام السفن التي تستخدمها للتخلص من مخلفات أجهزة تنقية الغاز.	نسبة الموانئ الرئيسية التي لديها مستوعبات النفايات اللازمة لمخلفات أجهزة تنقية الغاز	100%	يُحدد لاحقاً	مرتفع
3.9 الطاقة البديلة/التكنولوجيات الجديدة	3.9.1 توفير وقود يحتوي على نسبة منخفضة من أكاسيد الكبريت للشحن الدولي	عدد الموانئ التي توفر مرافق كافية لتزويد السفن بوقود منخفض أكاسيد الكبريت في منطقة البحر الأبيض المتوسط	مرفق واحد على الأقل في كل دولة	يُحدد لاحقاً	متوسط
	3.9.2 إنشاء مرافق تزويد السفن بالوقود البديل واستخدام الغاز الطبيعي المُسال كوقود للشحن الدولي	عدد الموانئ التي توفر مرافق كافية لتزويد السفن بالغاز الطبيعي المُسال في منطقة البحر الأبيض المتوسط	مرفق واحد على الأقل في كل دولة	يُحدد لاحقاً	متوسط
	3.9.3 توفير إمدادات طاقة كافية على اليابسة	نسبة الموانئ التي لديها مرافق على اليابسة لإمداد السفن بالطاقة الكهربائية	مرفق واحد على الأقل في كل دولة	يُحدد لاحقاً	مرتفع
3.10 وسائل الاستجابة	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق
3.11 وسائل المراقبة/الرصد	3.11.1 امتلاك قدرات كافية للمراقبة والرصد والحفاظ عليها، بما في ذلك، ما أمكن، الوصول إلى خدمات نظام تسيير الطائفة عن بعد	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها قدرات مراقبة ورصد	100%	يُحدد لاحقاً	مرتفع
	3.11.2 الاستفادة من THETIS-MED الذي يعمل كمنصة لتسجيل وتبادل المعلومات حول نتائج عمليات التحقق الفردية من الامتثال التي تقوم بها الدول الأعضاء عملاً بالأمر التوجيهي (EU) 2016/802 بشأن خفض الكبريت من محتوى الوقود البحري.	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تستخدم منصة THETIS-MED لإجراء عمليات التحليل تلك	100%	يُحدد لاحقاً	مرتفع

مستوى الأولوية	المؤسسة الداعية ²⁵	الهدف	المؤشر	الإجراءات	مجالات التأثير
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة المستفيدة من التطبيق	3.11.3 في إطار مشاريع التعاون المنفذة من وكالة السلامة البحرية الأوروبية، الاستفادة من تطبيق الوكالة البحري الذي يعمل كمنصة لتبادل معلومات نظام تحديد الهوية الآلي التي يتم مشاركتها من قبل الأطراف المتعاقدة المشاركة في خادم نظام تحديد الهوية الآلي الإقليمي المتوسطي (MAREΣ).	
تبادل المعلومات والمعارف					
متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي قامت بإنزال المبادئ التوجيهية /تم تزويدها بها	3.12.1 تعزيز ونشر ومراجعة التوصيات والمبادئ والمبادئ التوجيهية الحالية لتطوير توصيات جديدة تهدف إلى تسهيل تنفيذ المرفق السادس من اتفاقية ماربول	3.12 المعايير/المبادئ التوجيهية
متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي طبقت هذه المبادئ التوجيهية	3.12.2 تطبيق المبادئ التوجيهية الحالية والجديدة لا سيما: أ. الدليل 1 من أدوات مشروع الشراكة العالمية لتعزيز فعالية استخدام قطاع النقل البحري للطاقة بشأن الانبعاثات من السفن: التقييم السريع للانبعاثات من السفن في السياق الوطني ب. الدليل 2 من أدوات مشروع الشراكة العالمية لتعزيز فعالية استخدام قطاع النقل البحري للطاقة بشأن الانبعاثات من السفن: إدراج المرفق السادس لاتفاقية ماربول في القانون الوطني ج. الدليل 3 من أدوات مشروع الشراكة العالمية لتعزيز فعالية استخدام قطاع النقل البحري للطاقة بشأن الانبعاثات من السفن: تطوير استراتيجية وطنية للحد من الانبعاثات من السفن د. الدليل 1 من أدوات مشروع الشراكة العالمية لتعزيز فعالية استخدام قطاع النقل البحري للطاقة بشأن الانبعاثات من الموانئ: تقييم الانبعاثات من الموانئ هـ. الدليل 2 من أدوات مشروع الشراكة العالمية لتعزيز فعالية استخدام قطاع النقل البحري للطاقة بشأن الانبعاثات من الموانئ: تطوير استراتيجيات للحد من الانبعاثات من الموانئ و. المبادئ التوجيهية لعام 2015 بشأن نُظُم تنقية غازات العادم ((MEPC.259(68)) ز. المبادئ التوجيهية لعام 2019 بشأن الرقابة على السفن من قِبل دولة الميناء بموجب المادة السادسة من الفصل الثالث من اتفاقية ماربول ((MEPC.321(74)) ح. المبادئ التوجيهية لعام 2019 للتنفيذ المتسق لحد 0.5% من الكبريت بموجب المرفق السادس من اتفاقية ماربول ((MEPC.320(74))	
متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تتمتع بإمكانية الوصول إلى هذه الأدوات	3.13.1 زيادة الوعي بجميع أدوات دعم القرار المتاحة للأطراف المتعاقدة والصناعة	3.13 أدوات اتخاذ القرار

مستوى الأولوية	المؤسسة الداعمة ²⁵	الهدف	المؤشر	الإجراءات	مجال التأثير
			نسبة الأطراف المتعاقدة التي تستخدم كل أداة من أدوات دعم القرارات		
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي امتثلت لالتزامات إعداد التقارير الإلزامية	3.14.1 الامتثال لجميع التزامات إعداد التقارير الإلزامية بموجب المرفق السادس من اتفاقية ماريبول، اللائحتين 11 و18، مع التنويه بمحتوى (MEPC.320(74) و (MEPC.1/Circ.88)	3.14 التزامات الرصد وإعداد التقارير
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة لأطراف المتعاقدة التي تطبق أنظمة مراقبة في الموانئ الرئيسية في كافة أنحاء البحر الأبيض المتوسط	3.14.2 إنشاء أنظمة مراقبة في موانئها ومناطقها الساحلية	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%50	نسبة الأطراف المتعاقدة التي شاركت المعلومات ذات الصلة	3.14.3 تقديم معلومات عن الرصد والإبلاغ والتحقق من انبعاثات أكاسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين	
متوسط	يُحدد لاحقاً	%50	نسبة الأطراف المتعاقدة المشاركة في أنشطة البحث والتطوير ذات الصلة	3.15.1 تشجيع الأطراف المتعاقدة على المشاركة في البحث والتطوير والدراسات التي يتم إجراؤها على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية (داخل المنظمة البحرية الدولية)	3.15 البحث والتطوير

الهدف الاستراتيجي المشترك الرابع: منع وتقليل القمامة (وخاصة البلاستيك) التي تدخل البيئة البحرية من السفن، من أجل الحد من الآثار البيئية والصحية والاجتماعية والاقتصادية للقمامة البحرية في البحر الأبيض المتوسط

مستوى الأولوية	المؤسسة الداعمة ²⁶	الهدف	المؤشر	الإجراءات	مجالات التأثير
					الجمهور
منخفض	يُحدد لاحقاً	50% على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة المشاركة في الفرق العاملة الدولية المعنية	<p>4.1.1. المساهمة في أعمال هيئات الأمم المتحدة وكالاتها، وكذلك المحافل الدولية التي تنشط في مجال النفايات البلاستيكية البحرية الناجمة عن الشحن، ولا سيما</p> <p>أ. الفريق العامل التابع للمنظمة البحرية الدولية المعني بالنفايات البلاستيكية البحرية</p> <p>ب. منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (الفاو) من خلال الفريق العامل المخصص المشترك بين منظمة الأغذية والزراعة والمنظمة البحرية الدولية المعني بالصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم، والمسائل ذات الصلة؛ أصحاب المصلحة من القطاع الخاص (سفن الرحلات البحرية، إلخ)</p> <p>ج. فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية (GESAMP)؛</p> <p>د. الشراكة العالمية لمعالجة مشكلة النفايات البحرية (GPML)؛</p> <p>هـ. عملية الأمم المتحدة التشاركية غير الرسمية المفتوحة باب العضوية المتعلقة بالمحيطات وقانون البحار؛</p> <p>و. جمعية الأمم المتحدة للبيئة؛</p> <p>ز. فريق الخبراء التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة</p> <p>ح. الفريق التقني المعني بالنفايات البحرية التابع للتوجيه المنشئ لإطار إجراءات الجماعة الأوروبية في مجال السياسات البيئية البحرية (MSFD)</p>	4.1 الشبكات
متوسط	يُحدد لاحقاً	1 كل سنة	عدد عمليات تحديث المعلومات المقدمة	4.1.2. إتاحة المعلومات لجمعية الأمم المتحدة للبيئة من خلال المنظمة البحرية الدولية أو خطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة، حسب الاقتضاء	

²⁶ يتم إكمال العمود خلال الاجتماع الأول لمجموعة إدارة وتنفيذ الاستراتيجية المتوسطة (2021-2022)

				المؤسسات
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها القدرات على الاستجابة بكفاءة للتلوث الناجم عن النفايات البلاستيكية البحرية	4.4.1 تعزيز قدرات الدول الساحلية الفردية على الاستجابة بكفاءة للتلوث الناجم عن النفايات البلاستيكية البحرية
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي طبقت بالكامل الأحكام ذات الصلة المتعلقة بما يلي: - الخطة الإقليمية لإدارة النفايات البحرية في البحر الأبيض المتوسط، - خطة عمل المنظمة البحرية الدولية لمعالجة مشكلة النفايات البلاستيكية البحرية من السفن	4.4.2 تنفيذ إجراءات محددة لمعالجة مشكلة القمامة البلاستيكية البحرية الناجمة عن السفن في البحر الأبيض المتوسط عملاً بالخطة الإقليمية لإدارة النفايات البحرية في البحر الأبيض المتوسط، وخطة عمل المنظمة البحرية الدولية لمعالجة مشكلة النفايات البلاستيكية البحرية الناجمة عن السفن، وكذلك الخطط أو المبادرات الأخرى ذات الصلة، بما في ذلك استراتيجية المنظمة البحرية الدولية المرتقبة بشأن النفايات البلاستيكية البحرية من السفن، حسب الاقتضاء؛
متوسط	يُحدد لاحقاً	1 كل سنة	عدد الاجتماعات التي عُقدت	4.4.3 استكشاف المنظمة البحرية الدولية وخطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة للخطوات التي يمكن اتخاذها في إطار ولايات كل منهما لإقامة أوجه تآزر بهدف تعزيز التعاون والتنسيق في تنفيذ خططهم أو استراتيجياتهم بشأن النفايات البحرية من السفن وكذلك الخطط أو المبادرات الأخرى ذات الصلة.
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	النسبة المئوية من الأطراف المتعاقدة التي صادقت ونقلت وأدخلت حيز التنفيذ المرفق الخامس من اتفاقية ماريبول	4.5.1 التصديق على تنفيذ المرفق السادس من اتفاقية ماريبول لضمان تحويله إلى قانون وطني، والتعاون لضمان الامتثال الكامل لأحكامه، وحسب الاقتضاء، إجراءات خطة عمل المنظمة البحرية الدولية بشأن مشكلة النفايات البلاستيكية والجسيمات البلاستيكية الدقيقة. نقل وتنفيذ قرارات/أحكام جمعية الأمم المتحدة للبيئة ذات الصلة
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%80 على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي طبقت اللوائح الوطنية	4.5.2 تنفيذ اللوائح الوطنية التي تخول السلطات البحرية أن تطالب، إذا رأت ذلك ضرورياً، ربانة السفن بإفراغ النفايات في مرافق الاستلام المعيّنة في الميناء قبل الإبحار
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	النسبة المئوية من الأطراف المتعاقدة التي وضعت مخطط المراجعة للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية ونفذت تدابير تصحيحية لمعالجة الفجوات التي تم تحديدها	4.6.1 وضع مخطط المراجعة للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، باستخدام مدونة تنفيذ الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (III Code) كمعيار للمراجعة واتباع إطار وتدابير المخطط المذكور وتنفيذ تدابير تصحيح لمعالجة الفجوات التي يتم تحديدها

مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة الملزمة بمتطلبات الملحق الخامس من اتفاقية ماربول	4.6.2 تشجيع الأطراف المتعاقدة على تنفيذ التدابير ذات الصلة المنصوص عليها في الخطة الإقليمية لإدارة النفايات البحرية في البحر الأبيض المتوسط بما يتماشى مع الجداول الزمنية، باستخدام المبادئ التوجيهية التشغيلية بشأن توفير مرافق استلام النفايات في الموانئ وتسليم النفايات الناتجة عن السفن في البحر الأبيض المتوسط (المرفق الثالث للقرار IG.24/11) وكذلك الوثيقة التوجيهية لتحديد تطبيق الرسوم بتكاليف معقولة لاستخدام مرافق الاستقبال في الموانئ أو، عند الاقتضاء، تطبيق نظام الرسوم غير الخاصة، في البحر الأبيض المتوسط (المرفق الرابع للقرار IG.24/11)، وتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة في هذه العملية في البحر الأبيض المتوسط	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الإدارات من الأطراف المتعاقدة التي نفذت بصورة فعالة جميع مسؤولياتها والتزاماتها بموجب المرفق الخامس لاتفاقية ماربول	4.6.3 تقديم المساعدة للأطراف المتعاقدة من أجل التنفيذ الفعال لالتزامها بتوفير المرافق الكافية في الموانئ والمحطات لاستلام النفايات، عملاً باللائحة 8 من المرفق الخامس لاتفاقية ماربول	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	1 ميناء في كل دولة	عدد الموانئ التي لديها نظام "الرسوم غير الخاصة" ساري المفعول	4.6.4 استكشاف وتنفيذ (إلى أقصى حد ممكن) طرق ووسائل لفرض تكاليف معقولة على استخدام مرافق استلام النفايات في الميناء أو، عند الاقتضاء، تطبيق نظام "الرسوم غير الخاصة" (بما في ذلك الأحكام الخاصة بالنفايات التي يتم صيدها بشكل سلبى وحق التسليم).	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%80	نسبة الأطراف المتعاقدة الموقعة على المبادرة	4.6.5 تشجيع الأطراف المتعاقدة على أن تصبح أعضاء في مبادرة معدات الصيد العالمية الشبكية وعلى تعزيز الإجراءات الوطنية ضد معدات صيد السمك الشبكية، بما في ذلك تحسين أنظمة مسؤولية المنتج.	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%50	نسبة الأطراف المتعاقدة المساهمة	4.7.1 المساهمة في التطوير المحتمل لآليات المنظمة البحرية الدولية لتعزيز إنفاذ متطلبات المرفق الخامس من اتفاقية ماربول بشأن تسليم القمامة إلى مرافق الاستقبال، وتنفيذها في البحر الأبيض المتوسط؛	4.7 الإنفاذ
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%80 على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها إطار قانوني مُطبق	4.7.2 وضع إطار قانوني وطني (لوائح) كأساس لمقاضاة المجرمين الذين ينتهكون مضمون المرفق الخامس من اتفاقية ماربول	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%80 على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تطبيق الحد الأدنى المشترك للغرامات	4.7.3 تطبيق معايير للحد الأدنى المشترك للغرامات لكل جريمة منصوص عليها في الملحق الخامس من اتفاقية ماربول	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	امتثال بنسبة %100	عدد عمليات الرقابة وأوجه القصور التي تم العثور عليها والسفن المحتجزة	4.7.4 إجراء عمليات الرقابة من قبل دولة العَلَم للتأكد من أن السفن المسجلة، بما في ذلك قوارب الزهة وقوارب الصيد، تمتثل لمتطلبات المرفق الخامس وأي قواعد ولوائح وطنية؛	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	1 كل سنة	عدد عمليات الرقابة المركزة المشتركة	4.7.5 تحسين فعالية مذكورة التفاهم بشأن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء في منطقة البحر الأبيض المتوسط (مذكورة تفاهم البحر الأبيض المتوسط) وتسهيل التعاون بين مذكورة تفاهم باريس ومذكورة تفاهم البحر الأبيض المتوسط	

البنية التحتية					
مرافق الاستلام في الموانئ	4.8.1 المساهمة في تطوير أدوات المنظمة البحرية الدولية لدعم تنفيذ أطر التكلفة المرتبطة بمرافق استقبال النفايات في الموانئ، مع مراعاة الحاجة إلى عدم خلق عوائق أمام استخدام مرافق الاستقبال في الميناء، والفوائد المحتملة لحواجز التكلفة التي لا توفر رسوم إضافية على أساس الحجم، وتحديد أنواع النفايات التي يمكن تقليلها أو إعادة استخدامها أو إعادة تدويرها من خلال المخططات التي تحدد إيرادات النفايات	عدد الموانئ التي أقامت مرافق لجمع النفايات وتدابير التخلص منها؛	مرفق واحد على الأقل في كل دولة	يُحدد لاحقاً	مرتفع
توفير مرافق استلام كافية في موانئ البحر الأبيض المتوسط، وإتاحة استخدامها بمجرد توفرها مقابل رسوم يجب أن تكون معقولة ولا ينبغي أن تكون بمثابة عقبة أمام السفن التي تستخدمها للتخلص من النفايات	4.8.2 توفير مرافق استلام كافية في موانئ البحر الأبيض المتوسط، وإتاحة استخدامها بمجرد توفرها مقابل رسوم يجب أن تكون معقولة ولا ينبغي أن تكون بمثابة عقبة أمام السفن التي تستخدمها للتخلص من النفايات	نسبة الموانئ الرئيسية التي لديها تدابير معمول بها لجمع النفايات والتخلص منها؛	مرفق واحد على الأقل في كل دولة	يُحدد لاحقاً	مرتفع
التحديد المحتمل لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية الخاصة بمرافق الاستقبال في الموانئ	4.8.3 المساهمة في التحديد المحتمل لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية الخاصة بمرافق الاستقبال في الموانئ	نسبة الأطراف المتعاقدة المساهمة	%50	يُحدد لاحقاً	مرتفع
إجراء ترتيبات للجمع المنفصل للنفايات البلاستيكية من السفن، بما في ذلك معدات الصيد	4.8.4 إجراء ترتيبات للجمع المنفصل للنفايات البلاستيكية من السفن، بما في ذلك معدات الصيد	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تجري ترتيبات للجمع المنفصل	%50	يُحدد لاحقاً	مرتفع
تقديم المساعدة للأطراف المتعاقدة في إدارة النفايات البحرية التي يتم جمعها بشكل عَرَضِي أثناء أنشطة الصيد (ما يسمى "صيد القمامة") وكذلك معدات الصيد المتضررة، وتقديم المساعدة لإنجاز مرافق استقبال مناسبة في الموانئ وتحقيق التعاون بين أصحاب المصلحة	4.8.5 تقديم المساعدة للأطراف المتعاقدة في إدارة النفايات البحرية التي يتم جمعها بشكل عَرَضِي أثناء أنشطة الصيد (ما يسمى "صيد القمامة") وكذلك معدات الصيد المتضررة، وتقديم المساعدة لإنجاز مرافق استقبال مناسبة في الموانئ وتحقيق التعاون بين أصحاب المصلحة	نسبة الأطراف المتعاقدة التي طلبت المساعدة	%50	يُحدد لاحقاً	مرتفع
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق
4.9 الطاقة البديلة/التقنيات الجديدة	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق
4.10 وسائل الاستجابة	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق
4.11 وسائل المراقبة/الرصد	4.11.1 مساعدة الأطراف المتعاقدة في إنشاء أنظمة مراقبة/رصد، بما في ذلك التدابير والأنظمة في كل من الميناء وحول الساحل (المراقبة الجوية باستخدام نظام تسيير الطائرة عن بعد)	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها نظام معمول به للمراقبة/الرصد	%80 على الأقل	يُحدد لاحقاً	مرتفع
4.11.2 إجراء عمليات الرقابة على السفن من قِبل دولة الميناء/دولة العَلَم لضمان امتثال السفن والقوارب للملح الخامس من اتفاقية ماربول	4.11.2 إجراء عمليات الرقابة على السفن من قِبل دولة الميناء/دولة العَلَم لضمان امتثال السفن والقوارب للملح الخامس من اتفاقية ماربول	عدد عمليات الرقابة/الاحتجاز	عدم وجود حالات احتجاز	يُحدد لاحقاً	مرتفع

تبادل المعلومات والمعارف				
متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي قامت بإنزال/تم تزويدها بتلك المبادئ التوجيهية	4.12.1 تعزيز ونشر ومراجعة التوصيات والمبادئ والمبادئ التوجيهية الحالية لتطوير توصيات جديدة تهدف إلى تسهيل تنفيذ المرفق الخامس من اتفاقية ماربول: أ. خطة عمل المنظمة البحرية الدولية لمعالجة مشكلة النفايات البلاستيكية البحرية الناجمة عن السفن (القرار (MEPC.310(73)؛ ب. إرشادات عام 2017 لتنفيذ المرفق الخامس من اتفاقية ماربول (القرار (MEPC.295(71) ج. المبادئ التوجيهية المتعلقة بأنشطة قوارب المتعة وحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط (القرار (IG 17/9)؛ د. إرشادات تشغيلية بشأن توفير مرافق استقبال في الموانئ وتسليم النفايات الناتجة عن السفن في البحر الأبيض المتوسط (المرفق الثالث للقرار (IG.24/11)؛ هـ. وثيقة توجيهية لتحديد تطبيق الرسوم بتكاليف معقولة لاستخدام مرافق الاستقبال في الموانئ أو، عند الاقتضاء، تطبيق نظام "الرسوم غير الخاصة"، في البحر الأبيض المتوسط (المرفق الرابع للقرار (IG.24/11).
متوسط	يُحدد لاحقاً	%50	نسبة الأطراف المتعاقدة المساهمة	4.12.2 المساهمة في استعراض المنظمة البحرية الدولية لتطبيق اللافتات وخطط إدارة النفايات وحفظ سجلات النفايات في الملحق الخامس لاتفاقية ماربول في البحر الأبيض المتوسط.
متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تطبق المبادئ التوجيهية	4.12.3 دعم وتعزيز تبني المبادئ التوجيهية الطوعية لمنظمة الأغذية والزراعة بشأن رسم معدات الصيد في البحر الأبيض المتوسط
متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تطبق المبادئ التوجيهية	4.12.4 تشجيع تطبيق سلطات الموانئ ومشغلي القطاع الخاص للمبادئ التوجيهية للسياسات الإقليمية لمعالجة مشكلة المواد البلاستيكية التي تُستخدم لمرة واحدة، التي يتم تطويرها بموجب اتفاقية برشلونة.
متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تتمتع بإمكانية الوصول إلى هذه الأدوات	4.13.1 زيادة الوعي بأي أدوات لدعم القرار متاحة للأطراف المتعاقدة والصناعة
متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تستخدم كل أداة من أدوات دعم القرارات	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%100	نسبة الأطراف المتعاقدة التي امتثلت لالتزامات إعداد التقارير الإلزامية	4.14.1 الامتثال لالتزامات إعداد التقارير الإلزامية بموجب اتفاقية لندن، وبروتوكول لندن، والملحق الخامس لاتفاقية ماربول، وعلى أساس إقليمي، بروتوكول الإلقاء والإغراق، مع مراعاة محتويات MEPC.310(73)، MEPC.295(71)، MEPC.1/Circ834/Rev1

مرتفع	يُحدد لاحقاً	%50	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تطبق أنظمة مراقبة في الموانئ الرئيسية في كافة أنحاء البحر الأبيض المتوسط	4.14.2 إنشاء أنظمة رصد واحدة وموحدة في الموانئ والمناطق الساحلية فيما يتعلق ببرنامح التقييم والرصد المتكاملين التابع لخطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط/ برنامج الأمم المتحدة للبيئة	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%50	نسبة الأطراف المتعاقدة التي شاركت المعلومات ذات الصلة	4.14.3 تقديم معلومات عن الرصد وإعداد التقارير والتحقق من مستوى القمامة البلاستيكية البحرية في الموانئ وضمن المياه الساحلية وتبادل الخبرات وأفضل الممارسات؛	
متوسط	يُحدد لاحقاً	%50	نسبة الأطراف المتعاقدة التي شاركت في الدراسات ذات الصلة	4.15.1 تشجيع الأطراف المتعاقدة والمنظمات الدولية أو الإقليمية المعنية التي أجرت أي بحوث علمية متعلقة بالقمامة البحرية في البحر الأبيض المتوسط لمشاركة نتائج هذه البحوث، بما في ذلك أي معلومات عن المناطق الملوثة بالقمامة البلاستيكية البحرية الناجمة عن السفن في البحر الأبيض المتوسط.	4.15 البحث والتطوير
متوسط	يُحدد لاحقاً	%50	نسبة الأطراف المتعاقدة المساهمة	4.15.2 تشجيع الأطراف المتعاقدة على المساهمة، من خلال إجراء دراسات على المستوى الوطني، في دراسة المنظمة البحرية الدولية بشأن القمامة البلاستيكية البحرية وغيرها من الدراسات والمشاريع الإقليمية ذات النطاق الإقليمي أو دون الإقليمي، مثل الدراسات والمشاريع التي يمولها الاتحاد الأوروبي، بما في ذلك الأجسام البلاستيكية الكبيرة والجسيمات البلاستيكية الدقيقة، من جميع السفن وقوارب النزهة وقوارب الصيد	
منخفض	يُحدد لاحقاً	%50	نسبة الأطراف المتعاقدة/المنظمات الدولية المساهمة	4.15.3 دعوة الأطراف المتعاقدة والمنظمات الدولية أو الإقليمية المعنية لإجراء دراسات من أجل فهم أفضل للجسيمات البلاستيكية الدقيقة الناتجة عن السفن في البحر الأبيض المتوسط.	

الهدف الاستراتيجي المشترك الخامس: القضاء على استخدام الأنواع غير الأصلية عن طريق أنشطة الشحن

مستوى الأولوية	المؤشر	الهدف	الإجراءات	مجالات التأثير
				الجمهور
منخفض	يُحدد لاحقاً	50% على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة المشاركة في الفرق العاملة الدولية المعنية	5.1 الشبكات
مرتفع	يُحدد لاحقاً	1 موظف مدرب حديثاً لكل بلد لكل موضوع تدريب	عدد الموظفين المدربين حديثاً لكل موضوع	5.2 بناء القدرات/التعاون التقني
متوسط	يُحدد لاحقاً	2 على الأقل	عدد الأطراف المتعاقدة المساهمة	5.2.2

مستوى الأولوية	المؤسسة الداعمة ²⁷	الهدف	المؤشر	الإجراءات	مجالات التأثير
مرتفع	يُحدد لاحقاً	100%	نسبة الأطراف المتعاقدة المدركة لهذه الخدمات	5.2.3 زيادة الوعي واستخدام، عند الاقتضاء، الخدمات التي تقدمها وكالة السلامة البحرية الأوروبية لدعم النقل والتنفيذ والإنفاذ عقب التصديق على الاتفاقيات الدولية المقدمة في إطار مشروع التعاون الأوروبي-المتوسطي بشأن السلامة البحرية ومنع التلوث من السفن.	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	100%	نسبة الأطراف المتعاقدة المدركة لهذه الخدمات	5.2.4 زيادة الوعي واستخدام، عند الاقتضاء، الخدمات التي توفرها وكالة السلامة البحرية الأوروبية بهدف توسيع التعاون في مجال الأمر التوجيهي EC – VTMS/59/2002 (بصيغته المعدلة).	
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	5.3 العمليات
					المؤسسات
مرتفع	يُحدد لاحقاً	100%	نسبة الأطراف المتعاقدة التي نفذت الاستراتيجية المتوسطة	5.4.1 تنفيذ الاستراتيجية المتوسطة لإدارة مياه صابورة السفن	5.4 الحوكمة
مرتفع	يُحدد لاحقاً	100%	% الأطراف المتعاقدة التي صادقت ونقلت الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها والاتفاقية الدولية بشأن ضبط التأثيرات المؤذية لاستخدام النظم المقاومة لالتصاق الشوائب على متن السفن لعام 2001	5.5.1 التصديق على الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها والاتفاقية الدولية بشأن ضبط التأثيرات المؤذية لاستخدام النظم المقاومة لالتصاق الشوائب على متن السفن، ونقلهما	5.5 التصديق/النقل
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	5.6 التنفيذ
مرتفع	يُحدد لاحقاً	يُحدد لاحقاً	تاريخ إنشاء النظام	5.7.1 إنشاء نظام فعال لمراقبة التحقق من التقيد بالأحكام وإنفاذها في منطقة البحر الأبيض المتوسط	5.7 الإنفاذ
مرتفع	يُحدد لاحقاً	100% على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها إطار قانوني مطبق	5.7.2 وضع إطار قانوني وطني (لوائح) كأساس لمقاضاة مرتكبي التفريغ لانتهاكهم اتفاقية إدارة مياه الصابورة والاتفاقية الدولية بشأن ضبط التأثيرات المؤذية لاستخدام النظم المقاومة لالتصاق الشوائب على متن السفن	
مرتفع	يُحدد لاحقاً	80% على الأقل	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تطبيق الحد الأدنى المشترك للغرامات	5.7.3 تطبيق معايير للحد الأدنى المشترك للغرامات لكل جريمة منصوص عليها في اتفاقية إدارة مياه الصابورة والاتفاقية الدولية بشأن ضبط التأثيرات المؤذية لاستخدام النظم المقاومة لالتصاق الشوائب على متن السفن	

مجال التأثير	الإجراءات	المؤشر	الهدف	المؤسسة الداعمة ²⁷	مستوى الأولوية
	5.7.4 عمليات الرقابة من قِبل دولة العلم للتأكد من أن السفن المسجلة، بما في ذلك قوارب النزهة وقوارب الصيد، تمتثل لمتطلبات اتفاقية إدارة مياه الصابورة والاتفاقية الدولية بشأن ضبط التأثيرات المؤدية لاستخدام النظم المقاومة للتصاق الشوائب على متن السفن وأي قواعد ولوائح وطنية أخرى	عدد عمليات الرقابة وأوجه القصور التي تم العثور عليها والسفن المحتجزة	امتثال بنسبة 100%	يُحدد لاحقاً	مرتفع
	5.7.5 تحسين فعالية مذكرة تفاهم البحر الأبيض المتوسط وتسهيل التعاون بين مذكرة تفاهم باريس ومذكرة تفاهم البحر الأبيض المتوسط	عدد الاجتماعات	1 كل سنة	يُحدد لاحقاً	مرتفع
البنية التحتية					
5.8 مرافق الاستلام في الموانئ	5.8.1 توفير مرافق استلام كافية في موانئ البحر الأبيض المتوسط، وإتاحة استخدامها بمجرد توفرها مقابل رسوم يجب أن تكون معقولة ولا ينبغي أن تكون بمثابة عقبة أمام التخلص من ترسبات مياه صابورة السفن.	نسبة المرافق الرئيسية التي تمتثل فيها عمليات تنظيف أو إصلاح خزانات الصابورة لأحكام اتفاقية إدارة مياه الصابورة	100%	يُحدد لاحقاً	مرتفع
5.9 الطاقة البديلة/التقنيات الجديدة	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق
5.10 وسائل الاستجابة	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق
5.11 وسائل المراقبة/الرصد	5.11.1 الاختبار التشغيلي والسهل لمياه الصابورة في المختبرات الوطنية	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها مرافق اختبار	80%	يُحدد لاحقاً	مرتفع
	5.11.2 تطوير قاعدة بيانات للاستخدامات الجديدة لأنواع غير الأصلية المسجلة في البحر الأبيض المتوسط عن طريق مياه الصابورة	إنشاء قاعدة البيانات	يُعلن عن السنة لاحقاً	يُحدد لاحقاً	متوسط
تبادل المعلومات والمعارف					
5.12 المعايير/المبادئ التوجيهية	5.12.1 تعزيز ونشر ومراجعة التوصيات والمبادئ والمبادئ التوجيهية الحالية لتطوير أخرى جديدة تهدف إلى تسهيل تنفيذ اتفاقية إدارة مياه الصابورة والاتفاقية الدولية بشأن ضبط التأثيرات المؤدية لاستخدام النظم المقاومة للتصاق الشوائب على متن السفن والمبادئ التوجيهية بشأن التصاق الشوائب الحيوية، لا سيما (على سبيل المثال لا الحصر): أ. الإرشادات المتعلقة بالتقليص إلى الحد الأدنى من انتقال الأجناس الغازية عبر التصاق الشوائب (على الهيكل) على السفن الترفيهية (MEPC.1/Circ.792) ب. إرشادات تقييم المبادئ التوجيهية لعام 2011 بشأن ضبط وإدارة التصاق الشوائب الحيوية بالسفن للتقليل إلى أدنى حد ممكن من انتقال الأجناس المائية الغازية (MEPC.1/Circ.811) ج. المبادئ التوجيهية المتعلقة بأنشطة قوارب المتعة وحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط (القرار IG 17/9).	نسبة الأطراف المتعاقدة التي قامت بإنزال المبادئ التوجيهية /تم تزويدها بها	100%	يُحدد لاحقاً	متوسط

مستوى الأولوية	المؤسسة الداعمة ²⁷	الهدف	المؤشر	الإجراءات	مجالات التأثير
				<p>د. إدارة مياه الصابورة - إرشادات لأفضل الممارسات المتعلقة بأخذ العينات (وكالة السلامة البحرية الأوروبية 2019)</p> <p>هـ. المبادئ التوجيهية بشأن مرافق استلام الترسبات (G1) (MEPC.152(55))</p> <p>و. المبادئ التوجيهية بشأن أخذ عينات مياه الصابورة (G2) ((MEPC.173(58))</p> <p>ز. المبادئ التوجيهية بشأن التقيد المكافئ بإدارة مياه الصابورة (G3) (MEPC.123(53))</p> <p>ح. المبادئ التوجيهية لعام 2017 بشأن إدارة مياه الصابورة وإعداد خطط إدارة مياه الصابورة (G4) (MEPC.127(53))</p> <p>ط. المبادئ التوجيهية بشأن مرافق استلام مياه الصابورة (G5) (MEPC.153(55))</p> <p>ي. المبادئ التوجيهية لعام 2017 بشأن مرافق تبديل مياه الصابورة (G6) ((MEPC.288(71))</p> <p>ك. المبادئ التوجيهية بشأن تقييم المخاطر بمقتضى اللائحة أ - 4 من اتفاقية إدارة مياه الصابورة (G7) (MEPC.289(71))</p> <p>ل. المبادئ التوجيهية بشأن اعتماد نظم إدارة مياه الصابورة (G8) (MEPC.279(70))</p> <p>م. إجراءات اعتماد نظم إدارة مياه الصابورة التي تستخدم مواد نشطة (G9) (MEPC.169(57))</p> <p>ن. المبادئ التوجيهية بشأن اعتماد برامج التقنيات النموذجية لمعالجة مياه الصابورة والإشراف عليها (G10) (MEPC.140(54))</p> <p>س. المبادئ التوجيهية بشأن معايير التصميم والبناء لتبديل مياه الصابورة (G11) (MEPC.149(55))</p> <p>ع. المبادئ التوجيهية لعام 2012 بشأن التصميم والبناء لتيسير ضبط الترسبات على متن السفن (G12) (MEPC.209(63))</p> <p>ف. المبادئ التوجيهية بشأن التدابير الإضافية المتعلقة بإدارة مياه الصابورة، بما في ذلك حالات الطوارئ (G13) (MEPC.161(56))</p> <p>ص. المبادئ التوجيهية بشأن تعيين مناطق لتبديل مياه الصابورة (G14) (MEPC.151(55))</p> <p>ق. مرحلة اكتساب الخبرات المرتبطة بالاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها، (MEPC.290(71))</p> <p>ر. تنفيذ اتفاقية إدارة مياه الصابورة (MEPC.287(71))</p> <p>ش. المبادئ التوجيهية بشأن الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمقتضى الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها، (MEPC.252(67))</p> <p>ت. إبلاغ المعلومات عن نظم إدارة مياه الصابورة المعتمدة وفقاً للطراز (MEPC.228(65))</p>	

مستوى الأولوية	المؤشر	الهدف	الإجراءات	مجالات التأثير
			<p>ث. تدابير الموافقة على طرق أخرى لإدارة مياه الصابورة وفقاً للوائح ب-37 من اتفاقية إدارة مياه الصابورة ((MEPC.206(62))</p> <p>خ. تركيب أنظمة إدارة مياه الصابورة على السفن الجديدة وفقاً لتواريخ التطبيق الواردة في اتفاقية إدارة مياه الصابورة ((MEPC.188(60))</p> <p>ذ. تطبيق اتفاقية إدارة مياه الصابورة على السفن العاملة في المناطق البحرية حيث لا يمكن تبادل مياه الصابورة وفقاً لمتطلبات اللائحة ب-4.1 و-د-1، ((BWM.2/Circ.63))</p> <p>ض. الإرشادات بشأن تدابير الطوارئ بموجب اتفاقية إدارة مياه الصابورة ((BWM.2/Circ.62))</p> <p>ظ. الإرشادات بشأن النهج التي يمكن استخدامها لتعداد الكائنات القابلة للبقاء للموافقة على نُظم إدارة مياه الصابورة المعتمدة وفقاً للطراز، ((BWM.2/Circ.61))</p> <p>غ. الإرشادات المتعلقة بأفضل الممارسات في مجال نزع الطلاء المقاوم للشوائب عن السفن، بما فيه طلاء البدن المصنوع من مادة تري بوليتين ((AFS.3/Circ.3))</p> <p>أ. المبادئ التوجيهية لعام 2010 بشأن معاينة النظم المقاومة للتصاق الشوائب وإجازتها ((MEPC.195(61))</p>	
متوسط	يُحدد لاحقاً	%100	<p>5.13.1 استكشاف التفاعل المحتمل والاستفادة من أدوات دعم القرار المتاحة على المستويين المتوسطي والأوروبي، وخصوصاً:</p> <p>أ. إنشاء آلية متوسطة على شبكة الإنترنت لتبادل المعلومات على أساس الأدوات الحالية بما في ذلك الأجناس الدخيلة الغازية البحرية المتوسطة (قاعدة بيانات الأنواع الغازية الدخيلة)</p> <p>ب. استخدام تقييم المخاطر كأداة موثوقة للمساعدة في اتخاذ قرارات إدارة مياه الصابورة وفي تدابير الامتثال والرصد والإنفاذ</p>	5.13 أدوات اتخاذ القرار
مرتفع	يُحدد لاحقاً	%50	<p>5.14.1 الامتثال لالتزامات إعداد التقارير الإلزامية بموجب اتفاقية إدارة مياه الصابورة، وعلى أساس إقليمي، بموجب الاستراتيجية الإقليمية التي تتناول إدارة مياه الصابورة للسفن والأجناس الغازية (القرار IG20/11)، مع مراعاة محتويات القرارات ((MEPC.151(55))، ((MEPC.289(71))، ((MEPC.152(55))، ((MEPC.161(56))، ((MEPC.228(65))</p>	5.14 التزامات الرصد وإعداد التقارير
متوسط	يُحدد لاحقاً	يُعلن عن السنة لاحقاً	<p>5.14.2 إنشاء نظام استقصاء ورصد بيولوجي وتقييم مخاطر لموانئ البحر الأبيض المتوسط.</p>	
متوسط	يُحدد لاحقاً	%50	<p>5.15.1 المشاركة في مبادرات المنظمة البحرية الدولية والصناعة بشأن التقنيات والدراسات الجديدة على المستويين الوطني والإقليمي</p>	5.15 البحث والتطوير

الهدف الاستراتيجي المشترك السادس: تحقيق منطقة متوسطة آمنة وخالية من التلوث وتتم إدارتها بشكل جيد، مع التخطيط المكاني البحري المتكامل وتعيين مناطق خاصة يكون فيها لنشاط الشحن تأثير محدود على البحر

مجال التأثير	الإجراءات	المؤشر	الهدف	المؤسسة الداعمة ²⁸	مستوى الأولوية
الجمهور					
6.1 الشبكات	6.1.1 المشاركة بنشاط في الشبكات والمجموعات، وتعزيز التآزر بين الشبكات المعنية المتعلقة بتخطيط الحيز البحري وتعيين مناطق خاصة في البحر الأبيض المتوسط، بما في ذلك من خلال: <ul style="list-style-type: none"> أ. برنامج التدابير ذات الأولوية/ مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج التدابير ذات الأولوية بالنسبة للتدابير الأخرى المتصلة بتخطيط الحيز البحري ب. مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المشمولة بحماية خاصة للتدابير الأخرى المتصلة بالمناطق البحرية المحمية (MPAs)، المناطق المشمولة بحماية خاصة وتحظى باهتمام دول حوض البحر الأبيض المتوسط، المناطق البحرية ذات الأهمية الإيكولوجية أو البيولوجية ج. المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، للتدابير المتصلة بالمناطق الخاصة بموجب اتفاقية ماريبول، وخصوصاً المناطق البحرية بالغة الحساسية 	عدد الأنشطة المشتركة التي تم تنظيمها	تنظيم 2 نشاط على الأقل	يُحدد لاحقاً	منخفض
6.2 بناء القدرات/التعاون التقني	6.2.1 تنفيذ أنشطة التعاون التقني وبناء القدرات المستهدفة في البحر الأبيض المتوسط لمعالجة قضايا التنفيذ المتعلقة بتعيين مناطق خاصة، أي: <ul style="list-style-type: none"> أ. مناطق خاصة بموجب اتفاقية ماريبول ب. المناطق البحرية بالغة الحساسية ج. مخطط فصل حركة مرور السفن ونُظم تنظيم حركة السفن 	عدد ورش العمل/الحلقات الدراسية المنظمة على المستويين الوطني أو الإقليمي	2 أو 3	يُحدد لاحقاً	مرتفع
	6.2.2 زيادة الوعي بخدمات رسم خرائط كثافة الحركة (TDM) التي طورتها وأتاحتها وكالة السلامة البحرية الأوروبية، والتي تهدف إلى تسهيل تخطيط الحيز البحري وتعيين مناطق خاصة يكون فيها لنشاط الشحن تأثير أو لا يكون له تأثير على البيئة البحرية، واستخدامها عند الاقتضاء	نسبة الأطراف المتعاقدة المدركة للخدمات المقدمة	100%	يُحدد لاحقاً	مرتفع
6.3 العمليات	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق

مجال التأثير	الإجراءات	المؤشر	الهدف	المؤسسة الداعمة ²⁸	مستوى الأولوية	
المؤسسات						
6.4 الحوكمة	6.4.1 ضمان التنسيق مع السلطات الوطنية المختصة المعنية وبالتعاون مع الدول الساحلية المتوسطة الأخرى لتحقيق منطقة متوسطة خالية من التلوث تتم إدارتها بشكل جيد، مع تخطيط متكامل للحيز البحري وتعيين مناطق خاصة يكون فيها لنشاط الشحن البحري تأثير محدود على البيئة البحرية	نسبة الأطراف المتعاقدة التي قامت بالتنسيق مع السلطات الوطنية المختصة المعنية	%100	يُحدد لاحقاً	مرتفع	
	6.4.2 عند الاقتضاء، وحيثما كان ذلك ممكناً، ودون المساس بالحق السيادي للدول، وبالتعاون الوثيق مع السلطات الوطنية المختصة المعنية، وبالتعاون مع الدول الساحلية المتوسطة الأخرى:	حالة التقييم	إنجاز الخطط	100	يُحدد لاحقاً	مرتفع
	أ. تقييم جدوى تعيين منطقة البحر الأبيض المتوسط كمنطقة خاصة بموجب المرفق الرابع لاتفاقية ماريبول لمنع التلوث بقاذورات المجاري، وتقديم الاقتراح ذي الصلة إلى المنظمة البحرية الدولية، حسب الاقتضاء، بما في ذلك تقييم إخراج مياه الصرف ومياه الاستخدام المنزلي، ب. مواصلة تقييم جدوى تعيين مناطق معينة في البحر الأبيض المتوسط كمناطق بحرية بالغة الحساسية، وتقديم المقترحات ذات الصلة إلى المنظمة البحرية الدولية، حسب الاقتضاء، ج. تقديم مقترحات نُظم إضافية مناسبة لتنظيم حركة السفن في البحر الأبيض المتوسط إلى المنظمة البحرية الدولية، عند الضرورة، لإمكانية اعتمادها وفقاً للقانون الدولي؛ د. وضع خطط للتعامل مع السفينة المستغيثة، بما في ذلك المعدات والوسائل المناسبة، حسب الاقتضاء، وتحديد طرق الاستجابة وفقاً لطبيعة الاستغاثة والمخاطر التي تتعرض لها؛	حالة التقييم	إنجاز الخطط	عدد المقترحات	يُحدد لاحقاً	مرتفع
6.4.3 مراعاة توصيات إدارة أعمال الصون على النحو الموصوف في القرار 7.12 من الاتفاق المتعلق بحفظ الحوتيات في البحر الأسود والبحر الأبيض المتوسط والمنطقة المتاخمة من المحيط الأطلسي	نسبة الأطراف المتعاقدة التي نفذت التوصيات	%70	يُحدد لاحقاً	مرتفع		
6.5 التصديق/النقل	6.5.1 من خلال القوانين واللوائح الوطنية المناسبة والترتيبات المؤسسية، ضمان التنفيذ السليم ورصد الامتثال وإنفاذ التشريعات المحلية لتدابير المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بالمناطق البحرية بالغة الحساسية ونُظم تنظيم حركة السفن والمناطق الخاصة بموجب اتفاقية ماريبول	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها قوانين ولوائح وترتيبات مؤسسية وطنية سارية	%100	يُحدد لاحقاً	مرتفع	
	6.6.1 وضع خطة عمل وطنية لتطبيق تطوير وتنفيذ المناطق البحرية بالغة الحساسية، ونُظم تنظيم حركة السفن، والمناطق الخاصة بموجب اتفاقية ماريبول	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها خطة عمل وطنية	%100	يُحدد لاحقاً	مرتفع	
6.7 الإنفاذ	6.7.1 وضع إطار قانوني وطني (لوائح) كأساس لمقاضاة المجرمين الذين ينتهكون متطلبات تدابير تنظيم حركة السفن، والمناطق البحرية بالغة الحساسية، والمناطق الخاصة بموجب اتفاقية ماريبول	نسبة الأطراف المتعاقدة التي لديها إطار قانوني وطني مطبق	%100	يُحدد لاحقاً	مرتفع	

مجال التأثير	الإجراءات	المؤشر	الهدف	المؤسسة الداعمة ²⁸	مستوى الأولوية
	6.7.2 وضع برنامج امتثال فعال يتضمن جميع العناصر التالية: أ. رصد الامتثال من خلال إجراء عمليات الرقابة، الاستقصاءات، و/أو الفحص بشكل روتيني؛ ب. "توريات" الرصد وضبط الأمن؛ ج. تدابير إعداد التقارير والحوافز، بما في ذلك الحوافز للإبلاغ الذاتي؛ د. إجراء تحقيقات وافية في الانتهاكات المبلغ عنها أو المكتشفة بطريقة أخرى؛ هـ. نظام جزاءات مناسبة فيما يتعلق بالانتهاكات؛ و. برامج التثقيف والتوعية العامة؛ ز. التعاون والتنسيق مع الدول الأطراف الأخرى.	تم إعداد برنامج امتثال للمواعيد	يُحدد لاحقاً	يُحدد لاحقاً	مرتفع
البنية التحتية					
6.8 مرافق الاستلام في الموانئ	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق
6.9 الطاقة البديلة/التقنيات الجديدة	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق
6.10 وسائل الاستجابة	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق
6.11 وسائل المراقبة/الرصد	6.11.1 إنشاء نظام مراقبة ورصد قوي بما في ذلك تركيب خدمات حركة مرور السفن (VTS)	نسبة الأطراف المتعاقدة التي أنشأت نظاماً للمراقبة	100%	يُحدد لاحقاً	مرتفع
	6.11.2 تعزيز السلامة البحرية والأمن البحري والوقاية/ الاستجابة للتلوث البحري من خلال تعزيز التعاون في مسائل نظام تحديد الهوية الآلي والمشاركة في المشاريع المتعلقة بتبادل معلومات نظام تحديد الهوية الآلي عبر منصة MAREΣ،	نسبة الأطراف المتعاقدة المشاركة	100%	يُحدد لاحقاً	مرتفع
تبادل المعلومات والمعارف					
6.12 المعايير/المبادئ التوجيهية	6.12.1 تعزيز ونشر ومراجعة التوصيات والمبادئ والمبادئ التوجيهية الحالية لتطوير توصيات جديدة تهدف إلى تسهيل إنشاء وإدارة منطقة خاصة ونظم تنظيم حركة السفن، بما في ذلك: أ. وثيقة توجيهية للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة بخصوص تحديد وتعيين مناطق بحرية بالغة الحساسية فيما يتعلق بالمناطق المشمولة بحماية خاصة وتحظى باهتمام دول حوض البحر الأبيض المتوسط	نسبة الأطراف المتعاقدة التي قامت بإنزال المبادئ التوجيهية/تم تزويدها بها	100%	يُحدد لاحقاً	متوسط

مستوى الأولوية	المؤشر	الهدف	الإجراءات	مجال التأثير
			<p>ب. المبادئ التوجيهية المنقحة لتحديد وتعيين مناطق بحرية بالغة الحساسية (القرار (A.982(24))</p> <p>ج. إرشادات بشأن إعداد اقتراحات تتعلق بنظم تنظيم حركة السفن ونظم الإبلاغ من جانب السفن (MSC.1/Circ.1060، بصيغته المعدلة)؛</p> <p>د. تدابير تقديم المستندات التي تحتوي على اقتراحات تتعلق بنظم تنظيم حركة السفن ونظم الإبلاغ من جانب السفن (MSC.1-Circ.1608)</p> <p>هـ. المبادئ التوجيهية المنقحة بشأن خدمات حركة مرور السفن، بما في ذلك المبادئ التوجيهية بشأن توظيف مشغلي أنظمة حركة مرور السفن ومؤهلاتهم وتدريبهم ((A.857(20))</p>	
متوسط	يُحدد لاحقاً	100%	نسبة الأطراف المتعاقدة المدركة لهذه التوصيات	<p>6.12.2 النظر في التوصيات الصادرة عن "ورشة عمل مشتركة بين اللجنة الدولية لشؤون صيد الحيتان والاتحاد الدولي لحفظ الطبيعة والموارد الطبيعية والاتفاق المتعلق بحفظ الحوتيات في البحر الأسود والبحر الأبيض المتوسط والمنطقة المتاخمة من المحيط الأطلسي حول كيفية استخدام البيانات والعمليات لتحديد مناطق الثدييات البحرية المهمة (IMMAs) التي يمكن أن تساعد في تحديد المناطق ذات المخاطر العالية فيما يتعلق باصطدام السفن" (6-7 نيسان/أبريل 2019، ميسينيا، اليونان) كما هو معروض في مرفق القرار 7.12 للاتفاق المتعلق بحفظ الحوتيات، وبشكل أكثر تحديداً فيما يتعلق (1) بعملية تعيين المناطق البحرية بالغة الحساسية من قبل المنظمة البحرية الدولية على نطاق يشمل مناطق الثدييات البحرية المهمة في شمال غرب البحر الأبيض المتوسط والمنحدر والأحواض الصلبة المعتمدة، بالإضافة للتعيين المحتمل للممر الإسباني، (2) تدابير الحد من المخاطر في الخندق اليوناني.</p>
متوسط	يُحدد لاحقاً	100%	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تتمتع بإمكانية الوصول إلى هذه الأدوات	6.13 أدوات اتخاذ القرار
		100%	نسبة الأطراف المتعاقدة التي تستخدم كل أداة من أدوات دعم القرارات	
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	6.14 التزامات الرصد وإعداد التقارير
متوسط	يُحدد لاحقاً	1 دراسة على الأقل/يُحدد لاحقاً	عدد الدراسات التي أجرتها الأطراف المتعاقدة المهمة	6.15 البحث والتطوير
			6.15.1 إجراء الدراسات المطلوبة لتقديمها إلى المنظمة البحرية الدولية التي تتناول جميع المعايير لتعيين منطقة معينة باعتبارها منطقة بحرية بالغة الحساسية ومنطقة خاصة بموجب اتفاقية ماربول	

الهدف الاستراتيجي المشترك السابع: تحديد وفهم القضايا الناشئة بشكل جماعي المتعلقة بالتلوث من السفن في البحر الأبيض المتوسط، وتحديد الإجراءات المطلوبة لمعالجة تلك القضايا

مستوى الأولوية	المؤسسة الداعية ²⁹	الهدف	المؤشر	الإجراءات	مجالات التأثير
					الجمهور
منخفض	يُحدد لاحقاً	50%	نسبة الأطراف المتعاقدة المشاركة بفاعلية في الشبكات المتعلقة بقضايا ناشئة محددة على وجه التحديد	7.1.1 تحديد الشبكة المعنية لكل قضية عند ظهورها، والمشاركة النشطة في الشبكة المذكورة بشأن القضية المحددة	7.1 الشبكات
مرتفع	يُحدد لاحقاً	عدد مناسب من الموظفين ليتم تدريبهم	عدد الموظفين الذين خضعوا للتدريب لكل قضية ناشئة	7.2.1 تحديد الاحتياجات التدريبية، ثم تنفيذها، فيما يتعلق بالقضايا الناشئة عند ظهورها	7.2 بناء القدرات/التعاون التقني
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	7.3 العمليات
					المؤسسات
مرتفع	يُحدد لاحقاً	نقاش كل عام	عدد النقاشات التي عُقدت بشأن القضايا المحتملة الجديدة والناشئة	7.4.1 تضمين مناقشة "القضايا الجديدة والناشئة" كبنء في جدول أعمال متواتر البنوء في اجتماع الاستراتيجية المتوسطة (2021-2022)	7.4 الحوكمة
متوسط	يُحدد لاحقاً	حسب الاقتضاء	عدد المقترحات المقدمة	7.4.2 تقديم مقترحات لإدراج قضايا ناشئة جديدة لتقييم الحاجة إلى استراتيجية وخطة عمل منقحتين في اجتماع الاستراتيجية المتوسطة (2021-2022)	
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	7.5 التصديق/النقل
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	7.6 التنفيذ
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	7.7 الإنفاذ
					البنية التحتية
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	7.8 مرافق الاستلام في الموانئ

²⁹ يتم إكمال العمود خلال الاجتماع الأول لمجموعة إدارة وتنفيذ الاستراتيجية المتوسطة (2021-2022)

مستوى الأولوية	المؤسسة الداعمة ²⁹	الهدف	المؤشر	الإجراءات	مجالات التأثير
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	7.9 الطاقة البديلة/التكنولوجيات الجديدة
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	7.10 وسائل الاستجابة
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	7.11 وسائل المراقبة/الرصد
					تبادل المعلومات والمعارف
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	7.12 المعايير/المبادئ التوجيهية
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	7.13 أدوات اتخاذ القرار
لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	7.14 التزامات الرصد وإعداد التقارير
متوسط	يُحدد لاحقاً	%50	عدد الأطراف المتعاقدة المشاركة	7.4.1 تقديم الدعم والمشاركة في مبادرات البحث والتطوير لتحقيق في القضايا الجديدة والناشئة المتعلقة بالتلوث الناجم عن السفن في البحر الأبيض المتوسط	7.15 البحث والتطوير