

التذييل الثالث

قرار

"استراتيجية إقليمية بشأن منع تلوث البيئة البحرية من السفن"

إن الأطراف المتعاقدة، في اجتماعها في تونس ، ١٨-٢١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧

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؛

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

إذ تعترف باستنتاجات الاجتماع الاستثنائي المعقود في مونيخ 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؛

قد 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؛

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

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

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

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 وتفريغ 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 بمواد خطيرة أخرى وذلك لعدم كفاية فرض معايير دولية. وتشكل عمليات التصريف التشغيلية للسفن (نفايات الزيت، والمواد السائلة الضارة، والحماة، 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

١٦ 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

٢٢ من خلال تطوير معدات وموارد البنية الأساسية من خلال:

- إجراء دراسات تقنية وما قبل الاستثمار
- إجراء مشروعات تجريبية

(ب) تطوير تعاون إقليمي

١٦ من خلال تنظيم حوار من أجل تنفيذ الأنشطة المنسقة على جميع المستويات:

الوطنية والإقليمية والعالمية (في نطاق المنظمة البحرية الدولية)

٢٢ من خلال تنفيذ برامج تتطلب إجراءات وتدابير متضافرة على المستوى

الإقليمي

٣٢ 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 مراقق استقبال في الموانئ؛

- (ج) سلامة الملاحة؛
(د) رقابة عمليات التصريف ومقاضاة المخالفين؛
(هـ) القطر في حالات الطوارئ.