



UNEP(DEC)/MED IG.16/10
30 September 2005

30 سبتمبر (أيلول) 2005
النسخة العربية

خطة العمل المتوسطة (MAP)



الدورة العادية الرابعة عشرة للأطراف المتعاقدة
في إطار اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر
الأبيض المتوسط والبروتوكولات الملحقة بها
بورتوروز (سلوفينيا)، 8 - 11 نوفمبر (تشرين الثاني) 2005

الإستراتيجية الإقليمية
للوّقاية من التلوّث البحري الناجم عن السفن
ومكافحته

الإستراتيجية الإقليمية للوّاية من التلوّث البحري الناجم عن السفن ومكافحته

1. بيان مهمّة مركز REMPEC

تتمثّل مهمّة المركز الإقليمي لمكافحة التلوّث البحري الطارئ في البحر المتوسّط (REMPEC) في مساعدة البلدان المتوسطة الساحلية على تنفيذ البروتوكول المتعلّق بالوقاية من التلوّث الناجم عن السفن، وفي حالات الطوارئ مكافحة التلوّث في البحر المتوسّط (بروتوكول الوقاية والطوارئ)، وذلك بالعمل على:

- دعم قدرات البلدان الساحلية في منطقة البحر المتوسّط بهدف الوقاية من تلوّث البيئة البحرية وضمان تطبيق فعّال للإطار القانوني الدولي ذي الصلّة واحترامه، ومكافحة/ إزالة تلوّث البيئة البحرية،
- النهوض بالتعاون الإقليمي في مجال الوقاية وتيسير التعاون بين البلدان المتوسطة الساحلية قصد مكافحة حوادث التلوّث البحري،
- مساعدة الدول المتوسطة الساحلية، التي تطلب ذلك، على بناء قدراتها الوطنية لمكافحة حوادث التلوّث البحري وتيسير تبادل المعلومات والتعاون التكنولوجي والتدريب،
- وتوفير إطار لتبادل المعلومات حول المسائل العملية والفنية والعلمية والقانونية والمالية، والنهوض بالحوار الهادف إلى القيام بعمل منسّق في المستوى الوطني والإقليمي والدولي قصد تطبيق البروتوكول.

وبهدف إنجاز هذه المهمة، تُعرّف الأطراف المتعاقدة في إطار اتفاقية برشلونة أهدافَ REMPEC ووظائفه كالتالي:

2. السيناريوهات الراهنة والمستقبلية للصناعة البحرية ومنطقة البحر المتوسّط

لقد وُضعت الإستراتيجية والأهداف العامّة والنوعيّة أخذاً بالاعتبار إطار منظومة برشلونة القانونية والمالية والمؤسسية، بما في ذلك على وجه الخصوص أحكام بروتوكول الوقاية ومكافحة تلوّث البحر المتوسّط في حالات الطوارئ وأهداف (REMPEC) ووظائفه باعتباره المركز الإقليمي الموكول له تنفيذ البروتوكول المذكور. كما أنّ الإستراتيجية وُضعت في إطار السيناريوهات الراهنة والمستقبلية التي تميّز الصناعة البحرية والبحر المتوسّط، ومنها بالخصوص:

- تزايد دور خدمات الشحن في عالم قد ازداد ترابطاً في ظلّ العولمة وما ينتج عن ذلك من حاجة إلى مزيد ضمان احترام معايير الشحن القصوى بمزيد التفاعل في المستوى الدولي والإقليمي وشبه الإقليمي والوطني،
- التطوّر المتوقع لحركة الملاحة في المتوسّط، وبالتحديد في نطاق ما يسمّى شبكة النقل الأورومتوسطية،
- الانشغال المتزايد لدى الرأي العام إزاء تأثير أنشطة الشحن الدولية على الحياة البشرية في البحر وعلى البيئة البحرية،
- التطوّرات السياسية الأخيرة في منطقة البحر المتوسّط، بما في ذلك على وجه التحديد توسّع الاتحاد الأوروبي باتجاه الجنوب،

]] والتطورات الأخيرة والمتوقعة في المستويين الدولي والإقليمي المتصلة بتنظيم الشحن والتي تقتضي مقاربات جديدة لحماية البيئة البحرية المتوسطة، وتتطلب بالذات اعتماد مقارنة مشتركة لمسألة حماية البيئة البحرية في المنطقة والتي يُعدّ مركز REMPEC من روادها.

3. الأهداف العامة

يمكن حصر الأهداف العامة للإستراتيجية في ثلاث، وذلك أخذاً بالاعتبار بيان مهمة REMPEC وإطار منظومة برشلونة القانوني والمالي والمؤسسي، بما في ذلك على وجه التحديد أحكام بروتوكول الوقاية والطوارئ، والسيناريوهات الراهنة والمستقبلية التي تميّز الصناعة البحرية ومنطقة المتوسط. وهذه الأهداف الثلاث هي التالية:

- الوقاية من التلوث الناجم عن السفن،
- الوقاية من الحوادث البحرية،
- والجاهزية لمكافحة حوادث التلوث الكبرى.

ويصف الباب الرابع الأهداف النوعية التي من شأنها، إن تحققت، أن تستجيب إلى الأهداف العامة كما وردت أعلاه. وقد وُضعت بالنسبة إلى كلّ هدف نوعي بعض الأهداف التفصيلية التي ستعتمد كمعايير تدلّ على توفّق (أو عدم توفّق) الأطراف المتعاقدة إلى تحقيق الأهداف. وسيكون دور مركز REMPEC، كما كان الشأن منذ إنشائه، بالأساس دور الرافد لمعاوضة جهود الأطراف المتعاقدة الرامية إلى الرفع من قدراتها الوطنية وتيسير سبل التعاون الإقليمي أو شبه الإقليمي.

وقد وُضعت أهداف التنفيذ في شكل جدولتي ووردت في الملحق رقم 1. ومن البديهي أنّ هذه الأهداف لا يمكن تحقيقها كلّها على الفور، ولذلك يوجد جدول زمني تقريبي (أي روزنامة تقريبية) لتنفيذ الإستراتيجية في الملحق رقم 2.

ومن المتوقع أن يوجد توافق بين عدّة مجالات من الأنشطة الواردة في الأهداف النوعية وبعض مكونات خطة عمل المتوسط (MAP)، كما هو الحال بالنسبة إلى منظمات إقليمية أخرى ذات العلاقة والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (EMSA). وكلّما اقتضت الحاجة، يمكن أن تنشأ صلات بين عمل REMPEC وعمل مثل هذه المنظمات والهيئات.

وسيبقى تطبيق الإستراتيجية على نحو كامل وناجح رهين ثلاثة عوامل، هي:

- الإرادة السياسية للأطراف المتعاقدة،
- مدى قدرة REMPEC على الاستجابة لطلبات الأطراف المتعاقدة في مجال تنسيق الأنشطة وتنظيمها،
- ومدى توفرّ الموارد المالية المناسبة.

أمّا بالنسبة إلى العامل الأوّل حول مدى توفرّ الإرادة السياسية لدى الأطراف المتعاقدة في مجال الوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن ومكافحته، فقد تأكّد ذلك بعدّ من خلال اعتماد بروتوكول الوقاية من تلوث البحر المتوسط ومكافحته في حالات الطوارئ في جانفي (كانون الثاني) 2002. ومع ذلك، فمن الواضح أنّه توجد حاجة إلى مزيد الأنشطة العملية قصد إعطاء معنى حقيقي للالتزام السياسي والقانوني الذي يقتضيه توقيع البروتوكول. وفي عديد الحالات يكون

النقص الحاصل في مجال التطبيق ناتجا عن عدم تخصيص الموارد البشرية والمالية اللازمة لأداء المهام المطلوبة. ولكي تتحقق أهداف الإستراتيجية وغاياتها، فإنّه من الضروري أن تعمل كافة الأطراف المتعاقدة على تأمين وعي الحكومات بأهميّة القضايا التي يعالجها البروتوكول وتخصيص الموارد الكافية للقيام بالمهمّات. ولا شكّ أنّ أحداث التلوث الأخيرة ستساعد على توجيه اهتمام الحكومات نحو أهميّة معالجة مثل هذه المسائل.

وأما بالنسبة إلى العامل الثاني، فسيكون من المهمّ تمكين REMPEC من الموارد البشرية والتسهيلات الملائمة لكي يؤدي مهامّه في مساعدة الأطراف المتعاقدة على تعزيز قدراتها الوطنية وتيسير التعاون الإقليمي. فتمّة حاجة خلال العشر سنوات القادمة إلى المزيد من الموظفين بما يمكن REMPEC من أداء المهام الجديدة الموكولة إليه خلال الدورة العادية الثانية عشرة للأطراف المتعاقدة (موناكو، 2001). وقد يكون أحد الحلول إلحاق موظفين من الأطراف المتعاقدة للعمل في مركز REMPEC لفترات محدّدة (سنتين، على سبيل المثال). وستكون لمثل هذه الإلحاقات فائدة إضافية تتمثّل في تمكين الموظفين الملحقين من تعميق فهمهم ومعارفهم في مجال أنشطة مركز REMPEC.

وأما بالنسبة إلى العامل الثالث، فإنّ تنفيذ الأنشطة الواردة أسفله يقنّضي موارد مالية إضافية. ويمكن أن نتوقّع توفّر بعض الموارد من قِبَل وكالات منظمة الأمم المتحدة المختصة، مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO)، للقيام بأنشطة ستساعد في ذات الوقت على تحقيق مهامّ هذه المنظمات والهيئات. كما يمكن الحصول على دعم مالي بالنسبة إلى مشاريع واضحة المعالم تستجيب أيضا إلى أهداف الاتحاد الأوروبي بواسطة آليات التمويل المختلفة التابعة للاتحاد الأوروبي.

فعلى وجه التحديد، قد يتوفّر مجال، في إطار الشراكة الأورومتوسطية لإشراك REMPEC في تنفيذ مشاريع تهدف إلى مزيد الحدّ من الهوة بين الإطار القانوني الدولي للسلامة البحرية وحماية البيئة البحرية (الملحق رقم 3) من ناحية، والإطار التشريعي للاتحاد الأوروبي، من ناحية أخرى، قصد ضمان تطبيق متماسك وناجع ومتجانس للإطار القانوني الدولي للسلامة البحرية والوقاية من التلوّث الناجم عن السفن في البحر المتوسط. ويتضمّن الملحق رقم 3 قائمة بنشريات الاتحاد الأوروبي ذات الصلة.

1.4. المصادقة على الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة في مجال حماية البيئة البحرية

يوجد، بالإضافة إلى اتفاقية برشلونة ذاتها، عدد من الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن. ولعلّ من أبرز هذه الاتفاقيات الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن، والتي يشار إليها عادة بالعبارة المختصرة "اتفاقية MARPOL"، وملحقاتها السنّة. ويورد الملحق رقم 3 قائمة ببعض الاتفاقيات الأخرى ذات الصلة، منها خاصّة تلك المعتمدة تحت رعاية منظمة (IMO). وتبقى بعض الثغرات قائمة في ما يتصل بتصديق بعض البلدان المتوسطية على الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة. ولذلك، تقترح هذه الوثيقة على كافة البلدان المتوسطية، بغية سدّ هذه الثغرات، أن تتخذ الخطوات اللازمة، حيثما اقتضى الأمر، للتصديق على هذه الاتفاقيات وفي ذات الوقت ضمان تنفيذها وفقا للجدول الزمني الوارد أسفله. وسوف تُقدّم للبلدان المتوسطية الساحلية، عند الطلب، المشورة والمساعدة في هذا المجال.

كما أنّه من المؤكّد أنّ البلدان المتوسطية لم تصادق كلها بعدُ على الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة بالوقاية من حوادث التلوث البحري ومكافحتها، مثل OPRC 1990، وبروتوكول OPRC HNS 2000، واتفاقية التدخل 1969 وبروتوكولها لسنة 1973. ويورد الملحق رقم 3 قائمة مفصّلة بالاتفاقيات المعنية. ولكي نضمن قاعدة قانونية شاملة للوقاية من مثل هذه الحوادث في البحر المتوسّط ولإجراءات مكافحتها، فإنّ من الأهميّة بمكان أن تتخذ الدول المتوسطية الإجراءات اللازمة لضمان المصادقة على الاتفاقيات ذات الصلة وتطبيقها في المستوى الوطني. وكجزء من المهام الموكولة إليه فإنّ مركز REMPEC سيواصل مساعدة أيّ بلد يطلب مشورته في هذا المجال.

إنّ البلدان المتوسطية الساحلية، بصفتها أطرافا متعاقدة في إطار اتفاقية برشلونة، تتفق على ما يلي:

- أ) المصادقة على اتفاقية MARPOL وملحقاتها بحلول سنة 2007، وضمان تحويلها إلى تشريع وطني، والتعاون في إطار مركز REMPEC قصد ضمان الاحترام الكامل لأحكامها،
- ب) المصادقة على اتفاقيات منظمة (IMO) الأخرى ذات الصلة في أقرب الآجال، ويفضّل أن يكون ذلك بحلول سنة 2008، وضمان الاحترام الكامل لأحكامها،

تكليف الأمانة

- ج) بتوفير المشورة والمساعدة اللازمين للبلدان المتوسطية الساحلية قصد الالتزام بالآجال المحدّدة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) أعلاه.

2.4. ضمان إدارة بحرية فعّالة

إنّ تنفيذ الوثائق الدولية ذات الصلة بشكل ناجح يبقى إلى حدّ كبير رهين جعل السفن تلتزم في كلّ الأوقات بالمعايير المطلوبة. وهذا يقتضي من الدول، بطبيعة الحال، أن تكون لها إدارات بحرية فعالة وقادرة على أداء التزامات دولة العَلَم وموانئها وسواحلها طبقاً لتوصيات منظمة (IMO) وتوجيهاتها ذات الصلة.

ومن بين أبرز التزامات اتفاقية MARPOL ضرورة أن يقوم ضبّاط من الإدارات البحرية بمهمّات تفتيش دورية على السفن الحاملة رايتها والسفن الحاملة رايات بلدان أجنبية تزور موانئها للتأكد من احترامها أحكام الاتفاقية ذات الصلة. والمشكلة أنّه بالرغم من أنّ المراقبة قد يقع تنفيذها، فإنّ جودة التفتيش قد تختلف من ميناء إلى آخر ومن مفتش إلى آخر. ومع أنّ ثمة حاجة إلى زيادة عدد مهمّات التفتيش قصد التعرّف على السفن غير المستجيبة إلى المعايير، فإنّ من المهمّ بادئ ذي بدء الرفع من جودة عمليّات التفتيش تلك. وتقدّم الوثيقة أنّ تحقيق تحسين الجودة يمكن أن يتمّ بإيلاء عناية أكبر بتدريب ضباط التفتيش من البلدان المتوسطة الساحلية. وفي هذا المجال، يمكن أن يؤدّي مركز REMPEC دوراً حاسماً في تدريب ضبّاط تفتيش السفن في مجال القيام بمهمّات التفتيش ذات الصلة بالاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية، لا سيّما اتفاقية MARPOL.

إنّ الأطراف المتعاقدة تتفق على ما يلي:

- أ) أن تسعى كافة البلدان المتوسطة، بالاعتماد على خطة وطنية، إلى الرفع من أداء إداراتها البحرية وفقاً لتوصيات منظمة (IMO) وتوجيهاتها ذات الصلة،¹ وذلك بحلول سنة 2010 (ما لم تكن قامت بذلك بعد)،
- ب) أن تقوم كافة البلدان المتوسطة، في نطاق جهودها الهادفة إلى حماية البيئة البحرية، قدر الإمكان وبصفة دورية، بتقييم ذاتي لقدراتها وأدائها على تنفيذ اتفاقية MARPOL بشكل كامل باستخدام التوجيهات الواردة في قرار منظمة (IMO) ذي العلاقة والمعني بالتقييم الذاتي لأداء دولة العَلَم،² والمعني أيضاً ببرنامج التدقيق الطوعي للبلد العضو في منظمة (IMO) وقانون تنفيذ وثائق منظمة (IMO) الإلزامية، في حال اعتمادهما، ويتوقّع اعتماد البرنامج والقانون المشار إليهما خلال انعقاد الجمعية العامة لمنظمة (IMO) سنة 2005.

تكليف الأمانة

- ج) بالرفع من مستوى معارف ضباط التفتيش وخبرتهم بوضع برنامج أنشطة تدريبية، عن طريق مركز REMPEC، تتصلّ بالوثائق الدولية ذات العلاقة، لا سيّما اتفاقية MARPOL، بما يكفل تدريباً مناسباً لمفتشي السفن، وذلك ابتداء من سنة 2006،
- د) بمساعدة البلدان المتوسطة الساحلية، بطلب منها، على وضع خطط وطنية تهدف إلى الرفع من أداء إداراتها البحرية، وذلك عن طريق مركز REMPEC.

3.4. تعزيز مذكرة التفاهم (MoU) حول الجهاز الحكومي لمراقبة الموانئ (PSC) في منطقة البحر المتوسط (Mediterranean MoU)

¹ توجد بيانات مفيدة عن هذه المسألة في وثيقة IMO الصادرة بعنوان "MARPOL-How to do it".
² قرار الجمعية العامة لمنظمة IMO (A.912(22)).

لقد أبرمت، بهدف الرفع من فعالية أداء الدول المعنية لمهامّ التفتيش على السفن في إطار الاتفاقيات البحرية الدولية، بما فيها اتفاقية MARPOL، عدّة مذكرات تفاهم إقليمية من قبيل الدول المعنية بالنهوض بتعاونها الإقليمي حول هذه المسألة. فوقع اعتماد مذكرة تفاهم باريس سنة 1982 لدعم التعاون في إطار الجهاز الحكومي لمراقبة الموانئ بين البلدان الأوروبية في مرحلة أولى، تلاها في أواسط التسعينات اعتماد مذكرة تفاهم منطقة المتوسط ومقرّها الإسكندرية إضافة إلى قرار ينصّ على إقامة قاعدة بيانات حول تفتيش السفن بالمغرب الأقصى.

وتضع وثيقة الاتحاد الأوروبي التوجيهية رقم EC /21/95، التي تنصّ على إلزامية مذكرة تفاهم باريس بالنسبة إلى بلدان الاتحاد الأوروبي، نسبة التفتيش في حدود 25 بالمائة للسفن الوافدة على الموانئ الأوروبية. كما أنّها تضع نظام استهداف سفن معينة، بما في ذلك حظر دخول بعض السفن إلى الموانئ الأوروبية. أمّا مذكرة التفاهم المتوسطية فتضع نسبة التفتيش في حدود 15 بالمائة، لكنّ هذا الهدف لم يتحقق بعد، فضلا عن اختلاف سياسة الاحتجاز المعتمدة.

ولعلّ توسيع الاتحاد الأوروبي الذي نتج عنه انضمام بلدين طرف في مذكرة التفاهم المتوسطية إلى القواعد المنصوص عليها في وثيقة الاتحاد الأوروبي التوجيهية جدير بأن نؤليه ما يستحق من الأهمية. ويمكن لمركز REMPEC أن يؤدي دورا في الرفع من فعالية مذكرة التفاهم المتوسطية وتعزيز التعاون بين كلّ من مذكرة التفاهم المتوسطية ومذكرة تفاهم باريس.

وقصد تحقيق الهدف النوعي المتمثل في تعزيز مذكرة التفاهم حول الجهاز الحكومي لمراقبة الموانئ في المنطقة المتوسطية،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

- (أ) تفويض مركز REMPEC لعرض مساعدته على بلدان مذكرة التفاهم المتوسطية حول الجهاز الحكومي لمراقبة الموانئ بهدف تحسين نجاعتها وأن يتولّى، عند الطلب، تسيير التعاون بين مذكرة تفاهم باريس ومذكرة التفاهم المتوسطية،
- (ب) توفير الموارد والوسائل الضرورية لتمكين مذكرة التفاهم المتوسطية من العمل بشكل فعّال.

تكليف الأمانة

- (ج) بدعوة لجنة مذكرة التفاهم إلى المشاركة في اجتماعاتها بصفة ملاحظ، وكذلك استضافة اجتماعات اللجنة عند الإمكان،
- (د) بالمساهمة مع الجهاز الحكومي لمراقبة الموانئ في الأنشطة التدريبية التي تعنى بالقضايا البيئية، بما فيها تلك المتصلة باتفاقيات الأنظمة المضادة للارتطام وإدارة مياه التوازن كلما كان ذلك ملائما، وهذا بالتعاون مع مؤسسات تدريب مشهود لها بالمنطقة،
- (هـ) بالعمل مع مذكرات التفاهم حول الجهاز الحكومي لمراقبة الموانئ على تنظيم حملات التفتيش المركزة على الإخلالات ذات الصلة باتفاقية MARPOL وتحليل نتائجها،
- (و) وضع الطرق التي تسمح لمركز REMPEC بمساندة عمل لجنة مذكرة التفاهم ورفع التقارير إلى اجتماعات نقاط الاتصال (focal points) التابعة له.

1.4 توفير مرافق الاستقبال في الموانئ

تنصّ إحدى الأحكام الهامة لاتفاقية MARPOL، والواردة أيضا في بروتوكول الوقاية والطوارئ، على أن تُوفّر كافة البلدان الأطراف في الاتفاقية مرافق مناسبة في موانئها لأصناف المراكب الوافدة على تلك الموانئ ولمختلف أصناف النفايات وفضلات الشحن الناجمة عن السفن. ولقد ظلّ نقص مرافق الاستقبال المناسبة في موانئ المتوسط لفترة طويلة أحد أبرز شواغل المجموعة الدولية والدول المعنية في حدّ ذاتها. وقد اعتنت بهذا الموضوع عديد الدراسات ومثّلت المسألة محور مشروع "ميدا"³ الذي تولّى مركز REMPEC تنفيذه (في الفترة ما بين سنتي 2002-2004). وفي هذا الصدد يتعيّن الأخذ بعين الاعتبار لدى تنفيذ الاستراتيجية القرار المتعلق بتطبيق نتائج مشروع "ميدا" المعتمد من قبل المشاركين في الملّقى الإقليمي حول مرافق الاستقبال في الموانئ لجمع النفايات الناجمة عن السفن والمياه المستعملة في خزانات السفن والنفايات الزيتية في البحر المتوسط (مالطا، 24 - 26 نوفمبر (تشرين الثاني) 2004) الذي نظمه مركز REMPEC في إطار المشروع سابق الذكر.

وتوجد عدّة مشاكل متصلة بنقص مرافق الاستقبال المناسبة في موانئ منطقة البحر المتوسط. أولها نقص البيانات الكافية حول الشروط الفنية لتوفير مرافق استقبال مناسبة لمختلف أصناف النفايات وفضلات الشحن الناجمة عن السفن، وهو مشكل قد تعرّض له بصفة خاصّة مشروع "ميدا". وثانيها مشكل الصرف النهائي للنفايات في ظروف مناسبة من الناحية البيئية، كما يوجد بالأساس مشكل إدارة نفايات ممّا يتطلّب وضع إجراءات مناسبة بين هيئة الموانئ (التي ليست في الغالب هيئة تصرّف في النفايات) والهيئات المحلية لإدارة النفايات بمختلف أصنافها (من ذلك النفايات البلدية والشبهية، أو نفايات الزيوت والحماة التي قد تكون صالحة لتزويد معامل التكرير قصد معالجتها أو تزويد جهات تستخدمها زيوت وقود). وثالثها مسألة كلفة توفير مرافق الاستقبال وكذلك الحاجة إلى اعتماد أشياء أخرى كمبدأ "العهد على الملوّث" الذي يقتضي من السفن التي تستخدم المرافق أن تدفع مقابل ما تتلقاه من خدمات. وتنظم مذكرة الاتحاد الأوروبي التوجيهية رقم 2000/59/المفوضية الأوروبية⁴ هذه المسألة والمسائل الأخرى ذات الصلة في ما يتعلّق بالبلدان الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

وتعدّ مسألة دفع مقابل لاستخدام مرافق الاستقبال في الموانئ مسألة مهمّة في ما يتعلّق بضمان رسوم معقولة لأنّ الرسوم الباهظة جدّا قد تدفع ربابنة السفن إلى انتهاك الاتفاقية بإلقاء النفايات في البحر. ومن ناحية أخرى، فإنّ اختلاف الإجراءات من ميناء إلى آخر، بما في ذلك احتمال أن تكون رسوم إدارة النفايات في شكل تكلفة إضافية تفرض على مستخدمي مرافق الاستقبال أو أن تكون مُدرّجة في رسوم الميناء، يمكن أن تؤدي إلى التلاعب في استخدام مرافق الاستقبال، وقد تؤدي إلى مزيد إقبال أعباء إدارة النفايات بالنسبة إلى المصالح التي توفّر مثل هذه الخدمات بتكلفة أدنى. وقصد الحيلولة دون أن تصبح رسوم إدارة النفايات عاملا مشجعا على عدم استخدام مرافق الاستقبال في موانئ البحر المتوسط، ينبغي على البلدان المتوسطية الساحلية معالجة هذه المسألة.

وقصد تحقيق الهدف النوعي المتمثل في توفير مرافق استقبال في الموانئ،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

³ مشروع ميدا حول مرافق الاستقبال في الموانئ لجمع النفايات الناجمة عن السفن والمياه المستعملة في خزانات السفن ونفايات الزيوت (MED. B7.4100.97.0415.8).

⁴ مذكرة البرلمان الأوروبي التوجيهية رقم EC/59/2000 والمجلس بتاريخ 27 نوفمبر (تشرين الثاني) 2000 حول مرافق استقبال النفايات وفضلات الشحن الناجمة عن السفن.

أ) السعي، بحلول سنة 2007، إلى وضع إجراءات تتصل بكلفة استخدام مرافق الاستقبال، بما ييسر استخدامها حالما تصبح متوفرة مقابل رسوم تكون معقولة ولا تشجع على عدم استخدامها،

ب) بالنسبة إلى النفايات:

1. أن تضع كافة الموانئ الكبرى منشآت لجمع النفايات وإجراءات لصرفها بحلول سنة 2010،
2. أن تكون إجراءات جمع النفايات وصرفها بالنسبة إلى كافة الموانئ الكبرى جاهزة بحلول سنة 2010.

ج) بالنسبة إلى نفايات الزيوت:

1. أن تضع كافة الموانئ الكبرى إجراءات جمع ومعالجة وصرف المياه المستعملة في خزانات السفن ونفايات الزيوت ومياه التوازن القذرة بحلول سنة 2010،
2. أن تكون إجراءات جمع ومعالجة وصرف المياه المستعملة في خزانات السفن وفضلات الزيوت ومياه التوازن القذرة بالنسبة إلى كافة الموانئ الكبرى جاهزة بحلول سنة 2010.

د) بالنسبة إلى المواد الضارة السائلة (NLS):

1. أن تضع كافة الموانئ الكبرى التي تتداول المواد الضارة السائلة إجراءات جمع ومعالجة وصرف هذه المواد بحلول سنة 2010،
2. أن تكون إجراءات جمع ومعالجة وصرف المواد الضارة السائلة بالنسبة إلى كافة الموانئ الكبرى جاهزة بحلول سنة 2010.

هـ) بالنسبة إلى مياه الصرف الصحي:

1. أن تضع كافة الموانئ الكبرى إجراءات جمع ومعالجة مياه الصرف الصحي بحلول سنة 2010،
2. أن تكون إجراءات جمع ومعالجة مياه الصرف الصحي بالنسبة إلى كافة الموانئ الكبرى جاهزة بحلول سنة 2010.

و) بالنسبة إلى مياه التوازن والرواسب:

1. أن تضع كافة مرافئ (فرضات) البترول والمواد الكيميائية إجراءات جمع ومعالجة وصرف مياه التوازن بحلول سنة 2012،
2. أن تتخذ كافة الموانئ والمرافئ الكبرى التي يجري فيها تنظيف أو إصلاح صهاريج مياه التوازن الإجراءات اللازمة بما يمكنها من الاستجابة بحلول سنة 2012 إلى أحكام اتفاقية مياه التوازن لسنة 2004، أو بحلول أجل دخول الاتفاقية حيّز التنفيذ، أيهما كان الأسبق.

5.4. إفراغ النفايات الناجمة عن السفن

إنّ توفير مرافق الاستقبال في الموانئ ليس غاية في حدّ ذاته بل هو وسيلة لتحقيق غاية، ألا وهي الوقاية من التلوّث البحري الناجم عن الإفراغ غير المشروع. إلا أنّ بعض السفن قد تحتكم على طاقة خزن مخصصة للغرض على متن السفينة تكون كافية لإفراغ نفاياتها في ميناء آخر تتوقّف به دون خطر إفراغ غير مشروع في عرض البحر. وفي هذه الحالات فإنّه من المهمّ وضع نظام يُمكن بواسطته للميناء أن يُبلغ السلطات في ميناء توقّف السفينة الموالي بظروف خزن النفايات على متن السفينة لكي تتولّى سلطات الميناء تفتيش السفينة للتأكد من عدم حصول إفراغ غير مشروع في أثناء الرحلة.

وقد ترى سلطات الميناء في بعض الحالات أنّ الضرورة تقتضي أن تسلّم السفن نفاياتها إلى مرافق الاستقبال في الميناء قبل مغادرته. وإذن، فإنّ من المهمّ أن تكون للسلطات المعنية بالميناء الصلاحيات الوطنية المناسبة لتنفيذ مثل هذا القرار.

وقصد الاستجابة إلى الهدف النوعي المتمثل في تحسين مراقبة النفايات الناجمة عن السفن،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

- (أ) وضع نظام إبلاغ ميناء توقّف السفينة الموالي بظروف مخزونها المحمول من المياه المستعملة في خزّانات السفينة ونفايات الزيوت والفضلات، وذلك بحلول سنة 2007،
(ب) أن تنفّذ كافة البلدان المتوسطة، بحلول سنة 2010، تشريعات وطنية تخوّل للسلطات البحرية أن تطالب ربانة السفن، كلما رأت أن الأمر يقتضي ذلك، بإفراغ النفايات في مرافق استقبال معيّنة في الميناء قبل الإبحار.

6.4. تحسين رصد حوادث التلوّث ومتابعة ومراقبة الإفراغ غير المشروع

باستثناء بعض البلدان المتوسطية الساحلية التي وضعت بعدُ نظام مراقبة جويّة للمياه الخاضعة لسلطتها، يوجد نقص عامّ في مجال رصد المياه المتوسطية ومراقبتها، وهما أمران ضروريان لتطبيق اتفاقية MARPOL على نحو ناجح. ومثل هذا النقص في مجال المراقبة يسمح بإفراغ مياه الرصيف القذرة أو الأوحال الزيتية، بل وحتىّ النفايات، دون خوف من أن تُكتشف مثل هذه الأعمال، ولعله يشجّع على ذلك أصلاً. ومما يزيد الوضع سوءاً أنّه لا يوجد سوى عدد محدود من البلدان التي حدّدت، خارج مياهها الإقليمية، منطقة في نطاق ولاية سلطتها القضائية تسمح لها بتطبيق أحكام اتفاقية MARPOL.

وإذا أُريدَ لبروتوكول الوقاية من تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ ومكافحته أن يكون له أيّ معنى، فإنّه من الضروري بالنسبة إلى الأطراف المتعاقدة أن تعتمد نظاماً دورياً للمراقبة الجوية الوطنية. وقد يقع اقتسام عبء المراقبة بالسماح لطائرات بلد مجاور بالتحليق فوق المياه الخاضعة للسلطة القضائية لبلد آخر بهدف متابعة مدى مراعاة اتفاقية MARPOL. وهناك مناطق مختلفة في حوض المتوسط تبدو مهيأة لمثل هذا التعاون الإقليمي. ومع ذلك، فإنّ المراقبة الجوية لا تكتمل إلا بالدوريات البحرية بواسطة المراكب.

وبالإضافة إلى المراقبة بواسطة الطائرات ودوريات المراكب، تتمثل مراقبة البحر المتوسط بواسطة الأقمار الصناعية خياراً واعداً للرفع من مستوى اكتشاف عمليات الإفراغ غير المشروعة. ويمكن على المدى البعيد توقّع أن يتلقّى مركز REMPEC بيانات الأقمار الصناعية هذه ويقوم بمعالجتها ثمّ ينقل المعلومات حول حوادث التلوث البحري المحتملة إلى أقرب بلد ساحلي. وقصد تخفيف عبء التكلفة على ميزانية مركز REMPEC، يجب توفير الموظفين القائمين بهذا النشاط من قِبَل الأطراف المتعاقدة عن طريق إلحاقهم بمركز REMPEC بشكل دوري. وهذا من شأنه أن يحقق فائدة إضافية تتمثل في الرفع من قدرات الموظفين الملحقين وزيادة معارفهم وخبراتهم إضافة إلى تعزيز التعاون الإقليمي في هذا المجال.

وقصد الاستجابة إلى الهدف النوعي المتمثل في تحسين مراقبة عمليات الإفراغ غير المشروعة ورصدها،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

(أ) وضع أنظمة وإجراءات في مجال المراقبة والرصد، بحلول سنة 2010، بما في ذلك، وفي حدود ما هو عمليّ، المراقبة الجوية، في المياه الواقعة في نطاق الولاية القضائية للأطراف المتعاقدة، مع إبلاغ النتائج إلى الجلسات العادية لنقاط الاتصال (focal points) التابعة لـ REMPEC.

(ب) السعي إلى وضع أنظمة شبه إقليمية، بحلول سنة 2010، بما في ذلك إجراءات التحليق فوق المياه الخاضعة للسلطة القضائية لبلد مجاور، إذا ما اتفق الطرفان المعنيان على ذلك، قصد مراقبة المناطق الحساسة و/أو المناطق المهدّدة بشكل كبير في حوض البحر المتوسط.

تكليف الأمانة

(ج) بتنفيذ مشاريع رائدة في مجال مراقبة ورصد عمليات الإفراغ غير المشروعة التي تقوم بها السفن، وذلك بحلول سنة 2010،

د) وضع مذكرات تفاهم مع الوكالات أو الهيئات المعنية يؤدي بمقتضاها مركز REMPEC دور المركز المحوري بين هذه الوكالات والهيئات، من جهة، والدول الساحلية، من جهة أخرى، في ما يتعلق بحوادث تلوث بحري محتملة يقع كشفها بواسطة الأقمار الصناعية.

7.4. تحسين مستوى التطبيق ومقاواة المخالفين في ما يتعلق بالإفراغ غير المشروع⁵

⁵ إشارة إلى قرار الجمعية العامة لمنظمة IMO (A.787(19))، كما نفتحها القرار ((A.882(21)). ويجد القارئ في وثيقة منظمة IMO بعنوان "MARPOL-How to do it" معلومات مفيدة تتصل بمسائل "مقاواة الانتهاكات" و "كشف التلوث ومكافحته".

بالرغم من أنّ عديد البلدان المتوسطية قد صادقت على اتفاقية MARPOL، إلا أنّ البلدان لم تضع كلها إلى حدّ الآن إطارا تشريعيًا وطنيًا يسمح بالتطبيق الفعلي للاتفاقية وعلى وجه التحديد يُرسي إطارا شاملا يمكن من إصدار الأحكام ومقاضاة المخالفين. وما زالت بعض البلدان تحتاج حتّى إلى رفع مستوى وعي المسؤولين الحكوميين بأهمية هذه المسألة إذا رُمنّا معالجة عمليات الإفراغ غير المشروع بصفة جدّية. ورغم أنّ الموضوع شأنك، فقد أمكن إنجاز تقدّم هامّ في إطار اتفاقية Bonn و HELCOM في ما يتعلق بمعالجة هذه القضايا في بحر الشمال والبلطيق وفي منطقة المتوسط المندرجة في خطة Lyon واتفاقية RAMOGE، والمجال واسع أمام بلدان متوسطية أخرى للاستفادة من هذه التجربة.

وقصد الاستجابة إلى الهدف النوعي المتمثل في تحسين مستوى التطبيق ومقاضاة المخالفين بالنسبة إلى عمليات الإفراغ في منطقة البحر المتوسط،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

- (أ) أن تكفل كافة بلدان المتوسط، بحلول سنة 2010 على أقصى تقدير، توفر إطار قانوني وطني (تشريعات) تكون بمثابة القاعدة التي يمكن بالاعتماد عليها مقاضاة المخالفين بالنسبة إلى عمليات الإفراغ بدعوى انتهاك اتفاقية MARPOL أو أي إطار قانوني وطني متصل بتطبيقها،
- (ب) السعي إلى اعتماد أحكام قانونية وطنية، بحلول سنة 2015، قصد ضمان معاملة متساوية للمخالفين بالنسبة إلى عمليات الإفراغ في منطقة المتوسط كافة،
- (ج) أن تتبادل البيانات المجمّعة، وتيسّر قبول القرائن المجمّعة من قِبَل البلدان الأخرى، قصد ضمان مقاضاة ناجحة للمخالفين بالنسبة إلى عمليات الإفراغ، وذلك بحلول سنة 2011، مع مراعاة أحكامها القانونية الوطنية،
- (د) أن تضع، متى وحيثما أمكن ذلك ودون مسّ بحق سيادة البلدان، مناطق تحت طائلة سلطتها القضائية بما يمكن من تنفيذ اتفاقية MARPOL فيما يتعلق بمقاضاة المخالفين. ويمكن تهيئة هذه المناطق على أساس إقليمي أو شبه إقليمي، على نحو منسّق ووفقا للقانون الدولي كما هو معرّف في إطار UNCLOS،

تكليف الأمانة

- (هـ) بتنفيذ مشاريع ريادية في هذا المجال، بما في ذلك جمع مدوّنة الترتيبات القانونية والمؤسسية الوطنية وكذا نشر المعلومات في الأوساط التشريعية والقضائية من مدّعين عموميين وقضاة حول المسائل المختلفة الكفيلة بتحقيق مقاضاة ناجحة أمام المحاكم، مثل جمع البيانات وتقديم القرائن لدى المحاكم، إلخ، وذلك قصد تأمين الخبرة اللازمة في كافة بلدان المتوسط بحلول سنة 2009.

8.4. الحدّ من التلوث الناجم عن أنشطة المراكب الترفيهية

نظرا إلى التزايد الكبير الذي شهدته أنشطة المراكب الترفيهية خلال العقود الأخيرة واعتبارا للمخاطر التي يمثلها تزايد مثل هذه الحركة على البيئة والسلامة البحرية، خصّص مركز REMPEC جزءا من عمله لهذه المسألة⁶.

كما شارك المركز في العمل التحضيري لوضع وثيقة قانونية إقليمية تعنى بمنع التلوث الناجم عن أنشطة المراكب الترفيهية في البحر المتوسط بالتعاون مع معهد الحقوق الاقتصادية للبحار (INDEMER). وخلال الدورة العادية الثالثة عشرة للأطراف المتعاقدة في إطار اتفاقية برشلونة (كاتانيا، 11 - 14 نوفمبر (تشرين الثاني) 2003)، التي تلقت مسودة نصّ مكتمل، وقع النظر في المبادرة واتخذت الدورة قرارا بالمضي قدما في العمل التحضيري.

وهكذا، انعقد اجتماع خبراء البلدان حول جدوى وضع وثيقة قانونية إقليمية للوقاية من التلوث الناجم عن أنشطة المراكب الترفيهية في منطقة المتوسط، وذلك في موناكو من 8 إلى 10 ديسمبر (كانون الأول) 2004، بهدف تدارس جدوى الوثيقة المقترحة في إطار منظومة برشلونة. وعوضا عن وثيقة ملزمة قانونا، اتفق الاجتماع على جملة من المبادئ تُستخدَم إطارا يساعد مركز REMPEC على وضع توجيهات حول الوقاية من التلوث الناجم عن أنشطة المراكب الترفيهية في البحر المتوسط. ونورد في الملحق رقم 5 النصّ الكامل لهذا القرار.

وأخذا بالاعتبار لنتائج الاجتماع المذكور آنفا، وقصد الاستجابة إلى الهدف النوعي المتصل بالحدّ من المشاكل البيئية الناجمة عن المراكب الترفيهية،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

- (أ) وضع توجيهات حول منع التلوث الناجم عن أنشطة المراكب الترفيهية في البحر المتوسط، وذلك حالما تعتمد الدورة العادية الرابعة عشرة للأطراف المتعاقدة القرار المتضمّن للمبادئ التي ستؤخذ بعين الاعتبار لوضع التوجيهات المذكورة، والمزمع عقدها في نوفمبر (تشرين الثاني) 2005،
- (ب) تطبيق الأحكام الحالية ذات الصلة والواردة في اتفاقية MARPOL، وكذا التوجيهات المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه إثر اعتمادها،
- (ج) إبلاغ الأمانة بالإجراءات التي اتخذتها لتنفيذ التوجيهات المذكورة.

تكليف الأمانة

- (د) بأن تضع التوجيهات المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه، حالما تعتمد الأطراف المتعاقدة القرار المتضمّن المبادئ التي ستؤخذ بعين الاعتبار لوضع التوجيهات وبالتعاون الوثيق مع منظمة IMO،
- (هـ) بأن تعرض التوجيهات المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه، في صيغتها النهائية، على الأطراف المتعاقدة قصد اعتمادها خلال الدورة العادية الخامسة عشرة،
- (و) بأن تقوم بمساعدة البلدان المتوسطية على تطبيق أحكام اتفاقية MARPOL ذات الصلة، وكذا التوجيهات المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه إثر اعتمادها.

9.4. الحدّ من حوادث ارتطام السفن من خلال وضع أنظمة تحديد مسالك السفن

⁶ توصيات حول منع التلوث والآثار السلبية على البيئة الناشئة عن المراكب الترفيهية في البحر المتوسط (REMPEC)، 2000-2001.

لقد وُضعت بعض أنظمة تحديد مسالك السفن في منطقة المتوسط. لكن يتبين من خلال المحادثات الأولية مع بعض الأطراف المتعاقدة في إطار اتفاقية برشلونة أنه يوجد مجال لوضع أنظمة إضافية، على الأقل في المسالك الضيقة وفي مواقع المناطق الساحلية الأكثر حساسية من غيرها.

وقصد الاستجابة إلى الهدف النوعي المتمثل في الحد من حوادث ارتطام السفن من خلال وضع أنظمة إضافية،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

(أ) أن تقترح على منظمة IMO، بحلول سنة 2008، وحيثما اقتضت الحاجة، أنظمة إضافية مناسبة لتحديد المسالك في البحر المتوسط، وذلك بهدف اعتمادها بحلول سنة 2010 على أقصى تقدير، وفقا للقانون الدولي،

تكليف الأمانة

(ب) بضمان تحديد المسالك الرئيسية لسفن الشحن الناقلة للبترول وغيره من المواد الخطيرة والضارة (HNS)، وذلك بحلول سنة 2007.

توجد أنظمة مراقبة حركة الملاحة البحرية في بعض مناطق البحر المتوسط. ومع ذلك، فقد سُجّلت حوادث تمثلت في فقدان بعض البلدان الساحلية أثرَ بعض السفن التي قد تمثل خطر تلوث، ممّا يعلّل وضع أنظمة إضافية لمراقبة حركة الملاحة البحرية في منطقة المتوسط قصد تطبيق بروتوكول الوقاية من تلوث البحر المتوسط ومكافحته في حالات الطوارئ بشكل ناجح.

فعلى المستوى الأوروبي، اقتضت ضرورة المتابعة الدائمة لحركة السفن من قِبَل الاتحاد الأوروبي اعتماد مذكرة الاتحاد الأوروبي التوجيهية رقم 59/2002/المفوضية الأوروبية⁷ التي توفّر نظاماً شاملاً لمراقبة حركة السفن وتبادل المعلومات على أساس مقتضيات منظمة IMO. ونظراً إلى الحاجة إلى تحسين مراقبة السفن في البحر المتوسط، وخاصةً تلك التي تمثل خطراً على البيئة البحرية، فإنه يتعيّن على البلدان المتوسطية الساحلية إحكام استغلال الإمكانيات التي يتيحها نظام الاتحاد الأوروبي، والذي يتضمّن أيضاً مشروع "شبكة البحر الأمانة" (Safe Sea Net) قيد التنفيذ. وينبغي في هذا المجال بذل كلّ الجهد لاستجلاء الإمكانيات المتاحة في إطار آلية الشراكة الأوروبية ومتوسطة قصد بلورة وإقامة بنية تحتية للغرض.

وبالإضافة إلى تحسين مراقبة حركة السفن، يوجد مجال للنظر في الظروف التي يقع فيها نقل البترول والمواد الخطرة أو الضّارة في شكل غير معبأ باستخدام ناقلات ذات الهيكل غير المضاعف قبل التخلّي عنها وفقاً للجدول الزمني المحدّد في إطار اتفاقية MARPOL، من ذلك مثلاً نقل بعض أصناف البترول في مثل هذه الناقلات.

وقصد تحقيق الهدف النوعي المتمثّل في تحسين مراقبة حركة الملاحة البحرية في المتوسط،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

- أ) مراجعة ظروف نقل البترول وغيره من المواد الخطرة والضّارة، وبالأخصّص باستعمال الناقلات ذات الهيكل غير المضاعف، وذلك بهدف النظر في إمكانية وضع نظام متوسطي، بحلول سنة 2007، يكون مطابقاً للقوانين الدولية،
- ب) بحلول سنة 2010، تحديد المناطق الواقعة في البحر المتوسط التي يمكن فيها تحسين الملاحة البحرية من خلال وضع نظام يعتمد استخدام نظام التعرّف الآلي (AIS) مصحوباً بنظام خدمات حركة السفن (VTS) وأنظمة الإبلاغ الإلزامي عن السفن، واستكمال إجراءات الموافقة بحلول سنة 2010،
- ج) الرفع من مستوى التعاون الفني بين مراكز خدمات حركة السفن التابعة للبلدان المجاورة وتبادل المعلومات حول السفن، حسب الحاجة، باستخدام نظام التعرّف الآلي (AIS) في منطقة المراقبة المشتركة.

تكليف الأمانة

- د) بالتفاوض مع المنظمات والوكالات ذات الصلة نيابة عن الأطراف المتعاقدة، وبطلب من هذه الأطراف، في ما يتعلّق بالمساعدة المالية الدولية اللازمة لوضع النظام المشار إليه في الفقرة الفرعية (ب) أعلاه، بحلول سنة 2014،
- هـ) بوضع برنامج تدريب للعاملين في نقل ومناولة المواد الخطرة والضّارة وفقاً لمدونات منظمة IMO، وخاصةً المدونة (IMDG)، وذلك بحلول سنة 2015.

⁷ مذكرة البرلمان الأوروبي التوجيهية رقم EC/59/2002 والمجلس بتاريخ 27 جوان (يونيو) 2002 التي تضع نظام مراقبة وإعلام تابع للمجموعة الأوروبية حول حركة السفن والتي تلغي مذكرة المجلس التوجيهية رقم 93/75/EEC.

11.4. تحديد المناطق البحرية ذات الحساسية الخاصة (PSSAs)

لقد وقع تعيين البحر المتوسط، كما هو معلوم، منطقة ذات حساسية خاصة في الملحقين 1 و5 لاتفاقية MARPOL. وللأطراف المتعاقدة أن تعين من جهتها مناطق بحرية ذات حساسية خاصة باعتبارها مناطق تحتاج إلى حماية خاصة. وقد اعتمدت منظمة IMO في نوفمبر (تشرين الثاني) 2001 القرار (رقم A.927(22))⁸ المتضمن توجيهات لتحديد وتعيين المناطق البحرية ذات الحساسية الخاصة.

وتعدّ المنطقة البحرية ذات الحساسية الخاصة (PSSA) منطقة تحتاج إلى حماية خاصة عن طريق منظمة IMO بالنظر إلى أهميتها المشهود بها من الناحية البيئية، أو الاقتصادية والاجتماعية، أو العلمية، ولأنها قد تكون هشة إزاء ما يمكن أن يلحق بها من ضرر جرّاء أنشطة حركة سفن الشحن الدولية. ولكي يقع تعيين منطقة معينة باعتبارها منطقة بحرية ذات حساسية خاصة، ينبغي أن تستجيب إلى بعض الشروط التي تنصّ عليها توجيهات منظمة IMO. وعندما يقع قبول منطقة معينة باعتبارها منطقة بحرية ذات حساسية خاصة من قبل منظمة IMO فإنها تصبح مؤهلة لإجراءات حماية مشتركة، كأن تصبح منطقة يتعين اجتناب المرور بها، كما يقع تعيينها على الخرائط البحرية بصفقتها تلك.

وقصد تحقيق الهدف النوعي المتمثل في تعيين المناطق البحرية ذات الحساسية الخاصة، تتفق الأطراف المتعاقدة على:

تكليف الأمانة

- (أ) بأن تتولى، بحلول سنة 2007، وبالتعاون مع مراكز الأنشطة الإقليمية حول المناطق المتمتعة بحماية خاصة (MAP/RACs)، الشروع في عملية تحديد تلك المناطق التي يمكن اقتراحها، بناء على رأي الأطراف المتعاقدة ومراجعة نقاط اتصال REMPEC، قصد تعيينها مناطق بحرية ذات حساسية خاصة.
- (ب) بأن تتولى تقديم المساعدة، بالتعاون مع منظمة IMO، إلى البلدان المتوسطية الساحلية التي تطلبها، للقيام بالدراسات اللازمة ذات الصلة وإعداد المطالب إلى منظمة IMO بشأن تعيين مناطق بحرية ذات حساسية خاصة، إن وجدت، في احترام تامّ لتوجيهات منظمة IMO ذات الصلة.⁹

12.4. وضع إجراءات لتعيين أماكن لجوء السفن قصد تقليص مخاطر انتشار التلوّث

⁸ قرار منظمة IMO (رقم A.927(22)) الذي وقع اعتماده في 29 نوفمبر (تشرين الثاني) 2001 حول التوجيهات المتعلقة بتعيين المناطق ذات الأهمية الخاصة في نطاق اتفاقية (MARPOL) 78/73 والتوجيهات المتعلقة بتحديد وتعيين المناطق البحرية ذات الحساسية الخاصة.
⁹ المرجع المذكور.

في استجابة منها إلى حاجة دولية عملياتية ملحة، عكفت منظمة IMO في المستوى العالمي على دراسة مسألة أماكن لجوء للسفن المعطوبة. وفي ديسمبر (كانون الأول) 2003، اعتمدت منظمة IMO القرار رقم (A.949(23))¹⁰ حول التوجيهات المتصلة بأماكن لجوء السفن التي تكون في حاجة إلى المساعدة والتي لا تمثل خطراً على الحياة. (يجب، في الحالات التي تمثل خطراً على سلامة الأشخاص، اتباع أحكام اتفاقية SAR).

وتهدف توجيهات منظمة IMO إلى توفير إطار يمكن ربان السفن والقائمين عليها ومالكها والحكومات الأعضاء من التحرك الناجع وبشكل يحقق في كل الأحوال، تكاملاً لجهود الربان ومالك السفينة والسلطات الحكومية. كما وقع اعتماد قرار ثانٍ منبثق عن الجمعية العمومية يعين "خدمات المساعدة البحرية" (Maritime Assistance Services) نقطة اتصال لتقبل مختلف التقارير والإخطارات التي تقتضيها مختلف آليات منظمة IMO، والتي تم إقرارها من قبل الجمعية العمومية لمنظمة IMO في ديسمبر (كانون الأول) 2003 (القرار رقم A.950(23))¹¹. ونتيجة لذلك، وضعت بلدان الاتحاد الأوروبي، بمقتضى مذكرة الاتحاد الأوروبي التوجيهية رقم 59/2002/المفوضية الأوروبية،¹² خططا تُدرج، في المياه الخاضعة لسلطتها القضائية، السفن المنكوبة.

وأخذاً بعين الاعتبار مثل هذه الأوضاع، فقد يكون من المفيد بالنسبة إلى البلدان المتوسطة أن تدرس بشكل أكثر عمقا طرق تعيين أماكن لجوء في المنطقة المتوسطة. كما يمكن أن تدرس مثلاً إمكانية وضع توجيهات تتصل بالتجهيزات الإضافية مما قد يكون لازماً في أماكن اللجوء لتيسير نقل الحمولة في ظروف بيئية آمنة.

وقصد تحقيق الهدف النوعي المتمثل في تعيين أماكن لجوء للحدّ قدر الإمكان من مخاطر انتشار التلوث،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

- (أ) تحديد إجراءات مناسبة، بشكل عاجل على المستوى الوطني وبحلول سنة 2007، في ضوء ما نصّت عليه توجيهات منظمة IMO ذات الصلة، وذلك قصد تيسير اتخاذ القرار عند تعيين مكان لجوء سفينة منكوبة،
- (ب) أن تضع كافة بلدان المتوسط خططا للتعامل مع السفن المنكوبة، بما في ذلك التجهيزات والوسائل المناسبة، كما يقتضيه الحال، وأن تحدّد طرق المجابهة حسب طبيعتها والخطر الذي قد تتعرّض إليه.

تكليف الأمانة

(ج) بتقديم المساعدة للبلدان التي تطلبها قصد تحديد الإجراءات ووضع الخطط المذكورة.

13.4. دراسة إمكانية تعيين البحر المتوسط منطقة مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت (SOx) في إطار الملحق رقم 6 لاتفاقية MARPOL

¹⁰ قرار منظمة IMO (رقم A.949(23)) حول التوجيهات المتعلقة بأماكن لجوء السفن التي هي في حاجة إلى المساعدة.

¹¹ قرار منظمة IMO (رقم A.950(23)) حول خدمات المساعدة البحرية (MAS).

¹² مذكرة البرلمان الأوروبي التوجيهية رقم EC/59/2002 والمجلس بتاريخ 27 جوان (يونيو) 2002 التي تضع نظام مراقبة وإعلام تابع للمجموعة الأوروبية حول حركة السفن والتي تلغي مذكرة المجلس رقم (93/75/EEC).

ينظّم الملحق رقم 6 لاتفاقية MARPOL، المعتمد من قبل بروتوكول سنة 1997، الوقاية من التلوث الهوائي الناجم عن السفن. ففيما يتعلق بأكاسيد الكبريت (SOx)، ينصّ الإجراء القانوني رقم 14 على ألا يتجاوز محتوى الكبريت في زيت الوقود نسبة 4.5 (أربعة فاصل خمسة) بالمائة م/م. إلا أنّ نفس الإجراء القانوني ينصّ على أنّ محتوى الكبريت في بعض المناطق، المعيّنة بصفتها "مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت (SOx)"، يجب ألا يتجاوز 1.5 (واحد فاصل خمسة) بالمائة م/م. أما المناطق الوحيدة التي عيّنت لحد الآن "مناطق مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت (SOx)" فهي بحر البلطيق وبحر المانش/بحر الشمال.

وقد يكون من المناسب أن يُقترح على منظمة IMO أن تعيّن البحر المتوسط "منطقة مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت (SOx)". وتشمل شروط وإجراءات رفع مقترح لمنظمة IMO بمثل هذا التعيين على وجه التحديد دراسة تقييم الأثر البيئي إضافة إلى تقدير الأثر الاقتصادي على أنشطة الشحن.

وقصد تحقيق الهدف النوعي المتمثل في النظر في تعيين البحر المتوسط من قبل منظمة IMO "منطقة مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت (SOx)" في إطار الملحق رقم 6 لاتفاقية MARPOL

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

(أ) دراسة مدى مناسبة تقديم مقترح إلى منظمة IMO، بحلول سنة 2008، قصد تعيين البحر المتوسط "منطقة مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت (SOx)"،

تكليف الأمانة

(ب) بتأمين إعداد دراسة، بناء على مساهمات الأطراف المتعاقدة، تهدف إلى تقييم جدوى الإجراء المشار إليه في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه، وذلك بحلول سنة 2007
(ج) بتقديم المساعدة للبلدان المتوسطية الساحلية التي تطلبها قصد إعداد المقترح الذي سيرفع إلى منظمة IMO والمتصل بالإجراء المشار إليه في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه.

14.4. تأمين توفّر طاقة قطر طارئ مناسبة عبر المتوسط لمساعدة السفن المنكوبة، بما في ذلك الناقلات

كلما تعرّضت سفينة ما إلى صعوبات أو أصبح من المحتمل أن تتمثل خطراً على السفن الأخرى، وجب اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة بالسرعة الممكنة قصد إنقاذ الحياة البشرية ومنع جنوحها أو تحويلها إلى خطر محقق والحيلولة دون انسكاب شحناتها أو صهاريجها. وفي هذا السياق، قد يتمّ اللجوء إلى قَطْرها وقطر شحناتها لنقلها من مكان خطر إلى مكان آمن، مثل مرسى محميّ أو مكان لجوء. أمّا إذا ما تعطلت السفينة بشكل تامّ أو كانت بعيدة جدّاً عن مرسى محميّ ممّا يستحيل معه بلوغها إيّاه بالاعتماد على طاقتها الخاصّة، فإنّ السبيل المأمونة للوقاية من جنوحها أو تحويلها إلى خطر على السفن الأخرى هو اللجوء إلى جرّار لتقديم المساعدة المناسبة.

وتمنح اتفاقية التدخّل لسنة 1969 وبروتوكولها الإضافي لسنة 1973 صلاحيات للبلدان الأعضاء "للتدخّل" قصد تلافي حادث تلوث، بما في ذلك فرض مقتضيات قَطْر ما إن لزم الأمر. كما أنّ هذا القطر الطارئ مكفول بالإجراء القانوني رقم (II-1/3-4) في نطاق SOLAS والقرار ذي الصلة رقم ((63)MSC)).

وتختلف الجرّارات بشكل كبير من حيث أغراضها وطاقاتها. وتتوفّر بمعظم الموانئ قاطرات لمرافقة ومناورة البواخر في مراسيها، لكنّ قدرتها على الاستخدام الطارئ محدودة. فجرّارات المراسي غالباً ما تعمل في مياه محميّة وليست مصمّمة للعمل في عرض البحر.

وقصد تحقيق الهدف النوعي المتمثل في تأمين توفّر طاقة قَطْر طارئ مناسبة عبر المتوسط،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

(أ) اعتماد توجيهات متوسطة، بحلول سنة 2011، حول القَطْر الطارئ، بما في ذلك، كلما كان ذلك ملائماً، اعتماد اتفاقيات حول طاقة قَطْر متضافرة بين البلدان المتجاورة،

تكليف الأمانة

(ب) بتقييم طاقة الجرّارات وعددها وموقعها عبر موانئ المتوسط، وذلك بحلول سنة 2009.

15.4. الوقاية من الحوادث في الموانئ التجارية ومرافئ النفط

تدلّ إحصائيات تسرّب النفط/ البقع النفطية (إحصائيات TOPF على الموقع www.itopf.com) على أنّ معظم حوادث التلوّث تحدث في مناطق الموانئ ومرافئ النفط، وبالرغم من أنّها قد تكون صغيرة الحجم نسبياً، فهي تتمثل مع ذلك خطراً على البيئة البحرية ويتعيّن مجابتهها.

وتوجد أنظمة إدارة السلامة المعتمدة للاستخدام على السفن، ويُقترح في هذا المجال أن تكون منطقة المتوسط رائدة في ما يتعلّق باعتماد نظام مماثل لإدارة السلامة من التلوّث البحري في الموانئ التجارية ومرافئ النفط. وهذا من شأنه أن يمثّل مشروعا طويلاً المدى يشمل مسائل من قبيل إجراءات الاستغلال وسلامة العاملين وتدريبهم والتجهيزات الموصى بها، إلخ، وذلك خدمة لهدف أشمل هو تحسين سلامة الميناء والحدّ من حوادث التلوّث.

وقصد تحقيق الهدف النوعي المتمثل في الوقاية من الحوادث في الموانئ،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

- (أ) إعداد نظام شامل لإدارة السلامة من التلوّث البحري واعتماده، بحلول سنة 2015، وذلك قصد استخدامه في الموانئ التجارية ومرافئ النفط، بما في ذلك الإجراءات وتدريب العاملين ومتطلبات التجهيزات،
- (ب) أن تقوم كافة البلدان المتوسطة بالإبلاغ، ابتداء من سنة 2015، عن الإجراءات المتخذة لتنفيذ نظام إدارة السلامة من التلوّث البحري.

تكليف الأمانة

- (ج) بتقييم القدرات، بحلول سنة 2010، من حيث سلامة الموانئ التجارية ومرافئ البترول المتوسطة،
- (د) وضع توجيهات فنية حول تنفيذ نظام إدارة السلامة من التلوّث البحري وتوزيعها على الأطراف المتعاقدة.

16.4. الرفع من مستوى جاهزية معدّات مكافحة تسرّب النفط المنشورة سلفاً والخاضعة للرقابة المباشرة للبلدان المتوسطة

تتمثل إحدى المعضلات التي تواجه عدّة بلدان أطراف في اتفاقية برشلونة في تعبئة الموارد المالية لتمويل الجزء المطلوب من البلد توفيره فيما يتعلّق بضمان مستوى عام أدنى من معدّات مكافحة النفط المقتترنة بأنشطتها. لكنّ الحوادث في أعالي البحار تقع خارج ولاية سلطات الموانئ القضائية ومرافق مناولة النفط. زد على ذلك أنّ الحوادث الواقعة في أعالي البحار التي تكون طرفاً فيها الناقلات المحمّلة بالنفط تتسبّب على الأرجح في حالات تلوث خطيرة، حتى وإن كانت تحصل بشكل أقلّ تواتراً من التسرّبات الأصغر التي تحدث في الموانئ ومرافق نقل النفط.

وتوجد إمكانات عديدة لتمويل اقتناء البلد المعني التجهيزات والسفن المنشورة سلفاً والمعدّة لمكافحة تسرّبات النفط. ومنها على سبيل الذكر:

- ميزانية الدولة،
 - الشراكة مع المؤسسات الدولية،
 - الشراكة مع البلدان الأخرى،
 - الشراكة مع القطاع الخاص، ومن ذلك على وجه التحديد الصناعة النفطية،
 - الشراكة مع الشركات المتخصصة في مكافحة بقع النفط،
- والأرصدة الوطنية المخصّصة والتي يقع تمويلها بواسطة ضريبة تستهدف بعض الأنشطة التجارية، و/أو من خلال جمع الخطايا المفروضة على منتهكي القواعد والقوانين الجاري بها العمل.

ومن المهمّ أن يقرّر كل طرف متعاقد بشأن الطريقة الملائمة أكثر من غيرها لتمويل اقتناء التجهيزات والسفن الحكومية المنشورة سلفاً والمعدّة لمكافحة تسرّبات النفط.

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

- (أ) تقديم بيانات مفصّلة لمركز REMPEC بحلول سنة 2006 حول الممارسات الوطنية لكلّ منها في ما يتعلّق بتمويل اقتناء تجهيزات مكافحة تسرّبات النفط، بما في ذلك المعلومات المتصلة على وجه التحديد بعمل أيّ صندوق معيّن خصيصاً لأنشطة الجاهزية في مجال التلوث البحري ومكافحته،
- (ب) وضع مخزون احتياطي وطني، بحلول سنة 2010، من التجهيزات الحكومية المنشورة سلفاً والمعدّة لمكافحة تسرّبات النفط.

تكليف الأمانة

- (ج) بتقديم المساعدة للبلدان التي تطلبها في مجال تحديد المستوى الأدنى المطلوب من التجهيزات الحكومية المنشورة سلفاً والمعدّة لمكافحة تسرّبات النفط،
- (د) بتمكين الأطراف المتعاقدة من المعلومات المتصلة بالسبل المعتمدة لتمويل اقتناء مثل هذه التجهيزات.

17.4. تشجيع مشاركة المؤسسات العلمية والفنية الإقليمية في أنشطة البحث والتطوير وتيسير نقل التكنولوجيا

يؤكد بروتوكول الوقاية من تلوث البحر المتوسط ومكافحته في حالات الطوارئ الملحق باتفاقية برشلونة على الحاجة إلى تبادل المعلومات في مجال البحث والتطوير المتصلين بالتكنولوجيات الجديدة. وتدعو اتفاقية (OPRC 90) كما يدعو البروتوكول الملحق بها (OPRC-HNS) لسنة 2000 بشكل صريح كافة الأطراف في هذه الوثائق القانونية الدولية إلى المساهمة على نحو نشيط في جهود البحث والتطوير.

وقد لوحظ أنّ البلدان المتوسطية الساحلية بشكل عام، عدا بعض الاستثناءات القليلة، نادرا ما تعرض نتائج أنشطتها في البحث والتطوير المتصلة بمكافحة حوادث التلوث البحري، بل ونادرا ما تشارك، في المنتديات الدولية ذات العلاقة، مثل منتدى IMO للبحث والتطوير، واجتماعات Interspill، والمؤتمر الدولي لتسرب النفط IOSC، وغيرها.

ومن ناحية أخرى، يبدو من خلال الاتصال المباشر ببعض المشاركين في اجتماعات مركز REMPEC والدورات التدريبية التي ينظمها أنّ المؤسسات العلمية والفنية والتربوية وكذا القطاع الصناعي في منطقة البحر المتوسط تقوم بأنشطة بحث وتطوير في مجالات تتصل بالوقاية من التلوث البحري العارض والجاهزية لحدوثه ومكافحته.

وقصد التعريف بنتائج أنشطة البحث والتطوير الجارية في منطقة المتوسط، على نطاق أوسع، يعترف مركز REMPEC تشجيع مشاركة مؤسسات البحث والصناعة الإقليمية في التظاهرات ذات العلاقة. كما يعترف مركز REMPEC العمل على تيسير تبادل تلك النتائج فيما بين الأطراف المتعاقدة، وذلك عن طريق نقاط الاتصال. بالإضافة إلى ذلك، يمكن لمركز REMPEC أن يوجّه نقاط اتصاله الوطنية إلى المجالات الممكنة التي تحتاج إلى مزيد البحث والتطوير قصد استحداث مشاركة ومساهمة أكثر نشاطا في الجهود الدولية في هذا المجال من قبل المؤسسات المتوسطية ذات الصلة.

وقصد تحقيق الهدف النوعي المتمثل في النهوض بمشاركة المؤسسات المتوسطية ذات العلاقة في أنشطة البحث والتطوير وتيسير نقل التكنولوجيا،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

- (أ) حتّ مؤسساتها العلمية والفنية وكذا قطاعها الصناعي على المساهمة بشكل نشيط في أنشطة وبرامج البحث والتطوير المتصلة بالوقاية من التلوث البحري العارض والجاهزية لحدوثه ومكافحته،
- (ب) حتّ مؤسساتها العلمية والفنية وكذا قطاعها الصناعي على عرض نتائج أنشطتها وبرامجها في مجالَي البحث والتطوير في المنتديات الدولية.

تكليف الأمانة

- (ج) بمساعدة المؤسسات والصناعة الإقليمية على تحديد مجالات البحث التي تثبت فيها الحاجة إلى تطوير تكنولوجيات وتقنيات عصرية فيما يتعلّق بالجاهزية والمكافحة،
- (د) بتيسير نشر وتبادل نتائج أنشطة وبرامج البحث والتطوير داخل منطقة المتوسط وخارجها،
- (هـ) بتيسير مشاركة مؤسسات البحث والصناعة الوطنية والإقليمية في المنتديات الدولية قصد التعريف على نطاق أوسع بنتائج أنشطة البحث والتطوير الجارية في منطقة المتوسط.

18.4. تحسين نوعية عملية اتخاذ القرار وسرعتها ونجاعتها عند وقوع حوادث تلوث بحري من خلال بلورة وإدراج أدوات فنية ومساعدة على اتخاذ القرار

إنّ نجاح النتائج الحاصلة أو الإجراءات المتخذة لمكافحة تسرب النفط أو تسرب أو إلقاء مواد أخرى خطيرة أو سامّة يبقى إلى حدّ كبير رهين النوعية والسرعة التي تُتخذ بها القرارات المتصلة بالمكافحة.

ولئن وجب اتخاذ مثل هذه القرارات من قِبَل السلطات المعنية والمسؤولين التابعين لها مع مراعاة الظروف الخاصة المميّزة لكلّ حالة معيّنة من حالات التلوث البحري الطارئ وكذا العوامل الفنية والاقتصادية والاجتماعية والسياسية، فإنّ عملية اتخاذ القرار يمكن تسريعها إلى حدّ كبير وتبسيطها وجعلها أكثر دقّة باستخدام بعض أدوات المساعدة على اتخاذ القرار، مثل خرائط الحساسية ونماذج التنبؤ بالتسربات النفطية وقواعد البيانات.

وتوجد مجموعة متنوعة جدّا من هذه الأدوات التي وقع تطويرها من قِبَل المؤسسات التجارية أو العلمية، رغم أنّها نادرة ما تكون موضوعاً لمنطقة جغرافية بعينها.

ويهدف تأمين توفير بيانات متناسقة وغير متضاربة لكافة الأطراف المتعاقدة وقصد تمكينها من أدوات مساعدة على اتخاذ القرار موضوعاً على نحو يراعي خصائص المنطقة المتوسطة، يعترزم مركز REMPEC التعاون مع المؤسسات العلمية في المنطقة ومع البرامج والمشاريع النوعية المكرّسة للأنشطة ذات الصلة.

وقصد تحقيق الهدف النوعي المتمثل في تحسين نوعية عملية اتخاذ القرار وسرعتها ونجاعتها عند الطوارئ،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

- (أ) تيسير تطوير أدوات نوعية إقليمية مساعدة على اتخاذ القرار من خلال مشاركة مؤسساتها وبرامجها العلمية الوطنية، وكذا من خلال تقديم مجموعات بيانات وغيرها من المعلومات التي قد تكون متوفرة في بلدانها المعنية، وذلك بحلول سنة 2007،
- (ب) التعاون قصد انتقاء نموذج التنبؤ الأمثل الخاص بتسرب النفط ممّا يمكن استخدامه من قِبَل كافة البلدان المتوسطة الساحلية وتطوير مثل هذا النموذج لاستخدامه في المياه التي تقع في نطاق سلطتها القضائية.

تكليف الأمانة

- (ج) بمراجعة وتهذيب الأدوات المتوفرة بشكل دوري وتطوير أدوات مساعدة على اتخاذ القرار قائمة على تكنولوجيات المعلومات الجديدة ووضعها على ذمّة الأطراف المتعاقدة، ومنها على وجه التحديد خرائط الحساسية ونماذج التنبؤ بتسرب النفط وقواعد البيانات، أخذاً بالاعتبار المبادرات الوطنية والإقليمية في هذا المجال.

19.4. الرفع قدر الإمكان من مستوى المعارف في مجال الجاهزية ومكافحة التلوث البحري الطارئ الناجم عن النفط وغيره من المواد الخطرة

يُعتبر وجود مجموعة من الخبراء في كلِّ بلد مختصين في الجاهزية ومكافحة تسرب النفط والمواد الخطرة والضارة، إضافة إلى وجود تنظيم وطني، وخطط طوارئ، واستراتيجية مكافحة، وتجهيزات مكافحة، أحد الشروط المسبقة لإطلاق وإدارة عمليات مكافحة بشكل ملائم وتنفيذها بشكل ناجح في حال تلوث بحري طارئ.

وقد أمكن، منذ بداية برنامج التدريب لمركز REMPEC في أوائل الثمانينات، تدريب ما يناهز 2300 شخص من خلال الأنشطة التدريبية في المستويات المختلفة المندرجة في نطاق البرنامج. وبالرغم من هذا الإنجاز الملحوظ، فإنَّ عددا هاما من الأشخاص الذين تلقوا تدريباً أضحوا غير متوقرين الآن لإداراتهم الوطنية نظرا لتغيير في الوظيفة أو الإحالة على التقاعد أو غيرها من الأسباب، مما جعل نقاط الاتصال التابعة لـ REMPEC تؤكد في عديد المناسبات على الحاجة إلى مزيد التدريب.

ويمكن القول إنه يمكن تحقيق الاستدامة الضرورية في مجال التدريب على المستوى الوطني من خلال تكوين مجموعة صغيرة من المتدربين الأكفاء في كلِّ بلد يمكن أن يتولوا بدورهم توفير التدريب اللازم لمواطنيهم. ويتعلق الأمر على وجه التحديد بتدريب العاملين في مجال مكافحة تسرب النفط والمواد الأخرى في المستوى الوطني من صنفَي العمال وأعوان المكافحة المباشرين (المستوى الأول) والمراقبين والقادة الميدانيين (المستوى الثاني). ومن ناحية أخرى، فمن المتفق عليه أنَّ المستوى الثالث من التدريب (المسؤولين الحكوميين والمديرين) يجب أن يبقى في المستوى الإقليمي وينبغي أن يتواصل توفيره وتنسيقه من قِبَل المركز. وأخيرا ينبغي أن يبقى التدريب عالي التخصص في مجالات معينة من الجاهزية ومكافحة التلوث البحري مسؤولية مركز REMPEC .

وسيركز المركز جهوده التدريبية إذن على (أ) تدريب المدربين و (ب) توفير تدريب عالي التخصص في مسائل محددة، وذلك في المستوى الإقليمي.

وقصد تحقيق الاكتفاء الذاتي في مجال التدريب على مكافحة تسرب النفط والمواد الخطرة الأخرى، في المستوى الأشمل، وتأمين التدريب المستمر للعاملين في مجال المكافحة، في المستوى الوطني،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

(أ) وضع برامج تدريب وطنية، بحلول سنة 2008، في مجال مكافحة الحوادث ذات الصلة بالنفط وغيره من المواد الخطرة أو الضارة بالاعتماد على وجه الخصوص على نموذج OPRC لمنظمة IMO المتعلق بدروس التدريب للمستوى 1 والمستوى 2، لتدريب العمال المباشرين وأعوان المراقبة، على التوالي، في المستوى الوطني، وذلك قصد تأمين تدريب متواصل لهؤلاء الموظفين.

تكليف الأمانة

(ب) بإعداد دروس "تدريب المدربين" وإدراجها في برنامج التدريب الإقليمي، بالاعتماد على وجه التحديد على عمل الفريق الفني OPRC/ OPRC-HNS التابع لمنظمة IMO،
(ج) بتركيز دروس التدريب الإقليمي على مسائل نوعية عالية التخصص يقع تحديدها بشكل دوري خلال اجتماعات نقاط الاتصال التابعة لـ REMPEC،

د) بالأخذ بالاعتبار، لدى إعداد برامج التدريب للمنطقة المتوسطة، دروس التدريب النموذجية ذات الصلة التي يمكن وضعها مستقبلاً من قِبَل الفريق الفني -OPRC/ OPRC HNS التابع لمنظمة IMO.

20.4. مراجعة التوصيات والمبادئ والتوجيهات الراهنة، ووضع أخرى جديدة تهدف إلى تيسير سبل التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة في إطار بروتوكول الوقاية من التلوث البحري الطارئ ومكافحته

اعتمدت منذ سنة 1987 عديد الدورات العادية للأطراف المتعاقدة في إطار اتفاقية برشلونة سلسلة من التوصيات والمبادئ والتوجيهات المتصلة بالجاهزية والمكافحة والمساعدة المتبادلة فيما يتعلق بالتلوث البحري الطارئ، وكذا الوقاية من التلوث الناجم عن السفن. وكان الغرض من كافة هذه الوثائق تيسير تطبيق بروتوكول الطوارئ.

وقد حصلت عديد التطورات في كل من المستويين الإقليمي والدولي تدعو إلى مراجعة وتحسين وتعديل، كلما كان ملائماً، التوصيات والمبادئ والتوجيهات مما سبق اعتماده من قبل الأطراف المتعاقدة. وتشمل التطورات المذكورة إدراج وثائق قانونية إقليمية وعالمية جديدة، والتقدم الحاصل في مجال التكنولوجيا، وتنامي فهم المسائل المتصلة بالتلوث العارض سواء تعلق الأمر بالنفط أو بالمواد الخطرة والضارة الأخرى، وأخيراً وليس آخراً التجربة المكتسبة من خلال المبادرات الناشئة عن أحداث التلوث الكبرى الأخيرة [ومنها بالخصوص "إيريك"، و "ليفولي صن"، و "بريستيج"].

وقصد تحقيق الهدف النوعي المتمثل في مراجعة التوصيات والمبادئ والتوجيهات الراهنة، ووضع أخرى جديدة تهدف إلى تيسير سبل التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة في إطار بروتوكول الوقاية من التلوث البحري الطارئ ومكافحته،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

- أ) مراجعة التوصيات والمبادئ والتوجيهات الراهنة المتصلة بالجاهزية والمكافحة والمساعدة المتبادلة فيما يتعلق بالتلوث البحري الطارئ، وكذا الوقاية من التلوث الناجم عن السفن، المعتمدة منذ سنة 1987، وذلك بحلول سنة 2007، مع مراعاة، على وجه الخصوص، تلك التي تهدف إلى إزالة العراقيل المحتملة التي قد تحول دون المساعدة المتبادلة،
- ب) تحديد كافة التوصيات والمبادئ والتوجيهات التي يتعين مراجعتها وتحسينها و/أو تعديلها، وذلك بحلول سنة 2007،
- ج) بيان أية توصيات ومبادئ وتوجيهات إضافية يتعين اعتمادها في المستوى الإقليمي قصد تيسير تطبيق بروتوكول الوقاية والطوارئ في مجال التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة، وذلك بحلول سنة 2008،
- د) مزيد تيسير المساعدة المتبادلة من خلال إدراج إجراءاتها الوطنية فيما يتعلق بدخول العاملين المتخصصين والتجهيزات التي قد يُحتاج إليها في حالات الطوارئ إلى أراضيها والتنقل فيها ومغادرتها، وذلك بحلول سنة 2010.

تكليف الأمانة

- هـ) بالقيام، بحلول سنة 2009، بوضع مدونة (جرد) لإجراءاتها الوطنية التي تضبط دخول العاملين المتخصصين والتجهيزات مما قد يقع توفيره في شكل مساعدة متبادلة في حالات الطوارئ إلى أراضيها والتنقل فيها ومغادرتها، ووضع توصيات لتحسين الإجراءات الوطنية التي قد تعيق بشكل جدي توفير مثل هذه المساعدة،
- و) بإعداد نصوص مراجعة ومحيّنة و/أو معدلة للتوصيات والمبادئ والتوجيهات الإقليمية الراهنة، بالتعاون مع نقاط الاتصال الوطنية التابعة لـ REMPEC، واقتراحها للاعتماد في إطار اجتماعات الأطراف المتعاقدة، وذلك بحلول سنة 2015،

ز) بإعداد توصيات ومبادئ وتوجيهات جديدة، كلما اقتضى الأمر، بالتعاون مع نقاط الاتصال الوطنية التابعة لـ REMPEC، واقتراحها للاعتماد في إطار اجتماعات الأطراف المتعاقدة، وذلك بحلول سنة 2015.

21.4. بناء قدرات البلدان الساحلية الفردية في مجال مكافحة الناجعة لحوادث التلوث البحري من خلال وضع اتفاقيات عملياتية وخطط طوارئ شبة إقليمية

يقرّ بروتوكول الوقاية من التلوث البحري الطارئ ومكافحته الملحق باتفاقية برشلونة، كما تقرّ اتفاقية (OPRC 90) والبروتوكول الملحق بها (OPRC-HNS) لسنة 2000، أهمية الاتفاقيات شبه الإقليمية والثنائية ومتعددة الأطراف بالنسبة إلى التعاون في مجال الجاهزية ومكافحة التلوث البحري باعتبارها أدوات حاسمة لتعزيز القدرات الوطنية للبلدان المشاركة في مثل هذه الاتفاقيات.

وفي منطقة المتوسط، تمثل خطط الطوارئ شبه الإقليمية واتفاقيات تطبيقها آليات مساعدة متبادلة، مستندة إلى الإطار الذي يوفره بروتوكول الوقاية من التلوث البحري الطارئ ومكافحته. وتمكّن هذه الآليات التي تيسر تطبيق البروتوكول والسلطات الوطنية المعنية للأطراف المتعاقدة من التعاون بشكل وثيق من خلال تنسيق وتحقيق تكامل قدراتها الوطنية فيما بينها قصد مكافحة الحوادث التي تفوق قدراتها الذاتية على نحو ناجح.

وقد دأب مركز REMPEC منذ أوائل التسعينات على مساعدة الأطراف المتعاقدة بشكل نشيط على إعداد خطط طوارئ واتفاقيات شبه إقليمية تتعلق بتطبيقها. وثمة الآن خطط طوارئ واتفاقيات شبه إقليمية معتمدة وقيد التنفيذ، مثل اتفاقية RAMOGEPOL (وتضمّ إيطاليا وفرنسا وموناكو)، واتفاقية جنوب شرقي المتوسط (وتضمّ إسرائيل وقبرص ومصر)، وخطة ليون (وتضمّ إسبانيا وفرنسا)، في حين سيقع اعتماد اتفاقيتين أخريين قريباً (وهما اتفاقية جنوب غربي المتوسط، وتضمّ تونس والجزائر والمغرب، واتفاقية الأدرياتيكي وتضمّ إيطاليا وسلوفينيا وكرواتيا). كما تتضمن خطة البحر الأدرياتيكي أيضاً أحكاماً تتصل بالتعاون في مجال الوقاية من الحوادث البحرية من شأنها أن تحدّ من احتمال وقوع تلوث بحري عارض، والتي يمكن إدراجها بدورها في إطار اتفاقيات شبه إقليمية مستقبلية.

وعندما تكون كافة البلدان المتوسطة الساحلية المتبقية قد وضعت أنظمتها الوطنية في مجال الجاهزية والمكافحة، بما في ذلك اعتماد خطط طوارئ وطنية، فإنّ من شأن ذلك أن يمهد السبيل إلى إبرام اتفاقيات شبه إقليمية فيما بين كافة بلدان المنطقة. ومن المتوقع أن تسهم المشاركة النشيطة لكلّ بلد في اتفاق ثنائي أو متعدد الأطراف من إحدى هذه الاتفاقيات، أو أكثر، في الرفع إلى حدّ كبير من مستوى الجاهزية لمكافحة حوادث التلوث البحري الكبرى في المنطقة.

وقصد تحقيق الهدف النوعي المتمثل في مزيد دعم قدرات البلدان الساحلية الفردية في مجال المكافحة من خلال وضع اتفاقيات تطبيق وخطط طوارئ شبه إقليمية،

تتفق الأطراف المتعاقدة على ما يلي:

- (أ) وضع واعتماد خطط طوارئ وطنية، ما لم يكن ذلك قد حصل بعد، ووضع أنظمة وطنية في مجال الجاهزية والمكافحة، وذلك بحلول سنة 2008 على أقصى تقدير، قصد تهيئة الظروف اللازمة لوضع اتفاقيات شبه إقليمية،
- (ب) التفاوض حول اتفاقيات شبه إقليمية من شأنها أن تشمل المنطقة المتوسطة برمتها والسعي إلى إبرامها، وذلك بحلول سنة 2015.

تكليف الأمانة

- (ج) بمواصلة مساعدة الأطراف المتعاقدة، التي لم تعتمد بعد خطط طوارئ وطنية، على وضع وتطبيق أنظمتها الوطنية في مجال الجاهزية والمكافحة،

د) مساعدة الأطراف المتعاقدة التي تطلبها على وضع خطط طوارئ وطنية وصياغة اتفاقيات حول تطبيقها.

الملحق رقم 1: أهداف التنفيذ
(أ) التزامات الأطراف المتعاقدة

| الهدف النوعي | الهدف (شروط التنفيذ الناجح) |
|--|---|
| 1. المصادقة على الاتفاقيات البحرية الدولية ذات العلاقة (انظر الملحق 3) | (أ) تكون كافة البلدان المتوسطة قد صادقت على اتفاقية MARPOL وكافة ملحقاتها بحلول سنة 2007، وكفلت تحويلها إلى قوانين وطنية، وتعاونت من خلال مركز REMPEC على ضمان مراعاة أحكامها على نحو تام. (ب) تكون كافة البلدان المتوسطة قد صدقت على اتفاقيات منظمة IMO الدولية الأخرى ذات الصلة في أقرب وقت ممكن، والأفضل أن يكون ذلك بحلول سنة 2008، وكفلت تحويلها إلى قوانين وطنية في الأجل ذاته وكذا مراعاة أحكامها على نحو تام. |
| 2. ضمان إدارة بحرية فعّالة | (أ) تكون كافة البلدان المتوسطة قد سعت، بالاعتماد على خطة وطنية، إلى الرفع من مستوى أداء إدارتها البحرية، وفقا لتوصيات وتوجيهات منظمة IMO ذات الصلة، وذلك بحلول سنة 2010، (ب) تكون كافة بلدان المتوسط قد أجرت، بشكل دوري، تقييما ذاتيا لقدراتها وأدائها من حيث تطبيق اتفاقية MARPOL تطبيقا كاملا، وذلك بالاعتماد على التوجيهات الواردة في قرار منظمة IMO ذي الصلة المتعلق بتقييم أداء دولة العَم، ثم، بعد اعتمادهما، كل من نظام التدقيق الطوعي للبلد العضو في منظمة IMO والقانون المتعلق بتطبيق وثائق منظمة IMO الإلزامية. |
| 3. تعزيز مذكرة التفاهم المتوسطة حول رقابة الدولة على الموانئ | (أ) تكون [الأطراف المتعاقدة] قد فوّضت REMPEC لعرض مساعدتها على مذكرة التفاهم المتوسطة قصد تحسين نجاعتها وعند الطلب تيسير التعاون بين مذكرة تفاهم باريس ومذكرة تفاهم المتوسط، (ب) تكون قد وفّرت الموارد والوسائل اللازمة بما يكفل نجاعة عمل مذكرة التفاهم المتوسطة. |
| 4. توفير مرافق الاستقبال في الموانئ | (أ) تكون كافة الأطراف المتعاقدة، قد سعت، بحلول سنة 2007، إلى وضع إجراءات تتصل بكلفة استخدام مرافق الاستقبال، (ب) بالنسبة إلى النفايات: 1. تكون كافة الموانئ الكبرى* قد وضعت منشآت لجمع النفايات وإجراءات لصرفها، وذلك بحلول سنة 2010، 2. تكون إجراءات جمع النفايات وصرفها بالنسبة إلى كافة الموانئ الكبرى جاهزة بحلول سنة 2010. (ج) بالنسبة إلى نفايات الزيوت: 3. تكون كافة الموانئ الكبرى* قد وضعت إجراءات جمع ومعالجة وصرف المياه المستعملة في خزانات السفن ونفايات الزيوت ومياه التوازن القذرة، وذلك بحلول سنة 2010، 4. تكون إجراءات جمع ومعالجة وصرف المياه المستعملة في خزانات السفن وفضلات الزيوت ومياه التوازن القذرة بالنسبة إلى كافة الموانئ الكبرى جاهزة بحلول سنة 2010. (د) بالنسبة إلى المواد الضارة السائلة (NLS): 3. تكون كافة الموانئ الكبرى* الجاري فيها تداول المواد الضارة السائلة قد وضعت إجراءات جمع ومعالجة وصرف هذه المواد، وذلك بحلول سنة 2010، 4. تكون إجراءات جمع ومعالجة وصرف المواد الضارة السائلة بالنسبة إلى كافة الموانئ الكبرى* جاهزة بحلول سنة 2010. (هـ) بالنسبة إلى مياه الصرف الصحي: |

| | |
|--|--|
| <p>1. تكون كافة الموانئ الكبرى* قد وضعت إجراءات جمع ومعالجة مياه الصرف الصحي، وذلك بحلول سنة 2010،</p> <p>2. تكون إجراءات جمع ومعالجة مياه الصرف الصحي بالنسبة إلى كافة الموانئ الكبرى* جاهزة بحلول سنة 2010.</p> <p>(و) بالنسبة إلى مياه التوازن والرواسب:</p> <p>1. تكون كافة مرافئ (فرضات) البترول والمواد الكيميائية قد وضعت إجراءات جمع ومعالجة وصرف مياه التوازن بحلول سنة 2012،</p> <p>2. تكون كافة الموانئ الكبرى* والمرافئ التي يقع فيها تنظيف أو إصلاح صهاريج مياه التوازن قد اتخذت الإجراءات اللازمة بما يمكنها من الاستجابة بحلول سنة 2012 إلى أحكام اتفاقية مياه التوازن (BWMC)، أو بحلول أجل دخول الاتفاقية حيز التنفيذ، أيهما الأسبق.</p> | |
|--|--|

* لأغراض هذه الوثيقة، تكون الموانئ "الكبرى" تلك المعروفة بصفاتها تلك من قِبَل الأطراف المتعاقدة.

| | |
|---|---|
| <p>أ) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد وضعت نظام إبلاغ ميناء توقف السفينة الموالي بظروف مخزونها المحمول من المياه المستعملة في خزانات السفينة ونفايات الزيوت والفضلات، وذلك بحلول سنة 2007،</p> <p>ب) تكون كافة البلدان المتوسطة، بحلول سنة 2010، قد أنفذت تشريعات وطنية تخول للسلطات البحرية أن تطالب ربان السفن، كلما رأته أن الأمر يقتضي ذلك، بإفراغ النفايات في مرافق استقبال معينة في الميناء قبل الإبحار.</p> | <p>5. إفراغ النفايات الناجمة عن السفن</p> |
| <p>أ) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد وضعت أنظمة وإجراءات في مجال المراقبة والرصد، بحلول سنة 2010، بما في ذلك، وفي حدود ما هو عملي، المراقبة الجوية، في المياه الواقعة في دائرة سلطتها القضائية، مع إبلاغ النتائج إلى الجلسات العادية لنقاط الاتصال (focal points) التابعة لـ REMPEC،</p> <p>ب) تكون قد وضعت أنظمة شبه إقليمية، بحلول سنة 2010، بما في ذلك إجراءات التحليق فوق المياه الواقعة في نطاق السلطة القضائية لبلد مجاور، إذا ما اتفق الطرفان المعنيان على ذلك، قصد مراقبة المناطق الحساسة و/أو المناطق المهددة بشكل كبير.</p> | <p>6. تحسين مراقبة ورصد عمليات الإفراغ غير المشروعة</p> |
| <p>أ) تكون كافة بلدان المتوسط، بحلول سنة 2010 على أقصى تقدير، قد وفّرت إطاراً قانونياً وطنياً (تشريعات) تكون بمثابة القاعدة التي يمكن بالاعتماد عليها مقاضاة المخالفين بالنسبة إلى عمليات الإفراغ بدعوى انتهاك اتفاقية MARPOL أو أي إطار قانوني وطني يجعلها نافذة،</p> <p>ب) تكون الأطراف المتعاقدة قد سعت إلى اعتماد قواعد مشتركة وعقوبات متجانسة، بحلول سنة 2015، قصد ضمان معاملة متساوية في منطقة المتوسط كلها للمخالفين في ما يتعلق بعمليات الإفراغ،</p> <p>ج) تكون قد شرعت في تبادل البيانات المجمعة، ويسرّت قبول الأدلة المجمعة من قِبَل البلدان الأخرى، قصد ضمان مقاضاة ناجحة للمخالفين في ما يتعلق بعمليات الإفراغ، وذلك بحلول سنة 2011،</p> <p>د) تكون قد وضعت، كلما وحيثما أمكن ذلك ودون مسّ بحقّ السيادة للبلدان، مناطق واقعة في دائرة سلطتها القضائية بما يمكن من تنفيذ اتفاقية MARPOL في ما يتعلق بمقاضاة المخالفين (على أساس إقليمي أو شبه إقليمي وعلى نحو منسق ووفقاً للقانون الدولي كما هو معرّف في إطار UNCLOS).</p> | <p>7. تحسين مستوى التطبيق ومقاضاة المخالفين فيما يتعلق بالإفراغ غير المشروع</p> |
| <p>أ) تكون الأطراف المتعاقدة قد فوّضت مركز REMPEC لوضع توجيهات حول الوقاية من التلوث الناجم عن أنشطة المراكب الترفيهية في البحر المتوسط، وذلك حالما تعتمد الدورة العادية الرابعة عشرة المزمع عقدها للأطراف المتعاقدة القرار المتضمن المبادئ التي ستؤخذ بعين الاعتبار لوضع التوجيهات المذكورة،</p> <p>ب) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد نفذت الأحكام الراهنة ذات الصلة والواردة في اتفاقية MARPOL، وكذا التوجيهات المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه إثر اعتمادها،</p> | <p>8. الحدّ من التلوث الناجم عن أنشطة المراكب الترفيهية</p> |

| | |
|--|---|
| <p>(ج) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد أبلغت الأمانة بالإجراءات التي اتخذتها لتطبيق التوجيهات المذكورة.</p> | |
| <p>(أ) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد اقترحت على منظمة IMO، بحلول سنة 2008، وحيثما اقتضت الحاجة، أنظمة إضافية مناسبة لتحديد المسالك في البحر المتوسط، وذلك بهدف اعتمادها بحلول سنة 2010 على أقصى تقدير.</p> | <p>9. الحد من حوادث التصادم من خلال وضع أنظمة تحديد مسالك السفن</p> |
| <p>(أ) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد قامت بمراجعة ظروف نقل البترول وغيره من المواد الخطرة والضرارة، وبالخصوص باستعمال الناقلات ذات الهيكل غير المضاعف، وذلك بهدف النظر في إمكانية وضع نظام متوسطي، بحلول سنة 2007، يكون مطابقاً للقوانين الدولية،</p> <p>(ب) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد حددت، بحلول سنة 2010، المناطق الواقعة في البحر المتوسط التي يمكن فيها تحسين الملاحة البحرية من خلال وضع نظام يعتمد استخدام نظام التعرف الآلي (AIS) مصحوباً بنظام خدمات حركة السفن (VTS) وأنظمة الإبلاغ الإلزامي عن السفن، واستكمال إجراءات المصادقة بحلول سنة 2010،</p> <p>(ج) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد رفعت من مستوى التعاون الفني بين مراكز خدمات حركة السفن التابعة للبلدان المجاورة وتبادل المعلومات، بحسب الحاجة، حول السفن اعتماداً على نظام التعرف الآلي (AIS) في منطقة المراقبة المشتركة.</p> | <p>10. تحسين مراقبة حركة الملاحة البحرية</p> |
| <p>-</p> | <p>11. تحديد المناطق البحرية ذات الحساسية الخاصة (PSSAs)</p> |
| <p>(أ) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد حددت إجراءات مناسبة، بشكل عاجل وبحلول سنة 2007، في ضوء ما نصت عليه توجيهات منظمة IMO ذات الصلة، وذلك قصد تيسير اتخاذ القرار عند تعيين مكان لجوء سفينة منكوبة،</p> <p>(ب) تكون كافة بلدان المتوسط قد وضعت خططا للتعامل مع السفن المنكوبة، بما في ذلك التجهيزات والوسائل المناسبة، كما يقتضيه الحال، وأن تكون قد حددت طرق التحرك حسب طبيعته والخطر الذي قد تتعرض إليه.</p> | <p>12. وضع إجراءات تعيين مناطق لجوء قصد تقليص خطر انتشار التلوث</p> |
| <p>(أ) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد نظرت في مدى مناسبة تقديم مقترح إلى منظمة IMO، بحلول سنة 2008، يقضي بتعيين البحر المتوسط "منطقة مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت (SOx)".</p> | <p>13. النظر في إمكانية تعيين البحر المتوسط منطقة مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت (NOx)، وذلك في نطاق الملحق رقم 6 لاتفاقية MARPOL</p> |
| <p>(أ) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد اعتمدت، بحلول سنة 2011، توجيهات متوسطة حول القطر الطارئ، بما في ذلك، عند الاقتضاء، اعتماد اتفاقيات حول طاقة قطر متضافرة بين البلدان المتجاورة.</p> | <p>14. ضمان توفر طاقة قطر طارئ مناسبة في منطقة المتوسط كلها</p> |
| <p>(أ) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد أعدت واعتمدت نظاماً شاملاً لإدارة السلامة من التلوث البحري، بحلول سنة 2015، وذلك قصد استخدامه في الموانئ التجارية ومرافئ النفط، بما في ذلك الإجراءات، وتدريب العاملين، ومتطلبات التجهيزات،</p> <p>(ب) تكون كافة البلدان المتوسطة قد شرعت في الإبلاغ عن الإجراءات المتخذة لتنفيذ نظام إدارة السلامة من التلوث البحري، وذلك ابتداء من سنة 2015.</p> | <p>15. الوقاية من الحوادث في الموانئ التجارية وفرصات (مرافئ) البترول</p> |
| <p>(أ) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد رفعت بيانات مفصلة إلى مركز REMPEC بحلول سنة 2006 حول الممارسات الوطنية لكل منها فيما يتعلق بتمويل اقتناء تجهيزات مكافحة تسربات النفط، بما في ذلك المعلومات المتصلة على وجه التحديد بعمل أية أرصدة معينة خصيصاً لأنشطة الجاهزية في مجال التلوث البحري ومكافحته،</p> <p>(ب) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد وضعت مخزوناً احتياطياً وطنياً، بحلول سنة 2010، من التجهيزات الحكومية المنشورة سلفاً والمعدة لمكافحة تسربات النفط.</p> | <p>16. الرفع من مستوى نشر التجهيزات تحت المراقبة المباشرة من قبل البلدان المتوسطة</p> |
| <p>(أ) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد حثت مؤسساتها العلمية والفنية وكذا قطاعها الصناعي على المساهمة بشكل نشيط في أنشطة وبرامج البحث والتطوير المتصلة بالوقاية من التلوث البحري العارض والجاهزية لحدوثه ومكافحته،</p> <p>(ب) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد حثت مؤسساتها العلمية والفنية وكذا قطاعها</p> | <p>17. مساهمة المؤسسات العلمية والفنية الإقليمية في أنشطة البحث والتطوير وتيسير نقل التكنولوجيا</p> |

| | |
|---|---|
| <p>الصناعي على عرض نتائج أنشطتها وبرامجها في مجاليّ البحث والتطوير في المنتديات الدولية.</p> | |
| <p>أ) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد يَسَّرت تطوير أدوات إقليمية ونوعية مساعدة على اتخاذ القرار من خلال مشاركة مؤسساتها وبرامجها العلمية الوطنية بشكل نشيط، وكذا من خلال تقديم، بحلول سنة 2007، مجموعات بيانات وغيرها من المعلومات التي قد تكون متوفرة في بلدانها المعنية، ب) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد تعاونت قصد انتقاء نموذج التنبؤ الأمثل الخاص بتسرب النفط مما يُمكن استخدامه من قِبَل كافة البلدان المتوسطة الساحلية وتطويع مثل هذا النموذج لاستخدامه في المياه التي تقع في نطاق ولايتها القضائية.</p> | <p>18. تحسين عملية اتخاذ القرار من خلال وضع وإدراج أدوات فنية مساعدة على اتخاذ القرار</p> |
| <p>أ) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد وضعت برامج تدريب وطنية، بحلول سنة 2008، في مجال مكافحة الحوادث ذات الصلة بالنفط وغيره من المواد الخطرة أو الضارة بالاعتماد على وجه الخصوص على نموذج OPRC لمنظمة IMO المتعلق بدروس التدريب للمستوى 1 والمستوى 2، لتدريب العمّال المباشرين وأعوان المراقبة، على التوالي، في المستوى الوطني، وذلك قصد تأمين تدريب متواصل لهؤلاء الموظفين.</p> | <p>19. الرفع من مستوى المعارف في مجاليّ الجاهزية والمكافحة</p> |
| <p>أ) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد قامت بمراجعة التوصيات والمبادئ والتوجيهات الراهنة المتصلة بالجاهزية والمكافحة والمساعدة المتبادلة فيما يتعلق بالتلوث البحري الطارئ، وكذا الوقاية من التلوث الناجم عن السفن، المعتمدة منذ سنة 1987، وذلك بحلول سنة 2007، مع مراعاة على وجه الخصوص تلك التي تهدف إلى إزالة العراقل المحتملة التي قد تحول دون المساعدة المتبادلة، ب) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد قامت بتحديد كافة التوصيات والمبادئ والتوجيهات التي يتعيّن مراجعتها وتحسينها و/أو تعديلها، وذلك بحلول سنة 2007، ج) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد عَيّنت آية توصيات ومبادئ وتوجيهات إضافية ينبغي اعتمادها في المستوى الإقليمي قصد تيسير تطبيق بروتوكول الوقاية والطوارئ في مجال التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة، وذلك بحلول سنة 2008، د) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد أدرجت إجراءاتها الوطنية فيما يتعلق بدخول العاملين المتخصصين والتجهيزات التي قد يُحتاج إليها في حالات الطوارئ إلى أراضيها والتنقل فيها ومغادرتها، وذلك بحلول سنة 2010.</p> | <p>20. مراجعة التوصيات والمبادئ والتوجيهات الراهنة، ووضع أخرى جديدة تهدف إلى تيسير سبل التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة في إطار بروتوكول الوقاية من التلوث البحري الطارئ ومكافحته</p> |
| <p>أ) تكون كافة الأطراف المتعاقدة قد وضعت واعتمدت خطط طوارئ وطنية، ما لم يكن ذلك قد حصل بعد، ووضع أنظمة وطنية في مجال الجاهزية والمكافحة، وذلك بحلول سنة [2008] على أقصى تقدير، قصد تهيئة الظروف اللازمة لوضع اتفاقيات شبه إقليمية، ب) تكون الأطراف المتعاقدة قد تفاوضت حول اتفاقيات شبه إقليمية من شأنها أن تشمل المنطقة المتوسطة برمتها وسعت إلى إبرامها، وذلك بحلول سنة [2015].</p> | <p>21. وضع اتفاقيات عملياتية وخطط طوارئ شبه إقليمية</p> |

(ب) تكليف الأمانة (مركز REMPEC)

| الهدف النوعي | الهدف (شروط التنفيذ الناجح) |
|--|---|
| 1. المصادقة على الاتفاقيات البحرية الدولية ذات العلاقة (انظر الملحق 3) | (ج) يكون مركز REMPEC قد تولى توفير المشورة والمساعدة اللازمتين للبلدان المتوسطة الساحلية قصد احترام الأجل المحددة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) [انظر التفاصيل في الجدول المتعلق بالأطراف المتعاقدة]. |
| 2. ضمان إدارة بحرية فعّالة | (ج) يكون مركز REMPEC قد وضع برنامج أنشطة تدريبية، بداية من سنة 2006، تتصل بالوثائق الدولية ذات العلاقة، لا سيما اتفاقية MARPOL، بما يكفل تدريباً مناسباً لمفتشي السفن بالرفع من مستوى معارف ضباط التفتيش وخبرتهم، (د) يكون مركز REMPEC قد قدم المساعدة للبلدان المتوسطة الساحلية التي تطلبها، قصد وضع خطط وطنية تهدف إلى الرفع من أداء إدارتها البحرية. |
| 3. تعزيز مذكرة التفاهم المتوسطة حول رقابة الدولة على الموانئ | (ج) يكون مركز REMPEC قد قام بدعوة لجنة مذكرة التفاهم إلى المشاركة في اجتماعاته بصفة ملاحظ، وكذلك استضافة اجتماعات اللجنة عند الإمكان، (د) يكون مركز REMPEC قد ساهم مع الجهاز الحكومي لمراقبة الموانئ في الأنشطة التدريبية التي تعنى بالقضايا البيئية، بما فيها تلك المتصلة باتفاقيات الأنظمة المضادة للارتطام وإدارة مياه التوازن، كلما كان ذلك ملائماً، وهذا بالتعاون مع مؤسسات تدريب مشهود لها بالمنطقة، (هـ) يكون مركز REMPEC قد شارك في العمل مع مذكرات التفاهم حول الجهاز الحكومي لمراقبة الموانئ على تنظيم حملات التفتيش المركزة على الإخلالات ذات الصلة بـ MARPOL وتحليل نتائجها، (و) يكون مركز REMPEC قد حدد طرق مساندة عمل لجنة مذكرة التفاهم ورفع التقارير إلى اجتماعات نقاط الاتصال (focal points). |
| 4. توفير مرافق الاستقبال في الموانئ | — |
| 5. إفراغ النفايات الناجمة عن السفن | — |
| 6. تحسين مراقبة ورصد عمليات الإفراغ غير المشروعة | (ج) يكون مركز REMPEC قد قام بتنفيذ مشاريع رائدة في مجال مراقبة ورصد عمليات الإفراغ غير المشروع التي تقوم بها السفن، وذلك بحلول سنة 2010، (د) يكون مركز REMPEC قد وضع مذكرات تفاهم مع الوكالات أو الهيئات المعنية يؤدي بمقتضاها دور المركز المحوري بين هذه الوكالات والهيئات، من جهة، والدول الساحلية، من جهة أخرى، فيما يتعلق بحوادث تلوث بحري محتملة يقع كشفها بواسطة الأقمار الصناعية. |
| 7. تحسين مستوى التطبيق ومقاضاة المخالفين فيما يتعلق بالإفراغ غير المشروع | (هـ) يكون مركز REMPEC قد قام بتنفيذ مشاريع ريادية في هذا المجال، بما في ذلك وضع مدونة الترتيبات القانونية والمؤسسية الوطنية وكذا نشر المعلومات في الأوساط التشريعية والقضائية من مدعين عموميين وقضاة حول المسائل المختلفة الكفيلة بتحقيق مقاضاة ناجحة أمام المحاكم، مثل جمع البيانات وتقديم الأدلة لدى المحاكم، إلخ، وذلك قصد تأمين الخبرة اللازمة في كافة بلدان المتوسط بحلول سنة 2009. |
| 8. الحدّ من التلوث الناجم عن أنشطة المراكب الترفيهية | (د) يكون مركز REMPEC قد وضع، حالما تعتمد الأطراف المتعاقدة القرار المتضمن المبادئ التي ستؤخذ بعين الاعتبار لوضع التوجيهات، وبالتعاون الوثيق مع منظمة IMO، التوجيهات المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) [انظر التفاصيل في الجدول المتعلق بالأطراف المتعاقدة]، (هـ) يكون المركز قد عرض التوجيهات المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه، في |

| | |
|---|---|
| <p>صبيعتها النهائية، على الأطراف المتعاقدة قصد اعتمادها خلال الدورة العادية الخامسة عشرة، (و) يكون المركز قد قام بمساعدة البلدان المتوسطة على تنفيذ أحكام اتفاقية MARPOL ذات الصلة، وكذا التوجيهات المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) أعلاه، إثر اعتمادها.</p> | |
| <p>(ب) يكون مركز REMPEC قد كفل تحديد المسالك الرئيسية لسفن الشحن الناقلة للبتروول وغيره من المواد الخطيرة والضرارة (HNS)، وذلك بحلول سنة 2007.</p> | <p>9. الحد من حوادث التصادم من خلال وضع أنظمة تحديد مسالك السفن</p> |
| <p>(د) يكون مركز REMPEC قد تفاوض مع المنظمات والوكالات ذات الصلة نيابة عن الأطراف المتعاقدة، ويطلب من هذه الأطراف، في ما يتعلق بالمساعدة المالية الدولية اللازمة لوضع النظام المشار إليه في الفقرة الفرعية (ب) [انظر التفاصيل في الجدول المتعلق بالأطراف المتعاقدة]، وذلك بحلول سنة 2014، (هـ) يكون مركز REMPEC قد وضع برنامج تدريب للعاملين في نقل ومناولة المواد الخطرة والضرارة وفقا لمدونات منظمة IMO، وخاصة المدونة (IMDG)، وذلك بحلول سنة 2015.</p> | <p>10. تحسين مراقبة حركة الملاحة البحرية</p> |
| <p>(أ) يكون مركز REMPEC قد بادر، بحلول سنة 2007، وبالتعاون مع مراكز الأنشطة الإقليمية حول المناطق المتمتعة بحماية خاصة (MAP/RACs)، بإطلاق عملية تحديد تلك المناطق التي يمكن اقتراحها، بناء على رأي الأطراف المتعاقدة ومراجعة نقاط الاتصال التابعة لـ REMPEC، قصد تعيينها مناطق بحرية ذات حساسية خاصة. (ب) يكون مركز REMPEC قد تولى تقديم المساعدة، بالتعاون مع منظمة IMO، إلى البلدان المتوسطة الساحلية التي تطلبها، للقيام بالدراسات اللازمة ذات الصلة وإعداد المطالب إلى منظمة IMO بشأن تعيين مناطق بحرية ذات حساسية خاصة، إن وجدت، في احترام تام لتوجيهات منظمة IMO ذات الصلة.</p> | <p>11. تحديد المناطق البحرية ذات الحساسية الخاصة (PSSAs)</p> |
| <p>(ج) يكون مركز REMPEC قد تولى تقديم المساعدة للبلدان التي تطلبها قصد تحديد الإجراءات ووضع خطط للتعامل مع السفن المنكوبة.</p> | <p>12. وضع إجراءات تعيين مناطق لجوء السفن قصد تقليص خطر انتشار التلوث</p> |
| <p>(ب) يكون مركز REMPEC قد كفل إعداد دراسة، بحلول سنة 2007، بناء على مساهمات الأطراف المتعاقدة، تهدف إلى تقييم جدوى الإجراء المشار إليه في الفقرة الفرعية (أ) [انظر التفاصيل في الجدول المتعلق بالأطراف المتعاقدة]، (ج) يكون مركز REMPEC قد تولى تقديم المساعدة للبلدان المتوسطة الساحلية التي تطلبها قصد إعداد المقترح الذي سيرفع إلى منظمة IMO والمتصل بالإجراء المشار إليه في الفقرة الفرعية (أ) [انظر التفاصيل في الجدول المتعلق بالأطراف المتعاقدة].</p> | <p>13. النظر في إمكانية تعيين البحر المتوسط منطقة مراقبة انبعاثات أكاسيد الكبريت (NOx)، وذلك في نطاق الملحق رقم 6 لاتفاقية MARPOL</p> |
| <p>(ب) يكون مركز REMPEC قد تولى تقييم طاقة الجرارات وعددها وموقعها عبر موانئ المتوسط، وذلك بحلول سنة 2009.</p> | <p>14. ضمان توفر طاقة قَطْر طارئ مناسبة في منطقة المتوسط كلها</p> |
| <p>(ج) يكون مركز REMPEC قد تولى تقييم القدرات، بحلول سنة 2010، من حيث سلامة الموانئ التجارية ومرافئ البتروول المتوسطة، (د) يكون مركز REMPEC قد وضع توجيهات فنية حول تنفيذ نظام إدارة السلامة من التلوث البحري وقام بإبلاغها إلى الأطراف المتعاقدة.</p> | <p>15. الوقاية من الحوادث في الموانئ التجارية وفرصات (مرافئ) البتروول</p> |
| <p>(ج) يكون مركز REMPEC قد تولى تقديم المساعدة للبلدان التي تطلبها في مجال تحديد المستوى الأدنى المطلوب من التجهيزات الحكومية المنشورة سلفا والمعدة لمكافحة تسربات النفط، (د) يكون مركز REMPEC قد قام بتمكين الأطراف المتعاقدة من المعلومات المتصلة</p> | <p>16. الرفع من مستوى نشر التجهيزات تحت المراقبة المباشرة للبلدان المتوسطة</p> |

| | |
|---|---|
| بالسبل المعتمدة لتمويل اقتناء مثل هذه التجهيزات. | |
| <p>(د) يكون مركز REMPEC قد قام بمساعدة المؤسسات والصناعة الإقليمية على تحديد مجالات البحث التي تثبت فيها الحاجة إلى تطوير تكنولوجيات وتقنيات عصرية فيما يتعلق بالجاهزية والمكافحة،</p> <p>(هـ) يكون مركز REMPEC قد قام بتيسير نشر وتبادل نتائج أنشطة وبرامج البحث والتطوير داخل منطقة المتوسط وخارجها،</p> <p>(و) يكون مركز REMPEC قد قام بتيسير مشاركة مؤسسات البحث والصناعة الوطنية والإقليمية في المنتديات الدولية قصد التعريف على نطاق أوسع بنتائج أنشطة البحث والتطوير الجارية في منطقة المتوسط.</p> | <p>17. مساهمة المؤسسات العلمية والفنية الإقليمية في أنشطة البحث والتطوير وتيسير نقل التكنولوجيا</p> |
| <p>(ج) يكون مركز REMPEC قد تولّى مراجعة وتهذيب الأدوات المتوفرة بشكل دوري وتطوير أدوات مساعدة على اتخاذ القرار قائمة على تكنولوجيات المعلومات الجديدة ووضعها على ذمّة الأطراف المتعاقدة المعنية، ومنها على وجه التحديد خارطات الحساسية ونماذج التنبؤ بتسرّب النفط وقواعد البيانات.</p> | <p>18. تحسين عملية اتخاذ القرار من خلال وضع وإدراج أدوات فنية مساعدة على اتخاذ القرار</p> |
| <p>(ب) يكون مركز REMPEC قد قام بوضع دروس "تدريب المدربين" وإدراجها في برنامج التدريب الإقليمي، بالاعتماد على وجه التحديد على عمل الفريق الفني OPRC/ OPRC-HNS التابع لمنظمة IMO،</p> <p>(ج) يكون مركز REMPEC قد قام بتركيز دروس التدريب الإقليمي على مسائل نوعية عالية التخصص يقع تحديدها بشكل دوري خلال اجتماعات نقاط الاتصال التابعة لـ REMPEC،</p> <p>(د) يكون مركز REMPEC قد أخذ بالاعتبار، لدى إعداد برامج التدريب للمنطقة المتوسطة، دروس التدريب النموذجية ذات الصلة التي قد يضعها مستقبلاً الفريق الفني OPRC/ OPRC-HNS التابع لمنظمة IMO.</p> | <p>19. الرفع من مستوى المعارف في مجالي الجاهزية والمكافحة</p> |
| <p>(هـ) يكون مركز REMPEC قد قام، بحلول سنة 2009، بوضع جرد للإجراءات الوطنية التي تضبط دخول العاملين المتخصصين والتجهيزات ممّا قد يقع توفيره في شكل مساعدة متبادلة في حالات الطوارئ إلى أراضي الأطراف المتعاقدة والتنقل فيها ومغادرتها، ووضع توصيات لتحسين الإجراءات الوطنية التي قد تعيق بشكل جدي توفير مثل هذه المساعدة،</p> <p>(و) يكون مركز REMPEC قد قام بإعداد نصوص مراجعة ومحيّنة و/أو معدّلة للتوصيات والمبادئ والتوجيهات الإقليمية الراهنة، بالتعاون مع نقاط الاتصال الوطنية التابعة لـ REMPEC، واقتراحها للاعتماد في إطار اجتماعات الأطراف المتعاقدة، وذلك بحلول سنة 2015،</p> <p>(ز) يكون مركز REMPEC قد قام بإعداد توصيات ومبادئ وتوجيهات جديدة، كلما اقتضى الأمر، بالتعاون مع نقاط الاتصال الوطنية التابعة لـ REMPEC، واقتراحها للاعتماد في إطار اجتماعات الأطراف المتعاقدة، وذلك بحلول سنة 2015.</p> | <p>20. مراجعة التوصيات والمبادئ والتوجيهات الراهنة، ووضع أخرى جديدة تهدف إلى تيسير سبل التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة في إطار بروتوكول الوقاية من التلوث البحري الطارئ ومكافحته</p> |
| <p>(ج) يكون مركز REMPEC قد واصل مساعدة الأطراف المتعاقدة، التي لم تعتمد بعدُ خطط طوارئ وطنية، على وضع وتطبيق أنظمتها الوطنية في مجال الجاهزية والمكافحة،</p> <p>(د) يكون مركز REMPEC قد تولّى تقديم المساعدة للأطراف المتعاقدة التي تطلبها على وضع خطط طوارئ وطنية وصياغة اتفاقيات حول تطبيقها.</p> | <p>21. وضع اتفاقيات عملياتية وخطط طوارئ شبة إقليمية</p> |

الاستراتيجية الإقليمية للوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن ومكافحته

الملحق رقم 2: الجدول الزمني (الروزنامة)

| 15 | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 | 09 | 08 | 07 | 06 | الأنشطة | الهدف النوعي |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|--|
| | | | | | | | | | | أ) المصادقة على اتفاقية MARPOL وكافة ملحقاتها وتحويلها إلى تشريعات وطنية من قِبل كافة البلدان. | 1. المصادقة على الاتفاقيات البحرية الدولية ذات العلاقة (انظر الملحق 3) |
| | | | | | | | | | | 1) التعاون مع مركز REMPEC قصد ضمان مراعاتها. | |
| | | | | | | | | | | ب) المصادقة على اتفاقيات منظمة IMO الأخرى وتحويلها إلى تشريعات وطنية. | |
| | | | | | | | | | | 1) ضمان مراعاة هذه الاتفاقيات. | |
| | | | | | | | | | | ج) يوفر مركز REMPEC المشورة/ المساعدة قصد الاستجابة إلى الأجل المتفق عليها. | |
| | | | | | | | | | | أ) تعزيز الإدارات البحرية الوطنية بالاعتماد على خطط وطنية. | 2. ضمان إدارة بحرية فعالة |
| | | | | | | | | | | ب) القيام بتقييم ذاتي للقدرات والأداء في المستوى الوطني فيما يتعلق بتطبيق اتفاقية MARPOL على نحو تام. | |
| | | | | | | | | | | ج) يتولى مركز REMPEC وضع برنامج أنشطة تدريبية لمفتشي السفن. | |
| | | | | | | | | | | د) يوفر مركز REMPEC المساعدة على وضع خطط وطنية قصد الرفع من مستوى أداء الإدارات البحرية. | |
| | | | | | | | | | | أ) يُمنح مركز REMPEC تفويضا بأداء دور في تحسين فعالية مذكرة التفاهم المتوسطة وتيسير التعاون بين مذكرة تفاهم باريس ومذكرة التفاهم المتوسطة. | 3. تعزيز مذكرة التفاهم المتوسطة حول رقابة الدولة على الموانئ |
| | | | | | | | | | | ب) توفر البلدان المتوسطة الموارد والوسائل الكفيلة بتفعيل مذكرة التفاهم المتوسطة على نحو ناجح. | |
| | | | | | | | | | | ج) يعرض مركز REMPEC إمكانية حضور، وإن أمكن استضافة، اجتماعات لجنة مذكرة التفاهم المتوسطة. | |
| | | | | | | | | | | د) يشارك مركز REMPEC في أنشطة التدريب حول النواحي البيئية لرقابة الدولة على الموانئ، بما في ذلك AFS و BWM، وذلك بالتعاون مع مؤسسات التدريب الإقليمية المشهود لها. | |
| | | | | | | | | | | هـ) يعمل مركز REMPEC مع مذكرة التفاهم المتوسطة في مجال تحليل نقائص اتفاقية MARPOL. | |
| | | | | | | | | | | و) وضع الطرق التي تسمح لمركز REMPEC بمعاودة عمل مذكرة التفاهم المتوسطة. | |
| | | | | | | | | | | أ) النظر في وضع إجراءات تتصل بتكلفة استخدام مرافق الاستقبال في الموانئ. | |
| | | | | | | | | | | ب) بالنسبة إلى النفايات: | 4. توفير مرافق الاستقبال في الموانئ |
| | | | | | | | | | | 1) تضع كافة الموانئ الكبرى منشآت لجمع النفايات وإجراءات لصرفها. | |
| | | | | | | | | | | 2) وضع إجراءات جمع النفايات وصرفها بالنسبة إلى كافة الموانئ الكبرى. | |

UNEP(DEC)/MED IG. 16/10
الملحق رقم 3

الاستراتيجية الإقليمية للوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن ومكافحته

الملحق رقم 3

قائمة الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة

1. الاتفاقيات الدولية المتصلة بالسلامة البحرية والوقاية من التلوث الناجم عن السفن

- the International Convention on Load Lines, 1966 (LL 1966);
- the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 1974);
- the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as amended by the Protocols of 1978 and 1997 relating thereto (MARPOL);
- the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 as amended in 1995 (STCW 1995);
- the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG 1972);
- the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 1969);
- the ILO Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147), and the Protocol of 1996 thereto;
- the International Convention on the Control of Harmful Antifouling Systems on Ships, 2001;
- The International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments, 2004.

2. الاتفاقيات الدولية المتصلة بمكافحة التلوث

- the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (OPRC); and the Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances 2000 (OPRC-HNS Protocol);
- the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 (INTERVENTION 1969) and its Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973 (INTERVENTION PROTOCOL 1973);
- the International Convention on Salvage, 1989 (SALVAGE 1989).

3. الاتفاقيات الدولية المتصلة بالمسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث

- the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (CLC 1992);
- the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (FUND 1992);
- the International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (1996 HNS Convention);
- the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001;
- Protocol on the Establishment of a Supplementary Fund for Oil Pollution Damage, 2003.

الاستراتيجية الإقليمية للوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن ومكافحته

الملحق رقم 4

قائمة تشريعات الاتحاد الأوروبي ذات الصلة

Council Directive 94/57/EC of 22 November 1994 on common rules and standards for ship inspection and survey organisations and for the relevant activities of maritime administrations (OJ L 319 of 12.12.1994), amended by:

- Commission Directive 97/58 of 26 September 1997 (OJ L 274 of 7.10.1997)
- Directive 2001/105/EC of the European Parliament and the Council of 19 December 2001 (OJ L 19 of 22.1.2002)
- Commission Directive 2002/84/EC of 5 November 2001(OJ L 324 of 29.11.2002)

Council Directive 95/21/EC, of 19 June 1995, concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (port State control) (OJ L 157 of 7.7.1995), amended by:

- Council Directive 98/25/EC of 27 April 1998 (OJ L 133 of 7.5.1998)
- Commission Directive 98/42/EC of 19 June 1998 (OJ L 184 of 27.6.1998)
- Commission Directive 1999/97/EC of 13 December 1999 (OJ L 331 of 23.12.1999)
- Directive 2001/106 of the European Parliament and the Council of 19 December 2001 (OJ L 19 of 22.1.2002)
- Commission Directive 2002/84/EC of 5 November 2001(OJ L 324 of 29.11.2002)

Commission Directive 96/40/EC, of 25 June 1996, establishing a common model for an identity card for inspectors carrying out port State control (OJ L 196 of 7.8.1996)

Council Regulation (EC) N° 3051/95, of 8 December 1995 on the safety management of roll-on/roll-off passenger ferries (ro-ro ferries) (OJ L 320 of 30.12.1995), amended by:

- Commission Regulation (EC) N° 179/98 of 23 January 1998 (OJ L 19 of 24.1.1998)

Council Directive 96/98/EC, of 20 December 1996, on marine equipment (OJ L 46 of 17.2.1997), amended by:

- Commission Directive 98/85/EC of 11 November 1998 (OJ L 315 of 25.11.1998)
- Commission Directive 2001/53/EC of 10 July 2001 (OJ L 204 of 28.7.2001)
- Commission Directive 2002/75/EC (OJ L 254 of 23.9.2002)
- Commission Directive 2002/84/EC of 5 November 2001(OJ L 324 of 29.11.2002)

Directive 99/95/EC of the European Parliament and of the Council of 13 December 1999 concerning the enforcement of provisions in respect of seafarers' hours of work on board ships calling at Community ports (OJ L 14 of 20.1.2000)

Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 November 2000 on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues (*OJ L 332 of 28.12.2000*), amended by:

- *Commission Directive 2002/84/EC of 5 November 2001(OJ L 324 of 29.11.2002)*

Directive 2001/25/EC of the European Parliament and of the Council of 4 April 2001 on the minimum level of training of seafarers (*OJ L 136 of 18.5.2001*), amended by:

- *Commission Directive 2003/103/EC of 17 November 2003 (OJ L 326 of 13.12.2003)*
- *Commission Directive 2002/84/EC of 5 November 2001(OJ L 324 of 29.11.2002)*

Directive 2001/96/EC of the European Parliament and the Council of 4 December 2001 establishing harmonised requirements and procedures for the safe loading and unloading of bulk carriers (*OJ L 13 of 16.1.2002*), amended by:

- *Commission Directive 2002/84/EC of 5 November 2001(OJ L 324 of 29.11.2002)*

Regulation (EC) N° 417/2002 of the European Parliament and of the Council of 18 February 2002 on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers and repealing Council Regulation (EC) N° 2978/94 (*OJ L 64 of 7.3.2002*), amended by:

- *Commission Regulation (EC) N° 1726/2003 of 17 November 2003 (OJ L 249 of 1.10.2003)*

- *Commission Regulation (EC) N° 2172/2004 of 17 December 2004 (OJ L 371 of 18.12.2004)*

Directive 2002/59/EC of the European Parliament and the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC (*OJ L 208 of 5.8.2002*)

Regulation (EC) N° 1406/2002 of the European Parliament and of the council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency (*OJ L 208, 05.08.2002*), amended by:

- *Regulation (EC) n° 1644/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 (OJ L 245 of 29.09.2003)*

- *Regulation (EC) No 724/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 amending Regulation (EC) No 1406/2002 (OJ L 123, 29.04.2004)*

Council Decision (2002/762/EC) of 19 September 2002 authorising the Member States, in the interest of the Community, to sign, ratify or accede to the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (the Bunkers Convention) (*OJ L 256 of 25.09.2002*)

Regulation (EC) N° 2099/2002 of the European Parliament and of the Council of 5 November 2002 establishing a Committee on Safe Seas and Prevention of Pollution from Ships (COSS) and amending the Regulations on maritime safety and prevention of pollution from ships (*OJ L 324 of 29.11.2002*), amended by:

- *Commission Regulation (EC) N° 415/2004 of 5 March 2004 (OJ L 68 of 06.03.2004)*

Directive 2002/84/EC of the European Parliament and of the Council of 5 November 2002 amending the Directives on maritime safety and the prevention of pollution from ships (*OJ L 324 of 29.11.2002*)

Council Decision (2002/971/EC) of 18 November 2002 authorising the Member States, in the interest of the Community, to ratify or accede to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (the HNS Convention) (*OJ L 337 of 13.12.2002*)

Regulation (EC) N° 782/2003 of the European Parliament and of the Council of 14 April 2003 on the prohibition of organotin compounds on ships (*OJ L 115 of 9.5.2003*)

Council Decision (2004/246/EC) of 2 March 2004 authorising the Member States to sign, ratify or accede to, in the interest of the European Community, the Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992, and authorising Austria and Luxembourg, in the interest of the European Community, to accede to the underlying instruments (*OJ L 78 of 16.3.2004*)

الاستراتيجية الإقليمية للوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن ومكافحته

الملحق رقم 5

المبادئ المستخلصة لوضع توجيهات حول احترام البيئة البحرية من قِبَل أنشطة المراكب الترفيهية في البحر المتوسط

مبادئ عامة

الباب الأول:

1. التعريف:

تخصّ هذه التعاريف المصطلحات التالية:

1. "المركب الترفيهي" هو أيّ صنف من أصناف المراكب ذي نظام دفع، سواء كان مملوكا أو مسوّغا، وسواء استخدم للترفيه أو للرياضة أو للتجوال.
2. "التلوث" هو قيام الإنسان، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، في نطاق أنشطة المراكب الترفيهية، بإدخال موادّ طاقية أو غيرها إلى البيئة البحرية، بما في ذلك مصابّ الأنهار، ممّا يُنتج أو يمكن أن يُنتج ضررا بالموارد الحيّة والحياة البحرية، وخطرا على صحّة الإنسان، وعائقا للأنشطة البحرية، بما في ذلك الصيد البحري وغيره من أوجه الأنشطة البحرية المشروعة، أو الإضرار بنوعية مياه البحر والحدّ من الاستمتاع بها.
3. "التنوّع البيولوجي" هو تنوّع الكائنات الحيّة من جميع المصادر بما في ذلك، على سبيل الذكر لا الحصر، المنظومات البيئية القاريّة والبحرية والمائية الأخرى والمنظومات البيئية التي تعتبر إحدى مكوناته. ويشمل "التنوّع البيولوجي" كذلك تنوّع الأصناف والمنظومات البيئية.
4. "السلطات" تعني السلطات الوطنية المعنويّة المخوّل لها ضمان السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية.
5. "مارينا" (ميناء ترفيهي) تعني كافة مرافق استقبال المراكب الترفيهية، المُعدّة والمجهّزة لهذا الغرض بالتحديد، بما في ذلك المناطق المخصّصة للمراكب الترفيهية في الموانئ المتاحة لكافة أصناف السفن.

6. "الأطراف المتعاقدة" هي الأطراف المتعاقدة في إطار اتفاقية برشلونة لسنة 1976 (المعروفة باتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث)، في صيغتها المنقحة سنة 1995 (اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط).

2. نطاق التطبيق:

تخصّ هذه التوجيهات المراكب الترفيهية والموانئ الترفيهية والمنشآت ذات الصلة.

الباب الثاني:
المبادئ المتصلة بالوقاية من التلوث الناتج عن المراكب الترفيهية
وبحماية البيئة البحرية

1. إلقاء الملوثات:

أ) ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تمنع عمليات إلقاء الزيوت وخليط الزيوت والنفائات السائلة والصلبة كما وردت على التوالي في اتفاقية MARPOL، الملاحق 1 و 4 و 5.
ب) ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تتخذ كافة الإجراءات اللازمة للوقاية من سكب محروقات المراكب الترفيهية في البحر خلال عمليات إعادة التزود بالوقود.

2. الحفاظ على النفائات الملوثة على ظهر المركب:

ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تؤمّن خزن النفائات المنتجة والمشار إليها في الباب الثاني، البند 1، على ظهر المركب في صهاريج أو حاويات خزن إلى أن يقع صرفها في المنشآت المعدة للغرض.

3. الأنظمة المضادة للارتطام (Anti-fouling systems):

أ) ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تمنع استخدام المراكب الترفيهية للأنظمة المضادة للارتطام طبقاً لأحكام الاتفاقية الدولية لمراقبة الأنظمة المضادة للارتطام الصارّة على السفن، 2001.
ب) ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تتخذ الإجراءات المناسبة قصد جمع ومعالجة وصرف النفائات الناتجة عن الأنظمة المضادة للارتطام الواردة في الفقرة السابقة، وذلك ضماناً لسلامة صحّة الإنسان والبيئة.

4. الانبعاثات الغازية للعوادم:

أ) وفقاً لاتفاقية MARPOL، الملحق رقم 6، ينبغي على الأطراف المتعاقدة وضع مستويات قصوى مسموح بها لغازات العوادم وانبعاثات الجزيئات الناتجة عن محركات المراكب الترفيهية.
ب) ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تضع معايير الجودة للمحروقات المستخدمة من قِبَل المراكب الترفيهية قصد الحدّ من غازات العوادم الصارّة وانبعاثات الجزيئات بحيث لا تتجاوز المستويات المحددة في الفقرة (أ).

5. الضجيج:

ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تضع مستويات قصوى للضجيج الناتج عن المراكب الترفيهية ذات محرك.

6. مبادئ متصلة بإجراء الإبلاغ من قِبَل المراكب الترفيهية:

ينبغي على كلٍّ من الأطراف المتعاقدة أن يصدر تعليمات إلى ربابنة المراكب الترفيهية أو أيّ مسؤول عنها بضرورة إعلام سلطات سواحل الدولة الأقرب إليهم عن تواجد تلوثٍ للبيئة البحرية الذي قد يلاحظونه في البحر ونوعية هذا التلوث ومداه، وذلك باعتماد أسرع وسائل الإعلام وأنسبها.

الباب الثالث: المبادئ المتصلة بالإجراءات الحمائية

1. أنشطة الرياضات المائية:

ينبغي على الأطراف المتعاقدة، منفردة أو بالاشتراك مع طرف ثانٍ، أن تتفادى أيّ أخطار تهدد الحياة بالوسط البحري وإلحاق الضرر بالبيئة نتيجة أنشطة المراكب الترفيهية، بما في ذلك منافسات الرياضات المائية أو غيرها من التظاهرات.

2. المناطق البحرية المتمتعة بحماية خاصة:

وفقا للقانون الدولي واعتبارا إلى خصائص كلِّ منطقة بحرية تتمتع بحماية خاصة في البحر المتوسط، ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تنظّم عبورَ المراكب الترفيهية وتوقفها أو إرساءها في تلك المناطق داخل مياهها الإقليمية.

3. حماية الحيوانات والنباتات البحرية والمنظومات البيئية:

أ) ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تطالب كافة المراكب الترفيهية باحترام الإجراءات القانونية الدولية والإقليمية والوطنية في ما يتعلق بحماية الحيوانات والنباتات البحرية والمحافظة عليها.
ب) ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تتخذ كافة الإجراءات اللازمة ذات الصبغة القانونية والإدارية قصد حماية المنظومات البيئية الساحلية عموما، والمناطق المحميّة، وعلى وجه التحديد المناطق المحميّة ذات الأهمية الخاصة في منطقة المتوسط (SPAMI).

4. حماية التراث المعماري المغمور بالمياه:

ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تتخذ كافة الإجراءات بهدف الوقاية من أيّ مؤثرات قد يتسبّب فيها أحد المراكب الترفيهية على التراث المغمور بالمياه، إذا كان من شأن هذا المؤثرات أن تمثل انتهاكا للقوانين الوطنية أو الدولية.

الباب الرابع: المبادئ المتصلة بمرفئى المراكب الترفيهية (المارينا)

1. استغلال مرفئى المراكب الترفيهية (المارينا):

أ) ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تلتزم بإنجاز دراسة تقييم المؤثرات على البيئة قبل بناء أو إعادة تهيئة الميناء الترفيهي (المارينا).
ب) ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تتخذ كافة الإجراءات لتفادي صرف المياه المستعملة أو غيرها من النفايات الناتجة عن استغلال الميناء الترفيهي (المارينا) بالوسط البحري.

2. تهيئة الموانئ الترفيهية (المارينا):

أ) ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تحرص على تطوير المرافق اللازمة لاستقبال المراكب الترفيهية في المارينا التابعة لها وأن تقوم بإعلام نظيراتها باستمرار بالتقدم الحاصل في هذا الشأن. كما يستوجب عليها أن تولي اهتماما خاصا لضمان ملاءمة التجهيزات للمعايير، ولتحقيق هذا الغرض عليها أن تربط الصلات اللازمة مع الهيئات المعنية في هذا المجال.
ب) ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تتكفل، بالنسبة إلى المارينا التابعة لها، بوضع خطط لإدارة نفايات الاستغلال المجمعّة على عين المكان ومعالجتها.

3. التوعية البيئية:

ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تكفل امتلاك الأشخاص العاملين في مجال إدارة الموانئ الترفيهية (المارينا) المعارف اللازمة لمعالجة القضايا المتصلة بحماية البيئة البحرية.

الباب الخامس: المبادئ المتصلة بالإجراءات الإدارية

1. تعرف المراكب:

ينبغي على الأطراف المتعاقدة، في حدود المعقول والعملي، أن تدرج في تشريعاتها، إن لم تكن قامت بذلك بعد، نظاما يمكن من تعرف كل مركب ترفيهي خاضع لسلطة الطرف المعني.

2. كفاءة الطاقم:

ينبغي على الأطراف المتعاقدة، في حدود المعقول والعملي وأخذا بعين الاعتبار خصائص المركب الترفيهي المعني، أن تعمل على تأمين أن يكون الرّبّان أو أيّ شخص آخر مسؤول عن المركب الترفيهي ذا كفاءة مناسبة لتشغيل المركب على نحو آمن.

3. تأمين المركب:

ينبغي على الأطراف المتعاقدة، في حدود المعقول والعملي، أن تتأكد من أنّ المراكب الترفيهية تستجيب لشروط تأمين مناسب.

4. التواصل والإبلاغ:

ينبغي على الأطراف المتعاقدة أن تمدّ مركز REMPEC في أقرب الأجل بنصوصها التشريعية والقانونية المنظمة لأنشطة المراكب الترفيهية، والتعديلات المُدخلة عليها، وكذا مستوى اعتماد التوجيهات. ويتولّى مركز REMPEC بدوره إحالة تلك البيانات إلى الأطراف المتعاقدة.

المبادئ المتصلة بمتابعة أنشطة المراكب الترفيهية ومراقبتها الباب السادس:

ينبغي على السلطات، وفقا للقانون الدولي، أن تقوم بمتابعة أنشطة المراكب الترفيهية ومراقبتها وأن تتخذ أيّ إجراءات مخوِّلة لها في المناطق البحرية الواقعة في نطاق دائرة سيادتها أو ولايتها القضائية.