

EP



UNEP(OCA)/MED IG.11/6  
6 October 1997  
ARABIC  
Original: ENGLISH

برنامج الأمم  
المتحدة  
للبيئة



خطة عمل البحر المتوسط

الاجتماع العادى العاشر للاطراف المتعاقدة فى اتفاقية  
حماية البحر المتوسط من التلوث ويرتوكولاتها

تونس ، ١٨-٢١ تشرين الثانى/نوفمبر ١٩٩٧

مشروع قرار اجتماع الأطراف المتعاقدة بشأن استراتيجية  
إقليمية تتعلق بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن

EP



UNEP(OCA)/MED IG.11/6  
6 October 1997  
ARABIC  
Original: ENGLISH

برنامج الأمم  
المتحدة  
للبيئة



خطة عمل البحر المتوسط

الاجتماع العادى العاشر للاطراف المتعاقدة فى اتفاقية  
حماية البحر المتوسط من التلوث وبرتوكولاتها

تونس ، ١٨-٢١ تشرين الثانى/نوفمبر ١٩٩٧

مشروع قرار اجتماع الأطراف المتعاقدة بشأن استراتيجية  
إقليمية تتعلق بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن

## مقدمة

درس اجتماع جهات الاتصال للمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط الذي عقد في مالطة في الفترة من ٢٢ إلى ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦ قضية التعاون الإقليمي في ميدان منع تلوث البيئة البحرية والاستجابة له من أنشطة برية طبقا للطلب الذي قدمه الاجتماع الاستثنائي للأطراف المتعاقدة (مونيبييه، ١-٤ تموز/يوليه ١٩٩٦).

وبعد النظر في هذه القضية قام اجتماع جهات اتصال المركز الإقليمي:

(أ) بإعداد مقترح لاستراتيجية إقليمية بشأن منع تلوث البيئة البحرية من السفن (التذييل الأول بمشروع القرار)؛

(ب) باقتراح وجوب تعديل بروتوكول حالات الطوارئ ليشمل الأحكام الضرورية لتنفيذ هذه الاستراتيجية؛

(ج) باقتراح أن تعتمد هذه التعديلات بمناسبة اجتماع الأطراف المتعاقدة في عام ١٩٩٩؛

(د) طلب إلى مدير المركز الإقليمي لإعداد مشروع تنقيح لمرفق القرار ٧ المتعلق بأهداف ووظائف المركز الإقليمي مع الأخذ في الاعتبار الاستراتيجية الإقليمية المقترحة؛

(هـ) بالإعراب عن رغبة المركز الإقليمي في بدء تنفيذ هذه الاستراتيجية دون انتظار اعتماد التعديلات على البروتوكول وبدء نفاذها.

وتعكس مقترحات اجتماع جهات الاتصال للمركز الإقليمي في مشروع القرار الذي يُقترح اعتماده خلال اجتماع الأطراف المتعاقدة.

وخلال اجتماعهم الأخير (أثينا، ٧-٩ تموز/يوليه ١٩٩٧) استعرضت جهات الاتصال الوطنية لخطة عمل البحر المتوسط مشروع القرار المقترح المتعلق بالاستراتيجية الإقليمية وأوصى بعرضه على الاجتماع لاعتماده.

ويشمل مشروع القرار الوارد في هذه الوثيقة الاستراتيجية الإقليمية المقترحة (التذييل الأول).

## تعديل على بروتوكول اتفاقية برشلونة المتعلقة بالتعاون في مكافحة تلوث البحر المتوسط بواسطة النفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ في إطار السياق الجديد للمرحلة الثانية لخطة عمل البحر المتوسط

(مذكرة المركز الإقليمي)

١- أوصى ممثل المنظمة البحرية الدولية في الاجتماع الاستثنائي للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة الذي عقد في مونبيلييه في الفترة من ١ إلى ٤ تموز/يوليه ١٩٩٦ بالحاجة إلى دراسة تنقيح بروتوكول حالات الطوارئ في الاجتماع القادم لجهات الاتصال للمركز الإقليمي ووافق الاجتماع على ذلك.

٢- تؤيد المرحلة الثانية لخطة عمل البحر المتوسط على نهج شامل لمشاكل حماية البيئة وتؤكد على منع التلوث والاستجابة له. إن منع تلوث البيئة البحرية من السفن هو جزء مهم من المرحلة الثانية لخطة عمل البحر المتوسط وينبغي تقييمه فيما يتعلق بالمادة ٦ من اتفاقية برشلونة بشأن التلوث من السفن.

٣- وفي السياق الجديد الذي حققه اعتماد المرحلة الثانية لخطة عمل البحر المتوسط ناقش اجتماع جهات الاتصال للمركز الإقليمي (مالطة، ٢٢-٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦) موضوع تنقيح البروتوكول بشأن التعاون في حالات الطوارئ على أساس الوثائق التي أعدها المركز. ونظر اجتماع جهات اتصال المركز الإقليمي في توسيع البروتوكول ليشمل مجال الوقاية من التلوث من السفن من ناحية وجعل البروتوكول الحالي أكثر فاعلية من ناحية أخرى.

٤- تم التأكيد على أن بروتوكول حالات الطوارئ قد أنشئ بناء على المادة ٩ من اتفاقية برشلونة. وتتص المادة ٦ من اتفاقية برشلونة المتعلقة بالتلوث من السفن بأن: "تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير التي تتوافق والقانون الدولي لوقاية منطقة البحر المتوسط من التلوث الناجم عن عمليات التصريف من السفن والتخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته، كما تعمل على ضمان الإنجاز الفعال، في هذه المنطقة، للقواعد المعترف بها عموماً على المستوى الدولي فيما يتعلق بتتبع هذا النوع من التلوث في المنطقة المذكورة". وساد الاعتقاد خلال اجتماع جهات اتصال المركز الإقليمي بأن الوقت قد حان لدراسة كيفية استخدام واعتماد أحكام قانونية محددة بحيث تصبح المادة ٦ فعالة كما حدث بالنسبة لحالة المواد ٥ و٧ و٨ و٩ و١٠ من الاتفاقية. وكان في رأي الاجتماع أن الأنشطة المتعلقة بمنع التلوث من السفن ينبغي أن تتفقد بناء على المادة ٦ من الاتفاقية، وأن ينعكس هذا في بروتوكول من خلال تعديل بروتوكول حالات الطوارئ بدلا من اعتماد بروتوكول جديد. ومن ثم يتناول البروتوكول المعدل التعاون الإقليمي في ميادين منع التلوث من السفن والاستعداد لحوادث التلوث البحري والاستجابة لها.

٥- وفيما يتعلق بجعل البروتوكول الحالي أكثر فاعلية بالنسبة للتعاون في حالات الطوارئ، تم الإعراب عن بعض القلق بشأن مدى التعديلات التي ينبغي اتخاذها مع الأخذ في الاعتبار في نفس الوقت وضع بعض دول البحر المتوسط بالنسبة لصكوك دولية معينة. ونتيجة لوضع الوفود التي لم تكن مؤيدة لتتقيح البروتوكول الحالي، كان في رأي الاجتماع أنه بصرف النظر عن تمديد المجال لمنع التلوث من السفن، لم يحن الوقت المناسب لتقرير تعديلات على البروتوكول.

٦- أعد اجتماع جهات اتصال المركز الإقليمي، بعد النظر في قضية التعاون الإقليمي في مجال منع التلوث من السفن والاستجابة له، مقترحا باستراتيجية إقليمية بشأن منع تلوث البيئة البحرية من السفن. وساد الشعور بأن من الضروري وضع الاستراتيجية الإقليمية المقترحة على أساس قانوني سليم. ولهذا، اعتبر الاجتماع بالإجماع أن من الضروري تعديل بروتوكول حالات الطوارئ لإدراج أحكام ضرورية فيه لتنفيذ الاستراتيجية الإقليمية، مع الأخذ في الاعتبار القيود الواردة أعلاه فيما يتعلق بنطاق التتقيح.

٧- وفيما يتعلق بإدراج أحكام في البروتوكول تتعلق بالتعاون الإقليمي بشأن منع التلوث من السفن، شدد اجتماع جهات الاتصال على أن من المهم الأخذ في الاعتبار المنظمة البحرية الدولية وهدف التعاون الإقليمي لضمان التطبيق الفعال بناء على روح عدد من القرارات التي

اعتمدها المنظمة بشأن هذا الموضوع. وفيما يتعلق بالطابع المعياري للتعديلات الممكنة، ستكون هذه محدودة حيث لا ينبغي فرض قواعد على بناء السفن ومعداتهما، حيث إنها ذات طابع دولي وأن المسؤولية الكاملة تقع على عاتق المنظمة البحرية الدولية. ومن ثم لا ينبغي أن تكون هناك متطلبات سلامة محددة إضافية للسفن التي تجوب البحر المتوسط أكثر من المتفق عليها تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، نظرا لأن النقل البحري هو نشاط دولي وينبغي أن تكون معاييرها عالمية، ومع ذلك لا ينبغي أن يمنع هذا اتخاذ إجراءات متضافرة من جانب دول البحر المتوسط في المنظمة البحرية الدولية عندما تعرض مصالحها المشتركة على المنظمة البحرية الدولية.

٨- ناقش اجتماع جهات الاتصال تفويج ممكن للتنقيح عندما تقرر الأطراف المتعاقدة هذه المسألة خلال اجتماعها في شهر تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧. ولخفض التكاليف، من المستصوب أن يكون اعتماد التعديلات مرتبطا باجتماع الأطراف المتعاقدة في عام ١٩٩٩ وأن يرتبط اجتماع الخبراء الضروري باجتماع جهات الاتصال في عام ١٩٩٨ الذي من المستصوب عقده خلال الربع الأول من العام. ولخفض التكاليف أكثر، عرضت فرنسا أن تقدم خبرة استشارية مجانية. ووافق الاجتماع على هذا العرض.

## مشروع قرار

### "استراتيجية إقليمية تتعلق بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن"

(مقدم إلى الأطراف المتعاقدة لاعتماده)

إن الأطراف المتعاقدة، في اجتماعها في...

إذ تضع في اعتبارها الأهمية المرتبطة بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن والاستعداد والاستجابة لمثل هذا التلوث لكي تساهم في التنمية المستدامة في البحر المتوسط وتنفيذ جدول أعمال القرن ٢١؛

تأخذ في اعتبارها الجزء المتعلق "خطة عمل حماية البيئة البحرية والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية في البحر المتوسط" (المرحلة الثانية لخطة عمل البحر المتوسط) التي اعتمدها مؤتمر المفوضين المعقود في برشلونة في ١٠ حزيران/يونيه ١٩٩٥؛

وإذ تعترف باستنتاجات الاجتماع الاستثنائي المعقود في مونبيليه في الفترة من ١ إلى ٧ تموز/يوليه ١٩٩٦ الذي قرر أن يطلب من اجتماع جهات اتصال المركز الإقليمي دراسة مسألة التعاون الإقليمي في مجال منع تلوث البيئة البحرية من السفن؛

وقد أحاطت علما باستنتاجات هذا الاجتماع المعقود في مالطة في الفترة من ٢٢ إلى ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦.

.....

.....

أولاً- تعتمد الاستراتيجية الإقليمية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن، المذيلة هنا؛

ثانيا- تقرر، نتيجة لذلك، تعديل البروتوكول بشأن حالات الطوارئ ليُدْرَج فيه أحكام ضرورية لتنفيذ هذه الاستراتيجية والرغبة في اعتماد تعديلات تتماشى مع مناسبة اجتماعها في عام ١٩٩٩؛

ثالثا- تقرر، في انتظار اعتماد هذه التعديلات وبدء نفاذها، أن يكون المركز الإقليمي مسؤولا عن تنفيذ هذه الاستراتيجية فيما يتعلق بالتعاون بين دول البحر المتوسط وبذلك يستكمل عملها المتعلق بالاستعداد والاستجابة للتلوث البحري العارض؛

رابعا- تقرر تعديل المرفق بالقرار ٧ المتعلق بأهداف ووظائف المركز الإقليمي.



## التذييل الأول

### استراتيجية إقليمية بشأن منع تلوث البيئة البحرية من السفن

إن أكثر من ٩٠ في المائة من التجارة العالمية يجري نقلها بحرا. وتعتبر حوالي ٣٠ في المائة من التجارة البحرية العالمية من خلال البحر المتوسط مباشرة أو تترك أو توجه إلى ٣٠٠ ميناء منتشرة على طول الخط الساحلي لحوض البحر المتوسط. وهناك ٥٨ ميناء لشحن ولتفريغ النفط في البحر المتوسط. إن النقل البحري التجاري في البحر المتوسط من الكثافة بحيث يشكل أنماط مخاطر شديدة من المحتمل أن تؤدي إلى تلوث هائل بالنفط أو بالمواد الخطرة الأخرى وذلك لعدم كفاية فرض معايير دولية. وتشكل عمليات التصريف التشغيلية للسفن (نفايات الزيت، والمواد السائلة الضارة، والحمأة، والقمامة) مصدرا مهما للتلوث.

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

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

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

ويأخذ التعاون الإقليمي هذا في عين الاعتبار الإطار الإقليمي للتعاون الذي وضعته المشاركة الأوروبية المتوسطية وكذلك، في هذا السياق، الالتزامات المتبادلة التي تلزم الاتحاد الأوروبي بشركائه المتوسطيين.

تهدف هذه الاستراتيجية إلى:

- (أ) دعم القدرة الوطنية
- ١٠ من خلال تحسين قدرة الإدارات (المسؤولة عن النقل البحري والبيئة) ووضع سياسات لمنع التلوث وتنفيذها من خلال:
- برامج تدريب
  - توفير المعلومات والخبرة بما في ذلك الحصول على التكنولوجيا
  - القيام ببرامج تجريبية
- ٢٠ من خلال تطوير معدات وموارد البنية الأساسية من خلال:
- إجراء دراسات تقنية وما قبل الاستثمار
  - إجراء مشروعات تجريبية
- (ب) تطوير تعاون إقليمي
- ١٠ من خلال تنظيم حوار من أجل تنفيذ الأنشطة المنسقة على جميع المستويات: الوطنية والإقليمية والعالمية (في نطاق المنظمة البحرية الدولية)
- ٢٠ من خلال تنفيذ برامج تتطلب إجراءات وتدابير متضافرة على المستوى الإقليمي
- ٣٠ من خلال إجراء دراسات عن موضوعات ذات اهتمام إقليمي.

وستركز هذه الاستراتيجية أساساً على أنشطة الأولوية التالية:

- (أ) رصد التنفيذ الفعال لاتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ذات العلاقة بواسطة دولة العلم ودولة الميناء والدولة الساحلية؛
- (ب) تطوير مرافق استقبال في الموانئ؛
- (ج) سلامة الملاحة؛
- (د) رقابة عمليات التصريف ومقاواة المخالفين؛
- (هـ) القطار في حالات الطوارئ.